

Tychy Opowieść o tyskich taksówkarzach, ich klientach i historii miasta

Na postoju i w drodze (cz.1)

Bywają sytuacje, gdy nie możemy usiąść za kółkiem. Kiepskie samopoczucie, powrót z imprezy po wypiciu alkoholu czy brak prawa jazdy... Wtedy sięgamy po telefon i zamawiamy kierowcę z wozem do naszej dyspozycji. Zwykle kiedy wsiałam do taksówki, interesuje mnie tylko to, za ile i jak szybko dojadę do celu. Patrzę ukradkiem na licznik, denerwuję się: czemu ten facet za kółkiem nie depnie trochę w gaz, tylko się wlecze i nabija licznik? Być może myślałbym zawsze jak przeciętny pasażer, gdyby nie moje spotkanie z Eugeniuszem Heliosem. Podczas pisania tekstu o rodzinnej kuźni namawiał mnie do opisanie historii przewozu osobowego w Tychach. Po krótkim namyśle postanowiłem wykorzystać jego wieloletnie doświadczenie i emocjonalne zaangażowanie w tę profesję.

Nim zaproszę do lektury, pragnę uprzedzić, że tekst ten jest niedoskonałym efektem zmagania z materią ludzką, gdzie przeszkodą jest niepamięć, niechęć do wspomniania przeszłości i nieobecność zmarłych. Tylko z tym zastrzeżeniem ośmielałem się przekazać państwu rezultat moich wysiłków, którym przyświeca zawsze ta sama idea: ocalić od zapomnienia wycinek historii naszego miasta. A zatem w drogę!

Pionierem był Wilhelm Plewnia

Pierwszym tyskim taksówkarzem był Wilhelm Plewnia (ur. 10.07.1911 w Tychach; zm. 24.09.1975 w Katowicach), na co dzień przez znajomych nazywany Wilemem. Jeździł samochodem pobjeda (numer rejestracyjny ST 5006), który śmiało możemy nazwać pierwszym tyskim wozem do przewozu osób. To ta radziecka marka po uruchomieniu w Polsce seryjnej produkcji przetrwała się w słynną „warszawę”.

– Ojciec był fanatykiem motoryzacji – mówi Ewa Kozłowska, córka Wilhelma Plewni. – Już przed wojną miał motocykl. Praktycznie całe życie poświęcił mechanice. Jego pierwszym samochodem był niemiecki wanderer. Nie jestem pewna, ale motocykl, którym jeździł, mógł być tej samej marki. W wojsku też miał do czynienia z samochodami. Niestety nie wiem, gdzie zdobywał wykształcenie w zawodzie szofera.

– Nasza mama zmarła dość wcześnie i kiedy byliśmy małe, ojciec ożenił się ponownie. Druga żona, Anastazja (z domu Gizdoń) podzielała jego zainteresowania. Była – według słów ojca – pierwszą kobietą w Tychach, która posiadała prawo jazdy – kontynuuje E. Kozłowska. Przed wojną Wilhelm Plewnia pracował w Browarze Książęcym jako szofer. Rozwoził ciężarówką piwo. – Browar był dobrym pracodawcą, ojciec sobie chwalił tę pracę. Zachowało się parę zdjęć z tego okresu. Jedno z nich przedstawia wycieczkę w góry zorganizowaną dla pracowników – wspomina Ewa Kozłowska.

Racjonalizator pisze do FSO

– Wspomnianą już pobjedę ojciec kupił dzięki korespondencji z fabryką. Znał już to auto wcześniej i napisał do FSO list z propozycją wprowadzenia różnych usprawnień. Był, jak to się kiedyś nazywało, racjonalizatorem. Dostał list zwrotny z podziękowaniem. Stało się to dobrym pretekstem do wysłania prośby o zgodę na kupno pobjedy na raty – mówi córka Wilhelma Plewni.

Osobie fizycznej trudno było w ogóle o kupno auta, gdyż pierwszeństwo zakupu miały wtedy przedsiębiorstwa państwowe. Słowo „prywatny” miało wtedy negatywny wydźwięk. Polityka państwa dążąca do nacjonalizacji wszelkich form przedsiębiorczości wprost uniemożliwiała działalność prywatną za pomocą różnorodnych uciążliwych przepisów.

Wilhelm Plewnia po trzech latach porzucił pracę na taksówce i przeszedł do transportu towarowego. Jego brat, Konrad, też jeździł bagażówką, tyle że marki Bedford i w nieco późniejszym okresie.

– Tychy zaczęły się rozbudowywać, potrzebny był transport materiałów. Ojciec zakupił więc ciężarowego starę i stał się on głównym źródłem jego dochodu. Przy czym trzeba zauważyć, że trzon transportu podczas budowy pierwszego osiedla A stanowili nie kierowcy, a wozacy dowożący materiał furmankami z końmi – podkreśla Ewa Kozłowska.

Kariera Wilhelma Plewni, pierwszego tyskiego taksówkarza nie trwała więc długo. Numer 1 „dziedziczyli” po nim: Alojzy Grygier, Piotr Ucka i Mirosław Gondzik.

Zrzeszonego Pan Bóg strzeże, czyli samochód-dorożka

Z początku taksówki nie posiadały zamocowanego na dachu charakterystycznego podświetlanego napisu „taxi”. Pojawił się on w latach 50. Wozy do przewozu osób odróżniały się wyłącznie oznakowaniem z taśmy o wzorze szachownicy przyklejonej wokół karoserii. Z czasem na drzwiach pojawił się numer taksówki namalowany kontrastującą farbą. W Tychach w 1954 r. pojawiły się przykręcane na stałe pałaki z podświetlonym napisem.

