

Autobusy z gwoździem do trumny

3 września 2015

Taki liczny naród powinien mieć swój własny autobus – publicznie, w 1972 roku, Edward Gierek uzasadniał konieczność sprowadzenia do Polski francuskiej licencji. To miała być gigantyczna szansa dla Jelcza, szansa na dziesięciolecie. Ale nie wszystko poszło po myśli sekretarza próbującego leciutko uchylić „żelazną kurtynę”.

Dwadzieścia parę kilometrów na południowy wschód od Wrocławia leżała posiadłość von Jeltschów: kilometry pól, lasów i bagien. Te ostatnie spodobały się wodzowi tysiącletniej rzeszy; bagna zasypano, postawiono gigantyczne hale z fundamentami o grubości nawet dziewięciu metrów, a całość otoczono trzymetrowym płotem. Do końca wojny wyjeżdżały stąd czołgi. Potem Rosjanie wywieźli, co się dało i po halach hulał tylko wiatr. W 1952 r. przeniesiono tu warsztaty naprawcze z Kalisza i nadano szumną nazwę: Zakłady Budowy Nadwozi Samochodowych w Jelczu. Szumną, bo w halach zajmowano się głównie naprawami pojazdów z demobilu, przywracaniem do życia przedwojennych staroci i popsutych maszyn rolniczych. Dwa lata później zbudowano zamknięte nadwozie szkieletowe na podwoziu ciężarowego stara jako „autobus zastępczy”. Złośliwi ochrzcili konstrukcję „stonką”, ale był to bezpieczniejszy pojazd do przewożenia 25 ludzi niż zwykła ciężarówka z deskami pod plandeką. Przez kilka lat rodziły się różne pomysły na coś w rodzaju prawdziwego autobusu, lecz odgórnego wsparcia nie było. Inżynierowie i technicy biura konstrukcyjnego rozwiązywali rebusy i rzucali nożykami do celu – cytata z zakładowej gazetki.

OD STONKI DO OGÓRKA

Powstał prototyp „Odra A-81”, ale najwyższe władze policzyły,

że pełna produkcja to może uda się za pięć lat. Więc trzeba kupić licencję. Podpisano umowę z Czechosłowacją na wytwarzanie autobusów z nadwoziem Karosa. Do realizacji pomysłu powołano zebrane z dwóch organizmów Jelczańskie Zakłady Samochodowe (JZS), a składany pojazd do przewozu ludzi otrzymał nazwę „Jelcz”. W fabryce zaczęło się dziać. Osobna grupa konstruktorów stworzyła własną, dużą, 8-tonową ciężarówkę „Żubr” z silnikiem z warszawskiej „Woli”. Mogła ciągnąć 7-tonową przyczepę, miała reflektory normalne i przeciwmgłowe, a w kabinie dwa podwieszane tapczany. Nie miała tylko panoramicznej przedniej szyby, bo żadna huta szkła w kraju nie chciała takiej zrobić. A to był warunek wypuszczenia pojazdu na eksport. Mimo narzekań na różne niedoskonałości techniczne sprzedano 7 tys. sztuk tego modelu. W roku 1960 „Trybuna Ludu” zauważyła: fabryka od rekordów w zakresie bałaganu przesunęła się w ciągu jednego roku do rzędu dobrze pracujących; od siedmiu lat nie wykonywała planu a tu nagle wielki ruch...

Naturalnie licencyjna składanka otrzymywała coraz więcej krajowych podzespołów i jelczańskich modernizacji. Choć przełomową wydaje się warszawska. W 1963 r. w stolicy dotkliwie brakowało kierowców autobusów miejskich. Wpadli więc na pomysł połączenia dwóch (po kraksach) w jeden – i tak narodził się przegubowiec. Oczywiście warszawski zakład remontowy MPA nie był w stanie produkować takiego dziwoląga, więc pomysł wraz z prototypem przekazano do Jelcza z prośbą o szybki zwrot dużej ilości podobnych pojazdów. Pozytywna odpowiedź zaowocowała przedłużonymi „ogórkami”, które mogły przewozić nawet 160 pasażerów. Konstruktorzy Jelcza mieli też wiele własnych pomysłów na mniejsze i większe autobusy miejskie i turystyczne, z silnikami krajowymi i zagranicznymi, różnymi skrzyniami biegów i układem drzwi w pojeździe. W 1968 r. pracowało tu ponad siedem tysięcy ludzi a dwa lata później padł rekord: w dwanaście miesięcy zmontowano 1900 autobusów. Ale apetyty nowych władz wyraźnie wzrastały: jeśli nie możemy społeczeństwu dać wystarczającej ilości mieszkań i do pracy

