Bocian spadł na dziób

11 maja 2015

Wdzięczność ma krótką pamięć. Kiedyś ludzie niemal tratowali się i wyrywali drzwi, byle dostać się do niebieskiego autobusu z wyłupiastymi reflektorami. Aby przejechać się ze wsi do miasta i z powrotem; nie bacząc, że pod ich ponadnormatywnym ciężarem łamią się resory pojazdu. A dziś, w piątym już przetargu na sprzedaż resztek sanockiej fabryki, nie wystartował nawet pies z kulawą nogą…

Po upadku powstania listopadowego rosyjscy poddani Mateusz Beksiński (to nazwisko jeszcze pojawi się w tej opowiastce) i Walenty Lipiński zwiali do Sanoka (terytorium CK Austrii). Stworzyli zakład kowalsko-kotlarski; zaczęli od wytwarzania narzędzi miedzianych, przedmiotów użytkowych, kotłów; rychło przeszli na wytwarzanie specjalistycznych urządzeń dla rozwijającego się tu górnictwa naftowego, gorzelni i browarów. Rozpędzali się szybko, nowe warsztaty i hale przenosili na wolne tereny podmiejskie, zmienili nazwę na „Fabryka Wagonów i Maszyn w Sanoku", zatrudniali 120 osób. Nic dziwnego, skoro najpierw Kraków zakontraktował kilkanaście wagonów, a potem, w 1892 roku otrzymali zamówienie austriackiego Ministerstwa Kolei na 143 wagony pocztowe i towarowe. Dwa lata później za operatywność i jakość dostali złoty medal na Wystawie Krajowej we Lwowie. To były piękne czasy dla rozwoju biznesu: w końcówce XIX w. Towarzystwo Pogrzebowe z Wiednia zamawiało w Sanoku funeralne wagony salonowe dla sprowadzania, z różnych miejsc Europy, zwłok członków wiedeńskiego rodu cesarskiego. Ale i do Krakowa sprzedawano wagony elektryczne (takie pierwowzory tramwajów). Z historycznych zapisków wynika jednak, że w dynamicznie rozwijającej się firmie nie wszystko szło dobrze: pierwszy strajk robotników zorganizowali komuniści w 1901 r., a potem słabo opłacani ludzie niezadowolenie z warunków pracy wyrażali niemal co rok.

WOJNA I POKÓJ

Po inwazji w 1915 r. wojska rosyjskie część fabryki zniszczyły, część wywiozły. Ale widać, że po wielkiej wojnie nowe polskie władze stawiały na rodzimy przemysł. Rząd zamówił w odbudowywanej fabryce tysiące wagonów towarowych i osobowych dla PKP, z dostawą przez wiele lat. A w wolnych chwilach, pod koniec lat dwudziestych, zmontowano 15 autobusów na importowanych z Włoch podwoziach ciężarówki Lancia. W Sanoku nie mogli przypuszczać, że kiedyś będzie to ich firmowy produkt. Lecz znowu nie wszystko szło jak trzeba, kryzys lat trzydziestych, zwolnienia prawie całej załogi (z 1,7 tys. osób do 330), marsz głodnych w Sanoku 6 marca 1930 r. Potem zakład podniósł się, miał nawet zamówienia z wojska, ale facet z wąsikiem zdemolował wszystko.

Wojska radzieckie wkroczyły do Sanoka w sierpniu 1944 r. a w grudniu Fabryka Sanocka pod Tymczasowym Zarządem Państwowym zatrudniała już 250 pracowników. Znów zaczęli od prostych narzędzi dla rolnictwa, ale już po roku robili kolejowe węglarki, przyczepy ciągnikowe… I tramwaje dla otwartej w 1948 r. warszawskiej trasy W-Z. Rok później zakłady dostały nazwę: Sanocka Fabryka Wagonów „Sanowag” – Przedsiębiorstwo Państwowe Wyodrębnione (pewnie chodziło o produkcję wojskową), a jeszcze rok później w tej fabryce zaczęto montować autobusy międzymiastowe Fiat 666 RN o długości 10 metrów. Na włoskich podwoziach i importowanych częściach wytworzono 71 takich pojazdów. Dla niewtajemniczonych był to odprysk zablokowanego przez Wielkiego Brata kontraktu z Włochami na uruchomienie produkcji samochodów osobowych na warszawskim Żeraniu (FSO: bardzo długie pożegnanie). Ale podobnie jak w tamtym przypadku zrezygnowano z kontaktów z imperialistami. Szansę znaleziono w Starachowicach. Na wydłużonym podwoziu samochodu ciężarowego, z jego silnikiem, montowano tzw. karosaż autobusowy. Przez osiem lat fabrykę opuściło ponad dwa i pół tysiąca takich „improwizacji”. Fakt – siermiężnych, ale dających szansę na wożenie ludzi po kraju. Ze statystyk PKS, jedynego wtedy przewoźnika między wsiami i małymi miasteczkami: przed wojną firmy transportowe miały ok. 3,5 tys. autobusów, którymi

