



Szczęśliwy ten, kto robi w życiu to co kocha. Co może być lepszego – realizujesz siebie, a przy okazji zarabiasz kasę. Najlepiej gdy niemałą. Krzysztof Gajski jest takim farciarzem. Już jako dziecko nie myślał o niczym innym jak o samochodach. Praca w transporcie międzynarodowym jest dokładnie tym, co sobie wymarzył i co wykonuje z pełnym profesjonalizmem i oddaniem. Redakcja „Ciężarówek” towarzyszyła mu podczas jednego z kursów do południowo-wschodnich Niemiec. W jego mniemaniu była to trasa jak dla przedszkolaka, dla nas – posmak trakerskiego życia.

Krzysztof Gajski, lat 39, żonaty, dwoje dzieci (10-letni syn i o cztery lata młodsza córka), zamieszkały we wsi Mikułowice położonej 2 km od Buska-Zdroju, zawód wyuczony – kierowca-mechanik, zawód wykonywany – kierowca ciężarówki. Niczego innego w życiu nie robił, odkąd ukończył szkołę zawodową. Miał 18 lat, gdy zaczął jeździć zawodowo. Zaczynał od Żuka, a w 1987 roku przesiadł się do pierwszej ciężarówki – Jelcza 315. Od 14 lat pracuje w transporcie międzynarodowym, a od 6 w obecnej firmie. Jest jednym z około 160 kierowców zatrudnionych w firmie Magtrans z Buska-Zdroju. Przewoźnik to znany i szanowany w tamtym rejonie, między innymi obsługujący takie przemysłowe potęgi jak Lafarge, Celsa, a także wiele firm zagranicznych. Dla zatrudnionych tutaj kierowców jest to pracodawca uczciwy, dający zarobić, zapewniający regularne widzenia z rodziną, a co chyba najważniejsze – wsłuchujący się w ich głosy i nie lekceważący ich. – *Pieniądze są wypłacane zawsze na czas, a nawet z zaliczkami nie ma problemu* – recytuje pochwały Krzysztof Gajski.

### Drugi dom

Jest poniedziałek, godz. 15.25, baza Magtransu w Busku-Zdroju. Tu i teraz zaczyna się nasz kurs. Ruszamy późno, bo

wcześniej był czas na rekonesans po firmie, poznanie specyfiki wykonywanej działalności i nowoczesnych narzędzi wykorzystywanych do zarządzania przewozami, śledzenia pojazdów na trasie, regulowania płatności za paliwo i usługi dodatkowe, rozliczania pracy kierowców (obszerny artykuł o firmie Magtrans zamieścimy we wrześniowym wydaniu „Ciężarówek”).

W trasie musimy ściśle przestrzegać instrukcji dyspozytora. Jeszcze przed wyjazdem trasa zaplanowana jest w najmniejszych szczegółach: gdzie i jaką ilość paliwa zatankować, gdzie skorzystać z myjni, jakie warsztaty w okolicy mogą pomóc w razie problemów. Służą do tego m.in. takie narzędzia elektroniczne, jak powiązane z kartą paliwową DKV: Nawigator, Monitor Cen czy Menedżer Transakcji – pozwalają wyszukać najtańsze stacje tankowania i warsztaty przy trasie, a następnie śledzić wszystkie zakupy kierowcy. Dane analizowane są na bieżąco przez dyspozytora, więc nie opłaca się ryzykować pozaplanowanymi wydatkami. Można później zobaczyć gdzie, o której godzinie i jaką ilość tankował kierowca, ile zapłacił za myto na autostradzie, myjnię czy tunel; czy trzymał się wyznaczonej trasy i nie przekroczył norm zużycia paliwa.

Ruszamy w kierunku zachodnim. Punkt docelowy – firma Lotter w miejscowości Glauchau (nieдалеko Zwickau) w Saksonii. Ładunek to 24,5 tony stalowych prętów spiętych w zgrabne „pęczki”, które zajmują niewielki fragment przestrzeni ładunkowej naczepy kurtynowej marki Wielton. Wyglądają tak niepozornie, że można by powiedzieć, iż naszym głównym ładunkiem jest powietrze.

