

Krzysztof Łoziński



Jedzie się!

Idę z Tolkim (Anatolem Lawiną) ulicą Ciszewskiego na Ursynowie i rozmawiamy o tym, co ma być dalej. Jest już po rozmowach okrągłego stołu, ale jeszcze przed wyborami czerwcowymi. Komuna teoretycznie jeszcze jest, „Solidarność” teoretycznie jeszcze nie jest legalna, ale już funkcjonuje jawnie. Taki stan przejściowy i niepewny.

- No to co ma być dalej -pytam.
- Jak to, co ma być - mówi Tolek - gospodarka rynkowa, kapitalizm...

Dociera do mnie coś, o czym teoretycznie powinienem zawsze wiedzieć. Nadchodzi czas ogromnej przemiany państwa, gospodarki, społeczeństwa, wszystkiego. I dociera do mnie świadomość, że nie obejdzie się od potężnych kosztów osobistych w życiu wielu ludzi, niemal wszystkich. Kraj jest w ruinie, dosłownie, nie w przenośni. Gospodarka leży, Polska jako kraj jest bankrutem. Na rynku nie ma niemal niczego. Wiele towarów jest „na kartki”, ale brakuje ich nawet na te kartki.

- Okres przejściowy to będzie koszmar – mówię.
- Taniec wariatów na ruchomych piaskach – dodaje Tolek.

Wróciłem niedawno z dłuższego pobytu za granicą. Trochę mnie nie było i patrzę na rzeczywistość jakby z zewnątrz, z perspektywy bogatego Singapuru, który w porównaniu z polską rzeczywistością był jak inna planeta. Przedemną jeszcze krótki wyjazd do Pekinu, mam wracać czwartego czerwca, akurat na wybory i o czym jeszcze nie wiem, akurat na masakrę ludności Pekinu na Tianamen.

Ale zostawmy zagranicę. Trzeba się zająć urzędzeniem życia w Polsce. Pieniądzy mi nie brakuje. Za granicą sporo zarobiłem, ale nie mam pracy i pomysłu na pracę. Zaczyna wychodzić Gazeta Wyborcza i zaczynam pisać dla działu publicystyki, który redagują Piotr Pacewicz, Wojtek Mazowiecki i Tomek Burski. Mój pierwszy artykuł ukazuje się w piątym numerze gazety. Trybuna Ludu nazywa nas „gazetką”. I właściwie, to mieli rację. Nasze pierwsze numery to była jeszcze kompletna amatorszczyzna (i moje artykuły też), ale uczyliśmy się bardzo szybko a „Trybunka” marniała, aż upadła całkiem.

Wychodzi ustawa Wilczka i nagle dokonuje się cud. Ustawa Wilczka pozwala na coś, co za komuny było niemożliwe: każdy może założyć działalność gospodarczą. W ciągu dosłownie dni powstają tysiące firm. Maleńkich, najczęściej jednoosobowych. Głównie „handel obwoźny”. Na ulicach zaczyna się handel z łózek polowych, albo nawet z koca na chodniku. I oto nagle, w bardzo krótkim czasie, puste dotąd sklepy zapełniają się towarami.

Pamiętam, jak pierwszy raz dowiedziałem się o kartkach na cukier. Wracałem z Hindukuszu. Przyjechałem do Kabulu i spotkałem znajomego Amerykanina, też alpinistę, a on mi mówi: w Polsce wprowadzono kartki na cukier. Ochrzaniłem go w tą i w tamtą, że to propagandowa bzdura Zachodu, bo przecież Polska jest drugim producentem cukru na świecie (tak było). Idę do ambasady i słyszę: wie pan, wprowadzili kartki na cukier. W drodze powrotnej zbierałem z pociągu Termez -Moskwa torebeczki z cukrem i w Warszawie dałem żonie, jako prezent z zagranicy. To był rok 1976.

Kolejne kartki powstały na skutek żądań strajków Solidarności. Chodziło o to, by zapewnić ludziom minimum wyżywienia, bo komunistyczne rządy wyprzedawały żywność za granicę. Całe RWPG rozpaczliwie potrzebowało dewiz, a nasze waluty były niewymienialne. Jedyne produkty, jakie mogli sprzedać na Zachód, to była żywność, bo reszta wyrobów była tak zacofana technologicznie, że nikt jej nie chciał.

Przecież strajkowaliśmy w 1980 roku, bo otwarcie mówiąc nie było co żreć. A jak było, to było koszmarnie drogie. Pamiętam, jak odebrałem wypłatę z Teatru Wielkiego, gdzie pracowałem, równo dwa tysiące złotych (20 dolarów amerykańskich) i wracając do domu kupiłem jabłka, jajka i szczypiorek. Wydałem prawie 500 złotych.

W PRL krążyły dowcipy, czym się różni sklep mięsny teraz od tego sprzed wojny? Tym, że przed wojną było napisane „Rzeźnik”, a w środku było mięso - teraz jest napisane „Mięso” a w środku jest rzeźnik. Albo: jak jest sklep mięsny po japońsku? – nagie haki. A RWPG po francusku? – marné szansé. I teraz nagle, po ustawie Wilczka, można było kupić mięso w dowolnych ilościach nawet na straganie (inna sprawa, że w koszmarnych warunkach higienicznych).

Firma

I w tej atmosferze wpadłem na głupi pomysł – założyć własną firmę. Pomysł był o tyle głupi, że jak się szybko okazało, ja się nie nadaję na biznesmena. Do tego trzeba mieć zupełnie inny charakter.

Dlaczego chciałem mieć własną firmę? To był wynik wcześniejszych doświadczeń. Zarówno ja, jak i moi bliscy, a także koledzy, spotykaliśmy się wielokrotnie z sytuacjami jak z filmu Piwowskiego „Rejs”. Wiersz Poety nie spodobał się Kaowcowi, więc orzekł: - Tego pana przeniesiemy do sekcji gimnastycznej.

Tak samo było ze mną. Założyłem pierwszy w Warszawie klub kung fu. Po dwóch latach działalności, jakiś kierownik z TKKF orzekł: zmieniamy profil, będziemy ćwiczyć aerobik. Moja mama, będąc ordynatorem neonatologii w Szpitalu Bielańskim, założyła pierwszy w Polsce ośrodek leczenia choroby hemolitycznej u noworodków. Po kilku latach nastał nowy dyrektor i ośrodek zlikwidował. Mój ojciec, architekt, miał bardzo mało realizacji. Pracował w biurze projektowym. Zlecano mu projekty, które robił, a gdy dochodziło do etapu realizacji, słyszał: - Spadło z planu panie inżynierze. Mój kolega, jeszcze ze szkoły, Janek Fiszer, był wybitnie zdolnym architektem. Wygrywał zagraniczne konkursy, ale w Polsce nie miał ani jednej realizacji, bo zawsze „spadło z planu”.

Chyba teraz rozumiecie, dlaczego chciałem mieć firmę, w której sam będę decydował, w której nie będę miał nad sobą żadnego „Nacz. Dyr. Dups-a” (postać ze sztuki Majakowskiego - Naczelnny Dyrektor do Spraw Specjalnych). Chciałem, aby nikt mnie nie mógł przenieść do sekcji gimnastycznej.

Temat tej ogromnej przemiany społecznej, ustrojowej i gospodarczej początku lat 90 jest tak rozległy, że ograniczę się tylko do jednego wycinka – transportu samochodowego. Moja przygoda z transportem zaczęła się od potrzeb własnej firmy. Było to wydawnictwo, hurtownia księgarska i częściowo poligrafia. Właściwa drukarnia była piętro niżej i nie należała do nas, ale razem tworzyliśmy pewien kombinat. Koledzy zajmowali się drukiem, my mieliśmy przygotowalnię i skład komputerowy tekstów. Przygotowalnia to proces od fotografii reprodukcyjnej po tak zwane „blachy” czyli matryce offsetowe. I tu zrobiłem pierwszy błąd. Trzeba było zainwestować komputery, a nie w kamerę, która miała 4 metry długości i ważyła 700 kg. Ale to były czasy, gdy jeszcze mało kto w Polsce miał komputer. Ja miałem pierwszego laptopa świata, Toshiba z pamięcią 42 MB dysku i 1 MB RAM, z monochromatycznym monitorem (karta Herkules). Na te czasy było to cudo, ale bardzo szybko już tylko zabawka.

Ale wracajmy do tematu. Firma potrzebowała transportu, na początku na małą skalę, ale ta skala ciągle rosła. Najpierw trzeba było wozić książki ze Składnicy Księgarskiej na ul. Kolejowej do nas, na Ursynów. Później rozwozić je po księgarniach i własnych stolikach na ulicach.

I tu objawiła się moja ciągle PRL-owska mentalność. Choć miałem wystarczające fundusze, by kupić nowego mercedesa, kupiłem od Andrzeja Rosnera siedmioletniego „Malucha”, fiata 126-p. Po prostu nie przyszło mi do głowy, że ja mogę mieć lepszy samochód. Mimo całego mojego krytycyzmu do PRL, mentalnie w nim tkwiłem. Tak samo jak z tą kamerą. Ja ciągle tkwiłem głową w podziemnej poligrafii – Romayor, klisze i blachy. Trzeba było kupić ciężarówkę a ja zainwestowałem w „Malucha” z przyczepką.

