



Mirosław Derecki

PKS-EM CZTERY RAZY DOKOŁA LUBLINA

Godzina 15,30 – mroźne, zimowe popołudnie. Z kieleckiego dworca PKS wyrusza autobus dalekobieżny do Lublina. Pasażerowie mają przed sobą ponad sto sześćdziesięciokilometrową podróż, kierowca – cztery i pół godziny pracy „za kółkiem”. Będzie to jego drugi dzisiejszy kurs na tej trasie. O piątej rano – na długo przed świtem – wyjechał z Lublina, warunki na trasie miał fatalne: zadymka i ślizgawica, a pełniąc w dodatku funkcję konduktora, musiał na kilkudziesięciu przystankach „zabiletować” wsiadających pasażerów – rozmieniać pieniądze, wydawać resztę, wycinać na biletach skomplikowany szyfr oznaczający datę, numer kursu, trasę i cenę za przejazd, sprawdzać bilety miesięczne, uspokajać pijanego, który zaczepiał siedzącą obok niego kobietę, a wreszcie, gdy słowa nie pomagały – oddać awanturnika w ręce milicji. Przez to „wypadł” z rozkładu jazdy, wysłuchał kilku złośliwych docinków od pasażerów spieszących się do pracy. Przez następne dwie godziny „nadganiał” stracony czas wciąż w fatalnych warunkach atmosferycznych. Teraz czeka go podobna podróż powrotna. I jeśli na trasie nie zdarzy się pijak, to i tak z pewnością straci sporo nerwów tłumacząc na jakimś przystanku ludziom, że autobus przepełniony, a przepisy ograniczają liczbę pasażerów tylko do liczby miejsc siedzących.

Dyspozytor ruchu wydał już polecenie odjazdu, ale u drzwi trwa jeszcze batalia o wdarcie się do wnętrza wozu. Ludzie, dla których zabrakło w kasie biletów, czepiają się klamki, molestują, proszą, grożą. Jest wprawdzie jeszcze pociąg do Lublina, ale podróż nim, z przesiadkami w Radomiu i Dęblinie, trwa dwa razy dłużej. A każdy chce być w domu jak najszybciej, nawet stojąc przez cały czas jazdy, nawet... ryzykując, że przepełniony autobus łatwiej może ulec wypadkowi.

Gdy wezwania do odstąpienia od drzwi nie pomagają i gdy nie ma w pobliżu milicjanta, który odsunąłby tłum, kierowca nierzadko zmuszony jest postąpić w sposób brutalny, odepchnąć najbardziej „aktywnych”, zatrzaskać drzwi przed nosem. Potem do dyrekcji PKS przychodzą listy ze skargami na chamskie zachowanie się kierowcy...

Inny obrazek: niewielkie miasteczko na Lubelszczyźnie, pora obiadowa, dzień targowy. Gdy na gęsto zastawiony straganami i furmankami rynek wjeżdża autobus, rzuca się ku niemu tłum składający się z około siedemdziesięciu osób. I znowu - nie jest to ostatni autobus w rozkładzie

jazdy na ten dzień, ale wszyscy chcą pojechać właśnie nim, wrócić do domów jak najwcześniej. Drzwi jeszcze nie zostały otwarte, a tłum napiera na bok samochodu z taką siłą, że lada chwila grozi mu przewrócenie się. Nie pomaga interwencja dwóch milicjantów. Kierowcy ledwie udaje się wyprowadzić samochód z ciżby ludzkiej i „uciec” na roгатkę, gdzie dopiero wysadza podróżnych. W kilka dni później do odpowiednich władz PKS przychodzi skarga na kierowcę.

Trasa Lublin - Puławy przez Nałęczów, Kazimierz. W godzinach popołudniowych zwykle przeciążona. Przy szosie, co 3-5 km, wieś lub osada, a więc i przystanek autobusowy. Chętnych do podróży mnóstwo - przeważnie na niewielkich trasach - „pekaes” upodabnia się tutaj do autobusu miejskiego. Ci sami ludzie często podróżują ze wsi do wsi, niemal codziennie mają do załatwienia sprawy w Nałęczowie, Wąwolnicy, Karmanowicach czy w Kazimierzu. W autobusie panuje niemal rodzinna atmosfera. Owa rodzinność dochodzi nierzadko do tego stopnia, że sporo osób nie żąda od kierowcy biletu, albo przy wysiadaniu zwraca bilet, który następnie kilkakrotnie zmienia właściciela. „Niech sobie bidny szofer zarobi, ja swoje zapłaciłem, swoje przejechałem, niech coś będzie i dla niego. Porządny człowiek. Zabrał mnie, a mógł nie zabrać”. Bardzo łatwo zdobyć się na taki gest, szczególnie gdy nic on ofiarodawcę nie kosztuje...