Ciągnik siodłowy to MAN TGA 18.430. Kierowca jest dobrego zdania o 430-konnym silniku swojego samochodu, który „pod górkę jest zdecydowanie mocniejszy niż konkurencja”. Poprzednio jeździł Renault Magnum 440 KM, ale MAN ma lepiej zestopniowane przełożenia i wydaje się mocniejszy. Nie żęby „Renia” była do kitu. Przeciwnie, kierowca wypowiada się o niej w samych superlatywach, a najbardziej chwali przestrzeń i komfort w kabinie. MAN TGA z kabiną XLX (nieco niższa od topowej XXL) wypada pod tym względem nieco gorzej, ale nie w tym jest szkopuł. Samochód dość dużo pali. Mówią, że silnik MAN-a musi się „dotrzeć”, na co potrzebuje około 100 tysięcy km przebiegu. W tym przypadku jednak auto w ciągu 9 miesięcy „nakręciło” już ponad 90 tysięcy km, a średnie zużycie paliwa nie spadło poniżej 34 litrów. Gajski zapiera się, że nie jest to wina jego ciężkiej



nogi, na co wskazywałyby buty – drewniaki, z którymi od lat się nie rozstaje. Zapytany o kurs ekonomicznej jazdy, pokazuje dyplom jego ukończenia. Macha jednak ręką mówiąc,

że szkolenie niewiele mu dało. – *Kazali mi wpatrywać się w zielone pole ekonomicznych obrotów silnika. Po co mi to, jeśli całe życie oceniałem na słuch moment, kiedy należy zmienić bieg. I nie zamierzam tego zmieniać* – śmieje się.

Ze wszystkich elektronicznych urządzeń i gadżetów używanych w transporcie drogowym najważniejsze dla prawdziwego kierowcy jest CB-radio. Bez niego jak bez ręki. Z nim można liczyć na ostrzeżenie przed kontrolą drogową, uzyskać informacje o robotach na drodze, objazdach. Gdy konwersujesz z kolegami po fachu, czas szybciej mija, a i pośmiać się można, jeśli się

nawet nie drgnie powieka. A jednak – zwierza się – nienawidzi polskich dróg. Z Buska-Zdroju do granicy w Olszynie jest niespełna 600 km, które pokonuje się około 9 godzin, a przez całe Niemcy przejeżdża się w 7 do 8. I w trochę innych warunkach.

Beznadziejnym pomysłem jest dla niego ograniczenie szybkości do 50 km na godzinę w terenie zabudowanym. Czas goni, a ciężarówka się wlecze. – *Wioska za wioską, a godziny lecą. To jest może i dobre na Zachodzie, gdzie głównie jedziesz po autostradzie, ale nie u nas* – ocenia Gajski. Narzeka też na sprzedawców jagód czy grzybów koczujących ze swoimi stoikami



*Tabliczka z imieniem wystawiona na ludzkie oko to typowy gadżet kierowców ciężarówek. Krzysztof Gajski ma go również, tyle że z ksywką „Pronto”. Skąd się wzięła? Po prostu odbierając telefon zamiast „słucham” czy „proszę” mówił „pronto”...*



*Bezimienne i bezduszne jest wnętrze kabiny pozbawione indywidualnych akcentów. Krzysztof Gajski zbiera smycze z nazwami państw i lubi dyndające pluszowe maskotki. Poprawę funkcjonalności uzyskał poprzez montaż półki na centralnej konsoli.*



*Jedzenie w stoikach, woda w baniaczku, herbata, kawa, naczynia, butla z gazem – to tylko niektóre składniki zestawu przetrwania każdego szanującego się kierowcy pracującego w przewozach międzynarodowych. Na zdjęciu – przerwa na herbatkę...*



**Takich zestawów, składających się z ciągników MAN TGA i naczep kurtynowych Wielton przewoźnik z Buska-Zdroju zakupił w ostatnich miesiącach aż 50. Widać je na drogach – nie tylko w tej części kraju.**

trafi po drugiej stronie jakiś dowcipniś. Aż miło posłuchać, jak kierowcy uprzejmie się do siebie zwracają, życzą „powodzonka” czy „szerokości”. Niestety, nie wszyscy rozumieją, że eter to nie śmietnik językowy, na który można wyrzucać dowolne ilości mięsa.