muszą godzinami dojeżdżać, to przynajmniej niech dojeżdżają w godnych warunkach, przyzwoitymi autobusami. JZS miał możliwość wyboru między ofertami Fiata, Magirusa, Hino (Japonia), Leylanda, Daimler-Benz, Pegazo. Tyle, że towarzysz Edward wybrał się na przyjacielską wizytę do Paryża i przywiózł stamtąd prezent od Berlieta. Ta zająca firma, której początki sięgały I wojny światowej, przeżywała właśnie kłopoty finansowe, z którymi nie zgadzała się mocno lewicowa załoga. Nasz kontrakt miał ją uzdrowić, ale o tym wiedzieli tylko wtajemniczeni. Na marginesie: zaraz po kontrakcie z Jelczem Berlieta (faktycznym właścicielem była oponiarska firma Michelin) sprzedano Renaultowi, a po kilku latach zamknięto.

Z ZIEMI FRANCUSKIEJ DO POLSKI

W kraju zakup francuskiej licencji wzbudził spory entuzjazm; do fabryki napływały pochwalne listy od kierowców autobusów; niektórzy deklarowali nawet czyn społeczny przy budowie nowej hali dla tego cudu techniki. Do Warszawy trafiło sześćdziesiąt pojazdów, jeszcze wytworzonych w Venissieux.

Zachwycały łatwym wejściem (obniżone zawieszenie), silnym oświetleniem wnętrza wieczorami, no i ta półautomatyczna skrzynia biegów – faceci nie mogli oderwać oczu od kierowcy przerzucającego biegi małą manetką, bez wciskania sprzęgła. Niestety dość szybko okazało się, że to tylko świecidełko – w naszych autobusach takich cudów nie przewidywano, bo nikt nie był w stanie ich wyprodukować.

Wyszło też na jaw, że gdy skrzynie ulegały awariom, nie wiadomo było, jak je naprawić. W PIMOT (któremu zlecono opracowanie technologii usuwania problemu) nie mogli wyjść z podziwu: jak to jest możliwe, że koła zębate z jednego autobusu nie pasują do drugiego. Czyżby ręczna robota przy każdym egzemplarzu? Długo nie zwracano sobie tym głowy, bo w Jelczu konstruktorzy systematycznie podmieniali francuskie podzespoły na polskie lub importowane (ale już nie od Berlieta). No i teraz autobus miejski nazywał się Jelcz

PR-110. Opisy technologiczne mówią, że w oryginale dokonano 1300 zmian konstrukcyjnych. Ale ciągle coś szwankowało, o czym mało kto wiedział, bo na te kłopoty obowiązywał zapis cenzury. Dopiero w 1980 r. dziennikarze zaczęli pisać o „dychawicznym dziecku francuskim”. Kilka lat później fachowcy określiły to tak: Berliet był ładny, ale bardzo skomplikowany (jak na ówczesne możliwości polskiego przemysłu), nie dało się z niego zrobić przegubowca (już wtedy ważnej konstrukcji dla obsługi miejskiej), ogólnie wyjątkowo nieprzemyślany zakup.

Władze zorientowały się, że ten pomysł nie uratuje polskiej komunikacji miejskiej i zaczęły zakupy węgierskich Ikarusów. Zresztą czasy zrobiły się naprawdę ciężkie. Kooperanci nie dostarczali części, więc z taśmy zjeżdżały pojazdy niekompletne – na parking. Z nich wymontowywano elementy aby włożyć je do następnych – tych na taśmie. Ambitny plan mówił o pięciu tysiącach autobusów w roku, a Mielec dostarcza tysiąc silników. Próbowano ratować się importem z Jugosławii. I szyciem kapci z berlietowskiej dermy, byle ludzie mieli zatrudnienie. Wkrótce zbrakło podwozi dla PR-110 i nad autobusową częścią Jelcza zawisło widmo totalnej katastrofy. Na szczęście na bratanków zawsze można było liczyć: w 1984 r. z taśmy zjeżdżają pierwsze egzemplarze Jelcz-Ikarus M-11, czyli zmodyfikowana góra Berlieta na podwoziu węgierskim. To był duży kompromis: do środka znów po stopniach, mniej przestronne wnętrza, słabszy silnik, ale jechał... Konstruktorzy z Jelcza natychmiast przygotowali miejską wersję przegubowca na węgierskich podzespołach, ale tu bratankowie się postawili – takie coś to kupujcie u nas. Niezrażeni inżynierowie ciągle coś poprawiali, ulepszali, powstawały kolejne modele, których żywot, niestety, najczęściej bywał krótki. W Jelczu robiono górę autobusu a dół i napęd ktoś musiał dostarczyć – tylko nie miał kto.