Od 1 czerwca 1927 r. w każdym mieście powiatowym i wydzielonym z powiatu była jedna obowiązkowa dla wszystkich organizacja o nazwie „Zrzeszenie prywatnego handlu i usług”, które skupiało transportowców, wozaków (furmanów) i kupców. Dzisiaj brzmi to dziwnie, ale działalność polegająca na przewożeniu osób była początkowo rejestrowana jako samochód-dorożka.

Pierwsza siedziba tyskiego Zrzeszenia Transportu Osobowego mieściła się w nieistniejącym już budynku przy ulicy Starokościelnej 57, w hotelu „Pod Dębem” (róg ul. Starokościelnej i alei Bielskiej). Zbudowany przez rodzinę Rawnerów budynek mieścił także siedzibę tyskiego PZU. Później biuro przeniesiono na ul. Czereśniową 5/13 do bloku mieszkalnego. Następnie zrzeszenie na krótko przeniosło się do pawilonu „Tyszanka” (ciąg sklepów za małym „Tesco” przy ul. Edukacji), by wreszcie wyładować na ul. Wieniawskiego, w wykupionym lokalu. Ostatecznie lokal sprzedano i wynajmowano pomieszczenie w budynku przy ul. Budowlanych (budynek dzisiejszego MZBM-u). Pierwszym kierownikiem biura był Adam Brzęk, po nim kolejno Józef Kuchar i Halina Sojka.

Tyskie zrzeszenie podlegało Wojewódzkiemu Zrzeszeniu Handlu i Usług (14 biur terenowych). Było trzecim w województwie, po katowickim i rybnickim. W szczytowym okresie należało do niego 1500 kierowców. Ich sprawami zajmowało się 14 biur terenowych. Administracyjnie tyskiemu zrzeszeniu podlegały nawet tak odległe od Tychów gminy, jak Czechowice-Dziedzice, Pawłowice czy Brzeszcze, a także Pszczyna, Mikołów, Łaziska, Orzesze i gminy wówczas podlegające administracyjnie Tychom (np. Bieruń Stary).

W 1983 r. nastąpił podział na dwie organizacje: Zrzeszenie Handlowców i Kupców oraz Zrzeszenie Prywatnego Transportu, do którego obowiązkowo należeli taksówkarze. Przynależność do organizacji była obowiązkowa do 31 grudnia 1988 r. Później zrzeszał się ten, kto chciał. Przynależność czasem pomagała w kwestiach prawnych lub związanych z zaopatrzeniem w trudno dostępne materiały: opony, akumulatory lub paliwo w okresie reglamentacji (kryzys gospodarczy lat 80.). Co najważniejsze przyznawano tzw. asygnaty umożliwiające kupno nowego wozu, co kiedyś nie było tak proste jak dziś.

W części zaopatrywano się w Tychach przy ul. Bukowej (sklep Polmozbytu). – W latach 60. w Mikołowie warsztat otworzył pan Adamus. Tam się jechało i on wszystko gwarantował. Miał kontakty z producentami. Ponieważ trudno było o części, to wszyscy taksówkarze korzystali z jego usług. Specjalizował się w autach polskich i japońskich – mówi Eugeniusz Helios, taksówkarz od 48 lat.

Zawsze chciałem jeździć

– Tu jest moje pierwsze auto – mówi Eugeniusz Helios, pokazując zdjęcie kremowej warszawy. Mija 48 lat odkąd stanął na postoju taksówek.

– W 1969 r. wyszedłem z wojska. Rok później miałem już prawo jazdy drugiej kategorii. Chciałem zostać kierowcą autobusu miejskiego (Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne), ale stwierdzono, że kierowca autobusu musi mieć 24 lata, a ja miałem 21. Kupiliśmy wówczas nową warszawę i kolega Pawełczyk mnie namawiał: „Przyjdź na postój, masz fajne auto” i tak zacząłem tę przygodę, która trwa do dzisiaj. Zawsze chciałem być kierowcą. W tym celu ukończyłem „samochodówkę” w Tychach przy ul. Nowokościelnej. Praktykę miałem w bazie PTBM przy ul. Budowlanych w miejscu dzisiejszego sklepu E. Leclerc i w WPK na ul. Sadowej. Jak zaczynałem, to mechanikę pojazdową znałem bardziej teoretycznie niż praktycznie. Ale miałem takiego wspaniałego kolegę, który był pasjonatem aut. Jak miałem jakiś problem, to przyjeżdżał i razem to naprawialiśmy – wspomina Eugeniusz Helios.

Telefonowanie do budki na pl. Bieruta

– Pierwszy kurs po odbiorze zezwolenia w Urzędzie Miasta miałem z postoju, gdzie stoi dziś pawilon Azet. Zawiozłem pasażerkę na ulicę Bukową. Najczęściej jednak stałem na placu Bieruta (dziś plac Baczyńskiego). Nie było wówczas komórek, ale była inna forma kontaktu. Stał tam taki zadaszony automat i klienci mogli zamawiać taksówkę telefonicznie. Kiedy ktoś dzwonił, świeciła się lampka sygnalizująca połączenie. Takie telefony były jeszcze na dworcu PKP i pod Azetem. Najczęściej stało się po prostu na postoju i czekało na klienta. Albo ktoś znajomy dzwonił na domowy telefon, jeśli chciał zamówić taksówkę na następny dzień.

