

## PKS Zamość- WZTiMD Lublin

W latach 1961-69 byłem trzecim, po Romanie Greszcie i Januszu Lewandowskim, dyrektorem największego wtedy zakładu Zamościa: Oddziału Państwowej Komunikacji Samochodowej zatrudniającego na oczątku mojej pracy około 500 pracowników.



Marzec 1961 r. Powitanie nowego 31- letniego dyrektora. Stoją od lewej: Ryszard Skwarek kier. działu przewozów towarowych, na zdjęciu, jako szef ochotniczej zakładowej staży pożarnej, prywatnie mój kolega z matury; w kapeluszu- ja świeżo upieczony dyrektor; Czesław Rycyk kolega z matury; w krawacie w kropki Kazimierz Faber z-a dyrektora; potężny mężczyzna z papierosem- niezastąpiony kier. działu administracji Tadeusz Sak. Z tyłu kierownicy. Moja mina: nie nabierzcie mnie na żadne kawały- rezultat powitalnej wazeliny.



Siedzę przed budynkiem socjalnym- w głębi biurówiec

W latach niepełnej dekady mojego dyrektorowania nastąpił rozwój przedsiębiorstwa, a liczba zatrudnionych doszła do ponad 750 osób. W drugiej połowie lat sześćdziesiątych oceniono nas za najlepszy Oddział lubelskiego okręgu PKS. Obsługiwaliśmy całą Zamojszczyznę, m. in. poprzez podległe placówki w Biłgoraju, Tomaszowie Lubelskim, Hrubieszowie, a także Krasnymstawie.

Trochę wcześniejszej historii. PKS w Zamościu powstał w roku 1951 dzięki, jak to eufemistycznie zadekretowano: „z połączeniu PKS z istniejącymi firmami spedycyjno- przewozowymi”. W rzeczywistości było to nacjonalizacja i przejmowanie przez PKS firm prywatnych. W Zamościu „połączenie” nastąpiło przez wchłonięcie kilku małych firm m. in. prywatnej firmy spedycyjnej wykonującej usługi transportowe „trakcją konną”. Dzisiaj nie do uwierzenia, że kiedyś zamojski PKS posiadał konie, furmanki i furmanów. I kilka samochodów ciężarowych. Dopiero w roku 1953 uruchomiono pierwszą komunikację samochodową łącząc początkowo Zamość z Tarnogrodem i Tomaszowem przez Komarów.

Wspomina p. Wójtowicz, który w PKS Zamość przepracował ponad 21 lat: „Po zdemobilizowaniu z armii i powrocie do kraju pracowałem w Zamościu w Inwalidzkiej Komunikacji Samochodowej, a 16.1.1951 przyjęty zostałem do pracy w PKS, jako kierowca.

Tabor samochodowy był bardzo szczupły i składał się z kilku wyeksploatowanych samochodów marki ZiS produkowane przez sowieckie Zakłady im. Stalina (*Zawod im Stalina- trzytonowe samochody konstrukcji z lat dwudziestych XX wieku-uwaga moja- RK*). Jeździłem różnymi samochodami, aż wreszcie dostałem Fiata 680N, na którym przejechałem około 100.000 kilometrów. Później przeniesiony zostałem na stanowisko majstra Stacji Obsługi.

Zaplecze techniczne wówczas prawie nie istniało, wykonaliśmy sami narzędziownię, stolarnię i kuźnię- zatrudnionych było 24 pracowników. Ze stanowiska majstra przeniesiony zostałem, po odbyciu trzymiesięcznego kursu w Krakowie, na stanowisko kierownika Stacji Obsługi. Głównym mechanikiem (*stanowisko odpowiadające dzisiaj z-cy dyr. ds. technicznych*) został Józef Marmurowski.