Zimowe popołudnie 1970 r. - podlubelska wieś Ćmiłów. Z przeciwnych stron oblodzonej szosy wjeżdżają na ostry zakręt dwa samochody. Szybkość obydwu nie przekracza 50 kilometrów na godzinę. Autobus PKS zdążający do Bychawy jest pełen pasażerów, ciężarówka z przedsiębiorstwa budownictwa przemysłowego wiezie kilka ton trylinki. Obydwa wozy wpadają w poślizg - ostry kant przyczepy ciężarówki zdziera całą lewą ścianę autobusu. Siedem osób ponosi śmierć na miejscu, trzynaście zostaje rannych. Jeszcze jedna osoba umiera już w szpitalu, a jedna odzyskuje przytomność dopiero w maju. Najpoważniejsza katastrofa samochodowa w województwie od dwudziestu lat. Prasa publikuje wstrząsające zdjęcia z miejsca wypadku, artykuły, komentarze. Opinia publiczna jest zaniepokojona, pod adresem Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa PKS wysuwa się pochopnie liczne zarzuty...

To tylko kilka obrazków o mniej lub bardziej ostrym konturze - z codzienności PKS na drogach Lubelszczyzny. Celowo przytoczyłem te o wydźwięku negatywnym czy też tragicznym. Bo takie właśnie sceny i scenki pozostają zwykle najdłużej w pamięci osób korzystających z usług PKS, one kształtują pogląd o działalności komunikacji w województwie. Opinia publiczna ma to do siebie, że dalekosiężne wnioski wysnuwa nie wnikając w całokształt zagadnienia. Pasażer, który został odepchnięty od drzwi, nie chce dostrzec, że często właśnie jego zachowanie spowodowało kierowcę: osoba, która wyraża się jak najgorzej o pracy i organizacji przedsiębiorstwa na podstawie wypadku w Ćmiłowie, zapomina, że każdego dnia na trasy Lubelszczyzny wyrusza prawie tysiąc autobusów, zaś ćmiłowski wypadek jest nie tylko sporadyczny, ale że i dochodzenie sądowe wobec obydwu kierowców wciąż jeszcze znajduje się w toku i nie wiadomo, kto jest winien. Pozytywów

pracy PKS zwykle się nie dostrzega. Są one niejako włączone w cenę biletu.

A jak wygląda codzienność PKS-u owego wielkiego przedsiębiorstwa zatrudniającego tysiące pracowników, widziana nie tylko przez pryzmat jednego autobusu i jednego kierowcy, oczywiście z wszystkimi jej pozytywami i... negatywami?

Jeszcze mniej więcej czterdzieści lat temu można było w lubelskiej prasie spotkać ogłoszenie następującej treści : „Zawiadamia się podróżnych, że autobus do Zamościa odjeżdża w każdy wtorek i piątek o godzinie siódmej rano, sprzed kawiarni Semadeniego przy Krakowskim Przedmieściu”. Ot i cały „rozkład jazdy” ówczesnej komunikacji autobusowej na Lubelszczyźnie. Wprawdzie w latach następnych liczba autobusów i zasięg linii autobusowych stale wzrastały, ale komunikacja odbywała się głównie za pośrednictwem kolei, co zresztą problemów komunikacyjnych nie rozwiązywało, jako że wielkie obszary województwa pozbawione były „żelaznych dróg”. Zresztą i dzisiaj Lubelszczyzna nie jest bogata w linie kolejowe, na 100 kilometrach kwadratowych powierzchni przypada u nas 4,6 km linii, podczas gdy przeciętna w kraju wynosi 8,6 km.

Po wojnie zaczynano prawie od zera. W 1944 r. cała „komunikacja samochodowa” to były cztery ciężarówki z demobilu oraz kilku kierowców. Pod koniec roku 1945 było już takich samochodów... szesnaście. Nie dysponowano przy tym prawie żadnym zapleczem technicznym, a było ono w owych czasach szczególnie potrzebne, skoro nie tylko silniki ciężarówek wypruwały z siebie resztę sił, ale i stan dróg, którymi poruszały się samochody, był - na skutek działań wojennych - fatalny. Dzisiaj Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej dysponuje 999 autobusami - wyposażonymi „Jelczami” oraz „Sanami”. Gdy dwadzieścia lat temu scalano działające na Lubelszczyźnie przedsiębiorstwa - PKS, Spedytor i C. Hartwig, nowa dyrekcja miała do swojej dyspozycji „ aż” 59 autobusów. Od tego czasu liczba ich wzrosła siedemnastokrotnie. Skromna przed laty lubelska ekspozytura PKS, posiada dzisiaj - jako Wojewódzkie Przedsiębiorstwo PKS - dwa oddziały oraz wyodrębniony oddział zaopatrzenia - w samym tylko Lublinie, osiem oddziałów w miastach powiatowych i dwanaście tzw. placówek terenowych.