przewoziły 60 mln osób; w 1956 roku PKS miał 2,2 tys. autobusów (czwarta część w remoncie) a przewiózł 160 mln pasażerów. W jaki sposób i w jakich warunkach – statystyka milczy…

BOCIAN = DOBROBYT

To już był czas najwyższy, aby potraktować poważnie tzw. samochodowy transport pasażerski. Podkarpacki zakład od 1 stycznia 1958 r. dostał oficjalną nazwę: Sanocka Fabryka Autobusów „Autosan”. A znakiem firmowym miał być bocian w locie, taki symbol szczęścia. Pomysł zainspirowały ptaki, które od lat gniazdowały na dachu starego budynku administracji fabrycznej. W późniejszych dziesięcioleciach przyloty ptaków miały zwiastować dobrobyt zakładu. Niestety, nie zawsze przylatywały… Górale to ambitny naród i od dłuższego czasu pracowali nad własnym modelem autobusu. Wiadomo było, że w Sanoku wszystkiego samodzielnie nie zrobią, mogą potrzebować stosownego podwozia czy silnika, ale z resztą sobie poradzą. Po latach okaże się, że zgubiła ich wiara w ówczesne polecenia rządowe: produkować jak najlżejsze konstrukcje (czytaj: jak najmniej deficytowej stali) i szybko. Więc stworzyli do autobusu karoserię samonośną, lekką, elegancką, przewidzianą na ok. czterdziestu pasażerów. A na gminnym przystanku wpychało się tam i sto osób. Konstrukcja nie miała szans przejścia takiego testu wytrzymałościowego. Dorośli Czytelnicy pewnie pamiętają, jak to „pekaes” rozkraczał się na drodze. Swoją drogą ten góralski upór był dość dziwny: ładnych kilka lat zajęło im zrezygnowanie z pomysłu zawieszenia samonośnego na rzecz tradycyjnego (powiedzmy: stosowanego w całej Europie) ramowego – do którego wrócili w modelu H-100 w 1966 r. W ten sposób przedłużali żywotność swoich wyrobów z 200 do 500 tys. przejechanych kilometrów. Ale po drodze były i inne przygody.

Na początku lat sześćdziesiątych na drogi Podkarpacia (taki tor testowy) wyruszył prototyp H-25 z bajerami: zamiast małych wywietrzników – dwie duże klapy w dachu „do regulowania

strumienia powietrza”, „wygodne pomieszczenia na bagaż zarówno na dachu wozu jak i wewnątrz wozu”, a nawet „radioodbiornik w każdym wozie”. Kilka miesięcy później zaczęto w pojazdach montować hamulce nadciśnieniowe „gwarantujące pełne bezpieczeństwo jazdy”. Jak zaczęli wytwarzać 150 pojazdów miesięcznie to zgłosiła się Bułgaria, że też takie chcą…

W 1962 r. w sanockiej fabryce zatrudnienie znalazł niejaki Beksiński Zdzisław (wnuk tego od powstańca listopadowego). Skierowano go do pracowni konstrukcyjnej, gdzie zaczął szaleć. Narysował i zaprojektował model autobusu międzymiastowego, 11-metrowego, z giętą szybą przednią i aerodynamicznym nadwoziem. Takich szyb nikt w Polsce nie produkował, więc prototyp „ustrojono” w szyby plastikowe. Potem stworzył model mikrobusa SFA-4 Alfa, też z przestronną przednią szybą, bo miał być hitem eksportowym. Wykonano nawet dwadzieścia egzemplarzy prototypowych. Ale pomysły przerosły wyobraźnię dyrekcji; Beksińskiego przeniesiono do pracowni plastycznej, gdzie miał malować hasła na ważne rocznice. Nie wytrzymał, zrezygnował z pracy. I tylko żal, że zostało ledwie kilka szkiców kształtów modeli autobusów – takich, jakie dziś pędzą po drogach Polski i Europy.