– Pierwszy postój był pod Barem Centralnym (zwanym „mordownią”), koło kina „Halka” (róg ulic Sienkiewicza i Kościuszki). Kolejny ważny punkt postojowy zlokalizowany był na dworcu PKP. Jednak najlepszym miejscem postoju był plac Bieruta. Stał się on najbardziej rozpoznawalnym miejscem postoju taryf. W 1971 r. zbudowano Szpital Wojewódzki i tam w dwa lata po jego uruchomieniu także oznakowano postój dla taksówek. Następną dużą zatoka powstała w połowie lat 70. obok domu handlowego Azet (początkowo noszącego nazwę Supersamu). Istnieje tam do dziś.

Trudno było zostać taksówkarzem

Przez długi okres przystąpienie do zawodu taksówkarza nie było proste. Zezwolenia wydawał Wydział Komunikacji Urzędu Miejskiego, natomiast kryteria ustalało zrzeszenie. Mogło ono zablokować kandydaturę, a kierownik wydziału przy wydawaniu zezwolenia brał to pod uwagę. Jeśli taksówek było za dużo, kryteria zaostrzano bądź odwrotnie – luzowano.

Żeby je uzyskać, trzeba było przejść przez skomplikowaną procedurę, która przewidywała uzyskanie pozytywnej oceny z egzaminu z topografii, zgodę lekarza medycyny pracy, nienaganną opinię (wywiad środowiskowy). Sprawdzano niekaralność kandydata i uprawnienia – wymagane było prawo jazdy kategorii II zawodowej. Taksówkarze byli przez długi okres swoistą elitą społeczną, głównie z uwagi na zarobki i trudność uzyskania licencji na przewóz osób. Przedstawiona procedura uzyskiwania zezwoleń funkcjonowała bez przerwy od 27 listopada 1951 r. do 23 grudnia 1988 r.

Stan rzeczy zmieniła tzw. ustawa Wilczka z 1988 r. (Mieczysław Wilczek – minister przemysłu w rządzie Mieczysława Rakowskiego), która spowodowała, że praktycznie każdy mógł zostać taksówkarzem. Zniesiono regulacje obowiązujące w przeszłości. To zrodziło wewnątrzśrodowiskowe niesnaski. Do grona kierowców dołączyło wielu emerytów. Ci, dla których jazda była jedynym źródłem dochodu, poczuli się pokrzywdzeni. „Ja żyję tylko z tego i płacę podatki. A taki ma emeryturę i jeszcze dorabia” – to jedna z uwag wygłoszonych przez „stary numer” na postoju.

Bywało niebezpiecznie

– Czy na przestrzeni lat zauważył pan jakieś zmiany w zachowaniu i mentalności pasażerów? – pytamy Eugeniusza Heliosa.

– W zachowaniu ludzi niewiele się zmieniło przez te wszystkie lata. Zawsze byli grzeczni klienci, ale i tacy, którzy mieli jakieś „ale”. Dlatego zawsze radziłem młodszemu stażem kolegom, żeby rozmowę rozpoczynał klient. Bo on wsiada do wozu i my nie wiemy, w jakim jest stanie. Może jest zdenerwowany, może nad czymś się zastanawia, chce sobie coś przemyśleć, ma coś do załatwienia i to go zajmuje. Jak sam nawiąże rozmowę, to w porządku, ale może sobie tego nie życzyć.

- Zdarzały mi się różne niebezpieczne sytuacje, kiedy trzeba było być trochę psychologiem. Kiedyś na ul. Stoczniovców wsiadło mi trzech wypitych. Było po nocce, niedziela rano, ok. 9.00. Mówią: „Jedź!”. „Ale gdzie?” - pytam. „No jedź!”. No to... jadę. Dojeżdżam do alei Bielskiej i nagle jeden z tyłu łapie mnie za gardło i przyciska ręką do siedzenia. A ten co siedzi z przodu, kopie w taksometr. Oswobodziłem się, a oni uciekli. Trzeci ledwo co się wydostał z auta, bo tak był pijany. Byłem oszołomiony tym zdarzeniem i w sumie nic z tym nie zrobiłem.

Ciąg dalszy w następnym numerze.

Tychy Opowieść o tyskich taksówkarzach, ich klientach i historii miasta

Na postoju i w drodze (cz. 2)

W pierwszym odcinku („Nowe Info nr 11 z 20.05 br.) przybliżyłem początki branży taksówkarskiej w Tychach. Rozpocząłem też opowieść o tym, jak niebezpieczny może być zawód taryfiarza. Dziś moi rozmówcy – taksówkarze weterani – kontynuują ten wątek. Wspominają też niecodzienne kursy i niezapomnianych pasażerów.

Niebezpieczne kursy

– Koledze (nr boczny 76) zarzucono szyję pętlę, podduszono go i pocięto nożem. Młodzi ludzie wywieźli go do Urbanowic. To jeden z drastyczniejszych przypadków... – wspomina Eugeniusz Helios.

– W Cielmicach miałem zdarzenie z pijanym pasażerem, który próbując wyjść bez zapłacenia za kurs, zadał mi niespodziewanie cios w twarz. Na szczęście jego ręka nie była zbyt wielka, taka koścista raczej, a i ja byłem wtedy młody, więc dałem radę wybiec z auta. Złapałem go i wcisnąłem z powrotem na tylne siedzenie. Potem gazem na komendę milicji. Tam wyjaśniłem dyżurnemu, co się stało. W ciągu godziny temat został całkowicie wyjaśniony. Ja nie spałem przez noc, ale on nie mógł leżeć na plecach pewnie z tydzień. I na piechotę musiał wracać do Cielmic – opowiada E. Helios.

– Innym razem klienci kazali mi się wieźć się na Gronie (dzielnica Mikołowa), ulicą Mikołowską, tam, gdzie się te skałki zaczynają. Była ciemna noc. Zaczęli wysiadać. Złapałem jednego za ramię i upomniałem się o należność. On poklepał mnie znacząco po ramieniu i powiedział: „A tak piechty do Tychów byś nie poszedł?”. Ja sam nocą i tych trzech... Woląłem odpuścić.