Fiat 126-p, Maluch

Z „Maluchem” od razu zaczęły być problemy. Od razu był znacznie przeładowywany. Gdy na Kolejowej wypełniłem go książkami po sufit, zaraz zawiesiłem się na kamieniu. Na Kolejowej był bruk, kocie łby. Wjechałem na bardziej wystający kamień i przeładowany „Maluch” się zawiesił. Musiałem wysiąść, wyładować część paczek z książkami, przejechać dwa metry i załadować z powrotem.

Innym razem jechałem z pracownikiem. Załadowaliśmy do „Malucha” do wnętrza, na bagażnik dachowy i do przyczepy 120 paczek książek (ok. 1200 kg). Na Komarowa (obecnie Wołoska) bagażnik dachowy się urwał. No cóż, wzięliśmy część jego zawartości na kolana, a resztę na przyczepkę. Miałem na kolanach, między mną a kierownicą pięć paczek z książkami. Już przy wjeździe na Ursynów poczułem, że coś nie gra. „Maluch” jedzie dziwnie. Dojechaliśmy na Herbsta pod firmę i widzę, że samochód niemal szoruje podłogą po ziemi. Rozładowujemy, a on nadal siedzi, nie podnosi się. Oglądam, co się dzieje. Oba amortyzatory tylnych kół przebiły blachę pod siedzeniem pasażerów i wbiły się do środka. W dodatku pękły (na szczęście nie do końca) tylne wahacze. Teoretycznie do „Malucha” można było załadować 500 kg, na przyczepę 300, w tym waga kierowcy i pasażera. Przeładowaliśmy „Malucha” o ponad 400 kg. Aż dziw, że nie rozleciał się całkiem.

Wiem, że to wszystko brzmi jak wariactwo, ale wówczas wszystko robiło się na wariata. Na Wariata zakładano firmy bez żadnego kapitału, na wariata prowadziło się samochody po drogach dla wariatów. Taki czas, taka karma.

Miałem takich dwóch zaprzyjaźnionych mechaników, którzy naprawiali moje samochody w plenerze, pod chmurką. „Maluch” naprawiany był raz na dwa tygodnie, ale jechał. A stan jego blacharki zaczynał być taki, że moi mechanicy od razu, bez pytania, przyjeżdżali ze spawarką.

Wreszcie przyszedł jego koniec. Wsiadam do „Malucha” pod firmę i od razu opadam z siedzeniem 20 cm niżej. Na szczęście samochód jeszcze właściwie nie ruszył. Zarwała się skorodowana podłoga i siedzenie kierowcy legło na asfalcie. Pojazd dostał za darmo pracownik, który nadal chciał go łątać.

Przeżyłem jednak z tym pojazdem parę przygód i wspominam go z sentymentem. „Maluch” jednak rozwijał całkiem niezłą prędkość, nawet 120 km/godz. Głównie dzięki podkręceniu obrotów w aparacie zapłonowym. Jednak, gdy silnik się rozgrzał, spadała jego kompresja i po zatrzymaniu trzeba było odpalić „na szmatę”. Wyjmowałem filtr powietrza i wlot powietrza zatykałem szmatą. Jak nie pomagało, trzeba było poczekać, aż silnik ostygnie. W samochodzie ciągle zrywały się jakieś linki, a to

linka gazu, a to linka ssania, a to od bendiksu. Gdy urwała się ta ostatnia, uruchamiało się silnik „na szczotkę” lub „na kijek”. Trzeba było po prostu otworzyć maskę z tyłu i popchnąć bendiks kijkiem albo szczotką. Szybko nauczyłem się, że trzeba wozić ze sobą kłębek cienkiego drutu do łątania linek.



Były i przygody zabawne. Wracalem z Gdańska do Warszawy mocno przeładowanym „Maluchem”. Byłem zmęczony i nie zareagowałem na ograniczenie prędkości. W tamtym czasie we wsiach obowiązywało ograniczenie do 70 km/godz. Jechałem 120. A tu: stop! Policja!

- Z jaką to prędkością się jedzie panie kierowco?

- Bezpieczną – mówię.

- Sto dwadzieścia pan jechał – mówi policjant.

W tym momencie coś mi odbiło i mówię:

- „Maluchem”? Panie, ten pojazd osiąga góra osiemdziesiąt, z górki i z wiatrem!

Policjant się zawahał, a ja ciągnę:

- Napraw se pan tę maszynkę, bo fałszuje!

- No dobra, niech pan jedzie – mówi z rezygnacją policjant.

Jak się później dowiedziałem, policyjne radary w tamtym czasie były mocno nieprecyzyjne, pokazywały pomiary „pi razy oko”, w czym mniej było pi, a więcej oka. Dlatego policjant zwątpił.

Policja

Policja, niedawno przemianowana z milicji, była wówczas dość powszechnie skorumpowana. Kierowca zatrzymany za wykroczenie drogowe zaczynał rozmowę od: - A czy nie da się tego jakoś załatwić? „Załatwienie” zwyczajowo kosztowało 50 złotych.

Jeden z kolegów opowiedział mi taką historię: Nie miałem ważnych badań technicznych ijechałem o trzeciej w nocy ulicą Hynka. Stała policja, a że byłem jedynym kierowcą w zasięgu wzroku, musieli mnie zatrzymać. Było ich trzech w radiowozie busie. Podchodzi policjant i zwyczajowo:

- Dowód rejestracyjny, prawo jazdy, proszę.

Podaję dowód rejestracyjny, oczywiście nieważny i zaczyna się rozmowa.

- Muszę ten dowód zatrzymać – mówi policjant.

- Ale po co? Przecież i tak muszę zrobić badania czy pan mi zatrzyma, czy nie?

Wówczas za brak badań nie było mandatu, ale po zatrzymaniu dowodu nie można było jeździć. Coś trzeba było zrobić.

- No dobrze – mówi policjant – ale jakaś kara musi być.

- Ja mam tylko 50 złotych (miałem więcej, ale po co się przyznawać).

Policjant wziął te 50 złotych i za chwilę wraca.

- A dychy jeszcze pan nie ma?

Dostał jeszcze 10 złotych. Sprawa była jasna. 50 złotych im się na trzech nie dzieliło. I nie mówcie, że to stara komunistyczna milicja. To byli zupełnie młodzi ludzie, z komuną nie mieli nic wspólnego.

Inny mój kolega, Miłosz, jeździł z szaloną prędkością po Zakopiance i stale trzymał 50 złotych w dowodzie rejestracyjnym. Gdy zatrzymywał go policjant, najpierw brał te 50 złotych do kieszeni i zaczynał rozmowę:

- Coś za szybko się jeździ panie Miłoszku (ale wziął już 50 złotych).

- Ja tak jeżdżę – mówi Miłosz.

- To muszę pana pouczyć, że tak nie można.

I na tym koniec.

Kilka lat później, jadąc już zupełnie innym samochodem, zresztą ciężarowym, zabrałem na stop faceta, który jechał ze Strykowa do Łodzi. Gdy tylko wszedł do kabiny, pomyślałem, że to policjant, bo miał czarne spodnie i czarne buty. Już po chwili sam się przyznał, że jest policjantem i zaczął opowiadać, jak to oni „kroją kierowców”. „Najlepiej kroimy Ruskich, bo u nich wszyscy płacą policji i myślą, że u nas też” – mówił. A później: „Żuk to koło nas żaden nie przejedzie, bo panie, kto widział żuka, w którym wszystko działa?”. I tak przez całą drogę.

Gdy wysiadał w Łodzi, nagle mówi:

- Właściwie to powinienem wlepić panu mandat.

- Za co?

- Za notoryczne przekraczanie prędkości dozwolonej w sposób znaczny.

W tym momencie wyjąłem z kieszeni legitymację prasową Gazety Wyborczej i dyktafon. Legitymacja był już nieważna, a dyktafon wyłączony, ale on o tym nie wiedział. Facet zbladł. Po chwili wyjął:

- Ale pan nie wie, jak się nazywam.

Rzeczywiście nie wiedziałem. Facet się zmył. Zdarzenie opisałem w Gazecie Stołecznej, dodatku do Wyborczej. Odezwał się komendant stołecznej drogówki i napisał, że to nieprawda, bo on też jeździ samochodem i jeszcze nigdy nie dostał mandatu. Odpowiedziałem, że widać jeździ radiowozem i w mundurze. Zresztą nawet gdyby nie był w mundurze, to wszyscy policjanci z drogówki go znali.



Volkswagen

Po tym, jak „Maluch” skonał na rdzę, trzeba było kupić kolejny samochód, bo potrzeby transportowe firmy rosły. Wiedziałem, że tym razem musi to być coś większego. Padło na Volkswagen Transporter.

No i właśnie, choć prowadziłem samochody już parę lat, to ciągle znałem się na nich kiepsko. To była znów błędna decyzja. Kupiłem używanego Volkswagena Transportera. Błąd polegał na tym, że był to samochód stary i starej konstrukcji. Prawdopodobnie był starszy niż to wynikało z jego papierów. W tamtym czasie polski rynek zalewały używane samochody sprowadzane z zagranicy. Wbrew legendzie nie tyle kradzione, choć były i takie, ale wyciągane ze szrotów i podrasowywane.