A jak już dostarczył, to okazywało się, że w hutach zabrakło blach karoseryjnych, bo wszystko poszło na „malucha”. Zakłady trochę ratowała produkcja nadwozi do ciężarówek i przyczep,

ale na dłuższą metę sytuacja była nie do utrzymania. Statystyka: w 1989 r. JZS opuszcza 8 tys. pojazdów, trzy lata później – 2 tys. A zatrudnienie cały czas prawie sześć tysięcy ludzi. Nie mieli co robić, szefostwo wymyśliło oddelegowanie ponad tysiąca „na roboty” w Niemczech i Czechosłowacji.

DLA ZASADY

Tu warto wspomnieć o generaliach. Jelcz padał z braku dostaw kooperacyjnych, ale przede wszystkim z braku zamówień na autobusy; czy to miejskie, czy dla PKS, czy dla obsługi ruchu wewnątrz gmin. Jak to możliwe kiedy przeciętny pojazd kończy żywot po dziesięciu latach? Ano ekipa liberałów na wypródki usiłowała przypodobać się Unii i otwierała granice na wszelki złom i kombinacje bogatszych od nas. W 1991 r. 80 proc. zarejestrowanych ciężarówek i 40 proc. autobusów pochodziło z importu. A do tego wykorzystano sprytny system leasingu: pojazdy hulały po Polsce, ale były własnością zagranicznych firm, więc nie płacono za nie 35 proc. cła. Zapotrzebowanie na pojazdy rodzimej produkcji spadło na łeb. Nasz przemysł motoryzacyjny (chyba tylko poza Tychami) zmierzał na cmentarz.

Jelcz próbuje ratować się pertraktacjami z Volvo. Powstają nawet prototypy autobusów dla komunikacji miejskiej i ciężarówek. Ale resorty przemysłu i przekształceń własnościowych nie wiedzą co z tym zrobić i, na wszelki wypadek, uwalają pomysł. Jednak rządzący widzą, że dalej tak się nie da i zmieniają reguły finansowe dopuszczając ratowanie bankrutów. 31 marca 1994 r. główni wierzyciele JZS – Bank Zachodni i Skarb Państwa – darowują 65 proc. długów (umorzenie odsetek). Ale zastrzegają, co będzie miało kapitalne znaczenie, że nie przewidują zamiany wierzytelności na udziały, bo te zarezerwowane są dla zagranicznego inwestora. W fabryce odetchnęli, bo można wypłacić pensje, ale nie mają bladego pojęcia co dalej. Oddłużona firma to łakomy kąsek na międzynarodowym rynku, Volvo już zgłasza akces do współpracy, lecz w ministerstwach myślą powoli. Pod koniec lipca już wiadomo, że JZS zostaną przekształcone w spółkę Skarbu Państwa

a największe szanse na wykup firmy ma... Sobiesław Zasada Centrum. Wiceminister przemysłu i handlu Edward Nowak (związkowcy z branży motoryzacyjnej źle go wspominają) piał z zachwytu: będzie struktura holdingu motoryzacyjnego w jednym ręku – Starachowice, Sanok, Lublin, Kielce. Na początku następnego roku Zasada wykupuje 51 proc. udziałów w JZS z opcją objęcia w przyszłości następnych 24 proc., wszystko gwarantowane kredytem z koncernu Mercedes-Daimler-Benz. I choć jednocześnie gwarantuje utrzymanie przez dwa lata zatrudnienia 3200 osób – to kronikarze Jelcza, po latach, kwitują wydarzenie jednoznacznie: to był gwóźdź do trumny. A przecież w fabryce powiało optymizmem, który wzrastał, gdy przed biurowym wieżowcem lądował helikopter z właścicielem. I gdy jeszcze Wiesław Kaczmarek, minister przekształceń własnościowych uspokajał: nie ma żadnych przesłanek aby twierdzić, że ta operacja się nie uda...

