

Zamiast planowanych pięciu, stylizowanych na lata trzydzieste, samochodów sportowych "gepard", w 1993 r. zmontowano tylko jeden. Konstruktor pojazdu, inż. Zbysław Sz waj uważa to za osobistą porażkę. Przed bramą wejściową do WSK - Państwowych Zakładów Lotniczych w Mielcu, na terenie których mieści się Fabryka Samochodów „Gepard”, Sp. z o.o., robotnicy wychodzący z pracy, na pytanie o pojazd, znacząco machają ręką.

x□□□□□□□□□□ x□□□□□□□□□□ x

W tym czasie na hali po warsztatach szkolnych, gdzie się montuje „Geparda” pracownicy starannie dopasowują część do części. Robota musi być wykonana bardzo dokładnie. W hali produkcyjnej stoi „Gepard” z 1989 r. Ten dwuosobowy kabriolet jest nienaganny pod każdym względem. Aż się wierzyć nie chce, że wykonano go w wynajętym garażu. Prawdziwe Cacko. Trudno oderwać oczu od białej karoserii w stylu retro. Nic dziwnego, że na poznańskich Targach otrzymał złoty medal. Ale inż. Sz waj nie chce już na niego patrzeć. Po stokroć wolałby, aby przed halą stało pięć gotowych, nowych „Gepardów” - tak jak było to w planach. Tymczasem jedyne „Geparda”, którego wykonano w Mielcu, trzeba było rozbić podczas obowiązkowego testu „crash test” w brytyjskim instytucie MIRA. Uzyskał 10 punktów na 10 możliwych. W światowym przemyśle samochodowym taki przypadek należy do rzadkości. Niektóre firmy podchodzą do tego testu nawet po kilkanaście razy. Ten test zapewnił praktycznie otrzymanie homologacji brytyjskiego ministerstwa transportu, która przed "gepardem" otwiera Europę Zachodnią, Azję oraz bogate kraje rejonu Zatoki Perskiej.

Od roku inż. Sz waj powtarzał najprzeróżniejszym gościom, którzy odwiedzali fabrykę: - Będzie to wóz najwyższej klasy światowej. Między modelem sprzed pięciu lat a obecnie montowanymi, jest taka różnica, jak między przedszkolakiem a studentem wyższej uczelni.

x□□□□□□□□□□ x□□□□□□□□□□ x

Obudowywane szkieletów czterech następnych „Gepardów” się przeciągało. Pracownicy zaczęli wątpić, czy kiedykolwiek złożą kolejnego.

Fabryka Samochodów „Gepard” Sp. z o.o. powstała w Warszawie na początku 1991 r. Dwaj wspólnicy, Zbysław Sz waj i Błażej Dołbniak mieli nadzieję, że uda się im uruchomić małoseryjną produkcję pojazdu. Zainwestowali w przedsięwzięcie 700 tys. dolarów USA. Jednak po roku zabrakło pieniędzy na jego kontynuację. Według Dołbniaka na przygotowanie produkcji potrzeba było jeszcze co najmniej 5 mln dolarów. W kalkulacji uwzględnił koszt zbudowania lub wydzierżawienia hali produkcyjnej, jej wyposażenia oraz zatrudnienia kilkunastu pracowników. Nie jest to duża kwota, jeśli weźmie się pod uwagę, że zachodnie koncerny na przygotowanie nowego modelu przeznaczają ponad miliard. Ford na swój najnowszy model wydatkował około 5 mld.

Musieli znaleźć nowych wspólników. Jedną z możliwości było oparcie produkcji „Geparda” na WSK - PZL w Mielcu. Kierownictwo przedsiębiorstwa, nękanego co jakichś czas przestojami, z powodu braku zamówień, przyjęło ofertę warszawiaków z dużą życzliwością - znalezienie zajęcia dla choćby kilkunastu na w pól bezrobotnych pracowników było sukcesem. Dlatego pozwolono im nawet wybrać do fabryki najlepszych fachowców. Ponadto wchodząc do spółki, WSK - PZL w Mielcu wniosła jako aport halę produkcyjną.