Pamiętam dokładnie warunki, w jakich odbywała się praca. Ciasnota pomieszczeń, brak niezbędnych maszyn, urządzeń, narzędzi, wody, kanalizacji, a przede wszystkim zabezpieczenia przed zimnem. Warsztaty mieściły się w starej odlewni żeliwa. Obrazem nędzy i rozpacz były place do postoju samochodów. W okresie letnim tumany kurzu, a w okresie jesiennym plac zamieniał się w jedno olbrzymie bagno. Dojście w tym czasie od bramy wjazdowej do pomieszczeń warsztatowych odbywało się wyłącznie w butach gumowych, których nierzadko nie można było wyciągnąć z błota.

W takich warunkach podstawiano samochody do napraw. Zaczynało się pracę od skrobania pojazdu i mycia wodą przyniesioną w wiadrze. Pracownicy dostawali w prawdzie ubrania robocze, ale już po kilku dniach, błyszczały one od smarów, błota i oliwy.

W tym czasie trwała budowa nowej bazy przy ulicy Sadowej. Przypadkowy pożar, jakiemu uległ nasz dotychczasowy sąsiad Zakład Metalowo-Drzewny przyspieszył przeniesieni warsztatów do niewykończonego jeszcze nowego obiektu”.

Była to inwestycja centralna- zaprojektowana, prowadzona i finansowana przez Centralny Zarząd PKS w Warszawie. Wybudowana, przy niezabudowanej jeszcze wtedy ul. Sadowej, zajezdnia składała się z hali warsztatowej z pełnym zapleczem socjalnym. Szatnie, umywalnie, pokoje do spożywania śniadań itp. Potem tę halę rozbudowałem. Była także stacja paliw i wykonany w stylu średniowiecznego Zamościa budynek biurowy, którego elewacja straciła na wyglądzie przez dobudowanie przez moich następców dodatkowego piętra. Oraz budynek socjalny z trzema mieszkaniami służbowymi, świetlicą, stołówką i gabinetami: lekarskim i stomatologicznym.

Wspomina dalej p.Wójtowicz: „Z każdym niemal dniem otrzymywaliśmy nowe maszyny i urządzenia. Powstają dwa magazyny- techniczny i gospodarczy, pomieszczenia do naprawy zespołów, lakiernia, stolarnia, kuźnia, akumulatorownia, stanowisko elektryków itd.

Dużą pomoc pracownikom Stacji Obsługi okazali uczniowie przyzakładowej Zasadniczej Szkoły Zawodowej, których nabór powiększał się z każdym rokiem o jedną klasę. Młodzież ta została mi oddana pod opiekę, co podwajało moje zadania i obowiązki. Dzisiaj, po latach, kiedy jestem już na emeryturze, cieszę się z tego i mam olbrzymie zadowolenia, kiedy dowiaduję się, że wielu z nich jest już wysokokwalifikowanymi pracownikami, jeżdżą autobusami, są wzorowymi monterami”.

Sam pan Wójtowicz był wzorowym pracownikiem- takim go pamiętam. O wysokich kwalifikacjach, nienagannie, chociaż odpowiednio do pracy ubrany, z b. dobrą polszczyzną, sam zdyscyplinowany i umiejący utrzymać dyscyplinę podwładnych, ale nie poprzez dryl wojskowy, niezmiernie lubiany przez pracowników i uczniów, za jego życzliwość i chęć przekazania jak największe wiedzy podwładnym. Jego postawa wywoływała szacunek także u przełożonych. Nikt z kierownictwa nie odważyłby się zachować w stosunku do niego nietaktownie.



