



ZWIERZĘ NA ZAKRĘCIE

Tu trzeba być po trosze rolnikiem, weterynarzem, a jednocześnie mieć w rękach delikatność, bo jazda z żywymi zwierzętami to nie to samo, co z kontenerem. I nie ma się gdzie tego nauczyć, można tylko podglądać bardziej doświadczonych kolegów. W siedleckim Marwerze mówią, że ci, którzy jeżdżą „na zwierzętach”, to elita... ▶

Ci kierowcy to najlepsi z najlepszych, elita. Kilkunastu chłopaków to stała ekipa, nikt się nie wykrusza – mówi z dumą Michał Wereszczyński, pełnomocnik firmy Marwer, którą prowadzi jego mama Ewa, a założył jego ojciec Marek jeszcze w 1985 r. Transport żywych zwierząt jako pomysł na rozszerzenie biznesu przyszedł im do głowy w 2007 r. I okazał się strzałem w dziesiątkę.

Z byłem hodowlanym najczęściej ruszają na Wschód. Niekoniecznie z Polski, dwa nowe Actrosy Marwera, dedykowane do tego właśnie transportu, często ładują się w Europie Zachodniej, a potem tylko przemykają przez Polskę w drodze do Rosji, Kazachstanu czy nawet Uzbekistanu. Bo to właśnie „na zwierzętach”, a nie na chłodniach – drugiej ze specjalności Marwera – można liczyć na najbardziej egzotyczne i wymagające

Za kierownicą usiadł w wojsku dlatego, że... nie chciał być wartownikiem. Szybko okazało się, że to jego pasja. Dziś ma już 15 lat stażu, z czego sześć lat w transporcie zwierząt.

W tej dziedzinie przewozów obowiązuje zasada mistrz-uczeń: doświadczeni przekazują wiedzę tym, którzy są gotowi już na takie wyzwanie. Tak było z pierwszymi kierowcami Marwera, którzy zaczęli jeździć najpierw jako podwykonawcy dla dużego niemieckiego spedytora żywych zwierząt. Była okazja, żeby się czegoś nauczyć tym bardziej, że na Wschód z żywym inwentarzem zawsze jeździ się w konwojach.

Zanim jednak ruszy się w trasę, trzeba przejść specjalne przeszkolenie, nie tylko z techniki jazdy, ale i z obsługi naczepy, która jest bardzo skomplikowanym mechanizmem. Ustawianie i zabezpieczanie pokładów, przegród, regulacja wentylacji, kontrola obiegu wody i poidel – tego wszystkiego nie można się

Jeździłem wieloma samochodami. Nowy Actros to niezwykle komfort, naprawdę bardzo ważny przy tego typu trasach.

Zbigniew Sala

trasy. Najdłuższy kurs w 2013 r. to licząca ponad 13 tys. km pętla aż pod granicę z Kirgistanem. Pojechali z byłem hodowlanym.

– Jeszcze pięć lat temu po Kazachstanie czy Uzbekistanie jeździło się fatalnie, teraz drogi stają się tam coraz lepsze, powstaje także autostrada, beton, trzy pasy w każdą stronę, tyle że bez ogrodzenia. I trzeba uważać, bo potrafią się na niej pojawić np. krowy – wspomina Zbigniew Sala, kierowca z Marwera, który już kilkakrotnie wyruszał do Azji z transportami zwierząt.

Ale są też i bardziej „normalne” kursy, jak na przykład Holandia-Polska, Dania-Polska, a nawet wykorzystująca prom przez Bałtyk trasa z Finlandii. Stamtąd jadą prosiaki, których ostatnio bardzo poszukują krajowi rolnicy. W „zwierzęcych zestawach” jeżdżą dwa nowe Actrosy. Na dalekie trasy Marwer wysyła pojazdy w obsadach dwuosobowych. Na Wschód zawsze ruszają w konwojach – jedzie co najmniej kilka samochodów. Wtedy jest bezpieczniej, jeden drugiemu może pomóc. Czasem we wspólną podróż wyruszają ciężarówki kilku firm.

– Jeździłem wieloma samochodami ciężarowymi. Nowy Actros? Przede wszystkim wygoda, naprawdę duża. A przy taki długich trasach to szczególnie ważne – mówi Zbigniew Sala. Ma w firmie największe doświadczenie, to on poprowadził pierwszy zestaw wiozący zwierzęta do Rosji w 2007 r. Uczył się obsługi takiego transportu, patrząc na ręce starym wygom z tej branży – innej szkoły nie ma.

nauczyć, jeżdżąc z „normalnym” towarem. No i raz na jakiś czas trzeba podrzucić siano czy słomę. Obecnie z logo Marwera na spojlerze kursuje osiem zestawów wyposażonych w specjalistyczne trzy- i czteropokładowe naczepy do przewozu zwierząt. Najnowocześniejszy i najmłodszy w tej flocie jest produkt renomowanej firmy Pezzaioli. Zmieści 600 sztuk prosiąt, 200 sztuk

MARWER PRZEDSIĘBIORSTWO TRANSPORTOWE

Firma Marwer została zarejestrowana w sierpniu 1985 roku w Siedlcach pod nazwą „Usługi Transportowe Marek Wereszczyński”. W 1989 r. firma poszerzyła swoją ofertę o transport międzynarodowy, a w 1992 r. całkowicie zrezygnowała z kursów po kraju, współpracując z niemieckim spedytorem BDS. Od 1998 r. właściciel zmienił nazwę na Marwer Przedsiębiorstwo Transportowe. Jednocześnie firma zaczęła specjalizować się w przewozach chłodniczych, a w 2007 r. poszerzyła ofertę o długodystansowy transport zwierząt. Po śmierci Marka Wereszczyńskiego w 2011 roku, firmę przejęła jego żona Ewa Wereszczyńska. Obecnie Marwer jest częścią grupy transportowej, w skład której wchodzi jeszcze firma Imperial należąca do Michała Wereszczyńskiego i Lemar należąca do jego siostry, Martyny Melaniuk oraz jej męża Mateusza Melaniuka. W grupie jeździ 60 zestawów, pracuje 80 kierowców.