Z 30 mld zł, które na pomoc dla Mielca przeznaczył rząd Japonii, Biuro d.s. Pomocy Zagranicznej działające przy Urzędzie Rady Ministrów wydzieliło 7 mld na uruchomienie produkcji „Geparda”. Zarząd nad tymi pieniędzmi powierzyło 20 sierpnia 1992 r. mieleckiej Agencji Rozwoju Regionalnego „MARR” S. A. Za 1,5 mld wykupiła ona 7 proc. akcji FS „Gepard”. Pozostałe 5,5 mld fabryka otrzymała od agencji 24 lutego 1993 r. - jako nisko oprocentowany kredyt - którego spłata powinna nastąpić w trzech rocznych transzach. 24 lutego 1994 r. pierwsza rata nie została zapłacona.

x□□□□□□□□□□ x□□□□□□□□□□ □□□□ x

- *O tym jakiej klasy będzie to wóz, można się przekonać patrząc na prawie gotowego, trzeciego „Geparda” - odetchnął z ulgą prezes Sz waj gdy przywieziono pojazd po lakierowaniu na zielono z Warszawy.*

Bez wątplenia jest to samochód marzeń. Każdy szczegół profesjonalnie dopracowany, człowiek wsiadający do niego czuje się naprawdę komfortowo i bezpiecznie. Zamontowany w nim silnik „rovera” umożliwia osiągnięcie szybkości 100 km/godz. w 5,6 sekundy. Siedząc za kierownicą czuje się, że prędkość z jaką się pędzi, nie ma znaczenia dla kierowcy i samochodu, stanowią niepodzielną jedność i dosłownie mogą robić na drodze wszystko, co się im podoba. I to

niezależnie, ile będzie na liczniku, 120 czy 200 km/godz. Aby tak było, trzeba było dokonać setek zmian w stosunku do prototypu.

Przekonstruowana została rama. Zawieszenie tyłu i przodu są niezależne. Dało to pewność, że pojazd przy ostrym hamowaniu nie zanurkuje, a w razie wypadku nadwozie nie zgniecie się, a tylko bezpiecznie dla kierowcy i pasażera się zwinie. Przy dobieraniu podzespołów do konstrukcji samochodu, kierowano się tym, żeby były dostępne w każdym kraju do którego będzie eksportowany. Każdy detal jest najwyższej jakości. Produkcji półosiek dla „Gparda” podjął się „Ford” i wprowadził je do swych katalogów. Założenia konstrukcyjne przewyższają najlepsze tej klasy wozy na świecie - morgany. Ich cena przekracza w salonach samochodowych 30 tys. funtów. Słuchacz może być godzinami zasypywany nowinkami technicznymi przez pana Szwaja.

x□□□□□□□□□□ x□□□ □□□□□□□□□□ x

Gdyby zielony „Gepard” był gotowy w styczniu lub lutym, fabryce nie zagroziłoby bankructwo. Ale Szwaj i Dołbiak zbyt późno zorientowali się, że w Mielcu coś nie gra. Mechanizm samozagłady już tykał. Tym co się działo przerażeni byli zwłaszcza zatrudnieni tu robotnicy. Dlatego z wielkim niepokojem przyjmowali przecieki, które się następnie potwierdzały.

Już w grudniu 1993 r. mówiono, że przewodniczącym rady nadzorczej fabryki, w miejsce dyrektora WSK - PZL, Wiesława Pastuły, zostanie prezes „MARR”, Władysław Ortyl. Wkrótce doszło do zmiany. Nie upłynęło trzy tygodnie, a niektórzy wróżyli, że Ortyl poda się do dymisji. Prezesowi zarządu Jerzemu Jędraszce dawano nie więcej czasu w kierowaniu firmą. Zastanawiano się też, kiedy „MARR” wstrzyma kredytowanie „Geparda” w związku z niezapłaceniem pierwszej transzy. Jedni upierali się, że nastąpi to jeszcze przed odejściem Ortyla i Jędraszki; drudzy, że po. Wszyscy zastanawiali się, na co pójdą w takim przypadku japońskie pieniądze. Jedna z wersji mówiła o przeznaczeniu ich na powstanie w Mielcu rozgłośni radiowej. Rada Nadzorcza przyjęła 28 marca 1994 r. rezygnację Ortyla i jednocześnie odwołała Jędraszka. Przewodniczącym rady został Marek Woszczyński, pracownik dyrekcji WSK; prezesem Zbysław Szwaj. Dwa dni później, 30 marca prezes „MARR”, Ortyl przyniósł do fabryki oryginał pisma z 24 marca, w którym domaga się zwrotu 5,5 miliardowej pożyczki. Zagroził w nim, że jeśli FS „Gepard” tego nie zrobi do 14 kwietnia, to zostaną wypełnione weksle, złożone jako zabezpieczenie. W aktach „MARR-y”, jak niektórzy mówią w Mielcu, znajduje się kopia tego dokumentu. Złożony na niej podpis przez dyrektora Jędraszka wskazuje, że fabryka dokument otrzymała 24 marca.