Linii kolejowych nadal przybywa Lubelszczyźnie niewiele. Za to plan linii autobusowych PKS pokrywa się niemal z siecią większych i średnich dróg w województwie. Długość dróg, którymi kursują autobusy PKS, sięga prawie sześciu tysięcy kilometrów, na 769 Uniach „Stary” i „Jelcze” odbywają codziennie 4 775 kursów. Każdego dnia autobusy przemierzają 145 060 kilometrów, to znaczy prawie 3,6 razy tyle, ile liczy obwód Ziemi. Warto dodać, że od ubiegłego roku liczba linii wzrosła o 70. W ten sposób autobusy docierają już do wszystkich większych i znacznej ilości małych wsi (nie mówiąc o miastach), stanowiąc dla nich często jedyny bezpośredni łącznik z resztą województwa i krajem. O dobrej organizacji pracy świadczy chociażby fakt, że

przy uruchomieniu owych 70 nowych linii wprowadzono do eksploatacji tylko 6 dodatkowych autobusów. Co znowu wcale nie znaczy, że PKS jest zdolna podołać olbrzymiemu zapotrzebowaniu na nowe linie, kursy, miejsca w autobusach.

Już jednak i teraz można by powiedzieć o dyrektorze lubelskiej PKS, Zygmuncie Rutkowskim, że dysponuje całą „armią” pracowników. Jest ich wszak - kierowców i ich pomocników, pracowników stacji obsługi oraz pracowników administracyjnych - siedem tysięcy! Samych tylko kierowców „osobowych” zatrudnia przedsiębiorstwo prawie tysiąc dwustu...

A skoro już mowa o kierowcach, to i miejsce na sprawę skarg i zażaleń, jakie wpływają od podróżnych, bo wszak na trasie przede wszystkim kierowca reprezentuje przedsiębiorstwo i on ma największą styczność z pasażerami. Największa liczba skarg dotyczy niezabierania na przystankach osób posiadających bilety miesięczne i motywacji kierowcy, że autobus jest już przepełniony. Z drugiej jednak strony badania prowadzone przez WP PKS wykazały, że wnoszący skargę w większości wypadków posiadali bilety na inne godziny, toteż ich pretensje były nieuzasadnione. Bardzo skrupulatnie rozpatrywane są skargi dotyczące oszustw przy sprzedaży biletów - pobierania przez kierowców normalnej opłaty przy wystawianiu biletu na krótszą trasę lub w ogóle niewydawania biletu. Zdarzają się nawet wypadki nakłaniania wysiadających pasażerów do oddania biletu, a następnie ponownego sprzedawania go. Faktem jest jednak również, że spora liczba osób jeździ „na gapę” - o co przy przepełnionym autobusie i jednoosobowej załodze nietrudno - i w wypadku przyłapania przez kontrolerów owi „gapowicze” twierdzą, że to właśnie kierowca nie wydał im biletu.

Wiele skarg wynika z niezrozumienia lub z nieznajomości przepisu mówiącego, że za sprzedaż biletu w autobusie - w miejscowości, gdzie istnieje kasa biletowa - kierowca pobiera dodatkową opłatę w wysokości dwóch złotych. Pomimo znikomej - wydawałoby się - sumy, właśnie w tym przypadku dochodzi często do długotrwałych sprzeczek, a czasem i większych awantur. Często potencjalny pasażer składa skargę, że autobus nie zatrzymał się na przystanku, podczas gdy widać było, iż w wozie znajduje się jeszcze kilka wolnych miejsc. Nie wie, że miejsce te zarezerwowane były dla posiadaczy biletów miesięcznych, którzy mieli wsiąść kilka kilometrów dalej. Oczywiście opinia publiczna zostaje najczęściej i najsilniej poruszana chuligańskimi wybrykami niektórych kierowców wobec pasażerów, szczególnie ludzi starszych - zresztą opisy takich właśnie wypadków trafiają zwykle na łamy gazet - nie tutaj władze PKS stosują szczególnie ostre środki wobec winnych i - trzeba przyznać - liczba skarg podobnej treści w ostatnich czasach znacznie się zmniejszyła. Jeżeli (decydujemy się operować samymi tylko liczbami, to podczas, gdy w roku 1965 wpłynęło 399 skarg i zażaleń (jedna na 101 tys. podróżnych), to w 1969 r. liczba ta zmalała do 232, a staje się jeszcze mniejsza, gdy się weźmie pod uwagę, że jedna skarga wypadła na prawie 320 tys. pasażerów.