Początek lat sześćdziesiątych to czasy euforii w sanockiej fabryce. Potrzeba więcej autobusów – więc zrobimy więcej! Potrzeba tańszych autobusów to zainstalujemy silniki wysokoprężne (zużycie ropy to 20 litrów, a benzyny – droższej – to 30 litrów na 100 km), zwiększymy eksport, bo chcą naszych autobusów w Turcji i na Kubie…

PRZODOWNICY PRACY

No tak, ale by sprostać wyzwaniom, musimy sami poprawić swoje działania. Na przeszkodzie stoją niezrozumiałe zatory: aby zrealizować wyznaczone zdania potrzebna jest kooperacja z innymi zakładami krajowymi (słowo „klucz” przez dziesięciolecia realnego socjalizmu) – to znaczy chęć współpracy 15 ministerstw, 36 zjednoczeń i 164 zakładów. W

Autosanie mają nadzieję, że uchwały IV Plenum KC coś w tym zmienią. Sami też chcą przyłożyć się do lepszego funkcjonowania zakładu, który zaspokaja potrzeby kraju. Ruszyła akcja „brygad pracy socjalistycznej”. W SFA na 250 rywalizujących już 52 zespoły uzyskały taki tytuł. Więc dwa z czterech wydziałów zasłużyły na tytuł „Oddziału Pracy Socjalistycznej” Wtedy okazało się, że są najlepsi międzynarodowo: ze Lwowa (największego producenta autobusów w naszym obozie) przyjechała delegacja ze sztandarem przechodnim pogratulować zwycięstwa we współzawodnictwie, które dwa lata wcześniej bratnie zakłady podjęły.

Emocje sięgnęły zenitu: zakładowa organizacja partyjna postanowiła, że sanocka fabryka będzie się starać o pierwszy w Polsce tytuł Zakładu Pracy Socjalistycznej. Ale by ta inicjatywa miała szansę powodzenia, muszą ją zrozumieć wszyscy pracujący – w tym czasie prawie pięć tysięcy zatrudnionych. A rzeczywistość skrzeczała. Opis sytuacji przedstawiany przez szefa zakładowej organizacji partyjnej nie jest śmieszny: w zimie zarządziliśmy „miesiąc bez wypadków w pracy” i udało się, a teraz jest lato i z każdym dniem ambulatorium opatruje coraz więcej zranionych. Niektórym opłaca się nawet stracić palec, aby iść na długie zwolnienie, bo swoje pole przy żniwach obsłużą sami zamiast wynajmować innych, za duże pieniądze. Albo – mówi szef organizacji partyjnej – wszystkim wydajemy ubrania robocze. A oni je chowają, albo, co gorsze, sprzedają na bazarze, a sami przychodzą do zakładu w łachach i w takich, po zmianie, wychodzą na ulice i na przystanki autobusowe. A potem ludzie w Sanoku śmieją się, że tu pracują jakieś śmirusy (dzisiaj pewnie nazwalibyśmy ich łajzami).

Jakoś pokonano te kłopoty. W 1967r. w SFA pracuje 5 tysięcy ludzi, a plany mówią, że potrzeba jeszcze dwóch więcej, bo szykuje się współpraca z Jugosłowianami. Głośno o tym nie było (bo ten Tito to coś nie w tę stronę), ale produkcja różnych modeli szła, a dyrekcja FSA przedstawiała taką statystykę: nasza fabryka – 3 tys. pojazdów rocznie, węgierski Ikarus – 2

tys., a francuski Chausson – 1500. Tu wspomnienia na fotografiach z dawnej Warszawy: po wojnie – na Nowym Świecie i Krakowskim Przedmieściu królowały te francuskie „szosony” o zaokrąglonych kształtach i automatycznie zamykanych drzwiach. Ścisk był w nich niesamowity, ale jechało się…

W 1971 roku Autosan zatrudnia już 6 tys. pracowników, wprowadza się nowy model Sanok -09 (H-09), bo H-100 okazuje się demodé. Ale trochę szkoda starych wzorników i narobionych części. Więc w ramach czynu przed VI Zjazdem PZPR załoga postanawia wyprodukować jeszcze sto tych „zasłużonych” i przekazać je rządowi i CRZZ. Z zaleceniem, że mają być rozdzielone załogom przodujących fabryk, aby robotnicy mieli czym wyjeżdżać na „letni wypoczynek” lub grzybobrania.