Sam pewnego razu widziałem, jak w zakładzie blacharskim składano jednego forda z dwóch fordów, z których po wypadkach z jednego został przód, a z drugiego tył. Spawanie, klepanie, szpachla i nowy lakier. Papiery były później od tego z przodu, bo tam były wszystkie fabryczne numery i nie trzeba było ich przebijać.

Innym razem, w innym warsztacie, proponowano mi zakup Forda Newady za 13 tys. złotych (przed wymianą – odpowiednik dzisiejszych 130 zł). Powiedziałem temu panu, że są tylko dwie możliwości. Albo ten samochód jest tak gorący, że trzeba go zepchnąć przed przybyciem policji, albo jest takim trupem, że można go tylko odholować na złom.

Na kupienie różnych podrasowanych trupów nadziało się wielu ludzi, nie tylko ja. Na początku lat 90. Polskie drogi pełne były samochodowych zombie, czyli ciężarówek w fatalnym stanie technicznym. Badania techniczne często „załatwiało się” za łapówkę, bo bez tego nie było szans, by je uzyskać. Na drogach widywałem nawet traki stojące na poboczu z podniesioną kabiną, a pod nią kierowcę, który coś tam dłuwał. Kierowcy nie raz wręcz podjeżdżali do patrolu policji z prośbą: Panie, niech mi pan zatrzyma dowód, bo boję się tym trupem jechać. Na drugi dzień szef kierowcy przychodził z podbitymi za kasę badaniami i pojazd wracał na drogę. Opisałem nawet ten proceder w Gazecie Wyborczej, w artykule pod tytułem „Jedzie się”, tak jak tytuł tego wspomnienia.

Ale wracając do volkswagena, to był straszny grat. Facet, który go sprzedał po prostu mnie oszukał. Samochód był w rzeczywistości starszy, niż wynikało to z dokumentów. W tym roku, z którego rzekomo miał pochodzić, tej wersji już nie produkowano. Był to pojazd ciężarowy z silnikiem benzynowym boxer, z tyłu, chłodzonym powietrzem.

Tu trzeba wrócić do historii Volkswagena Transportera. Powstał on dosyć dawno na bazie popularnego „Garbusa”, konstrukcji z lat 30 XX wieku. Po prostu, w 1950 roku, na nieco wydłużone podwozie „Garbusa” nałożono większą budę i w ten sposób powstała mini ciężarówka. Na swój czas była całkiem dobra. W tamtym czasie drogi nie pozwalały na jazdę z dużą prędkością przez dłużej niż kilkanaście minut. Nawet jak kierowca przez chwilę pojechał stową, to zaraz musiał zwolnić. W takich warunkach silnik boxer chłodzony powietrzem nie miał czasu się przegrzać. Ale w latach 90 w Polsce były już odcinki dróg, takich jak „Gierkówka”, gdzie można było na godzinę położyć cegłę na pedale gazu. I wtedy zaczynał się problem. Miałem się wkrótce boleśnie o tym przekonać.

Wersja, którą kupiłem, powstała teoretycznie w 1979 roku i początkowo zmieniona była tylko karoseria, a reszta ciągle była z konstrukcji poprzedniej, czyli z 1967 roku. Takiej wersji (buda 1979, reszta 1967) nie produkowano już w Niemczech, ale produkowano w Brazylii i część takich Transporterów trafiało też do Niemiec sprowadzanych prywatnie, bo były sporo tańsze. Jednym słowem, kupiłem model, który miał być, sądząc po karoserii z 1979 roku, a był z 1967. Oczywiście nie było on aż tak stary, ale był konstrukcją sprzed 25 lat i nie nadawał się do jazdy po drogach szybkiego ruchu.

Jednym słowem kupiłem grata, ale nie od razu się o tym przekonałem. Od razu był pewien incydent, który powinien mnie zastanowić, ale jak to człowiek zafascynowany nowym autem zakłamywałem przed sobą rzeczywistość. Otóż już po kilku dniach złamała się dźwignia zmiany biegów. To był w tym samochodzie długi na jakieś 80 cm drążek i złamał się u podstawy. Tłumaczyłam sobie, że przez długość dźwigni musi tam być spora siła. Pospawaliśmy i na razie był spokój.

Przez parę miesięcy jeździłem po Polsce bez większych incydentów. Ale jeździłem głównie po Warszawie i do Gdańska, gdzie mieliśmy filię firmy. A to w tamtym czasie była naprawdę kiepska droga. Do Głinojecka było „jak cię mogę”, ale dalej zaczynało się wąsko. Najgorszy odcinek był za Miłomłynem. Na odcinku 2-3 kilometrów droga miała jakieś najwyżej 4-5 metrów szerokości. Gdy z przeciwka jechał inny samochód, ktoś musiał zjechać na pobocze, byśmy się minęli.

Wszystko było dobrze, gdy jeździłem drogami, na których nie można było szybko jechać dłużej niż dwadzieścia minut. Kłopoty zaczęły się, gdy rozpoczęliśmy jazdy Gierkówką, czyli drogą dwupasmową Warszawa - Katowice. Chciałem pojechać z synami w skałki. Wyruszyliśmy wieczorem i w okolicach Rawy Mazowieckiej nagle zapaliła się lampka oleju. Zatrzymałem się i zajrzałem do silnika. Olej lał się jak z kranu. Zatarł się silnik. Zjechałem na stację benzynową i śpimy do rana, bo co innego można zrobić. Chłopcy zawiedzeni, zwłaszcza sześciolatek wóczas Romek.

Rano przyjechali moi mechanicy i wzięli nas na hol. No i zaczął się cyrk. Odstawiłem samochód do serwisu volkswagena w Łomiankach. Po kilku dniach właściciel warsztatu orzekł, że jeszcze kilka dni, bo zrobili jazdę próbną i silnik znowu się zatarł. I tak kilka razy. W końcu zabrałem nienaprawiony samochód i moi mechanicy zrobili remont na podwórku, pod chmurką. Skuteczny.

Ale radość była krótka. Pojechałem po książki do Piotrkowa Trybunalskiego (też Gierkówka) i w drodze powrotnej silnik zaczął się nadmiernie grzać i traciłem olej. Przyjechali moi panowie, już w Warszawie, bo dojechałem, i orzekli, że urwał się jeden zawór. Dlaczego? A czort go wie.

Po roku powtarzających się incydentów z silnikiem, postanowiłem zmienić samochód, w dodatku na większy.

Mercedes

Pojechaliśmy na giełdę do Słomczyna i tym razem kupiłem naprawdę dobry ciężarowy pojazd: Mercedesa 310 D o ładowności 1600 kg. W praktyce można go było przeładować do 2,5 tony, ale lepiej było tego nie robić.

Giełda samochodowa w Słomczynie to było wydarzenie samo w sobie. Sprzedawano tu nie tylko samochody, także kradzione, ale i części. Widywałem na przykład radia samochodowe wyrwane przez złodziei na chama, tak że nawet sterczały z nich urwane kable. Publiczną tajemnicą było, że części pochodzą z kradzionych i rozebranych pojazdów. Gdy pewnego dnia policja zrobiła obławę, po zakończeniu giełdy na placu zostało kilkadziesiąt aut bez właścicieli. Sprzedający złodzieje zmyli się porzucając samochody.

Oczywiście nie wszystkie samochody na giełdzie były kradzione. Były samochody normalnie sprzedawane przez właścicieli oraz używane sprowadzane z zagranicy. Polskie społeczeństwo jeszcze nie odbiło się na dobre z biedy lat 80 i 90, więc chodziły najczęściej pojazdy tanie i niestety w nienajlepszym stanie technicznym. Połączenie kiepskich pojazdów na kiepskich drogach z dużą liczbą zupełnie nowych kierowców, z prawem jazdy od 2-3 lat, albo i krócej, skutkowało sporą liczbą wypadków.

Mercedes był świetnym samochodem. Był prawie bezawaryjny, wygodny, przyjazny dla kierowcy. Oczywiście samochodów całkiem bezawaryjnych niema i nigdy nie będzie, ale jak na 450 tys. kilometrów, jakie nim przejechałem, awarii było niewiele. Miał niezwykle prostą budowę i to była jego

zaleta. Nie trzeba było wjeżdżać na kanał by wymienić żarówkę, jak wiele lat później w Megance. Podnosiło się maskę i do wszystkiego niemal był dostęp. Różne naprawy można było zrobić samemu wręcz na podwórku. Przez kilka lat eksploatacji sam wymieniałem pompę wodną, klocki i tarcze hamulcowe, chłodnicę. Miał taką cechę, że nie było awarii typu: łup! I stoję. Najpierw coś zaczynało stukać, lub szumieć i było wiadomo, że jeszcze dwa tysiące kilometrów i trzeba będzie się tym zająć.



Musze tu wyjaśnić, że ciężarówki mają wiele większe przebiegi, niż samochody osobowe. Ciężarówka pracująca w transporcie niemal codziennie przejeżdża kilkaset, lub nawet tysiąc kilometrów. Bardzo szybko nauczyłem się, że należy jak najmniej stawać. Wbrew obiegowej opinii, każdy postój przedłuża czas w pracy. Odpoczynek na kawie w jakimś barze jest pozorny. Kierowca w krajowej trasie nie może po prostu godzinkę się przespać. Załadowany bus to niemal prezent dla złodzieja: wartościowy towar na kołach. A kabina busa nie nadaje się do spania. Jest za ciasno, za wąsko, wystają różne części. Lepiej jest jechać jak najdłużej bez zatrzymania.