Po kursie podnoszenie kwalifikacji- siedzę, już ze sporą łysiną w środku

Znacznie rozwinęliśmy komunikację samochodową. Zamojszczyzna miała niewielką sieć kolejową. Budowało się wtedy, lub utwardzało wiele dróg tzw. powiatowych otwierających możliwość połączenia odległych często miejscowości z ich miastami powiatowymi. Natychmiast wchodziliśmy tam z autobusami. Nigdy nie zapomnę radości mieszkańców, a szczególnie dzieci, kiedy dosłownie otwierało się im okno na świat. Kiedyś do Ciotuszy, wsi położonej wśród lasów 25 km od Biłgoraja i 15 od Tomaszowa Lubelskiego przyjechał ktoś z władz, aby otworzyć nowo wybudowaną asfaltową drogę. Wysłaliśmy kilka naszych autobusów, aby powozić dzieci i chętnych mieszkańców. Spotkała nas brama triumfalna i cała wieś ukwiecona. Na przyjęcie dla nas czekały na stołach wyroby mięsne, co najmniej z jednej świni i cielaka.

Trudno jest dzisiaj wyobrazić sobie radość tych ludzi. Dotychczas, aby się dostać do lekarza, urzędu, czy na zakupy trzeba było furmanką, rowerem, albo pieszo, latem czy zimą wędrować 15 albo 25 km. A dzieci? Chyba tylko jeden na tysiąc miał taką determinację, jak mój kolega na studiach Janek Knapiek góral spod Żywca, który do oddalonego o 13 km gimnazjum i liceum jeździł codziennie rowerem.

Szybko uciekałem z Ciotuszy- przed uściskami rozradowanych ludzi i oczywiście morzem wódki.

Największą grupę pasażerów wypełniająca autobusy stanowiła młodzież. Mogę zaryzykować twierdzenie, że więcej niż połowę wszystkich uczniów szkół ponadpodstawowych Zamościa i innych miastach Zamojszczyzny stanowili, w latach sześćdziesiątych ub. wieku, uczniowie dowożeni przez PKS.

Dzięki PKS tysiące tych młodych ludzi, mieszkańców wsi i miasteczek oddalonych od Zamościa, Biłgoraja, Tomaszowa, Hrubieszowa i Krasnegostawu o kilkanaście i więcej kilometrów, nie zakończyło edukacji w swojej wsi na poziomie szkoły podstawowej. Z wielu dojeżdżających dziewczyn i chłopców wyrosli profesorowie i nauczyciele, pracownicy urzędów, lekarze i prawnicy, oficerowie i inżynierowie, dziennikarze a nawet aktorzy, pisarze i poeci. Ich potencjał intelektualny nie zmarnował się gdzieś w odległych wioskach, lecz zasilił naukę, kulturę, przemysł, sferę usług Zamościa i sąsiednich miast, a w jakiejś mierze i innych miejscowości kraju. Przyniosło to także poważny rozwój szkół i kadry nauczycielskiej w tych miastach.

Drugą dużą grupę pasażerów stanowili dojeżdżający do pracy w różnych zakładach tzw. chłoporobotnicy. Wnieśli oni spory wkład w rozwój przedsiębiorstw. Oczywiście nie można pominąć „zwykłych pasażerów”, którzy uzyskali możliwość dojazdu do swoich miast powiatowych na zakupy, do urzędów, lekarzy itp. A także jadących do Lublina (z samego Zamościa 21 kursów dziennie), a nawet Warszawy i Krakowa, gdyż i do tych miast wprowadziłem kursowanie naszych autobusów.

Pod koniec mojej dyrektury autobusy PKS wykonywały tylko do i z Zamościa ponad 240 kursów każdego dnia, przewożąc około 9.000 osób. Razem, autobusami Oddziału ulokowanymi w Zamościu i placówkach, przewożono w ciągu roku około 6 milionów pasażerów.

Niestety nie można było zaspokoić wszystkich potrzeb, szczególnie tam, gdzie sieć dróg i ich stan techniczny nie pozwalały uruchomić komunikacji. Bywało też, że pasażerowie odchodzili z przysłowiowym kwitkiem, a część z nich jeździła w tłoku i czasami niepunktualnie. Składało się na to wiele przyczyn. Najważniejsza, to ciągły brak wystarczającej ilości autobusów. Nie

były one do kupienia na wolnym rynku- było ich tyle, ile przydzieliła Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego, która rozdzielała również wiele innych dóbr, np. limity funduszu płac, inwestycji itd.- których przekroczenie było karane.