## Polskie drogi

Plusem tej części przewozu jest to, że ładunek leży płasko na podłodze naczepy trzymając nisko punkt ciężkości. Łatwiej jest dzięki temu znieść koszmar polskich dróg. Pierwsze kilometry naszej trasy, zanim dotrzemy do autostrady A4 są najgorsze – wąsko, garby, koleiny. Czasem jest tak ciasno i nierówno, że wymijając jadącą z naprzeciwka ciężarówkę można zahaczyć lusterkiem, albo co gorsza po odbiciu w prawo wypaść na pobocze. Kiedyś podczas takiej mijanki nasz kierowca stracił lusterka z lewej strony, bo drugi wóz wyskoczył z koleiny.

Nasza jazda dostarcza podobnych przeżyć. Pojazd niebezpiecznie podskakuje i kołysze się. Niebezpiecznie dla mnie, bo kierowcy

przy asfalcie. Wystarczy, że ktoś będzie wyprzedzał na trzeciego albo zarzuci autem na koleinie i nieszczęście gotowe.

Są jeszcze te piekielnie wąskie ronda, które powstają jak grzyby po deszczu w małych miejscowościach. O dziwo, kierowca chwali ten pomysł, zaszczipiony z Francji. To wygodne, bo gdy się zgubi drogę, można na takim rondzie zawrócić. Inna rzecz, że te wytwory inżynierii drogowej w polskim wydaniu są ułomne. Ich średnica powinna być z reguły większa dla zapewnienia zestawom transportowym swobodnego przejazdu.

## Pierwszy postój

Rytm jazdy i odpoczynku wyznacza tachograf. W nowym MAN-ie urządzenie jest cyfrowe, czyli drobiazgowie i pamiętliwe. Przez cały rok przechowuje w swojej pamięci każde przekroczenie dozwolonego czasu jazdy, skrócenie wymaganego odpoczynku czy prędkość powyżej 90 km/h. MAN ma ogranicznik prędkości ustawiony na 89 km/h, ale na zjazdach łatwo można





*Nad szybką czolową króluje elektronika: u góry odbiornik CB zwany po prostu „radiem” lub pieszczotliwie „radykiem”, poniżej z lewej urządzenie Toll Collect automatycznie naliczające niemieckie myto i z prawej tachograf cyfrowy regulujący rytm życia kierowcy.*



*Myjnia TIR jest oczywiście zautomatyzowana, ale tylko ręczna robota zapewnia odpowiedni efekt końcowy. Ludzie namydlają szczotkami, a maszyna splukuje. Usługa kosztuje 100 złotych, ale kierowca sięga nie po gotówkę, a po kartę DKV. Pracownik myjni korzysta z ręcznego terminala, który na kwicie odwzorowuje wypukłe napisy z karty.*



*To jest plastikowy pieniądz używany przez wielu kierowców ciężarówek. Kartą DKV można płacić za paliwo i wiele usług dodatkowych. Przed skorzystaniem przez osoby niepowołane zabezpieczone są kodem PIN, który trzeba wpisać na klawiaturze terminala.*

wyskoczyć ponad dozwoloną kreskę. Gajski jest czujny – wyhamowuje rozpędzone 40 ton, żeby nie zaśmiecać pamięci urządzenia. Kiedyś z powodu kolejki na granicy przegiał czas jazdy, a później musiał zrobić wydruk z tachografu i opisać na nim przyczynę złamania przepisu. Wozi teraz ten świstek papieru ze sobą na wypadek kontroli. Identyczny egzemplarz leży w archiwum firmy.