W tamtych czasach nie było tachografów i przepisów ograniczających czas jazdy, a zleceniodawca oczekiwał dostawy „ma wczoraj”. Gdy miałem np. kurs z Warszawy do Szczecina (ok. 550 km) jadłem śniadanie, tankowałem do pełna i ruszałem. Kolejny postój w Szczecinie, przy rozładunku, obiad, załadunek powrotny, tankowanie i jazda. Na rano w domu. Doba za kierownicą dla zawodowego kierowcy nie była niczym wyjątkowym. 16-20 godzin jazdy bez przerwy to była prawie norma.

Po kilku latach moja firma zbankrutowała (przez kolejne 10 lat spłacałem długi). Została mi ciężarówka, więc zacząłem robić usługi transportowe. Tu zresztą na początku był problem. W domu nie miałem telefonu, a telefony komórkowe dopiero się zaczynały i były koszmarnie drogie. Dawałem

ogłoszenia w gazecie i czekałem na Miodowej w mieszkaniu rodziców na telefony. Dziś trudno to sobie nawet przypomnieć, jak zacofana technologicznie była Polska. Cała duża dzielnica Warszawy, Ursynów, nie miała telefonów. Były wprawdzie automaty na monety, ale z nich można było dzwonić w jedną stronę: ja do klienta, a klient do mnie nie.

Na szczęście już po roku moich usług transportowych pojawiły się pierwsze telefony komórkowe. Początkowo strasznie drogie, ale już po kolejnym roku były pierwsze Nokie z klawiszami.

Policja i złodzieje

Wróćę jeszcze na chwilę do etapu agonii finansowej mojej firmy. Dużą częścią naszej działalności był handel książkami. Zaopatrywaliśmy księgarnie i mieliśmy takie stoliki z książkami na ulicach. Obsługiwali te stoliki młodzi ludzie pracujący na umowy zlecenia. Co pewien czas jakaś ekipa zniknęła z towarem i pieniędzmi. Gdy takich znikających ekip zebrano już kilkanaście, zgłosiłem to na policję. A policja na to: to jest sprawa cywilna, bo chodzi o pieniądze. Dla mnie była to kradzież.

Cóż miałem robić. Udałem się wyżej, do komendy dzielnicowej. Policjant popatrzył na dane i adresy sprawców i orzekł:

- Goławicka, tam są wielopokoleniowe rodziny przestępcze, wie pan, Praga... Tam by trzeba posłać pluton z bronią ostrą.

A więc znów odmowa. Policja „nic nie może”. No to musiałem móc bez policji. Ja wprawdzie miałem bardzo duże umiejętności w sztuce walki, ale nie miałem odpowiedniej prezencji (168 wzrostu). Zatrudniłem więc kolegę, Pana Rysia. Pan Rysio miał dwie zalety: Pierwsza, zawodnik judo waga ciężka, dwa metry wzrostu i, jak to się mówi, dwa metry sześcienne chłopa. Zaleta druga, ważniejsza, morda takiego zbira, że ludzie na ulicy pieniądze mu chcieli oddawać, choć nie prosił.

Objechaliśmy adresy bez plutonu policji i broni ostrej (ani tępej), zebraliśmy pieniądze i towar. Ale minął czas jakiś i złodziejstwo się powtórzyło, choć cwaniaczków było już mniej. Pan Rysio wrócił już do pracy najemnika na jakiejś wojnie, bodajże w Libanie, więc musiałem sprawę załatwić sam.

Pojechałem do pierwszego cwaniaczka, na Trocką, a ten wyskoczył do mnie z pięściami. Oczywiście ani razu nie trafił, bo wszystko zablokowałem, po czym chwyciłem go mocno za ramiona i wstawiłem do mieszkania razem z drzwiami. Pokaz siły był skuteczny, wszystko oddał. Jadę do kolejnego, na Szwedzką. A ten od wejścia cały się trzęsie i mówi: kolega już dzwonił... I tak, bez plutonu z bronią ostrą (i tępą) odebrałem wszystko.

Byłby koniec, ale zacząłem dostawać anonimowe telefony do sąsiedniej firmy (która miała już telefon), że mi firmę podpalą. Idę znów na policję i kierują mnie do porucznika „specjalisty od podpażeń”, a on na to:

- To trudna sprawa, bo ogień niszczy ślady... Najlepiej nich pan weźmie ochronę.

I podsuwa numer telefonu. W magazynie firmy był towar ogromnej wartości i maszyny, też nie tanie. Chcąc nie chcąc zatrudniłem firmę ochroniarską. Jakoś tak po tygodniu, wracam w nocy z Gdańska, wchodzę do firmy i widzę „ochroniarza”. Wygląda bardzo młodo, więc pytam:

- Ile masz lat?

- Siedemnaście.

- I ty jesteś agent ochrony? Masz jakąś broń?

Pokazuje mi pistolet startowy, straszak.

- Chłopcze – mówię – Gdyby tu przyszli Zenek i Bronek z ulicy Brzeskiej, to by cię śmiechem zabili.

Zwolniłem tę „ochronę” i nic się nie stało. Nikt nas nie podpalił, a firma zbankrutowała i tak. Z wielu innych powodów. Ale to osobny temat.

No to jazda... z bandytami

W tamtym czasie, w połowie lat 90, pojawiły się już z telefony komórkowe, ale my kierowcy, jadąc z wartościowym towarem, mieliśmy zakaz ich używania bez potrzeby. Podobno bandyci mieli swoich ludzi u operatorów komórkowych i lokalizowali nas po logowaniu telefonu. Nie wiem, czy to prawda, ale napady rzeczywiście były. Załadowana ciężarówka to wspaniała okazja dla złodzieja – dużo towaru na kołach.

Jeździłem dla kilku firm, np. Panasonic i odbierałem ładunki z magazynów FM Logistics w Mszczonowie, a później w Błoniach. Na początku tworzone konwoje kilku ciężarówek wyruszających w podobnym kierunku. Pierwsze sto kilometrów towarzyszyła nam uzbrojona obstawa, a później już każdy jechał swoją stroną. Nie wolno nam było zatrzymywać się, samochód musiał być przed wyjazdem zatankowany do pełna. Nie wolno było nawet zatrzymywać się do policyjnej kontroli, bo było sporo przebiezańców. Zamiast zatrzymać się, należało zadzwonić z komórki na policję i powiedzieć: Nie zatrzymałem się, bo mam wartościowy towar i obawiam się napadu.

Mało kto dziś pamięta, że te napady były całkiem realne i były prawdziwą plagą. Pamiętam sprawę „zaginionego TIR-a” gdzieś w Polsce. Po kilku dniach znalazła go policja. Był zaparkowany zwyczajnie przy drodze, Naczepa był pusta, a kierowca martwy, zastrzelony. Był przypadek naszego kolegi kierowcy Scanii, który w długiej trasie był tak zmęczony, że postanowił zatrzymać się na parkingu przy stacji benzynowej i trochę się przespać. Spał godzinę i rusza. Widzi, że rusza dziwnie łatwo z załadowaną do 30 ton naczepą. Spojrzał w lusterko i widzi, że niema naczepy!

Teoretycznie nie da się zdjąć naczepy bez wyjechania spod niej ciągnikiem. Policja szybko tajemnicę rozwikłała. Złodzieje ukradli najpierw koparkoładownicę CAT, nią unieśli i obrócili naczepę, po czym zabrali ją drugim ciągnikiem, też kradzionym. Kierowca tego drugiego ciągnika (jechał bez naczepy) został wywabiony z kabiny przez tirówkę.

Kierowcy opowiadali wiele takich historii. „Wziąłem tirówkę, stała na pustkowiu, widziałem, że wokół nikogo nie ma. Ale wiedziała, gdzie wysiąść. Poprosiła, bym pomógł jej wysiąść ‘bo wysoko’. Otworzyłem swoje drzwi i zobaczyłem wycelowany pistolet.”

Musze przypomnieć, że był to czas, gdy w Polsce nie było jeszcze bankomatów i wiele transakcji załatwiano gotówką. Kierowcy często wozili ze sobą spore sumy pieniędzy. Nie tylko musieli mieć pieniądze na tankowanie i jedzenie w całej trasie, także na ew. naprawy, ale bywało, że wieźli pieniądze na zakup powrotnego towaru, lub należność za towar od odbiorcy.

Sam miałem taką sytuację. Jechałem nocą do Poznania. Na pustej o tej porze pseudo autostradzie Konin-Poznań zrównała się ze mną czarna toyota i facet kiwał mi policyjnym lizakiem. Jechałem busem, ale miałem cenny towar: 400 radioodbiorników samochodowych Panasonica i inną elektroniczną drobnicę. On mi lizakiem, a ja mu wała. Zajechał mi drogę i zwalnia, a ja gaz do dechy i długie światła. Omal nie wjechałem mu w tyłek. Odskoczył i pojechał do przodu. Bałem się, czy nie wywali mi na drogę kolczatki, ale spokojnie dojechałem do Poznania.