Pod koniec lat siedemdziesiątych Autosan zatrudniał 7 tys. ludzi i fetował, z udziałem najwyższych władz partyjnych i państwowych, wyprodukowanie 60 tysięcy „samochodów podróżnych”. Potem strajki i kłopoty z wprowadzeniem nowej rodziny autobusów H-10: nowocześniejszych, ale i droższych, czego PKS – główny odbiorca – nie chciał zaakceptować. W latach osiemdziesiątych Autosan znany był w Europie Wschodniej, więc liczono na stworzenie filii w ZSRR i na Białorusi. Nawet powstały zalążki zakładów montażowych, ale na tym się skończyło.

NOWY WSPANIAŁY ŚWIAT

Początek roku 1990 to 200 autobusów na placu i zero klientów – skutek nagłej zmiany cen wszystkiego: podzespołów, części, rozliczeń rublowych. PKS nie odbiera pojazdów, bo nie ma dotacji, bo nie ma jeszcze ustawy budżetowej. Załoga na przymusowy urlop, firma oferuje wypożyczanie zakładowego taboru, lakierowanie prywatnych samochodów, a nawet wytwarzanie ogrodzeń na indywidualne zamówienia klientów. Z miesiąca na miesiąc jest gorzej: nikt nie chce autobusu trzy razy droższego niż kilka miesięcy temu. Ale jak nie ma być droższy, kiedy cena wyrobów hutniczych wzrosła cztery i pół

razy. Zakładowi związkowcy mówią o zniszczeniu całego przemysłu: w TV optymistycznie o reformie, ale optymizmem nie zapłaci się robotnikom… Z kolei dyrekcja apeluje, aby związkowcy sprzedali choć jeden autobus, a nie tworzyli dziesiątki uchwał przeciw zwolnieniom… W kwietniu tego sławetnego roku zapada decyzja o zaprzestaniu produkcji „na skład” i wysłaniu na trawę półtora tysiąca robotników. Musiał być to ostry przykład działania reform Balcerowicza, skoro do Sanoka pofatygował się korespondent „Washington Post” i opisywał jaką to „kurację wstrząsową zastosował rząd, aby wprowadzić Polskę do gospodarki świata realnego”. Pamiętliwi wspominają, że tamtego roku bociany nie przyleciały do gniazda.

Ratunkiem miało być powołanie rok później jednoosobowej spółki Skarbu Państwa Autosan S.A. z kapitałem 200 mld (starych) złotych. Ale od początku była to lipa, bo ani właściciela, ani poprawy sytuacji ekonomicznej nie było widać, skoro zadłużenie firmy opiewało na prawie całą wartość sprzedawanych autobusów. W 1992 r. bociany przyleciały, rodziła się jakaś szansa na sprzedaż do Egiptu i na Białoruś, poprawiała się jakość, krajowi odbiorcy już nie mówili o pojazdach z Autosanu: „autosmętek”. Rok później w zakładzie pracowało tylko 3 tys. ludzi i trwała wojna z Ministerstwem Przekształceń Własnościowych o formułę oddłużenia firmy. A prezes pojechał na negocjacje do Chin i sprzedał 20 autobusów za dostawy zielonej i czarnej herbaty.

Coś jednak się dzieje w połowie 1994 r. Autosan podpisuje układ z Bankiem Depozytowo-Kredytowym w Lublinie (mądrale w stolicy mocno protestowali) i szefowie firmy czują się trochę lepiej. Tym bardziej, że usłyszeli, iż Sobiesław Zasada chce wykupić połowę wierzytelności bankowych (faktycznie zrobił to wcześniej po cichu). Zarząd proponuje panu Sobiesławowi, aby został inwestorem strategicznym fabryki, ale ten odmawia tłumacząc się brakiem pieniędzy na całościową rewitalizację Autosanu. Część załogi już czuła, że coś tu nie gra… Bocian