Drugą działalnością PKS było przewożenie różnych towarów samochodami ciężarowymi. Przewoziliśmy ich rocznie około 900.000 ton. Było to widoczne szczególnie jesienią, kiedy trzeba było przewieźć ogromne ilości płodów rolnych wyprodukowanych przez rolników Zamojszczyzny. Buraki cukrowe do cukrowni w Klemensowie, Wożuczynie i Werbkowicach, rzepak, zboże, ziemniaki. Tabor nasz był za mały do wykonania tych zadań. Z pomocą przychodziły nam Oddziały PKS z województwa Rzeszowskiego delegując do nas kilkadziesiąt samochodów ciężarowych. Spadał na nas obowiązek koordynowania działalności całego taboru i odpowiedzialność wobec władz za prawidłowe i terminowe przeprowadzenie przewozu ziemiopłodów. Naprawdę spało się wtedy b. krótko.

Przy mizernej jakości ówczesnego taboru niezmiernie uciążliwy był też brak części zamiennych, których przemysł wytwarzał niewiele, gdyż większe profity dawała mu produkcja całych pojazdów. Powodowało to wypadanie z eksploatacji około 20 % autobusów i samochodów ciężarowych każdego dnia. Byłoby jeszcze gorzej gdyby nie „złote ręce” licznej rzeszy pracowników naszych warsztatów, mechaników, którzy nieraz dokonywali rzeczy nieprawdopodobnych w zakresie naprawy pojazdów.



Bywały wtedy zimy na Zamojszczyźnie

Wielką niedogodnością dla pasażerów był brak dworca autobusowego w Zamościu- autobusy odjeżdżały, tak jak w latach trzydziestych, z placu położonego obok ówczesnego kina „Stylowy”. Przed wojną nie był potrzebny dworzec, gdyż każdego dnia przyjeżdżało i odjeżdżało zaledwie kilka



samochodów. Teraz, kiedy przyjeżdżało i odjeżdżało ich kilkadziesiąt, pasażerowie byli zmuszeni do biegania i szukania „swojego” autobusu pośród licznie i beładnie tam stojących, wjeżdżających i wyjeżdżających. O wypadek nie było trudno w przeciwieństwie do znalezienia właściwego autobusu.

Z panem Henrykiem Służewskim, prezesem spółdzielni „Autonaprawa”, uzyskaliśmy od władz miejskich zgodę na urządzenie wspólnego dworca na placu obok Bramy Lubelskiej. Brama, przy której było usytuowane targowisko zieleniną, nabiałem itp. produktami była bardzo zaniedbana, zawilgocona, zaśmiecana- pijacka melina przykryta zwałami ziemi. Przywróciliśmy jej pierwotny wygląd, przez usunięcie przykrywającej ją ziemi, osuszenie i poprawienie opadających części np. tynku, pomalowanie wnętrza i niektórych elewacji, nie naruszając nic z jej dawnej architektury. Zaczęła wyglądać tak, jak na załączonej fotografii. Urządzenie mini poczekalni i stały dozór zabezpieczał Bramę przed dalszą dewastacją.



Stanowiska autobusów i odnowiona brama Lubelska

Na pewno ktoś powie: byłyby jeszcze lepiej gdybyście mieli konkurencję, byliście prawie (istniała także spółdzielnia „Autonaprawa”) monopolistą. Tak to prawda byliśmy prawie monopolistą- tak działała wtedy polska gospodarka.

Ale czy niweczy to ciężki, a nieraz bardzo ciężki trud tej wielotysięcznej sztafety ludzi, którzy pracowali w PKS w ciągu sześćdziesięciu kilku lat, od roku 1951-go? Kierowców, mechaników, pracowników obsługi?