WWW.MARWER.COM.PL



- 1 Uwaga na zakrętach – w zależności od rodzaju przewożonych zwierząt zestaw może zachowywać się mniej lub bardziej stabilnie
- 2 Automatyczna rampa ułatwia załadunek
- 3 Zbigniew Sala jest w trasie nie tylko kierowcą, ale także opiekunem zwierząt
- 4 Specjalistyczna nowoczesna naczepa firmy Pezzaioli zapewnia najwyższy profesjonalizm w transporcie bydła hodowlanego

trzody chlewnej lub 33 sztuki bydła. Ma także własne webasto, dzięki któremu zimą na pokładzie jest zawsze ciepła woda. A zintegrowany z systemem GPS umożliwia kontrolę przejazdu i temperatury wewnątrz naczepy bezpośrednio z biura.

Do każdej trasy trzeba się przygotować, np. zrobić przegląd naczep, zaplanować całą logistykę. Wszystko zależy od tego, jakie zwierzęta trzeba przewieźć i na jaką odległość. Inaczej się myśli o trasie która ma 10, 12 czy 14 tys. kilometrów, inaczej o takiej, która liczy 2-3 tys. Ten rodzaj przewozów podlega restrykcyjnym przepisom Unii Europejskiej. Określają one m.in. odpowiednią ilość odpoczynku dla zwierząt, ale i otwierają przed samochodami szybkie ścieżki na granicach.

- Nie ma jednej, uniwersalnej recepty na bezpieczną jazdę ze zwierzętami. Wszystko zależy od tego, z czym jedziemy, czy z prosiakami, dorosłymi świniami czy krowami. W każdym przypadku technika prowadzenia musi być inna. Trzeba wiedzieć, że z krową inaczej się wchodzi w zakręt, ze świnią inaczej - opowiada Zbigniew Sala. - Ciągniemy potężne naczepy, które mogą być podzielone na dwa, trzy lub cztery pokłady. Kiedy na czterech poziomach jadą prosięta, cały zestaw jest bardziej stabilny. Krowy muszą mieć więcej przestrzeni, jadą maksymalnie na dwóch pokładach, a to oznacza, że cały ładunek zachowuje się zdecydowanie mniej przewidywalnie, łatwiej się przemieszcza. A przecież odpowiadamy za zwierzęta i sprzęt. Widywałem skutki nieostrożnej jazdy, łącznie z wyrzuceniami na burtach naczep. To niedopuszczalne i niebezpieczne. Kluczowa jest ostrożność i wyczucie.

Jak opowiada Michał Wereszczyński, syn Ewy Wereszczyńskiej, kandydaci na kierowców w tym przypadku powinni mieć już wcześniej kontakt ze zwierzętami, a najlepiej - z gospodarstwem. Tak było w przypadku Zbigniewa Sali - jego ojciec je ma, więc on też wie, jak obchodzić się z inwentarzem. To ważna kwestia w przypadku kandydatów na kierowców takich transportów. Tym bardziej, że np. podczas załadunku musi być przedstawicielem klienta, ocenić, czy z ładowanymi zwierzętami jest wszystko w porządku, czasem nawet nie dopuścić do wysłania chorej krowy czy świnia. A takie sytuacje niekiedy się zdarzają.

- Możemy jechać tylko przez 24 godziny bez przerwy, potem trzeba wyładować zwierzęta na specjalnych licencjonowanych punktach na odpoczynek. Na każdym z nich czeka lekarz, podobnie jest podczas załadunku i rozładunku. Nie jest to prosty transport, to nie to samo co chłodnia. Cały przejazd jest uzgodniony z importerem - opowiada Zbigniew Sala. - Jak się tego nauczyć? Włożyć gumki i działać... Ale tak na poważnie, faktycznie dobrze coś wiedzieć o zwierzętach. Czasem rozmawiamy z kolegami z innych firm, niektórzy z ciekawości pytają, mnie, jak to jest, czy warto spróbować. Od razu uprzedzam, że tu trzeba mieć dodatkowe umiejętności, lubić te zwierzęta.

To zrozumiałe - przecież rozładunkiem i wyładunkiem zajmuje się kierowca, który musi być także opiekunem, a czasem nawet weterynarzem. Trzeba wiedzieć, jak zachęcić zwierzęta do wyjścia i wejścia do naczepy. To wcale nie jest łatwe. Jednym z elementów wyposażenia kabiny jest apteczka z lekami weterynaryjnymi. - Zdarzyło mi się nawet odbierać poród podczas transportu, choć taka sytuacja w ogóle nie powinna mieć miejsca, ciężarne zwierzę nie powinno być wysłane w trasę - podkreśla Sala. - Ale takie życie, nie wszyscy to wytrzymują. ■

Co 24 godziny zwierzęta trzeba wypuścić, by odpoczęły

