

## **Jak to przewieźć, jak dojechać... 50 lat temu**

Gdy z rocznym naddatkiem wywiązałem się z dżentelmeńskiej umowy z mgr Zygmuntem Rybickim – głównym księgowym Zjednoczenia Przemysłu Celulozowo-Papierniczego, że przynajmniej przez trzy lata pozostanę księgowym-rewidentem Zjednoczenia, zaproponowano mi funkcję zastępcy dyrektora do spraw ekonomicznych w Bardeckich Zakładach Celulozowo-Papierniczych w Bardzie Śląskim. Praktycznie wszystkie przedsiębiorstwa podległe ZPCP znałem powierzchownie z kilkutygodniowych kontroli przeprowadzanych w nich w ciągu czterech lat w 2-3 osobowych zespołach rewidentów. W większości z nich byłem w ciągu mijających czterech lat kilkakrotnie bo ZPCP starało się utrzymywać roczną częstotliwość kontroli przedsiębiorstw a mając do dyspozycji tylko 5 księgowych-rewidentów intensywnie korzystało z usług trzech najmłodszych z nich. Najrzadziej wypadały mi kontrole w przedsiębiorstwach znajdujących się w Łodzi i okolicy (BPPP, CBT, Pabianicka Fabryka Papieru), bo nimi zainteresowani byli starsi wiekiem i posiadający rodziny koledzy stale mieszkający w Łodzi. Nasza trójka młodych absolwentów łódzkiej WSE – Tadeusz Pszczoła, Kazimierz Sońta i ja, samotnych i nie związanych z Łodzią a nawet mających trudności z uzyskaniem zgody na zameldowanie w niej w jakimś sublokatorskim pokoju, chętnie wyjeżdżała nawet na dłuższe kontrole w najodleglejszych przedsiębiorstwach. W Bardeckich ZCP byłem na kontroli latem 1965 roku a od 2 listopada tegoż roku powierzono mi w nich funkcję zastępcy dyrektora do spraw ekonomicznych.

Wśród podporządkowanych mi komórek organizacyjnych znalazł się również dział transportu i problematyce z nim związanej chcę poświęcić niniejszy fragment moich wspomnień.

W skład Bardeckich ZCP wchodziły trzy fabryki; w Bardzie Śląskim, Młynowie i Nowej Bystrzycy a w roku 1966 włączono w ich skład nowo organizowane Muzeum Papiernictwa w Dusznikach-Zdroju. Zarząd BZCP mieścił się przy fabryce celulozy i papieru leżącej u stóp Gór Bardzkich zaś pozostałe trzy jednostki organizacyjne w obrębie Kotliny Kłodzkiej. Aby z Barda Śl. dojechać do nich należało szosą E67 (wówczas E12) pokonać na odcinku 5 km prawie 200-metrową różnicę poziomów między mostem na Nysie Kłodzkiej w Bardzie Śl. i Przełęczą Bardzką a następnie zjechać z niej serią zakrętów do Kłodzka. Na wstępie wspominam, że poznałem wcześniej wszystkie przedsiębiorstwa podporządkowane Zjednoczeniu Przemysłu Celulozowo-Papierniczego i prawie wszystkie wchodzące w ich skład fabryki. Na tej podstawie mogę twierdzić, że Bardeckie ZCP miały najtrudniejsze

warunki wewnętrznej komunikacji między swoimi zakładami. Nasz transport osobowy radził sobie w nich zupełnie dobrze, ale specjaliści ze Zjednoczenia czy łódzkiego biura projektów, którzy niekiedy musieli dojechać własnym transportem do fabryki w Nowej Bystrzycy docierali do niej spoceni i zestresowani wyrażając zdziwienie jak my sobie radzimy w tych warunkach. Natomiast problemem, również dla nas, był transport towarowy między Bardem Śl. I Młynowem.

Celulozownia bardecka była jedyną w branży wysyłającą całą wyprodukowaną ilość celulozy do innych odbiorców, bo jedyna w Bardzie maszyna papiernicza do produkowanego na niej makulaturowego papieru pakowego zagospodarowywała jedynie masę łapaną odzyskiwaną ze ścieków pocelulozowych. Najpoważniejszym odbiorcą bardeckiej celulozy była fabryka w Młynowie. Rocznie produkowała ona około 8 tys.ton półpergaminów z czego około 5 tys.ton z bardeckiej celulozy. Tę ilość pomnożoną przez trzy, bo rolki z bardeckich odwadniarek miały suchość nieco ponad 30 %, należało corocznie dostarczyć do Młynowa. Wspinały się z nią na Przełęcz Bardzką ciężarówki Star 20, ciągle naprawiane w warsztacie samochodowym. Gdy dostaliśmy nowego 8-tonowego Żubra sądziliśmy, że będzie o wiele łatwiej. Niestety, pierwsze wersje tych ciężarówek nie były udane, psuła się szczególnie często przekładnia tylnego mostu.