Było to w czasie, gdy policja już nie zatrzymywała ciężarówek nieoznaczonymi radiowozami i w nocy. Podjechałem w Poznaniu na posterunek policji i opowiadam całe zdarzenie. Policjant spisał zeznanie i mówi: Policja nie ma toyoty i to na pewno nie była policja. A to, że zapisał pan numer rejestracyjny, jest bez znaczenia. Na pewno fałszywy.

Inne zdarzenie miało miejsce, gdy wracałem do Warszawy na pusto. Wyjeżdżałem z Radomia i wzięłem autostopowicza. Robiłem tak nie raz, gdy nie miałem ładunku i uważałem, że nie ma z czego mnie okraść. To był taki chłopak, na oko dwadzieścia parę lat. Nie wyglądał podejrzanie. Zaniepokoiło mnie to, że na podwójnym siedzeniu pasażerów usiadł blisko, mnie, a nie koło okna. Nikt tak nie robił. Kazałem mu zapiąć pas. Ociągał się, ale zapiął. Natomiast ja dyskretnie pas odpiąłem. Wyjechaliśmy za miasto, a on wyciąga nóż i krzyczy: Dawaj kasę!

Nie wiedział pętał na kogo trafił. Dostał dwa szybkie uderzenia techniką, którą w kung fu nazywamy skorpionem. Jedno w nos, drugie w splot słoneczny. Film mu się urwał, ale wiedziałem, że tylko na chwilę. Miałem w kabinie takie taśmy zaciskowe do mocowania ładunku. Jedną skrępowałem mu ręce na plecach, a drugą nogi. Luźnym odcinkiem taśmy (ma toto ze cztery metry) przywiązałem go jeszcze do poręczy siedzenia. Nóż mu wypadł i leżał na podłodze.

Po chwili facet się ocknął i mówi:

- Co się stało?
- To, że trafiłeś na lepszego od siebie – mówię i zawracam w stronę Radomia.
- Ja tylko żartowałem – mówi przerażonym głosem.
- Ale ja nie żartuję.

Podjechałem na posterunek policji i przekazałem gościa oraz nóż. Spędziłem tam parę godzin, bo spisywanie zeznań, czekanie na prokuratora... Do wieczora zeszło. Prokurator przesłuchał nas kolejno i zażądał konfrontacji. Facet mówi, że to były żarty, że jest moim kolegą.

- A skąd – pytam.
- Ze szkoły.
- A z której?

Tego jakoś nie mógł sobie przypomnieć, tak samo tego, jak mam na imię. A później mówi:

- To nie mój nóż.
- Ale odciski palców twoje – odparł prokurator.

To był jeden z niewielu przypadków, kiedy (poza sportem, ring, treningi) kogoś uderzyłem.

Minął czas jakiś i dostaje list z prokuratury, mniej więcej takiej treści: sprawę umorzono, ponieważ do napadu ostatecznie nie doszło, bo przeszkodził poszkodowany. To nie było najgłupsze pismo z prokuratury, jakie w życiu widziałem.

No to jazda... z przygodami

Ludziom, którzy jeżdżą tylko prywatnie samochodami osobowymi, wydają się, że praca kierowcy jest niezbyt ciężka. Ot, siedzi sobie taki i tylko kręci kierownicą. Nic bardziej błędnego. W czasach, które opisuję, nie było jeszcze tachografów i przepisów ograniczających czas pracy kierowcy. Dwadzieścia godzin jazdy non stop, spanie w kabinie pod rampą, wielogodzinne oczekiwania na rozładunek lub załadunek, ręczne przenoszenie ciężkich paczek, to była norma.



Ot taki przykład: Trasa z Warszawy do Poznania, dalej Szczecin, Gorzów Wielkopolski, Wrocław, Gliwice, Warszawa. 1600 kilometrów, 22 godziny samej jazdy, plus załadunki, rozładunki, w sumie półtorej doby za kierownicą. Pod koniec, w Piotrkowie, byłem tak zmęczony, że zapomniałem skrócić w kierunku Warszawy i zaliczyłem jeszcze całkowicie niepotrzebnie Łódź.

Trasa zimowa. Z Warszawy do Lubartowa po skóry z garbarni. Niby prosta sprawa, ale się skomplikowała. Jadę przez Lublin i cofam się do Lubartowa. Załadunek i do domu... I tu nie całkiem wyszło. Przypominam, że wówczas jeszcze nie wynaleziono nawigacji. Spojrzałem na mapę i zobaczyłem, że z Lubartowa do trasy lubelskiej jest skrót, taka lokalna droga. Słusznie, po co się cofać do Lublina? Wjechałem w tę drogę i od razu skojarzyłem, że to błąd. Droga lokalna była nie odśnieżona. Jest tylko głęboki wyjeżdżony przez samochody ślad w ponad półmetrowym śniegu. Niema jak zawrócić, bo to właściwie rynna w śniegu i lodzie.

No trudno. Jadę do przodu. Mercedes ma wprawdzie napęd na tył, ale jest ciężko załadowany, więc ma przyczepność. Przejechałem przez jedną wieś, drugą i las. Dotąd wszystko dobrze, ale wyjechałem z lasu w pola. I tu szok – niema drogi! Wiatr zawiął drogę na równo. Przejechałem jakieś sto metrów i zakopałem się. Prawdopodobnie zahaczyłem o rów. Jestem w zwykłych miejskich spodniach i półbutach. Miałem przecież kierować busem, a nie kopać się w śniegu.



Wyciągam łopatę i do roboty. Co z jednej strony odkopię, to z drugiej wiatr śnieg nanosi i zakopuje. Robota beznadziejna. Po jakiejś godzinie nadciąga zbawienie. Nadjeżdża kamaz. Jest tak duży i ciężki, że 70 cm śniegu go nie rusza. No i jest miejscowy. Wie, gdzie jest droga, której nie widać. Kamaz wyciąga mnie, a później jadę za nim. Gdy dojechałem do szosy lubelskiej, to miałem ochotę ziemię ucałować. Ale nawet tu nie jest lekko. Zerwał się silny wiatr i nawiewa zaspy na drogę. Nie da się szybko jechać. Wlokę się do rana.

Rozładowuję skóry w Milanówku i wracam do domu. A tu wiadomość radosna. Jest kurs go Krakowa z towarem do marketu HIT. Wymusiłem na kliencie, że godzinę się prześpię.

Tu muszę wyjaśnić, dlaczego nie odmówiłem. Odmowa kursu na ogół oznacza stałą utratę klienta. Jak znajdzie nowy transport, to najczęściej już do mnie nie zadzwoni. A więc nie ma przebaczenia. Trzeba jechać.

W nocy spadła temperatura i drogi pokryły się lodem. Droga przez pierwsze 50 km od Warszawy jest dwupasmowa, ale później się zwęża. Jadę wolno po czystym lodzie, ale na tym zwężeniu muszę lekko skręcić. I tu mnie obróciło o 360 stopni. Samochód z przeciwka, ucieka przed zderzeniem i wpada do rowu. Nic im się nie stało, ale po dżentelmeńsku muszę ich wyciągnąć. Straciłem godzinę, podaliśmy sobie ręce i jadę dalej.

Docieram do celu po 16-tej. Sklep owszem czynny, ale magazyn już nie.

- Zapraszamy jutro – mówi cieć.

Nie mam wyboru. Wyciągam śpiwór i śpię do rana. Przynajmniej jestem na strzeżonym zamkniętym parkingu pod rampą.

Po południu jestem w domu.

- Dzwonił jakiś facet, ale zadzwoni później.

O kurde, niech nie dzwoni, niech nie dzwoni... Nie zadzwonił. Co za ulga.

Też zima, Gołdap. Klient z Łomży zamówił kurs z Gołdapi do Warszawy. Mam przywieźć wykładowca „takie na podłogę”. Spytałem, czy to wejdzie na busa 1600 kg. Wejdzie, wejdzie – zapewnia klient. Klienci z Łomży i okolic, nazywani „Kurpsiami”, nie mieli najlepszej prasy wśród kierowców. Ja też miałem z nimi niedobre doświadczenia. Jakoś niemal zawsze taki klient próbował mnie orżnąć przy rozliczeniu albo wręcz nie zapłacić. Ale oczywiście nie wszyscy.

Jadę z Warszawy do Gołdapi. Kawał drogi. Jest spory mróz, ale mercedes ma dobrze ogrzewaną kabinę. Odbieramy z granicy towar. Ja i klient siedzimy w kantorku i pijemy herbatę, a jego pracownicy ładują. Idę do samochodu i widzę, że jest bardzo obciążony. Osiadł na resorach tak, że ledwo ma jakąś przestrzeń pod sobą. Otwieram tylne drzwi i widzę całe bele... linoleum! Ja myślałem, że chodzi o wykładowca dywanowe, ale linoleum jest ciężkie jak cholera.

- Panie szanowny, ile to waży?

- Jakieś dwie tony – mówi.