Po czterech godzinach jazdy (z małym haczykiem) robimy pierwszy postój. Zatrzymujemy się około godz. 19.30 na jednym z parkingów przy A4 nazwanych przez naszych drogowców MOP-ami. Przestrzeń jest duża, pełno miejsc dla ciężarówek, a przed budynkiem mieszczącym toalety i umywalnie postawiono nawet automaty z kawą, zimnymi napojami i słodkimi batonami. Toż to Europa! Czar pryska, gdy przestępuje się próg tego przybytku. Niby jest czysto, o co dba obsługa, ale śmierdzi uryną. Kolejna polska niedorzeczność – są pieniądze na opłacanie personelu, a brakuje na środki dezynfekujące? Toaleta jest jednak za darmo, przyjmijmy więc, że darowanemu koniowi nie zagłada się w zęby.

Krzysztof Gajski proponuje herbatę. Nie odmawiam. Za chwilę na betonowej kostce stoi już dwupalnikowa butla z gazem, baniaczek z wodą, czajniczek pamiętający początki kariery zawodowej kierowcy, szklanki, łyżeczki. To tylko skromna część jego ekwipunku. Kierowca ciężarówki jest trochę jak McGyver – musi sobie poradzić w każdej sytuacji. Dlatego hołdując zasadzie „kto przy sobie nosi, nikogo nie prosi” ma poupychane w kabinie wszystko, co potrzebne aby przetrwać przynajmniej dwa tygodnie z dala od cywilizacji.

## Płacimy kartą

Krzysztof Gajski nie wzdryga się przed nowoczesnością. Chętnie korzysta np. z zamienników żywej gotówki w postaci kart paliwowo-serwisowych. Pokazując kartę DKV zaznacza, że dzięki niej może mieć kieszenie niemal opróżnione z pieniędzy. Złodziejowi do niczego karta się nie przyda, bo jest zabezpieczona kodem PIN znanym kierowcy, a poza tym musi być zgodność numeru rejestracyjnego tankującego samochodu z uwidocznionym na karcie. Posiadanie tego kawałka plastiku ułatwia życie i sprawia, że kierowca czuje się bezpieczniej. Przesada? Nie dla Gajskiego, który ciągle ma w pamięci dramatyczne wydarzenia sprzed ponad 10 lat. Nocował wtedy na berlińskim parkingu i bladym świtem usłyszał huk wystrzału i dźwięk tłuczonego szkła. Na-

pastników było dwóch – jeden uzbrojony w broń palną, a drugi w kij bejsbolowy. Po wystrale w szybę od strony pasażera rabusie wtargnęli przez okno do kabiny, poturbowali kierowcę stawiającego opór i dokładnie splądrowali wnętrze. Zabrali ponad 10 tysięcy złotych przeznaczone na tankowanie paliwa i ewentualne usługi serwisowe. Teraz czasy są bezpieczniejsze, ale przecież trzeba mieć parę groszy przy sobie. Oprócz prywatnych funduszy Gajski ma także 150 euro kieszonkowego z firmy na wypadek „W”, co należy odczytywać nie jako stan wojny, a nieprzewidziane zdarzenia.

Kierowcy Magtransu płacą kartą DKV nie tylko za tankowanie, ale i wiele innych usług, takich jak autostrady, tunele, mosty, serwisy naprawcze czy myjnie. Dodatkowo na DKV Card może zakupić akcesoria samochodowe na stacjach do wartości 100 euro. My też po wielu godzinach jazdy, na 480 kilometrów trasy trafiamy do myjni. Kierowca upewnia się, że można uregulować należność przy użyciu karty DKV. Nie ma kolejki i niemal z marszu wjeżdżamy do myjni, a po wykonanej usłudze karta trafia do ręcznego terminala. – *Pojazdy przyjeżdżające na rozładunek muszą być czyste, bo to buduje w oczach klientów pozytywny wizerunek firmy transportowej* – wyjaśnia pracownik Magtransu. Przyznaje, że jego samego to też dotyczy. Firma wyposażyła go w gustowny czerwony kombinezon, buty robocze i kask ochronny, czyli rzeczy wymagane przez firmę podczas za- i rozładunku. Zwłaszcza roboczy mundurek łatwo pobrudzić, więc dla świętego spokoju trzeba mieć ze sobą jakieś czyste ciuchy na zmianę. Klient patrzy i ocenia...