Powstają nowe modele autobusów z silnikami MB (choć, co dziwne, coraz częściej zastępowanymi przez MAN) i jadą w Polskę. Na początku 1996 r. przez lokalną prasę przewijają się informacje, że np. w Gdyni pierwszych dziesięć „bubelmerców” rozkraczyło się po kilku tygodniach eksploatacji; w Białymstoku podobnie. Ale to tylko takie „wypadki przy pracy”. Przecież prezydent Aleksander Kwaśniewski przejechał się dostawczym Vito, którego montaż właśnie się zaczynał, a równie ekscytująca była informacja o liście intencyjnym o dostawach autobusów do Sankt Petersburga.

POCHOPNIE I NIEGOSPODARNIE

Rok 1998 to huśtawka. Zaczęło się udostępnianie darmowych akcji pracownikom, uprawnionych było prawie siedem tysięcy. A jednocześnie skończył się termin moratorium na zwalnianie pracowników (zapisany przy zakupie spółki) i na trawę idzie 300 osób, bo „zakład notuje spadek sprzedaży”. W następnym to już 56 mln zł straty firmy i kolejne 600 osób dostaje wypowiedzenie. Związkowcom udało się wytargować dla nich po 6 tys. zł dodatkowej odprawy. Jednocześnie Zasada ogłasza

tryumfalnie, że właśnie ostatecznie rozliczył się ze skarbem państwa i bankami, bo zainwestował obiecane 25 mln DEM. Już witał się z gąską... No i teraz szuka jakiegoś bogatego inwestora, który wyłoży na fabrykę 50 mln DEM. Przez sekundę takim inwestorem wydawało się Ministerstwo Edukacji Narodowej, które ogłosiło przetarg na gimbusy, z bardzo szybkim terminem dostawy. Chodziło o niecałe czterysta sztuk prostych autobusów, ale płatnik gwarantowany. Więc wystartował i Jelcz i Autosan. Zasada – właściciel obu firm – podzielił po połowie. Bo sprawiedliwość musi być... A że przy okazji, ludziom wstrzymano na miesiąc wypłaty pensji, bo pieniądze potrzebne były na zakup części do tych gimbusów, to już detal.

Święto Pracy roku 2001 okazało się gorzkie dla 380 pracowników JZS – otrzymali wypowiedzenia. Tego roku miały miejsce jeszcze dwa ważne wydarzenia. W czerwcu decyzją Zarządu Zakładów Samochodowych Jelcz S.A. wydzielono 3 zależne spółki: do autobusów ZS Jelcz S.A., do ciężarówek Jelcz S.C. i do części zamiennych Jelcz-Komponenty. A wcześniej, w marcu, rząd wreszcie wprowadził prawne regulacje ograniczające wpuszczanie na teren Rzeczypospolitej starych autobusów i ciężarówek.

Oczywiście obowiązuje jakieś *vacatio legis*. Ale dla Jelcza to już było po ptakach... Wynika to choćby z analizy Ministerstwa Gospodarki (połowa 2002 r.): od lat obserwowany jest poważny wzrost importu pojazdów używanych przy jednoczesnym spadku produkcji nowych; sytuacja ta negatywnie odbija się na największych polskich producentach – firmach Autosani Jelcz należących do Grupy Zasada (...) resort liczy się z możliwością upadku słabszego z tej dwójki – Jelcza. To chwilowo tylko krakanie, bo już wiosną, w postępowaniu układowym (przypomnijmy: drugim w historii tej zacnej firmy) sąd zdecydował o umorzeniu 40 proc. zaległości, a do spłaty zostało 27 mln zł w ciągu 5 lat. Plan fabryki zakłada wytworzenie 300 autobusów, ale i zwolnienie kolejnych stu osób – pół tysiąca pracowników wystarczy. Gwoli precyzji historycznej – w tymże roku sprzedano 155 autobusów.

SOBIESŁAW JELCZA ZBAW

Jak grom z jasnego nieba, pod koniec 2002 r. spadła na Zasadę (ale przecież też na ludzi przez jego firmy zatrudnianych) decyzja wrocławskiej delegatury NIK o skierowaniu wniosku do prokuratury w sprawie niewywiązania się ze zobowiązań inwestycyjnych w zakładach Jelcz. Spółka Sobiesław Zasada Centrum miała zainwestować prawie 24 mln marek niemieckich, a faktycznie włożyła niecałą połowę tej kwoty. „Pochopnie i niegospodarnie” dokonała transakcji zakupu przez Jelcza innych, upadających spółek Zasady i spłaty długów tychże wobec firmy Mercedes-Benz Polska (no przecież należącej do pana Sobiesława). Do nakładów inwestycyjnych Jelcza wliczono ponad 4 mln marek na zakup stacji sprzedaży i serwisu we Wrocławiu, gdzie sprzedawano chryslera i jeepy. Według podstawowej umowy Jelcz miał zarobić na sprzedaży pojazdów Mercedes ponad 250 mln zł, a faktycznie uzyskał jedną dziesiątą tej sumy. Ale największą tragifarsą zdaje się fakt, że NIK przygotowała swój raport w oparciu o dokumenty Ministerstwa Skarbu, które przez lata akceptowało bez zastrzeżeń działania SZ Centrum. Pan Sobiesław chyba nie bardzo przejął się tym raportem, bo wcześniej kupił za 350 tys. zł kontrolę nad spółką od ciężarówek, a SC Centrum już zlikwidował.