Zrobiłem błąd, a właściwie dwa. Pierwszy, że mu uwierzyłem, a drugi, że zgodziłem się jechać. Myślałem, że samochód przeładowany o 400 kilogramów, to jakoś ujdzie. W końcu, czy 1600, czy 2000

niewielka różnica. Tym czasem facet mnie zwyczajnie oszukał. Jak później policzyłem na podstawie faktur, ładunek ważył 2800 kg, o 1200 kg za dużo.

Klient wsiadł w swoją osobówkę i odjechał, a ja ruszam w trasę. Wychodząc z przejścia granicznego spojrzałem na termometr: -22 °C. To nie były takie drogi jak dziś. Jadę słabo odśnieżoną drogą wśród metrowych zasp. Wokół las i nie ma żadnego ruchu. I nagle trach! Coś pękło, silnik pracuje, ale nie ciągnie. Szybko orientuję się, co się stało. Pękł wał napędowy.



Jestem na pustkowiu, zapada zmrok i cholera wie co robić. Wówczas jeszcze nie miałem telefonu komórkowego, komórki dopiero się zaczynały. Trzeba zadzwonić po pomoc, ale skąd. Idę do przodu drogą przy latorce. Po jakimś kilometrze widzę wydeptaną w głębokim śniegu ścieżkę w bok i światła jakiejś wsi. Fajnie się mówi – idę. Ale ja mam półbuty i cienkie spodnie. Miałem jechać samochodem, a nie łazić po zaspach.

Doczłapałem się do wsi i znalazłem sołtysa. Sołtys jako jedyny we wsi miał telefon. Dzwonię do mojej partnerki, a tu zajęte i zajęte. No tak, gada przez telefon, a ona tak może nawet godzinę. Sołtys się niecierpliwi. W końcu wpadłem na pomysł, by zadzwonić do sąsiadki z tego samego bloku.

- Powiedz jej, żeby odłożyła słuchawkę, bo nie mogę się dodzwonić.

Zadziałało. Teraz dziewczyna musi kupić wał na szrocie i znaleźć inną firmę transportową, która przywiezie mi wał do wymiany i zabierze część ładunku. Wracam do samochodu i czekam. Nad ranem

przybywa podobny bus z wałem. Przetadowujemy rękami (wózka widłowego tu niema) ciężkie bele. Kolega odjeżdża, a ja kładę się w śnieg pod samochód i wymieniam wał. Jestem zmęczony zmarznięty, wał ciężki jak cholera, skóra mi przymarza do kluczy. Ale zrobione.

Odpalam silnik i jadę. Odpalam to sukces. Diesel po kilku godzinach na takim mrozie może nie zapalić. Wreszcie ciepło w kabinie. Po dziesiątej rano jestem w Warszawie. Rozładunek i do domu.

Dzwonię do klienta i mówię, że mnie oszukał co do wielkości ładunku, że musiałem wezwać drugi samochód i muszę za to zapłacić. O on na to:

- Ta nie moja wina, że panu się samochód popsuł.

No tak, Kurpsie. Wszystko się zgadza. Później opowiadam o tym innym kierowcom. Mieliśmy taką nieformalną giełdę informacji o nieuczciwych klientach.

Meganka za Bełchatowem. Jadę nocą do Wrocławia. Wyjechałem z nowej bazy FM Logistic w Błoniach późnym wieczorem. Mam towar do rozwiezienia po kilkunastu sklepach we Wrocławiu. Konwój odprowadził mnie sto kilometrów i zawrócił. Jadę sam. Mam mnóstwo czasu, bo sklepy otworzą dopiero rano, więc jadę dosyć wolno, tak 60 – 70 km/godz. Za Bełchatowem zaczyna się droga przez kolejne wsie. W jednej z nich wyłazi na drogę pijany facet. Ostro hamuję i mijam go.

Od pewnego czasu jedzie za mną jakiś samochód. W nocy widać w lusterkach tylko światła. Nie wiesz nawet czy to osobówka, czy ciężarówka. Gdy przyhamowałem samochód za mną wyprzedza. Renault Megane wyprzedza mnie i nagle złośliwie mocno hamuje. Muszę zwolnić. Napad, czy co? Ale nie, meganka przyspiesza i hamuje znowu. Ot taka złośliwa zabawa. Odsuwam się od głupka na pięćdziesiąt metrów i wtedy z bocznej drogi wyjeżdża Tatra. Ciężka wielka wywrotka. Facet z meganki hamuje znowu, a zaskoczony kierowca Tatry wjeżdża mu w tyłek. Ten kierowca nie spodziewał się takiego zagrania, a ten z meganki nie zauważył, że to nie ja już za nim jadę.

Tatra to bryła żelaza, żadnej strefy zgniotu. Wjechał w megankę prawie do połowy, aż prawie do siedzenia kierowcy. Kierowca meganki wyskakuje z rozbitego samochodu wściekły. Ma telefon komórkowy i dzwoni na policję. A ja stanąłem i czekam. W końcu jestem świadkiem wypadku.

Przyjechała policja, facet się awanturuje, kierowca Tatry tłumaczy, że on mu nagle zahamował przed nosem. Ten z meganki wykrzykuje o bezpiecznej odległości od poprzedzającego samochodu. Przychodzi kolej na moje zeznanie. Mówię, że ten człowiek kilka razy hamował mi złośliwie przed nosem.

- Bo pan pierwszy zahamował!

- Ja przyhamowałem, aby nie rozjechać pijanego przechodnia, a on hamował na złość – mówię i dodaję:

- Ten chłopak z Tatry się niczego nie spodziewał, bo włączył się do ruchu przed chwilą.

Gość z meganki znowu o bezpiecznej odległości, o ostrożności...

- Bezpieczna odległość to jest wtedy, jak pan normalnie jedzie, a nie sztuki wyczynia – mówi policjant – To jest celowe spowodowanie wypadku z pana strony.

Policjant spisuje protokół: celowe spowodowanie wypadku. Dobrze ci tak pajacu – myślę. Samochód skasowany, żadne ubezpieczenie nie działa. To się nazywa przepływ mądrości przez dupę do głowy. Policja nie wystawiła mandatu, skierowała sprawę do prokuratury. Po kilku miesiącach składałem zeznania w prokuraturze w Warszawie. Jak się sprawa skończyła nie wiem.

To wydarzenie powinno być przestrogą dla wszystkich drogowych dowcipnisiów. Gdyby prędkość Tatry była tylko trochę większa, facet by tego nie przeżył.

Glinojeck w tą i z powrotem. Jadę wieczorem do Gdańska. Po drodze, w Glinojecku, jest cukrownia. Chłopi przywożą tu traktorami buraki. Cukrownia jest dobrze oświetlona, więc zmieniam światła na krótkie. Po chwili wjeżdżam w mrok. Włączam długie i nagle widzę blisko przed sobą zawracający prze całą szerokość drogi nieoświetlony traktor z przyczepą. Hamuję z piskiem opon. Omal na niego nie wpadłem. Facet niema dokładnie żadnego światełka.

Wyskakuje do niego wkurzony do czerwoności.

- Dlaczego pan jedzie bez świateł?
- A bo jak odpaliłem to syn mi akumulator zabrał (rzeczywiście, silnik diesla nie potrzebuje prądu do pracy).
- Człowieku, ja bym się przez ciebie zabił!
- Ale ja tu tylko kawałek, do cukrowni.

W tamtym czasie na drogach krajowych było wszystko: psy, kury, dzieci, rowery, furmanki, traktory... Właściwie za porządną budowę dróg wziął się dopiero pierwszy rząd PO-PSL. Wcześniej budowano drogi dosyć niemrawo, zwłaszcza jeszcze w latach 90. Nieoświetlone traktory były plagą. Swoistym wynalazkiem był traktor ciągnący przyczepę z sianem. Siano zwisało i zasłaniało światła. Taki pojazd był prawie niewidoczny.

Następnej nocy wracam z Gdańska. Znów okolica Glinojecka. Jedzie jakiś samochód z przeciwka. Obaj zmieniamy światła na krótkie i nagle widzę, że on wali w coś niewidocznego w ciemności. Uderzenie jest potężne. Jakieś kawałki samochodu lecą w bok przed moją maską. Hamuję i zjeżdżam na pobocze. Po chwili jest policja, która jechała jakieś dwieście metrów za mną. Za chwilę karetka, straż pożarna, ale nie mają co robić. Nie ma żywych do ratowania.

Kompletnie rozbity samochód wbity w tył nieoświetlonego traktora. Cztery trupy, czterech mężczyzn. Kierowca traktora żywy, nic mu nie jest, tylko wypadł do rowu. Policjant sprawdza światła traktora. Nie działają, choć nie są zniszczone.

Składam zeznania. Jestem wstrząśnięty tym, co widziałem. Mówię, że zabierałbym prawa jazdy tym, co jadą bez świateł.

- Ale on w ogóle niema prawa jazdy – mówi policjant - Tak jest na wsi. Jest ciągnik, jeden ma prawo jazdy, a jedzie kto wsiądzie, nawet dzieciaki. Albo nawet nikt nie ma prawa jazdy, a wszyscy jeżdżą.

Przez jednego głupka zginęło czterech ludzi. A tego głupka czeka solidny wyrok.