Prezes „MARR”, Ortyl zapewnia, że między jego odejściem i prezesa Jędraszka z fabryki, a zażądaniem zwrotu pożyczki przez agencję nie ma żadnego związku. W „Gepardzie” te wyjaśnienia wszyscy traktują z pobłażaniem.

x□□□□□□□□□□ x□□□□□□□□□□ x

- *Agencja dobrze wie, że zażądanie teraz zwrotu pożyczki rozkłada nas* - powtarza jeżdżący między Warszawą, a Mielcem Sz waj.

Najbardziej go boli, że przed przejęciem władzy, kiedy zgłaszał jakieś zastrzeżenia prezesowi Jędraszkowi, ten odpowiedział mu: „Pan tu nie ma nic do powiedzenia.”

Ale nie to było główną przyczyną zmian kadrowych. Dołbniaka irytowały, kiedy przyjeżdżał do Mielca, zła organizacja oraz niekompetencja. Nie mógł zrozumieć: Dlaczego w fabryce na 12 robotników przypada 10 pracowników administracji, w tym dwie księgowe i goniec? Dlaczego kupowano jednocześnie 50 sztuk jakiejś części, skoro potrzeba pięć? Dlaczego zapłacono za wadliwie wykonane części przez uczniów szkoły zawodowej? Próbując odpowiedzieć sobie na te pytania, nieraz dochodził do wniosku: „Mielec wziął forszę. Mielec przepuścił”. Dołbniaka utwierdził w tym przekonaniu list, który otrzymał Sz waj od robotników. Skarżyli się oni w nim, że są zmuszani do 12-godzinnej pracy, choć nie ma co robić.

Obaj współwłaściciele „Geparda” bardzo dobrze oceniają tylko pracę robotników i wiceprezesa Stanisława Marca. Marca szczególnie cenia, bo będąc między młotem a kowadłem, zawsze umiał zachować się z klasą.

Szefowie „MARR” uważają, że jeśli ktoś ponosi winę za niewykonanie w 1993 r. pięciu zaplanowanych „Gepardów”, to tylko fabryka samochodów. Dziwią się też, że posądza się ich o celowe działanie na niekorzyść spółki, której są współwłaścicielem. Jan Dróżdż, wiceprezes agencji odpowiedzialny za finanse, podkreśla, że należy umieć odróżnić dwie role jakie pełni w tej sprawie „MARR”: rolę udziałowca w spółce i rolę zarządcy kredytu. Prezes Ortyl, zapewnia, że jeśli fabryka spełni wszystkie wymagania, co do zabezpieczenia kredytu, to nie powinna się obawiać ze strony agencji niczego złego. Trudno uganiać się za dłużnikiem, obaj są co do tego jednomyślni.

x□□□□□□□□□□ □ x□□□□□□□□□□□□ x

Zbysław Sz waj wierzy, że cała ta afera z kredytem skończy się dobrze i jeszcze w kwietniu wyjedzie z Mielca nowy „Gepard”.

- *Myślę, że znajdziemy kompromis z agencją i wnet wszyscy o tych nieporozumieniach zapomną* - ucina rozmowę i pędzi do samochodu, by pojechać na lotnisko do Warszawy.

Otrzymał właśnie wiadomość, że z Anglii przylatuje do Polski jego syn, z ostatnimi częściami do zielonego „Geparda”.

Henryk NICPOŃ (1999 r.)