Życie w Jelczu, po tych informacjach, nie zamarło. Trzy spółki, każde swoje jakoś dziergały. Choć rok później związkowcy wysłali listy gdzie się dało: do prezydenta, premiera, Sejmu, Senatu pisząc: od ponad pół roku wynagrodzenia w naszych spółkach wypłacane są z kilkumiesięcznym opóźnieniem. Czujemy się upokorzeni i poniżeni. Na razie nie strajkujemy ze strachu o pracę, ale długo tak nie wytrzymamy. Pewnie na duchu podtrzymują ich nowe konstrukcje autobusów: a to z windą dla niepełnosprawnych, a to pojazd napędzany sprężonym gazem ziemnym – kilka takich autobusów jeździło na Podkarpaciu, bo tam, przy kopalniach gazu, były stacje ładowania butli. Znów na marginesie: niedawno warszawski zarządca autobusów miejskich pochwalił

się, że wprowadza pojazdy napędzane właśnie takim gazem – czysta ekologia. Nie dodał, że cysterny z tym gazem przyjeżdżają z Niemiec, a na zbiornikach mają duży napis „Gasprom”. Tak PGNiG, nasz narodowy dostawca gazu ziemnego przespał sporo lat...

Musiało się tak skończyć, co przewidywała wspomniana ocena resortu gospodarki: bez wsparcia finansowego i technologicznego te zakłady nie są w stanie, w dłuższej perspektywie, utrzymać się na rynku. W 2008 roku sąd gospodarczy we Wrocławiu ogłasza upadłość wytwarzania w Jelczu autobusów, a ostatni egzemplarz jedzie do Krakowa. W tym czasie zaczyna rozwijać skrzydła montownia, a dziś poważny producent autobusów Solaris. Mający korzenie związane z Mercedesem i MAN-em. Bez złośliwości, wszak jesteśmy w Unii...

Przez ładnych parę lat prawie cały rodzimy przemysł wytwarzający autobusy i samochody ciężarowe był skupiony w jednym ręku. W 2002 r. Zasada oświadcza, że „niemal zakończono zniesienie wzajemnej konkurencji między Jelczem a Autosanem dzieląc na Jelcza autobusy miejskie a na Autosan międzymiastowe i turystyczne”. Po siedmiu latach zarządzania oboma firmami? Fakt: w obu istniał ogromny opór przed oddaniem nawet skrawka własnych pomysłów. Ale od czego był szef i menadżer, pierwszy polski rajdowiec, znany i uznawany w całym świecie motoryzacyjnym? Jeżeli osiągnięciem ma być wpisanie sobie do sztambucha: zastałem zakłady zatrudniające (z przyległościami) dziewięć tysięcy ludzi, wszystko to sprzedałem, a dziś pracuje tam 450 montażystów – to życzymy dobrego samopoczucia.

Dla wyjaśnienia: ta garstka fachowców wytwarza różne podwozia i nadwozia wymagane przez wojsko, dla przykładu: platformy dla wyrzutni Langusta – takiej zabawki dla dużych chłopców, jedna salwa likwiduje spore miasteczko. W 2012 Huta Stalowa Wola wykupiła wszelkie prawa do dokumentacji technicznej i praw do produkcji autobusów w Jelczu. Na razie bardziej zajmuje się militariami, ale kto wie...

I z kronikarskiego obowiązku: w 2008 roku dach dominującego, biurowego wieżowca ozdabiał napis „Grupa Zasada”. W tym czasie następowały w nim sprzedaże upadającego Jelcza między spółkami „Jelcz Motors”, „Polskie Autobusy”, Towarzystwo Finansowe „Silesia” i jeszcze paru innymi. Tylko bardzo biegli fachowcy wiedzą o co chodziło. Budynek biurowca wysadzono w powietrze 18 października 2012 roku.

Autorstwo: Marek Kownacki

Źródło: Strajk.eu