Kraków po nocy. Przez kilka miesięcy jeździłem nocą do Krakowa i z powrotem. Wozilem do Warszawy krakowskie bajgle (do dziś nie rozumiem, czemu nie mogli ich piec w Warszawie). Bajgle to takie duże obwarzanki, specjał krakowski. Wieczorem zabierałem puste kosze, jechałem do Krakowa przez Radom, Kielce i kieleckie góry, zabierałem w drogę powrotną pełne kosze bajgli.

Z Warszawy mogłem wyruszyć dopiero po dwudziestej, bo czekałem na kasę zebraną ze stoisk. Wiozłem ze sobą parę tysięcy złotych, ale nie mogłem się zatrzymać nie z tego powodu. Musiałem być w Krakowie o dwudziestej czwartej. Przy ówczesnej jakości drogi, cztery godziny do Krakowa ciężarówką, 300 kilometrów, oznacza gaz do dechy i żadnych przerw na kawę. Załadunek trwał ok. godzinę, bo bajgle jeszcze wyjeżdżały stopniowo z pieca. Gorące pieczywo na pacy powodowało ciekawy efekt: wszystkie szyby zaparowane. Wyruszałem i pierwszej, co chwila przecierając przednią szybę od środka, a w Warszawie musiałem być o piątej, bo trzeba było rozwieźć towar na stoiska. Oczywiście rozwoziłem też ja. Około ósmej rano fajrant, do ósmej wieczór i następny kurs.

Taki tryb pracy miał dwa aspekty uboczne. Pierwszy to narastające zmęczenie. Gdy pracuje się w nocy, to tylko pozornie wypoczywa się w dzień. Spanie w dzień to zawracanie głowy. Po prostu organizm nie chce się przestawić na taki rytm. To nie sen, to jakieś cherlawe drzemki.



Aspekt drugi to narastające zmęczenie z każdym kolejnym dniem. A to z kolei owocuje zasypianiem za kierownicą. Każdy powrót do Warszawy to walka z zasypianiem. Nic nie daje głośne radio, gadanie śpiewanie itp. Później nauczyłem się, że pewien skutek dają dwie metody. Pierwsza, trzeba cały czas coś jeść, jakieś miętuski, landrynki itp. Metoda druga to nadmuchiwanie zimnego powietrza na twarz. Ale wszystko to działa do pewnego momentu. Przy naprawdę dużym zmęczeniu nie pomaga nic.

Miałem kilka naprawdę groźnych incydentów, gdy po kilkusekundowym przyśnięciu budziłem się prawie w rowie albo prawie w zderzaku poprzedzającego pojazdu. No i w końcu incydent naprawdę groźny. Musiałem przysnąć trochę bardziej, bo budzę się i widzę: po prawej jedna jezdnia, po lewej druga, a ja jadę po pasie zieleni pośrodku. Na liczniku 130 km/godz. Gdyby tam był jakiś słup albo bariera, tobym się zabił.

Każdy policjant powie, jak jesteś zmęczony, to nie jedź. Ale warunkach tamtego czasu, oznaczało to wylecenie z roboty. Rozwiązanie dziś jest – normy pracy kierowcy, których wówczas nie było. Ale firmy transportowe i dziś w tej sprawie oszukują.

W czasie tych jazd krakowskich miałem jeszcze jeden ciekawy incydent. Wracam z Krakowa po północy. Przed Radomiem jest miejscowość Orońsko. Pada śnieg z deszczem, widoczność fatalna. I nagle w tym Orońsku widzę na środku drogi pijanego gościa siedzącego na asfalcie. Zrobiłem tak gwałtowny manewr, by go ominąć, że mało samochodu nie przewróciłem. Jakiś dwieście metrów dalej stoi policja. Podjechałem do nich i mówię:

- Panowie, tam na środku jezdni siedzi pijany facet, zróbcie coś z nim, bo omal go nie przejechałem.

- A to Józek. Szkoda, że go pan nie przejechał.

Musieli mieć go serdecznie dosyć, ale jednak się nim zajęli.

Mercedes pojawia się i znika

Wstaję rano. Jest niedziela, nigdzie nie jadę. Podchodzę do okna i... Niema samochodu! Patrę na parking. Niema. Zaraz, może zaparkowałem gdzie indziej. Ubieram się o obchodzę osiedle. Fakty są nieubłagane. Samochodu niema. Ukradli mi samochód.

Jeśli ktoś nie przeżył tego samego, to nie wie, jakie to paskudne uczucie. Mercedes 310 D był moim głównym źródłem utrzymania, moją pracą. Wprawdzie pisuję artykuły do paru gazet, ale z takiego okazjonalnego pisania przeżyć się nie da. To taka gra do jednej bramki. Wysyłam artykuł do redakcji i czekam. Opublikują, czy nie, bo jak nie, to tylko się narobiłem, zmarnowany czas i wysiłek. Honoraria za artykuły i zdjęcia mogą być dodatkiem do stałego dochodu, ale go nie zastąpią.

Jak mi kiedyś zdradził Piotr Stasiński, jest wśród autorów zewnętrznych spora konkurencja. Redakcja Gazety dostaje często kilka artykułów na ten sam temat. Sam widziałem w redakcji dwa niemal identyczne teksty. Janka Widackiego i mój. Poszedł artykuł Widackiego, bo to profesor prawa, a ja zwykły publicysta.

Dzwonię na policję i zgłaszam kradzież samochodu. Musze jeszcze podjechać na posterunek by złożyć zeznania. Mam poważny problem. Zostałem bez środków do życia. Pomoc przychodzi z redakcji Wyborczej. Juliusz Rawicz pożycza mi pięć tysięcy złotych. Mój dobry znajomy, Zbyszek Mianowski, współwłaściciel serwisu Mercedesa na Grochowie, mówi, że jest do kupienia samochód, „grat, ale jeździ”. Zbyszek to mój dawny uczeń. Najpierw uczyłem go fizyki w liceum, później uczyłem go kung fu i judo przez dobre kilka lat, a w końcu naprawiał moje samochody. Jego ojciec i brat wściekali się, że nie bierze ode mnie pieniędzy, a Zbyszek mówił: Ja u niego pięć lat trenowałem za darmo, to mu naprawiam za darmo.

Kupiłem Citroena C 35 w koszmarnym stanie technicznym, ale jaką ciężarówkę można było kupić za pięć tysięcy? Przecież nie nową. Spędzam u Zbyszka cały dzień i razem z jego pracownikami spawamy w gracie co się da. Na drugi dzień wszyscy mamy zapalenie spojówek od światła spawarki.

Ale wróćmy jeszcze do ukradzionego mercedesa. Po sześciu miesiącach policja zawiadamia mnie, że mercedes się znalazł. Jest na parkingu depozytowym w Ursusie. Odbieram go i dowiaduję się, że policja znalazła go tej samej nocy, której go ukradziono. Ponoć to typowy przypadek. Złodzieje mieli dużo kradzionego towaru do przewiezienia, więc ukradli busa i go porzucili. Ale dlaczego policja zawiadamia mnie po pół roku? Wściekły opisuję to w Gazecie Wyborczej. Jest odpowiedź policji na mój artykuł. Policja „niezwłocznie” odwozła samochód na parking depozytowy, „niezwłocznie” wszczęła postępowanie, „niezwłocznie” powiadomiła Komendę Stołeczną, ta „niezwłocznie” powiadomiła Komendę Dzielnicową, a ta „niezwłocznie” powiadomiła mnie. Czyli pięć „niezwłoczni” trwało pół roku.

Ale nie ze mną te numery Bruner. Wziąłem się do dziennikarskiej roboty i doszedłem o co chodzi. W Policji działa fundacja promująca sport w policji. W jej zarządzie zasiadają oficerowie policji. Ta fundacja prowadzi parkingi depozytowe i dochody z nich idą na sport w policji oraz pensje zarządu. Parkingi są na ternie należącym do policji i pilnuje ich policja, a fundacja kasuje po kilka złotych dziennie od każdego samochodu. Płaci za to Skarb Państwa. Na tym parkingu w Ursusie jest ponad tysiąc samochodów. Niezła kasa dla fundacji.

Zaczynam docierać do innych ludzi, których samochody dotknęła „niezwłoczność”. Jeden pan był na imprezie i trochę wypił. Zszedł do samochodu zaparkowanego pod domem po dokumenty i akurat napatoczył się patrol policji. Stwierdzili, że jest „pod wpływem” i zgarnęli go na dołek za jazdę popijanemu. Facet nie jechał, tylko siedział w samochodzie, silnik nie był uruchomiony, blokada skrzyni biegów nie była zdjęta. Nie szkodzi, dołek, postępowanie, samochód (prawidłowo zaparkowany) na parking depozytowy. Sąd w końcu człowieka uniewinnił, samochód po kilku dniach odzyskał.

Inny pan budzi się rano i widzi, że niema samochodu. Zgłasza kradzież. Zaczyna działać „niezwłoczność” i po dość długim czasie samochód się znajduje, na parkingu policji, a jakże. Okazuje się, że wcale nie był kradziony. Złodziej wybili szybę i ukradli radio. Jechał patrol policji, zobaczył samochód z wybitą szybą i zarządził odholowanie na parking depozytowy, a właściciela zawiadomiono, jak mnie - „niezwłocznie”.