Tak czy inaczej faktem jest jednak, że przedsiębiorstwo ma z kierowcami niemało kłopotów. Przede wszystkim z powodu znacznej płynności kadr. Praca kierowcy autobusowego jest ciężka i odpowiedzialna, przebiega z dala od domu. Jest nerwowa, a ciągły kontakt ze zmieniającą się bez przerwy masą ludzką, z ludźmi wyprowadzonymi w pewnym sensie z równowagi duchowej już przez sam fakt podróżowania - wymaga wielkiego poczucia taktu i opanowania. Wprawdzie zarobki są niezłe - przeciętnie ponad 3 tys. zł miesięcznie - ale też biorąc pod uwagę zgodne z rozkładem jazdy „postoje” na stacjach docelowych, okres pobytu kierowcy poza domem przeciąga się nierzadko do 14 godzin. To sprawia, że starsi kierowcy chętnie zmieniają pracę jeśli się nadarzy po temu okazja, zaś „tułacze” życie młodszych bywa nieraz przyczyną poważnych konfliktów małżeńskich.

W pamięci pracowników WP PKS zachowała się sprawa kierowcy - wiarołomcy, który przez dłuższy czas oszukiwał żonę, że nie wraca na noc do domu bo... ciągle wypadają mu „dalekie kursy”. Żona potrafiła znaleźć jednak drogę do zwierzchników męża i przy pomocy otrzymanego schematu wyjazdów udowodniła mu zdradę. W dawniejszych latach dochodziło do awantur z powodu „koedukacyjnych” kwater - dla kierowcy i konduktorki - jakie, zdarzało się, załatwiali co oszczędniejsi pracownicy niektórych placówek terenowych. Dzisiaj takie sprawy należą już do przeszłości, a harmonogram wyjazdów jest tak opracowany, aby kierowca mieszkający np. w Hrubieszowie ostatni kurs kończył właśnie w tym mieście. Przeciętna wieku kierowców jest stosunkowo niska, często są to ludzie dopiero wstępujący w życie, co - jak się rzekło - przy znacznej płynności kadrowej nastrocza kierownictwu wielu problemów jeśli chodzi o pracę wychowawczą.

Lubelszczyzna przoduje w liczbie krytych przystanków autobusowych. Podczas gdy w 1965 r. na 1 482 miejsca oznaczone okrągłą, żółtą tablicą „PKS”, przypadały jedynie 102 budki chroniące oczekujących na autobus przed wiatrem czy deszczem, w roku bieżącym połowa z istniejących dwóch tysięcy przystanków będzie wyposażona w takie właśnie „obiekty”. Kryte przystanki kosztowały niebagatelną sumę 8 milionów złotych, a połowa z nich powstaje przy wydatnej pomocy gromadzkich rad narodowych, które przyjmują na siebie 50 proc. kosztów budowy. Nakłady na samą konserwację już istniejących przystanków też są duże - ponad 2 miliony zł rocznie. Na skutek wandalizmu miejscowych wyrostków w krótkim czasie na wielu przystankach uległy zniszczeniu estetyczne ścianki ze zbrojonego szkła, a procent przyłapanych „na gorącym uczynku” jest znikomy. Najmniej chwalebny koniec miały wybryki pewnego chuligana spod Garbowa, który tak się „przykładał” do demolowania przystanku, że w wybitej w szkłe dziurze uwięzła mu ręka. Uwolnił go z „pułapki” dopiero przejeżdżający patrol milicji. Być może, zapoczątkowana przez hrubieszowski hufiec ZHP akcja ochrony przystanków przez harcerzy da pozytywne rezultaty, ale będzie musiała ona iść w parze z odpowiednią postawą większości całego

społeczeństwa.

Na zakończenie sprawa dotycząca pośrednio tragicznego wypadku w Ćmiłowie. Wypadki - powiadają mi w dyrekcji PKS - zdarzają się i z pewnością zdarzać się będą, choćby na zasadzie rachunku prawdopodobieństwa. Chodzi jednak o to, aby możliwość ich ograniczyć do minimum. Dość skrupulatnie liczy się wypadki drogowe, ale mało kto poświęca czas na liczenie zagrożeń, powodujących te wypadki. PKS postanowił opracować wykaz niebezpiecznych miejsc na drogach Lubelszczyzny i będzie zabiegał u odpowiednich władz o ich likwidację. Choć rzecz to zasadniczo leżąca w kompetencjach innych instytucji, przecież od odpowiednich warunków na trasie zależy - oby zawsze niezmacona! - codzienność PKS-u.

Pierwodruk: „Kamena”, 1970, nr 13, s. 1, 4-5.