Wierzę, że b. pasażerowie PKS, a szczególnie ci, którzy dojeżdżając naszymi autobusami do szkół „przeskoczyli” na inny, wyższy poziom cywilizacyjny, pamiętają życzliwie o nich i ich trudzie.

Pracownicy zamojskiego Oddziału PKS mogą być dumni ze swojej pracy. Pomimo, że dyrektorowałem potem w Lublinie, Warszawie, długie lata w Przedsiębiorstwie Międzynarodowych Przewozów Samochodowych, nigdy nie zapomnę ich zaangażowania, pracowitości i pomysłowości najczęściej niewidocznych dla kogoś z zewnątrz.

Nie mogąc wymienić imiennie ich wszystkich, wymienię, chociaż kilku kompetentnych i wspaniałych ludzi, z którymi miałem przyjemność pracować. Moi zastępcy- najpierw Kazimierz Faber, a potem, kiedy Faber został dyr. Oddziału PKS w Puławach, długie lata Zdzisław Dudek, główny mechanik Józef Marmurowski, główny dyspozytor Józef Węgrzyn, główny księgowy Feliks Kołtun, kierownik przewozów pasażerskich Henryk Łuczka, kierownik przewozów towarowych Ryszard Skwarek. Kierownicy placówek: w Biłgoraju p. Gzik, w Tomaszowie Lubelskim p. Ryszard Czapla, w Krasnymstawie p.

Targoński, niestety nazwisko kierownika placówki w Hrubieszowie przepadło w dziurawej pamięci, i wielu, wielu innych.

Po transformacji gospodarki w latach 90-tych ub. wieku wyniki pracy przedsiębiorstw PKS pogarszały się z roku na rok. Główną tego przyczyną była coraz mniejsza ilość przewożonych pasażerów. Konkurencją były małe „busy” przekraczające nieraz dozwolone prawem szybkości- odbierały wolniejszym autobusom tych wiecznie śpieszących się. Były one także dużo bardziej elastyczne- przystawały prawie wszędzie gdzie zażyczył sobie tego pasażer. Częstotliwość kursowania ich była o wiele większa niż autobusów, nie trzeba było długo czekać na następny kurs. Niebagatelnym był odpływ pasażerów do lawinowo narastającej ilości prywatnych samochodów osobowych. Ogromną wyrwę spowodował także niż demograficzny- szkoły pustoszały.

Także licznie powstające prywatne firmy, nieraz jednoosobowe, które zajmowały się przewozem towarów eliminowały z tych przewozów PKS. Właściciel samochodu ciężarowego był często kierowcą, mechanikiem, dyrektorem i księgowym, jego koszty jednostkowe były mniejsze niż w PKS. Nie posiadał sztywnej taryfy cenowej ustalonej dla całej Polski przez władze centralne PKS. Można z nimi było ceny usług negocjować. Oddziały PKS miały coraz gorsze rezultaty- wyprzedawały tabor. Zaczęły stopniowo znikać.

Nie ma już PKS-u w Zamościu. Warsztaty zburzono, plac wyrównano i wybudowano na nim kolejne domy handlowe, zresztą b. estetyczne.

\* \* \*

Ośmioletni pobyt w Zamościu wspominam bardzo dobrze. Dekada życia pomiędzy trzydziestką a czterdziestką to jeden z lepszych okresów męczyzny. Byłem zdrow, miałem dobrą i ładną żonę, ukochaną pracę. Nie wpada się jeszcze wtedy w rutynę, a odwrotnie ma się dużo pomysłów i zapału do pracy. Rozbudowałem znacznie zaplecze techniczne dla powiększanego ciągle taboru w Zamościu oraz podległych placówkach. W 1963 roku utworzyłem przy Oddziale PKS Przyzakładową Zasadniczą Szkołę Zawodową o profilu kierowca-mechanik. Prowadził ją przez wiele lat niezapomniany dyr. Witold Wiszniowski, a praktyczną naukę zawodu nadzorował kierownik stacji obsługi pan Wójtowicz. Z czasem szkoła została przekształcona w technikum. Początkowo przyjmowano około 40 nowych uczniów rocznie, w latach późniejszych ponad 200. Ukończyło ją w ciągu 30 lat istnienia kilka tysięcy młodych ludzi.