Kartę używamy jeszcze raz podczas tankowania na 540 kilometrów. Tutaj jednak sprzedawca wyposażony jest w elektroniczny terminal, a kierowca musi wpisać kod PIN. Zna go na pamięć...

## Niemieckie drogi

Nocleg spędzamy na terminalu granicznym w Olszynie razem z wieloma innymi ciężarówkami. Kierowca jest ostrożny – w opatentowany przez siebie sposób zabezpiecza wewnętrzne klamki drzwi przed otwarciem przez nieproszonych gości. Ranek rozpoczyna od okrążenia ciężarówki i naczepy. Sprawdza, czy nic nie zginęło. Tłumaczy, że kradzieże są plagą na polskich parkingach. Giną lusterka, lampy i inne elementy wyposażenia pojazdów. – *Kiedyś tego nie było w takiej skali* – ocenia Gajski. Jeszcze tylko poranna toaleta, która zmusza mnie do



sięgnięcia po kilka monet (prysznic i golenie kosztuje 7,50 zł) i możemy jechać.

Przed przekroczeniem granicy czekamy w długiej kolejce. W CB-radiu słychać przekleństwa zdenerwowanych kierowców. Gajski tylko się uśmiecha. Rzuca coś o ułomności ludzkiej pamięci. W czasach „przedunijnych” kolejki były normą, a jego rekord czekania w Olszynie wyniósł 44 godziny. I to w normalny dzień, nie jakieś święto. W czasie mroźnej zimy przedstawiciele niemieckiego Czerwonego Krzyża pukali do kabin ciężarówek i pytali, czy nie potrzeba koca lub gorącej herbaty. Przedstawiciele polskiego Czerwonego Krzyża nie pojawiali się na granicy.

U naszych zachodnich sąsiadów mamy do przejechania niewielki, około 200-kilometrowy odcinek. Za przejazd autostradą płacimy automatycznie przy pomocy DKV Card, znowu nie ma więc potrzeby wożenia gotówki. W CB-radiu dominują ostrzeżenia o „łapankach” organizowanych przez niemieckie służby kontrolne. Polscy kierowcy nie przepadają za przedstawicielami BAG i innych służb, którzy – ich zdaniem – lubią szukać dziury w całym. Tego dnia patroli jest sporo – po obu stronach autostrady, ale żaden z nich nie pała chęcią zatrzymania naszego MAN-a.

Nie tylko z powodu częstych i drobiazgowych kontroli nasi kierowcy narzekają na niemieckie drogi. Ciągłe sporo jest tutaj robót, a wyłączenie z ruchu choćby jednego pasa może spowodować gigantyczny korek.

## Stal i papier

Około godz. 13.30 po przejechaniu 790 km docieramy do punktu rozładunku – zajmującej się przerobem stali firmy Lottar w Glauchau. Kierowca wskakuje w służbowe ubranko, otwiera ładownię, zsuwa dach i odpina pasy mocujące. Po chwili niemiecki pracownik obsługujący suwnicę wyposażoną w potężne elektromagnesy pozbawia nas ładunku. Można by jechać dalej, gdyby nie konieczność zorganizowania przerwy.

Na szczęście punkt załadunku oddalony jest zaledwie o 100 km. Ruszamy tam około godz. 14.50. Droga jest malownicza wśród zadbanych wiosek z równo przystrzyżonymi trawnikami i pięknie odmalowanymi budynkami, a jakże – z muru pruskiego. Kilka kilometrów przed firmą docelową czeka nas jednak przykra niespodzianka. Robimy niepotrzebnie długi objazd przez wsie, gdzie między ciasno ustawionymi budynkami trudno się wyminąć nawet z autem osobowym. Na szczęście nie trafia się jadąca

z naprzeciwka ciężarówka, bo oznaczałoby to zupełny kłops. Na końcu objazdu okazuje się, że droga jest zamknięta. Tubylec informuje, że żadnego objazdu z tamtej strony nie ma i tylko ktoś zapomniał usunąć stary znak drogowy. Bałagan jak u nas!

