

Mgr. Romuald Kołodziejczyk

Moja droga zawodowa

Po uzyskaniu tytułu magistra na wydziale Transportu Samochodowego Politechniki Szczecińskiej, skierowano mnie nakazem pracy do Oddziału PKS w Nowym Targu, dla odbycia obowiązkowej 3-letniej pracy, jako rekompensaty za uprzednie bezpłatnie studia. Po kilku miesiącach zostałem awansowany na kierownika placówki PKS w Rabce-Zdroju, podległej nowotarskiemu oddziałowi. Tam też ożeniłem się i urodził mi się syn. Okazałem się, zaskakując nawet siebie samego, dobrym organizatorem - m.in. wyprowadziłem przeklinany PKS (huk pracujących traktorów) z centrum Zdroju poza miasto do dość prymitywnie zrobionego, ale jednak, zaplecza. Centrala PKS zadowolona, że ustały skargi z Rabki zaproponowała mi wybór nowego miejsca pracy z awansem - wybrałem te, z którym było związane służbowe mieszkanie: z-cy dyrektora Oddziału PKS w Raciborzu. Po 4-letniej tam pracy zostałem, w wieku 31 lat, mianowany dyrektorem dużego, zatrudniającego ponad 500 pracowników, oddziału PKS w Zamościu.



W kapeluszu nowy 31 letni dyrektor oddziału PKS Zamość.

Po mojej lewej i prawej stronie dwóch kolegów, z którymi w 1949 r. zdawałem w Zamościu maturę, w jasnym garniturze v-ce dyr. oddziału.

Obsługując pięć powiatów Zamojszczyzny przewoziliśmy rocznie ponad 900.000 ton towarów w tym ogromną ilość buraków cukrowych do trzech cukrowni i 6 milionów pasażerów, w tym znaczny odsetek stanowiły dzieci dowożone do szkół stopnia średniego w powiatowych miastach. Pracowałem tam 8 lat.

Na tym skończyła się moja 15 letnia praca, którą bardzo lubilem - ciągle w ruchu, a zaczęła się praca za biurkiem. Najpierw w Lublinie a potem w Centrali PKS w Warszawie. Z tej warszawskiej biurowej pracy wyratował mnie Juliusz Kowalik, Dyrektor Naczelny ogromnego, liczącego około 4.500 pracowników i 1.300 wysokotonażowych samochodów 'Przedsiębiorstwa Międzynarodowych Przewozów Samochodowych, zatrudniając mnie w swoim przedsiębiorstwie na stanowisko dyrektora ds. przewozów. Po roku pracy awansowałem na stanowisko pierwszego zastępcy Dyrektora Naczelnego. Pozwolę sobie przytoczyć jedno zdanie z wniosku o mój awans: „Pracownik o wysokim poziomie przygotowania zawodowego, dobry organizator pracy, szybki i operatywny, zwłaszcza w sytuacjach wymagających podjęcia natychmiastowej decyzji.”

Przejąłem od dyrektora Kowalika, który miał trochę podwyższone ciśnienie i oszczędzał się w podróżowaniu samolotami m.in. tą część pracy, która wymagała wyjazdów zagranicznych z wiceministrem naszego Ministerstwa Komunikacji na rozmowy z władzami państw, do których nasze samochody jeździły, lub przez którego terytorium przejeżdżały celem uzyskania odpowiednich pozwoleń. Dla przykładu samochód polski jadąc do Francji musiał okazać niemieckim władzom granicznym pozwolenie na przejazd przez Niemcy, a francuskim władzom granicznym pozwolenie na wjazd do tego kraju. W zamian dostawali od nas pozwolenia na wjazd lub przejazd ich samochodów przez Polskę. Każda ze stron chciała uzyskać jak najwięcej pozwoleń a dać jak najmniej swoich, gdyż od ilości

posiadanych pozwoleń zależała ilość jazd zagranicznych i uzyskanych z tego wpływów dewizowych.

Rozmowy z państwami, przez które lub do których często jeździliśmy odbywały się prawie każdego roku wymiennie: jeden raz „u nas”, drugi raz „u nich”. Należał do nich m.in. Związek Radziecki, z którego delegacją rozmowy były trudne i nieraz bardzo ostre. „Radzieccy” wyliczyli, że nasz samochód jadąc do Leningradu i z powrotem robi dwa i pół raza więcej kilometrów niż ich samochód przyjeżdżający tam i z powrotem przez Polskę. Żądali, więc dwa i pół naszego zezwolenia za ich jedno, bo niszczyliśmy dwa i pół razy więcej ich dróg, niż oni naszych. Nic nie pomogły nasze oświadczenia, że do Leningradu nigdy nie jeździmy- ich odpowiedzią było: „to wasza sprawa- droga otwarta”. Walczyliśmy z nimi ostro i po kilku latach uzyskaliśmy jedno ich zezwolenie za nasze dwa, a potem ich dwa za nasze trzy.

Były też wyjazdy służbowe w innych celach np. rozmów z kontrahentami, a także prywatne z rodziną. W Europie nie byłem tylko w Norwegi i Rumuni. Pozostały wspomnienia i setki fotografii.