W Zamościu, jak nigdy przedtem ani potem nie prowadziliśmy z żoną tak bogatego życia towarzyskiego. O ile w dużych miastach ma się jakieś grono przyjaciół, w zasadzie niezbyt duże, to w małych wytwarza się podświadomie pewna warstwa ludzi znających się nawzajem, uczęszczających na imprezy o określonym poziomie, bywających tylko w określonych restauracjach czy kawiarniach, tylko na określonych balach czy np. sylwestrowych zabawach. Warstwa ta jest znacznie liczniejsza niż przyjacielska w dużym mieście. Obejmuje zwykle lekarzy, sędziów, prokuratorów, dyrektorów dużych przedsiębiorstw itp. Oczywiście nie jest jednolita- dzieli się wiekowo, często zawodową, choć nie jest to regułą- bywaliśmy i bywali u nas trzydziestolatków ludzie znacznie starsi i różnych zawodów.

Spotkania i imprezy towarzyskie organizowane były często, gdyż nie było jeszcze telewizji, teatru- tylko jedno kino. Miasto nie było duże, wszyscy się znali. Święta, imieniny czasami sprawy zawodowe wymagały takich spotkań,

gdyż poznanie się, a nawet zawarcie przyjaźni ułatwiało rozwiązanie także niektórych spraw zawodowych.

Mieszkaliśmy na terenie zajezdni PKS w budynku socjalnym, w dużych dwóch pokojach z kuchnią, a większe imprezy organizowane z przyjaciółmi i znajomymi odbywały się w nieczynnej wieczorami świetlicy. Wśród gości bywali lekarze, prawnicy, burmistrz, inspektor oświaty, wyżsi oficerowie Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych i inni- oczywiście z żonami. Na naszych imprezach nie było pijaństwa- były to wesołe spotkania przy dobrej kolacji ludzi życzliwych i często sobie potrzebnych. Pozostały tylko fotografie.

W budynku socjalnym mieszkali oprócz nas państwo Wiszniowscy i Marmurowscy, z którymi się przyjaźniliśmy. Szczególnie nasze żony- papużki nierozłączki. Pan Wiszniowski, gdzieś od Lwowa z prawdopodobnym tytułem hrabiego i jego żona pani Zofia mieli syna Wojtka. Siostra pani Zofii, Wanda Grechuta, miała syna Marka, późniejszego znakomitego i bardzo popularnego piosenkarza. Wojtek i Marek byli prawie rówieśnikami. Marek często przychodził do wujostwa, tym bardziej, że sąsiedzi, państwo Marmurowscy, mieli śliczną córkę Halinkę. Koleżeństwo Marka i Haliny rozwinęło się potem w wielką miłość, taką, jaką przeżywa się tylko w licealnej młodości. Marek wtedy nie był jeszcze znany ze śpiewania, przynajmniej w naszym towarzystwie, lecz z pięknego malowania obrazków. Wysoki, dobrze zbudowany grzecznutki blondynek o twarzy cherubina, z pięknymi dziewczęcymi pełnymi i, jak to często u blondynów bywa, lekko zarumienionymi policzkami. Chcąc pobyć blisko siebie Marek i Halinka brali wózek z moją urodzoną w Zamościu córką Agatą i szli na spacer do parku.

Później wygospodarowaliśmy jeszcze jeden lokal dla mojego zastępcy Zdzisława Dudka, jego żony Aliny i dwóch kilkuletnich córek, gdy w ich dom uderzył piorun kulisty i zniszczył go wraz z wyposażeniem całkowicie.