Młotkiem w oko i nożem w gardło

– Generalnie w Tychach było dość spokojnie. Dopiero jak w latach 80. postawiono Hotel Tychy, no to trochę zaczęło się dziać – snuje swoją opowieść E. Helios.

– Kierowca Stanisław – numer boczny 49... Pasażerowie wzięli kurs na cegielnię w Czułowie. Jeden z nich zaatakował go z nienacki młotkiem. Podczas zadawania ciosu obuch spadł z trzonka, trafiając kierowcę w oko, które zostało uszkodzone. Pamiątką po tym stała się też ksywka, która przylgnęła do Stasia. Koledzy nazywali go „Ślypko”. Sprawcy napadu zbiegli przez las i zostali złapani dopiero w Mysłowicach Wesołej. Smaczku tej sprawie dodaje fakt, że jeden z napastników kilkanaście lat później sam stanął na postoju i jeździł taksówką, zaś Stanisław zakończył karierę szofera niedługo po tym zdarzeniu.

Wśród innych ofiar napadów był też Jerzy (nr boczny 115), któremu napastnicy podcięli gardło. Do zdarzenia doszło w Świerczyńcu. Na szczęście kierowca przeżył ten atak. Nieżyjący już Franciszek Dyjas (numer boczny 27) opowiadał kolegom, że był świadkiem napadu na kierowcę innego wozu. Pomógł mu, a ten z wdzięczności zaprosił go do lokalu. Kiedy przyszło do płacenia rachunku, okazało się, że uratowany nie ma czym zapłacić. W ten sposób Dyjas stał się mimowolnym samarytaninem. Uratował więc cudze zdrowie i... portfel.

Wypadek, który obrósł mitami

– Najpoważniejsze zdarzenie drogowe, jakie pamiętam, miał inny kolega. W 1969 r. z restauracji w Teatrze Małym odwoził troje pasażerów, w tym dwoje cudzoziemców. Na ulicy Katowickiej w Czułowie skręcił, nie ustąpiwszy pierwszeństwa nadjeżdżającemu z przeciwka. Nastąpiło czołowe zderzenie. Trójka pasażerów zginęła na miejscu. Kolega doznał szoku i zbiegł z miejsca wypadku, ale później powrócił. Skończyło się rozprawą sądową i wysokim wyrokiem. To zdarzenie obrosło w środowisku mitami. Mówiono różne rzeczy: że właściciel wypadł z wozu podczas kolizji, a sam nie prowadził, bo był nietrzeźwy, że zamienił się z kimś. Niektórzy mówili, że rzeczywistym kierowcą był nie on, ale jedna z ofiar, miejscowy milicjant. Ta sprawa długo była głównym tematem rozmów na postoju. Jak się można domyślić, ten kolega nie wrócił już do zawodu.

Jubiler z gestem wzięty za wampira

W Tychach niedaleko Baru Centralnego (zwanego przez tyszan mordownią) pracował jubiler z

Będzina. Kawaler. W pamięci tyskich taryfiarzy zapisał się jako człowiek z fantazją... Tak go wspominają: – Miał zakład złotniczy u Krupy (dawny właściciel budynku restauracji na rogu ulic: Kościuszki i Sienkiewicza). Pieniądze miał to i lubił się zabawić. Pamiętam, że czasem nosił kieliszek w marynarce i mówił „tu mi lej”.

– Woziliśmy go do Ustronia na dancing, a czasem też do restauracji „Bajka” w Mikołowie. Brał wtedy pięć taksówek i co jakiś czas kazał stawać, żeby przesiąść się do innego wozu. Żartowaliśmy, że w jednym wozie jechał on, a w drugim jego kapelusz. On się bawił do rana, a my czekaliśmy. Jadł, a talerze to kelnerzy zbierali za oknem. Pamiętam, że w kółko płacił orkiestrze, żeby grała jego ulubiony kawałek dancingowy „Trzeba łysych pokryć papą”. Jak już się ugościł, pojadł i wytańczył, to wracaliśmy. Dobrze płacił.

– Miałem kiedyś z tym jubilerem kurs do domu. Był już „pod muchą” i źle mnie pokierował. Akurat był to okres, kiedy milicja intensywnie szukała wampira z Zagłębia napadającego na kobiety (druga połowa lat 60. – przyp. red). Wjechaliśmy w ulicę, która nagle się urwała, i kiedy usiłowałem z niego wyciągnąć poprawny adres, w naszym kierunku zbliżyło się kilku tajniaków w cywilu. Wzięli go za tego wampira. Powiedziałem: „Panowie, on jest pod moją opieką i nic mu się nie może stać. Potwierdzam jego tożsamość i ręczę, że to nie jest ten człowiek, którego szukacie”.

I cielaki się wozilo

Czasem rola kierowcy wykraczała poza standardowe podwiezienie pasażera. – Raz miałem dość niecodziennych pasażerów. Wstyd się trochę przyznać, bo to było karalne... Wiozłem żywe cielaki z okolic Pszczyny do pewnego gospodarstwa. Głównymi drogami! Wymontowałem wtedy tylną kanapę z mojego fiata. Jeden cielak głową w jedno okno, drugi w drugie okno i jedziemy! Fajnie wtedy mi zapłacili. Najdalej taksówką byłem w Świnoujściu. Często jeździłem w dalsze trasy z człowiekiem, który wieszał dzwony w kościołach. Były z tego dobre pieniądze – wspomina Eugeniusz Helios.