Zamiast 100 przejeżdżamy 140 km zanim zatrzymujemy ciężarówkę na parkingu przed fabryką papieru Adolf Jass w miejscowości Schwarza opodal Rudolstadt. Jest dopiero 17.15, ale dzisiaj już nic nie wskóramy. Dyspozytorka informuje, że załadunek odbędzie się o 6 rano. Długa przerwa. Co robić? Korzystam z darmowej kąpieli w węźle sanitarnym położonym w tym samym budynku, co dyspozytornia. Jest tu znacznie czystiej i przyjemniej niż w płatnej toalecie na granicy w Olszynie, a i o automatach z napojami nie zapomniano. Kawa kosztuje 40 eurocentów, a woda dwa razy tyle. Na parkingu czeka kilka polskich samochodów i rozmawiamy z naszymi rodakami. Spośród wielu opowieści najbardziej zapada mi w pamięć ta o kierowcach jeżdżących w podwójnej obsadzie w przeświadczeniu, że czas prowadzenia samochodu przez jednego jest dla drugiego czasem odpoczynku. Podobno nie chcieli uwierzyć, że prawo traktuje to nieco inaczej.

## Czas wracać

Dzień trzeci, godzina 6.15. Ustawiamy się w kolejce do załadunku. Gajski przebrany w roboczy strój rozsuwa w naczepie prawą firanę i zmiata podłogę, żeby pozbyć się brudu i osadu ze stalowych prętów. Teraz kolej na załadunek 11 rol papieru, z których każda ma wysokość 210 mm i waży ponad 2 tony. Operator wózka jest zaprawiony w bojach i załadunek nie zajmuje mu więcej niż pół godziny. Kierowca na bieżąco zakłada pasy mocujące. Uwija się jak w ukropie, a pot cieknie po nim strużkami. To naprawdę ciężka praca, nie tylko z powodu rozłąki z bliskimi, ale i normalnego fizycznego wysiłku.

Kwadrans po siódmej możemy ruszać w drogę powrotną. Teoretycznie, bo zmachany kierowca nie odmawia sobie przyjemności zażycia kąpieli pod czystym niemieckim prysznicem. Ruszamy w drogę, gdy mija półgodzinna przerwa.

Przed nami wiele godzin powrotnej drogi, ale dla kierowcy MAN-a taki wypad jest tylko drobnym kursem „wkoło kominą”. Jednego dnia załadunek, nazajutrz rozładunek – to dobre dla nowicjuszy, ale nie dla niego. Hiszpania, Francja – to są jego ulubione kraje docelowe.

*Tekst i zdjęcia Cezary Bednarski*



*Przed rozładunkiem wystarczyło odsunięcie dachu i zdjęcie pasów mocujących. Stalowe pręty o łącznej wadze ponad 24 ton wyciągane są przez operatora suwnicy sposobem „na przysawkę”.*



*Kierowca ciężarówki musi także umieć posługiwać się miotłą. Trwa właśnie przygotowanie do załadunku. Tym razem przez boczną firanę, a nie przez dach...*



*Ten ładunek waży mniej więcej tyle samo, co poprzedni, ale trochę urósł. Trzeba dokładnie zabezpieczyć role papieru o wysokości 210 mm pasami, bo punkt ciężkości zestawu drogowego drastycznie podskoczył.*



*Obrozek z polskiej autostrady A4 – Renault Magnum stanął w płomieniach. Prawdopodobnie zapalił się olej napędowy wyciekający z ogrzewania postojowego. Użyte do akcji trzy gaśnice z typowego wyposażenia samochodowego na niewiele się zdały.*