Zadziały też wspólne zainteresowania. Pan Wiszniowski i Dudek byli zamiłowanymi myśliwymi. Koło Łowieckie z jego prezesem Tadeuszem Sakiem było przy naszym przedsiębiorstwie. Myśliwymi w tym Kole byli liczni moi znajomi szczególnie z palestry i lekarze. Wkrótce i mnie tam wciągnięto. W większości byli to jeszcze przedwojenni myśliwi, kilku zaawansowanych wiekiem i oni naszym poczynaniom nadawali ton „klubu towarzyskiego” a nie tzw. „klubu mięsiarzy”.

Wyjazdy na polowanie, własnym autobusem, każdej niedzieli po św. Hubercie patronie myśliwych, w gronie przyjaciół, przejście kilkunastu kilometrów po polu czy lesie, nieraz w kopnym śniegu, czy dużym mrozie, wyłączało człowieka zupełnie z myślenia o kłopotach dnia codziennego. Było wspaniałą odtrutką po tygodniu ciężkiej pracy i licznych stresów. Trzeba tu powiedzieć, że część tych stresów powodowali sekretarze Komitetu Powiatowego PZPR. Niektórzy pasażerowie, niezadowoleni z chamskiego zachowania kierowcy czy konduktora, opóźnienia autobusu itp., zwalczanych, ale nieuniknionych przecież przypadków przy tak licznej załodze, nie szło ze skargami do mnie tylko „do komitetu”. Tam zamiast odsyłać ich do mnie wzywano mnie „na dywanik” do któregoś z sekretarzy i zaczynała się nieprzyjemna rozmowa, która dla niektórych moich znajomych skończyła się zwolnieniem z pracy.





Polowanie- stoję po prawej.

W roku 1969 zostałem „wypożyczony” Wojewódzkiemu Zarządowi Dróg Publicznych w Lublinie, z którym byliśmy w jednym ministerstwie i w jednym związku zawodowym: Związku Transportowców i Drogowców. Wojewódzkie Zarządy Dróg został zobowiązany uchwałą Rady Ministrów do skoncentrowania taboru w jednym przedsiębiorstwie. Dotychczas tabor ten był rozproszony po Rejonach Dróg Publicznych w Lublinie, Puławach, Kraśniku, Zamościu, Tomaszowie Lubelskim, Międzyrzeczu Podlaskim i Białej Podlaskiej. Często Rejony mające w danym roku mniej funduszy na budowę i naprawę swoich dróg nie wykorzystywały w pełni możliwości swojego taboru, podczas gdy te, które prowadziły więcej budów „dusiły się” z powodu jego braku. Przedsiębiorstwo, które organizowałem nazwano Wojewódzki Zakład Transportu i Maszyn Drogowych, gdyż koncentracji podlegały także koparki, równiarki, spychacze i inne tego rodzaju maszyny.

Skoncentrowany tabor został umieszczony w kilku placówkach i sukcesywnie przydzielany do poszczególnych budów nowych, czy remontów starych dróg. Wybudowałem też duże centralne zaplecze techniczno-naprawcze w Lublinie.

Po czterech latach upomniał się o mnie PKS- zaproponowano mi pracę w Zjednoczeniu- centrali PKS w Warszawie. Zgodnie z obowiązującymi wówczas przepisami Zjednoczenie musiało uzyskać na to zgodę a ja tytuł „niezbędnie potrzebnego pracownika”. Bez tego statusu nie można było uzyskać w Warszawie zameldowania. Otrzymałem też od razu mieszkanie. Odchodzący niebawem z Ministerstwa Komunikacji dyr. Departamentu Komunikacji Drogowe Zygmunt Jędrzejewski znajomy, uprzednio dyrektor jednego z warszawskich oddziałów PKS, 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 praca sama mnie znalazła. Zaproponował mi stanowisko swojego z-cy dyr. Przedsiębiorstwa Międzynarodowych Przewozów Samochodowych PEKAES Juliusz Kowalik.

Ale o tym już w innej części wspomnień.