Paweł Brożek (numer boczny 3): – Poproszono mnie, żebym pojechał na targ po prosiaki. Fajnie płacili. Pasażerka powiedziała: „Wy się Paweł umjycie targować, to podźcie z nami”. Prosiaki najlepiej kupować do pary (samiec i samica), bo lepiej się chowają. Na tym targu sprzedająca nie miała takiej pary i chciała mnie oszukać, próbując sprzedać dwa samce. Wkurzyłem się i mówię: „Co wy mnie tu mutter cyganicie”. Wysypałem te wieprzki z worka i prawda wyszła na jaw.

Kobieta mnie przepraszała. To były takie czasy... Może i nic nie było, za to wesoło było.

– Jeździło się dużo dla firm państwowych. Na przykład rozwoziliśmy wypłaty dla różnych przedsiębiorstw. Często jeździłem dla PCSBBW z ich pracownikiem Pawłem Zarzyną. Mielśmy konwojenta i we trójkę jechaliśmy do bazy sprzętu w Bziu Zameckim. To były regularne kursy co miesiąc – wspomina jeden z taksówkarzy.

Eugeniusz Siwy (numer boczny 25): – Swego czasu byłem najmłodszym taksówkarzem w województwie katowickim. Jeździłem dla Telewizji Katowice. Wozilem między innymi spikerów telewizyjnych. Przy okazji tej pracy udało mi się kiedyś załapać jako statysta do filmu „Grzeszny żywot Franciszka Buły”. W wersji trzygodzinnej tego filmu była taka scena, gdzie idzie procesja pogrzebowa, która w rzeczywistości szmugluje towar, między innymi wuszy. A jo do tej procesji wychodzę w czarnym ancugu...

Jak tu zarobić?

– Najlepsze zarobkowo były lata 70. Taryfa nie była korzystna, za to nadrabiało się liczbą kursów. Jak była podwyżka cen, to nie było technicznej możliwości szybkiego dostosowania taksometru, dlatego zrzeszenie wyposażało nas w tabele pomagające przeliczyć należność na nową cenę. Był okres, kiedy obowiązywała taka sama taryfa na terenie całego kraju. Z czasem mogło określać ją zrzeszenie, a potem każdy indywidualnie.

– Całkiem niezły ruch panował do 2008 r., w którym zaczął się kryzys światowy – mówi pan Eugeniusz. – Firmy zaczęły ciąć kosztą i odbiło się to również na częstotliwości jazd taksówką. Obecnie jest to praca na przeżycie, zwrot kosztów i jakikolwiek zysk. Kursy na lotnisko – to był dobry zarobek. W ciągu miesiąca można było zrobić kilkadziesiąt przejazdów. W tym czasie na mieście robiło się luźniej i ci, którzy zostawali, dostawali okazję do zrealizowania tych kursów, których nie obsługiwały w tym czasie inne wozy.

–Liczba zarejestrowanych wozów zmieniała się dynamicznie. Jeśli zerknie się na numery boczne dzisiejszych pojazdów, to można pomyśleć, że w Tychach jest ponad 800 taksówek. Jednak aktualnie wykorzystywane numery nie odzwierciedlają rzeczywistej liczby taksówek. Kiedy ktoś odchodził z tych czy innych przyczyn, jego numer nie był ponownie przydzielany. Po prostu wydawano kolejne numery wchodzącym do branży kierowcom. Stąd też brak na ulicach „starych” numerów i wysokie nominały obecnych. W 1970 r. – zarejestrowanych było 58 taksówek, a dziesięć lat później w 1980 r. już 233 – mówi Eugeniusz Helios.

Na liczbę udzielanych zezwoleń silny wpływ miały zmiany polityczne. Od początku lat 80. rosło znacząco zainteresowanie indywidualnym przewozem osób, co było spowodowane brakami zaopatrzeniowymi w sklepach. Taksówkarzowi jeżdżącemu na co dzień do różnych miast łatwiej było załatwić pewne towary, a potem sprzedać lub wymienić gdzie indziej. – Wraz z ogłoszeniem stanu wojennego (13 grudnia 1981 r.) zaczęły się trudności z zakupem paliwa. Obowiązywały limity. Taksówkarze mogli wykupić około 300–400 litrów paliwa na miesiąc, co – trzeba uczciwie powiedzieć – wystarczało na potrzeby transportu osób. Niektórzy sprzedawali swoje przydziały kartkowe na benzynę lub wymieniali na inne trudno dostępne towary. Reglamentacja paliwowa nie obejmowała aut z silnikiem Diesla. Olej napędowy był do kupienia „bez kartek”. Mało kogo było jednak stać na kupno auta z silnikiem wysokoprężnym – wspomina pan Eugeniusz.

W taksówkarskiej branży brak jest uregulowań, które stwarzałyby równe szanse wszystkim kierowcom – emerytów, ludzi pracujących dorywczo i tych, którzy żyją wyłącznie z taksówki. Przy czym wszyscy ponoszą te same obciążenia podatkowe. Słuchając uważnie moich rozmówców zauważyłem, jak różne postawy wobec wykonywanej pracy przyjmują. Dla jednych czynnik finansowy był kluczowym powodem podjęcia tej pracy. Inni za nie mniej istotną uważali poczucie wspólnoty zawodowej i koleżeńską atmosferę. Jeszcze innych pociągał towarzyszący tej pracy element przygody. Jeszcze inni dostrzegali w niej możliwość wykreowania swojego wizerunku, m.in. przez aktywność społeczną związaną z tym zawodem.