zaczynał lot ku ziemi. Generalnie zakłady przejmuje firma Sobiesław Zasada Centrum S.A. (znamy, znamy: 400 milionów za STARA) i szybko łączy Sanok z Jelczem (którego Zasada już miał) co teoretycznie miało przynieść sukces. Zaczęto ostro, od stworzenia czapki – Polskie Autobusy Sp. z o.o. – która miała koordynować współpracę dwóch poważnych producentów autobusów. Już wtedy niektórzy mądrzejsi sugerowali, że jak na kraj wielkości Polski, to zbyt duże przedsięwzięcie. Chyba, że znajdą się ogromne pieniądze na zachodnie licencje i wykoszenie europejskiej konkurencji. Tylko skąd, skoro Zasada ich nie miał, a jego ulubiony Mercedes nie chciał oddawać pola – oferował tylko swoje podzespoły, i to bardzo drogo. W Autosanie projektowali coraz ciekawsze modele, ale kupowane za granicą części podrażały ostateczną cenę. A firmy transportowe przestały kupować rodzime autobusy – bramy kraju otwarto dla sprowadzania wszelkiego złomu. Ładnego i taniego. We wszystkich analizach upadku rodzimego przemysłu motoryzacyjnego (ale też maszynowego Zabrakło serca dla koparek) przewija się ten sam motyw: gdzie są odpowiedzialni za wpuszczenie na nasze terytorium lawiny zbędnych już na Zachodzie przechodzonych wytworów? Jeśli na tym miała polegać Balcerowiczowska „niewidzialna ręka rynku”, to jej autor do dziś nie powinien spokojnie spać dławiony czkawką… A z ciekawostek: dopiero w 2002 r. Ministerstwo Infrastruktury zaczyna prace nad przepisami ograniczającymi import do Polski autobusowego złomu.

Początek każdego roku to pytanie hamletowskie: rząd da dofinansowanie PKS-owi na zakup nowych autobusów, czy nie da? Bo większość pojazdów zakupuje właśnie ten przewoźnik. Przykład: na 1996 rok PKS zamawia ponad tysiąc pojazdów, wybiera najtańszy model H-9 (od dwudziestu lat na drogach), ale nie ma dotacji, więc w Autosanie kolejny przestój. A potem produkcja „na zapalenie płuc”, kiedy rząd ogłosił zakupy na gimbusy (1999 r.) i fabryka wygrała pierwsze zamówienia z najniższą ceną. Taką huśtawkę Zasada znosił chyba źle, skoro pojawiły się plotki o chęci sprzedaży zakładu zatrudniającego

1,8 tys. osób za niecałe 400 mln zł. Plotki się skończyły, ale zwalnianie ludzi nie. Nawet mimo chwilowej koniunktury na rynku i zysków ze sprzedaży autobusów. W pierwszych latach nowego wieku za bramą zostaje następne ponad pół tysiąca ludzi.

W Sanoku walczyli, biura konstrukcyjne wymyślały coraz bardziej finezyjne modele, nawet podobały się na różnych targach i wystawach, nawet eksportowali, ale raczej w symbolicznych ilościach kilkudziesięciu sztuk rocznie (w rekordowym 2006 r – 78). Gdyby oglądać tylko foldery reklamowe Autosanu – to w głowie się kręci. Piękne, nowoczesne stylizacje, ekologiczne silniki uznanych marek. I dla daleko podróżujących turystów, i niskopodłogowe dla miast, i takie małe autobusiki obsługujące np. w Warszawie linie do podmiejskich osiedli. Chyba najistotniejszym wyróżnikiem Autosanu było to, że opierał się na własnych pomysłach – bez importu, trochę z dumy, a głównie z braku pieniędzy na zakup licencji. A może z uporu górali, że też coś fajnego zrobią – tylko nikt im w to nie uwierzył. Dlaczego to się zawaliło? Teorii może być kilka, każda fatalna dla fabryki, która kiedyś zatrudniała siedem tysięcy osób i była jedną z największych na Podkarpaciu.

Syndyk czeka na cud

Dyrektorzy, potem właściciele fabryki zakładali, że zawsze będą potrzebne proste autobusy, do przewożenia prostych ludzi między wsiami i miasteczkami. Nawet robotnicy z Autosanu, z niesmakiem komentowali, że ciągle tłuczemy ten model (H-9), choć to już poważny przeżytek. Na gimbusy jeszcze się załapały, ale „bocianowi” chwały nie przynosiły. Biuro konstrukcyjne – może szkoda, że już bez Zdzisława Beksińskiego – robiło niezłe projekty, ale księżycowe. Ani właściciel państwowy, ani Zasada nie zamierzali wyłożyć grosza, aby te projekty nabrały rzeczywistego kształtu. Na dodatek spółka Centrum Sobiesław Zasada miała podstawowy kłopot: gdzie produkować autobusy – w Sanoku czy w Jelczu. No i jeszcze

teoria spiskowa: powstał poważny producent autobusów Solaris, z korzeni niemieckiej firmy MAN. A Zasada próbował zaszczepić tę niemiecką firmę w Starachowicach i kiepsko wyszło, więc może oddał „pałeczkę”.