Citroen

Citroen C 35 to dość osobliwa konstrukcja. Mawiałem, że trzeba być jednym Francuzem, by skonstruować taki samochód, a drugim, by nim jeździć.

Zacznijmy od silnika. Diesel, 3 litry pojemności, spora moc, ale silnik kręci się w przeciwną stronę niż wszystkie inne silniki samochodowe. Po co? A czort go zna. Ponieważ kręci się na opak, to za silnikiem jest zwolnica, by zmienić obroty na właściwe. Firma Citroen bardzo lubi bawić się w hydraulikę, więc w samochodzie jest dużo hydraulicznych rurek, które lubią pękać.

Zwariowany jest układ hamulcowy. Niema serwa i pompy, jak w innych samochodach, tylko jest pompa na skrzyni biegów, która cały czas pompuje płyn hamulcowy. Gdy wciska się hamulec, to tylko otwiera się zawór, a płyn cały czas jest pod ciśnieniem. Ma to kilka wad. Po pierwsze, wciśnięcie sprzęgła powoduje odłączenie skrzyni biegów, a więc i pompy. Gdy wciśnięcie sprzęgła, samochód w pierwszej chwili jeszcze hamuje, bo jeszcze ma ciśnienie, ale po paru sekundach hamowania ciśnienie spada i hamulców niema. Wada druga: przy wyłączonym silniku hamulców hydraulicznych niema. Nie są słabsze jak bez wspomagania, tylko niema wcale. Gdy stoi się na pochyłości, trzeba zaczepiać się skrzynią biegów o krawężnik, bo szkopał jest taki: Odpalam silnik na wciśniętym sprzęgle (inaczej się nie da), skrzynia biegów jest odłączona, więc hamulców niema. Samochód sam zaczyna jechać, z góry do przodu, a pod górę do tyłu. Hamulce pojawiają się dopiero, gdy wrzucam bieg i puszczam sprzęgło.

Zaraz, zaraz, powie ktoś, ale przecież jest ręczny. A nie. To kolejny francuski wynalazek. Hamulec ręczny nie jest na kołach, tylko na niewielki kółku zamachowym za skrzynią biegów i jest bardzo słaby. Gdy wciskam sprzęgło odłączam ręczny. A zresztą hamulec ręczny przy samochodzie ważącym trzy i pół tony to niemal fikcja. I kolejny dowcip. W każdym samochodzie zdarza się pęknięcie gumowego przewodu hamulcowego. Ale w innych samochodach hamulce jeszcze chwilę pracują. W Citroenie C35 pompa natychmiast wywala cały płyn hamulcowy na drogę. Traci się hamulce w ciągu sekundy. I na koniec, płyn hamulcowy jest zupełnie inny, niż w innych samochodach.

No i jeszcze resory. Zamiast normalnych resorów, drążki skrętne. Dobre to w lekkiej osobówce, ale nie w ciężarówce o takiej wadze. Te drążki bardzo lubią pękać, nawet na postoju. Kiedyś czekałem na rozładunek w Płocku i nagle: łup! Pękł drążek. Przedni most oparł się bezpośrednio na ramie. Gdy wracałem do Warszawy policzyłem własnym kręgosłupem wszystkie ryski na asfalcie, bo resorowania nie było wcale.

Gdy policja w końcu zwróciła mi mercedesa, już pół roku jeździłem Citroenem. Miałem nagle dwa samochody i musiałem wybrać, który sprzedać, a który zatrzymać. Zrobiłem kolejny życiowy błąd. Wybrałem Citroena, bo miał większą ładowność.

Sorkwity i z powrotem. Jadę z ładunkiem mebli. Małżeństwo znajomych mojej partnerki z wydawnictwa „Edipress” kupiło dom na Mazurach i się przeprowadza. Jadą razem ze mną swoim samochodem. Po około stu kilometrach zapala się czerwona lampka hamulców. Niema płynu hamulcowego. Pękł przewód gumowy i płyn wyleciał w ciągu sekund. Jest prosta droga, nikogo przede mną, hamulców nie mam, ale wrzucam na luz i samochód sam staje. Jest piątek po południu. Wszystkie warsztaty i sklepy z częściami już zamknięte. Zostawiamy Citroena i jedziemy osobówką na stację benzynową, by coś wykombinować. Przewodów gumowych nie mają, ale mają takie „smoczki”, które zakłada się na świece w silnikach benzynowych. Kupujemy nowy płyn hamulcowy i próbujemy tymi „smoczkami” oraz taśmą izolacyjną załatać. Starcza na drugie sto kilometrów.

Powtarzamy zabieg i znowu na trochę działa. W Olsztynie, w mieście, znowu wylatuje płyn. Zjeżdżam na chodnik na niewielkim mostku i dłubię w tym mechanizmie. Podjeżdża policja.

- Panie kierowco, nie wolno parkować na moście.
- A jechać bez hamulców wolno?

Tłumaczę, że straciłem hamulce i muszę stanąć. Dają spokój i jadą dalej. Znowu trochę załatałem i po kolejnych kilometrach historia się powtarza. Wreszcie docieramy do Sorkwit i skręcam na ich działkę. Jeszcze raz coś tam łatam i zaczynam wracać. Ostatnia łatanina przed Olsztynkiem, a później robi się ciemno i nic już nie wykombinuję. Wracam do Warszawy bez hamulców. Wolniutko i ręczny. W ostateczności jedynka i gaszę silnik. W domu jestem dopiero rano. Przejechałem 300 kilometrów bez hamulców.

Rano dzwonię do Zbyszka i mówię, że jadę do warsztatu, ale 10 na godzinę, bo nie mam hamulców.

- Nigdzie nie jedziesz – mówi Zbyszek – przyjedzie mój pracownik z przewodem hamulcowym. Wymieni ci na miejscu.

Czasem dobrze mieć kolegów.

Wypadek. Jest zima, jadę do Mszczonowa do magazynów FM Logistics. Jestem na Puławskiej między Ursynowem a Piasecznem. Zbliżam się do skrzyżowania. Zapala się czerwone światło i samochody przede mną hamują. A mnie się zapala czerwona lamka hamulców.

Straciłem hamulce, ale na gwałt muszę się zatrzymać, bo przede mną są samochody pełne ludzi. Zaciągam ręczny, ale skutek jest żaden. Skręcam na chodnik, ale rozpędzony samochód bez hamulców gna dalej. Obok na skwerku jest głęboki śnieg. Może on mnie zatrzyma, ale nic z tego. Pędzę prosto na przystanek pełen ludzi. W ostatniej chwili widzę masywny betonowy słup i celowo walę w niego czołowo. Samochód obraca o 180 stopni. Cały przód rozbity. Nic mi nie jest, ale jestem roztrzęsiony z emocji. Celowo spowodowałem wypadek, by nie uderzyć w ludzi.

Co się stało? Oczywiście pękł gumowy przewód hamulcowy i pompa wywaliła w sekundę cały płyn. Koledzy mnie później pytali, czemu nie hamowałem silnikiem. Nie miałem na to czasu. To wszystko trwało krócej, niż się to czyta.

Przyjeżdża policja, którą ktoś wezwał. Pytają, czy ktoś jest poszkodowany. Mówię, że nie. Odjeżdżają. Dzwonię do Zbyszka. Przysyła mi lawetę, za którą niestety muszę zapłacić, bo nie jest jego. Ściągamy grata do warsztatu. Na szczęście zniszczona jest tylko blacharka, da się pospawać.

Dwa dni później dzwoni Zbyszek.

- Przyjeźdź do warsztatu, bo musisz coś zobaczyć.
Pokazuje mi felerny przewód hamulcowy. Sam nie pękł, jest jednoznacznie nadcięty nożem. Oraz jeszcze cybant mocujący przewód.

- Pierwszy raz widzę zardzewiały cybant, który sam się poluzował – mówi Zbyszek.

Ktoś mi „pomógł” ulec wypadkowi. Sprawa jest oczywista. Ale kto? Samochód był zaparkowany na dworze. Każdy miał do niego dostęp. W tamtym czasie opublikowałem książkę „Piekło Środka – Chiny a prawa człowieka”. Było w Polsce środowisko bardzo z tego niezadowolone. Ale, cóż, dowodów nie mam. Syn zapytał mnie:

-Tato, czy ty zawsze musisz wsadzać palce między drzwi?

Citroen umiera na rdzę.

Jestem w Mszczonowie. Pracownicy magazynu ładują mi towar Panasonica. Cała paletę baterii. I jeszcze drugą i trzecią. Baterie są ciężkie jak cholera. I nagle trach! Rama samochodu złamała się pod ciężarem tuż za kabiną. No fakt, nowa to ona nie była.

Tego się już naprawić nie da. Citroen umarł na rdzę, jak kiedyś Maluch.

Skończyło się moje szoferowanie, a Polska znormalniała. Dostałem normalną pracę jako dziennikarz, ale to już inna opowieść.

To wszystko może dziś wydawać się jakąś paranoją. Samochody graty, jazdy bez hamulców, napady na drogach, na drogach krajowych, wąskich jak lokalne, psy, kury i rowery. Ale to był taki czas. Tak jak powiedział Tolek Lawina: taniec wariatów na ruchomych piaskach.

Wszystkie zdjęcia autora.

Fot. Krzysztof Łoziński