Zbierając materiały od żyjących jeszcze weteranów taksówkarskich, udałem się na postój, żeby zagadnąć pierwszego z brzegu kierowcę o obecne warunki pracy. – Bywało panie, że przynosiłem do domu i kładłem na lodówce plik banknotów, aż się żona dziwiła. A teraz czasem wstydę się wracać, bo nieraz położę stówkę, a nieraz nie, bo muszę zatankować.

Tychy Opowieść o tyskich taksówkarzach, ich klientach i historii miasta

Na postoju i w drodze (cz. 3)

Banałem jest stwierdzenie, że dla taksówkarza najważniejszy jest w pracy samochód, ale w latach 60. marka i stan wozu miały wpływ na pozycję w środowisku i wśród pasażerów (większa liczba kursów). Wtedy łatwo nie było, bo nawet jeśli miało się pieniądze, to auto trudno było dostać. Z ostatniego odcinka naszej opowieści dowiedziecie się państwo, jakimi samochodami jeździli pierwsi taksiarze. Przybliżamy też sylwetki tych najbardziej znanych, lubianych i szanowanych kierowców.

Leon Małek

Wszystkim kierowcom znany był Leon Małek, jeden z pierwszych tyskich „numerów” (nr 5). Przez wiele lat prezes Stowarzyszenia Transportu Prywatnego. Energiczny, przedsiębiorczy, lubiący brylować na postoju, jak i w środowisku. Dziś o takich osobach psychologia mówi „gwiazda socjometryczna”. Na zdjęciach dobrze rozpoznawalny po swoim szerokim uśmiechu i ciemnych okularach.

– Leona wszędzie było pełno... Był obrotny, jak go gdzieś wyrzucali drzwiami, to wchodził oknem. Nie ominął żadnych uroczystości, oficjalnych imprez – wspomina Paweł Brożek.

Sprawom transportu osobowego poświęcał większość swojego czasu. Kierowcą tyskiej taksówki został w 1958 r., ale pracę w zawodzie szofera zaczął dziesięć lat wcześniej od jazdy ciężarówką w tyskim PSS-ie. Był to rok 1948. Karierę zawodową zakończył dopiero w 1994 r.

Mówi syn Leona Małka, Janusz: – Ojciec opowiadał, że w tamtym okresie [lata 50.] zawsze jeździli z konwojentem wyposażonym w karabin. Jego wóz marki Horch miał otwierany dach i konwojent przez ten lufcik wystawał z karabinem, zwłaszcza gdy rozwozili mięso [było ono w PRL-u towarem strategicznym, jego stale niewystarczająca podaż i rosnące ceny wywoływały niepokoje społeczne].

– Pierwszym wozem w karierze taty był mercedes 190D, tzw. „skrzydlak”. Kolejne również były mercedesy, aż do końca kariery. Oprócz nich miał w kolekcji jeden wóz marki Chevrolet i... czarną wołgę.

Julian Balon

Bogatym życiorysem i ciekawą osobowością odznaczał się wśród taksówkarskiej braci Julian Balon (numer boczny 21). Swoje burzliwe losy przed i po II wojnie światowej, a także wspomnienia z okresu okupacji niemieckiej, kiedy pracował w nadleśnictwie Murcki opisano w lokalnej prasie. Do Tychów przybył wraz z rodziną w 1937 r. O początkach swojej kariery taksówkarskiej mówił tak:

„W 1955 r. ożeniłem się. Moją żoną została Maria Dziubany. [...] Po ośmiu latach urodził się nasz pierwszy syn, Jacek. Wtedy właśnie, chcąc umożliwić żonie sprawowanie opieki nad synem, zostałem taksówkarzem. Było to możliwe, ponieważ byłem już wtedy właścicielem samochodu marki Skoda Octavia. Potem go sprzedałem i kupiłem na raty warszawę. Był to rok 1963 [...] W latach 60. można było z tego nieźle żyć. Na tyle nieźle, że udało się nam wybudować dom w Bieruniu”.

Niska emerytura zmusiła Juliusza Balona go do kontynuowania tego zawodu tak długo, jak pozwalało na to zdrowie. O jego usposobieniu i postawie życiowej niech świadczą następujące słowa zapisane podczas rozmowy z Ryszardem Kiełczewskim w 1999 r. (artykuł w „Tydzień w Tychach”): „Dzisiaj kokosów na taksówce się nie zarabia. Czasami przez 10–12 godzin trafia mi się trzech klientów. Nie mówię tego, żeby narzekać. Nigdy w życiu nie narzekałem na los i nie będę robił tego teraz. Mam swoje radości, których źródłem są moi synowie, a także dwóch wnuków bliźniaków [...]”

Ernest Stencel

Inną znaną postacią wśród tyskich taksówkarzy był Ernest Stencel, miłośnik motoryzacji, w całym zaś kraju znany jako wybitny hodowca gołębi pocztowych.

Mówi Zuzanna Stencel: – Mąż umarł w 1998 r. podczas stawiania budynku, w którym tyscy

gołębiarze urzędowali [ul. Wodna na Glince]. To był człowiek niesamowitego formatu. Właściwie jego najważniejszą pasją były nie tyle samochody, co gołębie. Precyzyjniej: w tygodniu były samochody i ptaki, a w weekend już tylko gołębie. Nawet na pomniku na cmentarzu w Wartogłowcu ma napis: „Kochał gołębie ponad wszystko”. Na jego pogrzeb zjechali się ludzie z całej Polski i z zagranicy. Były 34 sztandary, a w „Gazecie Wyborczej” artykuł o nim... Ale pan chciał o taksówkach.