O tym, że istnieją ciężarówki doskonale radzące sobie w naszych warunkach, przekonało nas Ludowe Wojsko Polskie. Zaprzyjaźnionemu pułkowi artylerii w Żąbkowicach Śląskich podarowaliśmy większą partię szlaki kotłowej na utwardzenie placu apelowego i nawet im ją podwieźli. Wojacy w rewanżu oświadczyli, że przez kilka dni powożą naszą celulozę do Młynowa. Przysłali kilka radzieckich 3-osiowych ciężarówek pełniących funkcję ciągników artyleryjskich zdolnych z armatą na holu i amunicją do niej na skrzyni, jechać pod górę po zoranym polu. Zapytani o ich ładowność odpowiedzieli „2 i pół tony, ale możecie ładować ile się zmieści”. Ciągnik artyleryjski załadowany mokrą celulożą na międzynarodowej drodze E12 budziłby zdziwienie i niepotrzebne zainteresowanie, więc jeździli z nią boczną krętą gruntową drogą przez Wojbórz, traktując to jako trudny trening dla kierowców. Trochę później my również dorobiliśmy się samochodów podobnej klasy otrzymując dwie ciężarówki Tatra z napędem na trzy osie. Te radziły sobie z transportem do Młynowa bez problemów a poza tym służyły w różnych awaryjnych sytuacjach. Jedną z nich sam przypadkiem wywołałem, kiedy wracając z dwójką innych pracowników z Jeleniej Góry utknęliśmy naszą „Nysą”-mikrobusem w zaspach tuż przed Żąbkowicami Śl. Nas pasażerów wywiózł do Żąbkowic ciężki i wysoki „Jelcz” załadowany prefabrykatami betonowymi, ale bardzo obowiązkowy kierowca „Nysy” został w niej twierdząc, że ma kilka koców i dość paliwa aby uruchamiać ogrzewanie; od nas dostał jeszcze nasze kanapki. Dotarłszy późnym wieczorem do Barda uruchomiłem akcję ratunkową. Ruszyła na nią właśnie „Tatra” załadowana do pełna szlaką prosto z kotłowni, pełniącą rolę obciążenia i materiału na ewentualną walkę ze śliską nawierzchnią, wyposażona w duży zapas lin holowniczych. Do celu mieli tylko 15

km ale wrócili po wielu godzinach, bo aby dotrzeć do naszej „Nysy” musieli wcześniej wyciągnąć z zasp kilkanaście innych, blokujących ją pojazdów.

Przewozy osobowe to zupełnie inny problem; nieporównywalny z dzisiejszą rzeczywistością. Przede wszystkim nie było samochodów prywatnych. Gdy rozpocząłem pracę w BZCP chyba jedynym znanym mi prywatnym samochodem osobowym była należąca do z-cy głównego księgowego wyeksploatowana „Warszawa,” jeżdżąca pewnie w dużym stopniu dzięki temu, że jego brat był mechanikiem samochodowym. W przedsiębiorstwie mieliśmy w każdej fabryce po jednej „Warszawie” pozostającej praktycznie w dyspozycji kierownika fabryki a w Bardzie – dyrektora. Były także furgony „Żuk” i „Nysa” wykorzystywane do podwożenia pracowników na mniejsze odległości a w Bardzie „Nysa”-mikrobus, którą często jeżdżono do Łodzi na narady i szkolenia w ZPCP. Taki wyjazd był zawsze poprzedzony starannym przeglądem samochodu w warsztacie samochodowym, obejmującym regulację gaźnika i zapłonu, wymianę świec a nawet szlifowanie zaworów. Dzięki temu te kiepskie samochody nie zawodziły i nie przypominam sobie abym w czasie dziesiątków dojazdów do Łodzi utknął z powodu ich awarii. Ktoś powie -były przecież pociągi! Tak, ale dojazd z nocną przesiadką w Kłodzku tam i z powrotem zajmował prawie dwie doby.

Gdy zdarzało mi się pozostawać w Łodzi dłużej, stosowałem powrót innym sposobem. Po załatwieniu spraw jechałem na nocleg do rodziny w Sulejowie i nazajutrz wracałem do domu z Piotrkowa Tryb. autobusem relacji Warszawa – Kudowa. Raz byłem nawet jego pilotem! Gdy jadący z Warszawy autobus zatrzymał się w Piotrkowie Tryb. jego kierowca zadał pasażerom pytanie: „czy ktoś z państwa zna dalszą trasę do Kudowy; bo mnie wstawiono na zastępstwo i jadę pierwszy raz?” Nikt inny się nie zgłosił więc zaoferowałem swoje usługi i siadłem obok kierowcy. Wskazywałem nie tylko drogę ale nawet stanowiska na dworcach PKS-u na, które należy zajeżdżać. Gdy o zmierzchu minęliśmy Otmuchów powiedziałem: „teraz ma Pan kilka kilometrów prostej drogi”, ale później przed wjazdem do Starego Paczkowa: „a teraz trzeba zwolnić do 30 km/godz bo będzie ostry zakręt w prawa i zaraz za nim drugi w tył na lewo”. Po ich przejechaniu kierowca odetchnął głęboko i powiedział: „gdyby Pan nie kazał zwolnić, nie wyrobiłbym się.”