Podpisywanie protokołu z rozmów Polska-ZSRR w Warszawie.



Na zdjęciu po lewej stronie delegacja polska, dość spora, kiedy rozmowy toczyły się w Polsce-drugi od lewej dyr. Kowalik. Po prawej stronie delegacja radziecka – od prawej stoją: dyr. ich przewoźnika „SOV TRANS AVTO” Tieńkow, radca prawny Ministerstwa Transportu ZSRR Kurszin i dyr.

Sowinteravtoservis- obsługa zagranicznych przewoźników na terenie ZSRR Zadworny (prywatnie autor wziętego przewodnika po ZSRR) . Za nim, jako czwarty stoję Ja zakryty w połowie przez Zadwornego- tak zawsze ustawiany byłem do zdjęcia aby nie zasłaniać nikogo. Pochyleni z dwu stron podpisujących protokół, to autorzy uzgodnionej treści protokołu. podają je ministrom do podpisu.

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

Minister Jan Raczkowski podczas okupacji niemieckiej utworzył i dowodził nim, wielki oddział partyzancki na Białorusi. Oddział składał się z Polaków, Białorusinów, żołnierzy rozbitej Armii Czerwonej i współpracował z partyzantką radziecką. Po wojnie, za ponad 4-letnie dowodzenie tym dużym oddziałem w walce z Niemcami 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, spokojny, zrównoważony, o nienagannych manierach wytwornego arystokraty, prowadził rozmowy bardzo rzeczowo.

Bywało, że na spotkaniach z delegacją radziecką, kiedy tłumacz niezbyt precyzyjnie tłumaczył zawile niuanse, Raczkowski 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 dzisiaj, dosyć prymitywnym, proletariackim. Kiedyś, kiedy nieobecny na tym zdjęciu minister Suchin, zaczął pompadyczną przemowę Raczkowski przerwał mu i swoim cichym i spokojnym głosem powiedział: towarzyszu ministrze nie uczcie mnie przyjaźni polsko-radzieckiej, rozmawiamy o zezwoleniach dla naszych samochodów w przewozach międzynarodowych.

Drugiego, podpisującego protokół ze strony radzieckiej, Arkadija Suworowa o sylwetce i urodzie amanta z amerykańskiego filmu, poznałem wcześniej, kiedy był pierwszym zastępcą dyrektora SOVTRANSVTO, co odpowiadało mojemu stanowisku w PEKAES. Dosyć szybko awansował na dyr. departamentu i później na jednego z z-ców ministra Transportu Samochodowego ZSRR. Było prawie regułą, że ministrami w ZSRR byli przeważnie starsi panowie, a zastępcami ludzie młodzi. Suworow był dobrym negocjatorem, znał zagadnienia międzynarodowego transportu samochodowego i rozumował podczas rozmów po europejsku. Wysłuchiwał nasze punkty widzenia, 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. Był kiedyś szefem przedstawicielstwa przewoźnika radzieckiego w Paryżu. Kilka lat później we Francji ukazała się książka o szpiegostwie ZSRR w Europie, w której Kurszin został opisany, jako szef siatki przerzutów wiadomości szpiegowskich do ZSRR.

* * *

Dla odmiany najbardziej przyjemne rozmowy były z Turkami. Wręczaliśmy im 6.000 pięknie wydrukowanych naszych pozwoleń na przejazd tureckich samochodów przez Polskę a oni nam też 6.000 pozwoleń na przejazd przez Turcję naszych samochodów, jadących do Kuwejtu z załadowanymi w Zachodniej Europie urządzeniami, z których Kuwejt zbudował swoje „królestwo wydobycia ropy naftowej”.

Tak Turcy, jak i my wiedzieliśmy, że Polska (czytaj PEKAES) wykorzysta wszystkie 6.000 pozwoleń, a Turcja w dobrym roku wykorzysta 6, ale sztuk. Rozmowy z delegacją Turecką, a w zasadzie wręczanie sobie zezwoleń i prawienie komplementów i podziękowań, trwały krótko i jeżeli odbywały się w Warszawie, jechaliśmy z nimi do sklepów z kryształami, gdzie wybierali sobie upominki. W Ankarze, bez ministrów, szliśmy na kolację z tańcami brzucha i byliśmy uczeni, jak otrzymane drobne banknoty wtyka się tancerkom powiedzmy dyplomatycznie za pasek. W większości krajów w tym i w Polsce jeden dzień był poświęcony na zwiedzanie zabytków.

* * *

W drugiej połowie lat osiemdziesiątych XX wieku, zgodnie z tradycją panującą w przedsiębiorstwach handlu zagranicznego, nasz Naczelny i dyrektorzy poszczególnych pionów w przedemerytalnym wieku oddawali zarządzanie firmą młodszym, a sami wyjeżdżali pojedynczo do Niemiec, Włoch, Francji i Anglii, jako przedstawiciele PEKAES. Mnie na moją prośbę {nieuleczalnie chory był mój 29 letni syn} przypadł ZSRR z siedzibą w Brześciu -180 km od Warszawy, 3 godziny jazdy samochodem.

W 1997 roku, w 67 roku życia skończyłem pracę i przeszedłem na emeryturę.