– Mąż od 1958 r. jeździł na taksówce, przez 11 lat. Do 8 maja 1970 r. Najpierw osobówką, a potem przeszedł do transportu ciężkiego. Jego zawsze interesowały duże samochody. I to przeszło na syna, bo syn jeździ tirem. Mąż w weekend robił synowi listę, co trzeba porobić przy autach i tak pomału go wdrażał. Pamiętam, że jak sprzedawał ciężarowego horcha, to cały dzień chodził wokół niego. Oglądał go, gładził. Nie umiał się z tym autem rozstać, bardzo był do niego przywiązany. Dbał o każdy swój wóz.

– Proszę spojrzeć, takich zdjęć pan na pewno nie widział. Pani Zuzanna wyciąga plik kolorowych zdjęć z lat 60. – Mąż miał serdecznego przyjaciela. Nazywał się Bazyl Szurin, wyjechał do Ameryki. To on robił w 1965 r. te zdjęcia przy samochodzie męża na ulicy Batorego. Oglądamy w ciszy zdjęcia o specyficznej kolorystyce kodakowskiego filmu.

Paweł Klich

Obecnie najstarszym żyjącym tyskim taksówkarzem jest Paweł Klich, od numeru bocznego nazywany przez kolegów „Pawłem Dziewiątką”.

– Zaczynałem w Katowicach w „Auto-Delko”, ale potem poszedłem pracować w WPK [Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne]. Zarobki jednak były takie sobie. Na etacie miałem jakieś 1800 zł. W dodatku ciągle zdarzały się konflikty o części. Pospierałem się z sekretarzem, bo nie byłem w partii. Zawsze byłem ten drugorzędny – wspomina Paweł Klich. – To wszystko spowodowało, że dałem się namówić koledze i poszedłem pracować na postoju taksówek. Tam już były porządne pieniądze. Jak ktoś przyrobił mocno, to wyciągał nawet do 20 tys. zł miesięcznie. Ja stałem przeważnie koło Azetu albo na placu Bieruta. Jeśli chodzi o samochody, to miałem ich około osiemnastu. Najwięcej polonezów. Zresztą do teraz nim jeżdżę.

– Mam 86 lat. Jeździłbym zawodowo do dzisiaj, gdyby nie to, że można do 80 lat. Lekarz i tak przepuścił mnie w wieku 75 lat na kilka lat dłużej, ale spytał retorycznie, czy zamierzam prowadzić do setki?

Eugeniusz Helios potwierdza, że Paweł Klich należał do najpracowitszych kierowców. O ile przeciętny taksówkarz robił 60 tys. km rocznie, to jemu zdarzało się i 90 tysięcy.

Ekipa

Wspomina Janusz Małek, syn Leona: – Z opowieści ojca pamiętam, że na początku kierowcy byli ze sobą bardzo zżyli, to było coś więcej niż praca. Z dnia na dzień potrafili się skrzyknąć i zorganizować na rajd do Wisły czy Ustronia.

Eugeniusz Helios: – Rokrocznie organizowaliśmy bale, na które zapraszaliśmy przedstawicieli Milicji Obywatelskiej, Urzędu Miar i Wag i Wydziału Komunikacji. A więc z tych środowisk, z którymi mieliśmy zawodowo styczność z racji wykonywanych zadań. To było takie podsumowanie roku. Bale odbywały się one w domu kultury w Łaziskach Średnich.

– Imprezy imprezami, ale czasami służby interesowały się nami z innych powodów. Ja miałem kiedyś dwie rewizje. Z czasem dowiedziałem się, dlaczego. Powodem była pewna kradzież w Tychach. Sprawców złapano w Piekarach, a przy nich znaleziono mój numer domowy. Szukano u mnie jakichś kurtek skórzanych. Sprawdzano, czy ja z nimi jakoś nie współpracowałem, czy ich gdzieś nie przewoziłem... Nie udało mi się wyjaśnić, skąd mieli mój numer – mówi Eugeniusz Helios.

Taksówkarze często znali się nie tyle po nazwiskach, co po bocznych numerach, imionach, markach aut i ksywach. Świadczą o tym chociażby przykłady: Pawła „Dziewiątki”, Stanisława „Ślypko” i Wacka „Granady”.

Nie należy ulegać wrażeniu, że wszyscy żyli zgodnie. Nie brakowało sytuacji rodzących antagonizmy. – Ojciec był rygorystą, jeśli chodzi o obyczaje panujące wśród kierowców i nie podobało mu się nieraz podejście niektórych do zawodu. Bo to przecież specyficzna praca, bo

klienci są różni, trzeba mieć pewne predyspozycje psychologiczne i umiejętność obcowania z ludźmi. Nie każdy się do niej nadaje – mówi Janusz Małek.

Rozluźnienie regulacji dotyczących przystępowania do zawodu zrodziło podziały. Narosła wzajemna niechęć między tymi, którzy chcieli tylko dorabiać do emerytury, a tymi, dla których taksówka to jedyne źródło zarobku. 65–70 proc. taksówkarzy to dorabiający emeryci. Głównie górnicy i mundurowi.

Roman Drabik (numer boczny 452): – Myśmy się kiedyś nie kolegowali z Gienkiem. On robił na cały etat, a ja na pół, dorabiołem. I on uważał, że ja mu odbieram robotę. Dopiero jak ja to rzuciłem i zająłem się myślistwem, to my się jakoś polubili i normalnie zaczęli godać.

Mercedes od Zasady

Banałem jest stwierdzenie, że dla taksówkarza najważniejszy jest w pracy samochód, ale w latach 60. marka i stan wozu miały wpływ na pozycję w środowisku i wśród pasażerów (większa liczba kursów). Dawniej łatwo nie było, bo nawet jeśli miało się pieniądze, to auto trudno było dostać.