W BZCP także był autobus, „Autosan” w Fabryce w Młynowie, na co dzień dowożący do pracy osoby mieszkające w Kłodzku. Latem autobus ten wykorzystywano do przewozów wczasowiczów do zakładowego domu wczasowego „Mewa” w Świnoujściu. W czasie jednego z takich przejazdów autobus stanął chwilę po zatkanowaniu paliwa na trasie. Kierowcy (zawsze jeździło dwóch) rozebrali prawie pół silnika zanim zorientowano się, że do autobusu mającego silnik benzynowy zatkanowano im olej napędowy.

Okolo roku 1969 pojawiły się przepisy zalecające likwidację służbowych samochodów osobowych i oferujące w zamian talony uprawniające do nabycia samochodów przez osoby prywatne (najczęściej dyrektorów i kierowników). Można je było

nabyć na raty i wykorzystywać do celów służbowych w ramach przyznanego limitu kilometrów. Później talony na samochody dawano także bez likwidacji etatów służbowych. Na jeden z nich „załapałem” się w roku 1970. Była to „Syrena” 104 z drzwiami otwierającymi się „pod wiatr”. Jeździłem nią służbowo do Łodzi, Wrocławia i oczywiście do naszych fabryk a rozliczenie przejechanych kilometrów wystarczało na paliwo i spłatę rat kredytu. Na drodze „Syrena” bez problemów osiągała 100 km/godz., gdy „Warszawy” jeździły z szybkością rzędu 80 km/godz. Przedni napęd doskonale sprawdzał się w zimowych warunkach na drodze do Kłodzka, gdzie żona korzystająca z naszej „Syreny” w dojazdach do pracy, wyprzedzała inne samochody osobowe. Nasz zakładowy kierowca jeżdżący do Kłodzka służbowym „Fiatem 125” w takich razach „dociążał” go zabierając z przystanku autobusowego w Bardzie trzech co cięższych pasażerów.

„Syrena” wymagał niestety częstych wymian zużywających się części, Kupowało się je w sklepach „Polmozbytu” gdzie ich z reguły nie było. Gdy raz w towarzyskiej rozmowie skarżyłem się, że nie mogę kupić łożyska do skrzyni biegów, od głównego mechanika usłyszałem: „, przecież nasza fabryka w Młynowie ma ich zawsze ze 100 sztuk bo w każdej bobiniarce pracuje ich po kilkanaście!”. Kupiłem je oczywiście, za kilka złotych podczas gdy w „Polmozbycie” kosztowało kilkakrotnie drożej. To z Młynowa miało bowiem standardowe oznaczenie zgodne z „Polską Normą”, a identyczne w „Polmozbycie” oznaczone było jako „część samochodowa”.

Prywatne samochody upowszechniły się oczywiście wśród pracowników Zjednoczenia w Łodzi. Dyrektor Jerzy Olejniczak gdy dojeżdżał do nas w Bardzie swoim nowym kremowym „Fiatem 125” mówił: „teraz wysiadam z samochodu w niepogniecionych spodniach”. Z moim poprzednim szefem Zygmuntem Rybickim – głównym księgowym ZPCP, odbyłem podróż z Łodzi do Barda jego nową „Skodą”. Pierwszy raz w życiu jechałem zapięty pasem, który przed wyjazdem z ul. Więckowskiego regulowaliśmy kilka minut. Wieloletni dyrektor naszego Zjednoczenia – Henryk Pawłowski, w tym czasie będący już blisko emerytury i zajmujący stanowisko dyrektora Biura Projektów Przemysłu Papierniczego w Łodzi na ul. Zachodniej, jeździł nowym „Wartburgiem”. Dyrektor ZPCP ds. ekonomicznych - Edward Sójka opowiadał w związku z tym, że gdy idąc ulicą zobaczył jadącego dyr. Pawłowskiego, złożył mu uprzejmy ukłon. Przy najbliższym osobistym spotkaniu usłyszał od dyr. Pawłowskiego : „Ty mi się nie kłaniaj gdy prowadzę. Uwagę mi rozpraszasz! Wypadek spowodujesz!”.

Dzisiaj korzystam z samochodów, których obsługa sprowadza się do tankowania paliwa, ale z sentymentem wspominam tę „Syrenę” sprzed prawie pięćdziesięciu lat.