Wyrok ogłosili sędziowie Wydziału Gospodarczego Sądu Rejonowego w Krośnie 6 października 2013 r.: upadłość likwidacyjna. To oznaczało, że do firmy wszedł syndyk, a dotychczasowy zarząd nie może już działać. To trochę dziwne, bo zarząd był pełen zapału i pomysłów, ale po kolei.

W połowie września Grupa Sobiesław Zasada, właściciel Autosanu, składa wniosek o upadłość zakładu twierdząc, że nie stać jej na dalsze finansowanie restrukturyzacji. Przez ostatnie cztery lata straty przekroczyły 62 mln zł. Nie pomogły zmiany w organizacji pracy czy koncentracja produkcji tylko w jednej hali. Nie pomogło też zwolnienie prawie dwustu ludzi. W firmie działo się coś złego, skoro nawet wtedy, kiedy mieli zamówienia, to sobie grabili. Oczywiste, że za te wpadki odpowiedzialne było szefostwo firmy, nie potrafiące zapanować nad całym procesem produkcji. Ze wstydem zabierali swoje autobusy miejskie po testach w Warszawie, kłopoty były też w Rzeszowie. W Lublinie kompletna klapa: nie dość, że trzeba było zapłacić 1,3 mln zł kary za spóźnienie dostawy, to jeszcze w kabinach kierowców wypadały szyby. A jednocześnie, w folderach reklamowych widniało finezyjne hasło: „Z tradycją Q nowoczesności”. Swoje dołożyły władze Sanoka, dotąd dumne z fabryki obchodzącej niedawno 180-lecie działalności. Słysząc o wycofywaniu się Zasady zażądały 1,4 mln zł za podatek od nieruchomości.

Nagle wiadomość, że jeszcze przed wyrokiem Zasada sprzedaje, za symboliczną złotówkę, swoje udziały mało znanemu w okolicy biznesmenowi. Pracownicy nie mają wątpliwości: to ucieczka po „wykończeniu” kolejnych zakładów (STAR, JELCZ). Związkowcy donoszą do prokuratury o podejrzeniach wyprowadzania majątku fabryki, a nawet próbie kradzieży (w niedzielę!) stojących w hali autobusów. I jadą do Krakowa pikietować przed siedzibą

Zasady, żądając wypłaty zaległych pensji.

Syndyk zapowiada przetarg na sprzedaż zakładu. W takiej rzeczywistości do interesu (czyli spółki wspomnianego biznesmena) wchodzą jeszcze dwaj nowi członkowie zarządu: właściciel firmy produkującej nabiał, w tym „osełkę górską” i prezes Zakładu Tworzyw Sztucznych Gamrat z Jasła. Domagają się od syndyka zmiany upadłości likwidacyjnej na układową, bo chcą w Autosanie nadal wytwarzać autobusy. Syndyk godzi się połowicznie: jeszcze pod koniec 2013 ponownie zatrudnia 360 osób (praktycznie wszystkich, którzy chcieli wrócić po ogłoszeniu upadłości) i chce wyprodukować nawet 10 pojazdów, ale przetargu nie odwołuje, bo bez inwestora strategicznego to będzie tylko powolna agonia.

No i syndyk czekał na cud. W pierwszym przetargu z maja 2014 r. cena wywoławcza wynosiła 56 mln zł, ale nikt się nie zgłosił. Do drugiego, za 50 mln wystartował jeden, musiał odpaść, bo nie wpłacił wadium. Potem trzeci (48 mln zł) i czwarty (40 mln zł), wreszcie ostatnio piąty, gdzie chciano tylko 37 mln zł. Teoretyczni właściciele spółki też liczyli na boską opatrzność i chude portfele inwestorów – wcale nie chcieli jakiegoś kupca. Są tak napaleni, że próbowali udzielić firmie pożyczki, co prawnie nie jest możliwe. Syndyk wyznaje, że jeszcze nie spotkał się z taką sytuacją i dodaje: aby wyprodukować jeden autobus, trzeba wyłożyć na początek 350 tys. zł.

Decyzja syndyka: Autosan będzie sprzedany z wolnej ręki, za przynajmniej 33 mln zł, do 30 września. A jeśli sensowny kupiec się nie znajdzie? Wtedy idealistyczna wizja utrzymania produkcji autobusów w Sanoku sięgnie bruku – każdy kto ma pieniądze weźmie po kawałku, a syndyk swoją prowizję…

Autorstwo: Marek Kownacki
Źródło: Strajk.eu