M. Songin (numer boczny 35): – Ojciec był w Anglii i posłał mi funty. Kupiłem więc skodę spartak. To było dwudrzwiowe auto, które musiałem zamienić na warszawę. Przepisy wymagały używania samochodu czterodrzwiowego na taksówkę. Mój brat jeździł angielskim morrisem (nr boczny 17) kupionym od gościa z Kobióra, który z kolei przywiózł go z zagranicy.

Pięknego seledynowego forda miał Wasyl German zwany też „Wackiem Granada” od modelu swojego auta. Wóz prezentował się na tyle nobliwie, że często wynajmowany był do ślubów. Wacek vel Wasyl był repatriantem z Buga, który ponoć w czasie wojny miał stopień lejtnanta Armii Czerwonej. Wykorzystywał to skwapliwie, kiedy miał problemy z koncesją na przewóz osobowy.

Mówi Zuzanna Stencel, żona Ernesta: – Mąż zawsze marzył o mercedesie. Niestety nigdy nie było na to pieniędzy, ale ja się uparłam, że załatwię mu tego mercedesa w Krakowie u Sobiesława Zasady. I załatwiłam. Cekał na niego pół roku. Długo się nim nie nacieszył, bo tylko pięć lat. Po śmierci męża sprzedałam go innemu taksówkarzowi. Ponieważ się wahał, powiedziałam: „Panie, spytaj się na pan postoj. To jest auto od Stencła. Nic więcej panu nie powiem”. Następnego dnia przyszedł i zapłacił żadaną cenę od ręki.

Pierwszy mercedes wśród taksówek pojawił się jednak o wiele wcześniej i należał do Józefa Janty (numer boczny 16). Był to klasyczny „skrzydlak” w szarym kolorze.

Duży fiat koloru bahama yellow

W 1969 r. na postoju pojawił się pierwszy duży fiat. Był koloru białego i należał do Józefa Kurzaka znanego w środowisku jako „Fukol” (nr boczny wozu 10). Co ciekawe w pewnym okresie to właśnie fiat wzbudzał większe zainteresowanie pasażerów niż mercedes!

Wspomina Eugeniusz Siwy (numer boczny 25): – Ja miałem drugiego dużego fiata w Tychach, to była jeszcze nowość. Wszyscy chcieli nim jechać. Po pół roku przemaalowałem go na bardzo rzadki wówczas kolor „bahama yellow”. Lakier przywiózł mi z Włoch Otto Bartkowiak, kierowca wyścigowy i rajdowy, dwukrotny mistrz Polski. Przerobiłem jeszcze skrzynię biegów, bo dźwignia była na początku przy kierownicy. Ja ją przeniosłem tak, jak to było w późniejszych modelach, na podłogę. Szkoda że nie mam żadnych zdjęć z tamtego okresu, wszystko zostało zalane w piwnicy.

Syn Leona Małka, Janusz wspomina stosunek ojca do swoich wozów tak: – Ojciec miał taki zwyczaj, że kiedy kupił nowy samochód, to zawsze robił sobie z nim zdjęcie pod kościołem św. Marii Magdaleny. Bardzo dbał o swój samochód – musiał być umyty, wypolerowany, czasami mieliśmy wrażenie, że auto było ważniejsze niż rodzina. On tą pracą żył.

Przeglądamy z Eugeniuszem Heliosem spis tyskich taksówkarzy, który zrobił w okresie, gdy był wiceprezesem Zrzeszenia Transportu Osobowego w Tychach. Dominują w nim auta rodzimych marek z silnikami benzynowymi. Diesle, czy jak się to dawniej mawiało „ropniaki”, reprezentowane są w tym spisie wyłącznie przez mercedesy.

– W sumie miałem czternaście aut, łącznie z obecnym – wspomina E. Helios. W roku 1970 jeździłem warszawą. W latach 90. miałem mercedesa. W okresie 1998–2004 r. jeździłem polonezem caro. Teraz jeżdżę volkswagenem passatem. Przedostatni wóz też był tej marki. Fiatów miałem chyba z siedem. Były więc różne auta, i polskie, i zagraniczne. Najbardziej sobie chwalebę jednak niemieckie. Dobre silniki (1,9 TDI), mało awaryjne. Jak miałem warszawę, to po 80 tys.

czuło się, że to było tak sobie wykonane. Kiedy zjeżdżałem z górki murckowskiej, to robił się hałas, drzwi na zawiasach nie były za dobrze spasowane. Warszawa miała długi wał napędowy i czuło się wyraźne drgania, zwłaszcza podczas wrzucania na luz przy jeździe z górki.

Pytam „ostatniego Mohikanina” starych tyskich taryfiarzy – jak długo zamierza jeździć? – Chciałbym dobić do 50 lat. Mało kto się może pochwalić takim stażem pracy! – mówi Eugeniusz Helios. – Jeszcze do niedawna jeździłem w jednej z korporacji, jednak problemy zdrowotne spowodowały, że stałem się mniej dyspozycyjny. Teraz jeżdżę wyłącznie na własny rachunek i tak już pozostanie do końca mojej kariery.

Kończąc moją opowieść pragnę podziękować panu Eugeniuszowi Heliosowi za spełnienie roli cierpliwego przewodnika. Bez jego fenomenalnej pamięci i kontaktów niemożliwe byłoby opisanie kilkudziesięciu lat działalności branży taksówkarskiej w Tychach w takiej formie, choć skazanej na nieuniknione skróty i uogólnienia.

Mam cichą nadzieję, że czytelnicy wybaczą mi wszelkie potknięcia, nieścisłości, a docenią godziny poszukiwań zdarzeń, miejsc i ludzi. Dziękuję wszystkim rozmówcom, którzy zechcieli mi poświęcić uwagę i czas.