

Paryski szyk po raz trzeci – czyli kilka wspomnień Zygmunta Senkowskiego o sprowadzeniu autobusów Chausson APH 521 z Francji do Warszawy w 1954 roku



Trudno dzisiaj powiedzieć, kto pierwszy i kiedy nazwał Warszawę - Paryżem północy, ale skoro stwierdził, to zapewne widząc, że w obu miastach były (przynajmniej do 1985 roku,

z małym wyjątkiem w latach 1969 [\[1\]](#) – 73; były Jelcze) niemal identyczne francuskie autobusy. Różniące się tylko zewnętrznym malowaniem (w Paryżu są zielone od 1916 roku

[\[2\]](#)

, choć trudno, to dostrzec pod licznymi reklamami).

W 1952 roku było wiadomo, że węgierskie Mavagi TR5 nie sprawdzą się w dalszej eksploatacji na warszawskich ulicach i należy szukać innych autobusów dla Warszawy. Ostateczną decyzję o wyborze przesunięto nieco w czasie, gdyż węgierscy konstruktorzy w połowie 1952 roku przedstawili ówczesnemu MPK kolejny autobus, będący lepszą i nowocześniejszą konstrukcją. Był nim Ikarus 60, który późną jesienią 1952 przechodził na warszawskich ulicach miejskie testy

[\[3\]](#)

. Również Czesi zaproponowali swoją Škodę 706 RO w ulepszonej w 1951 roku miejskiej wersji. Niestety, testy wypadły niepomyślnie w warunkach miejskich, ale autobusy znakomicie sprawdziły się poza miastem w połączeniach na długich dystansach. To zadecydowało, że podjęto decyzję o znacznych zakupach autobusów Ikarus i Škoda dla potrzeb PKS-u, których pierwsze dostawy rozpoczęły się w drugiej połowie 1953 roku.

Jednak nadal był nierozwiązany problem autobusów miejskich dla Warszawy, nie mówiąc o innych miastach w Polsce. PKS otrzymując nowe wozy, partiami przekazywał Warszawie używane Chausson'y, które w warsztatach CWS-u przy Włociańskiej, przechodziły gruntowne remonty i były przemalowywane z zielonych na kremowo-czerwone.

W sumie „z odzysku” trafiło do Warszawy ponad 80 autobusów. Poprawiło to, nieco trudną sytuację taborową, ale mimo wszystko był to, już w znacznej części tabor mocno wyeksploatowany. Liczne awarie, brak części (Francuzi od 1952 roku produkowali już nowe Chausson'y APH 521 [\[4\]](#)), dopełniały niezliczone żale na warszawską komunikację nie tylko pasażerów, prasy, ale i tzw. czynnika politycznego, który nie mógł pochwalić się swymi osiągnięciami w temacie miejskiej komunikacji. Być może bardziej, właśnie owo niezadowolenie „czynnika politycznego” niż pasażerów, zadecydowało, że podjęto decyzję o powrocie do francuskich autobusów marki Chausson. Sprawdzonych i mniej zawodnych. Nie mały wpływ na podjęcie decyzji o ponownym imporcie Chausson'ów miało zdanie specjalistów od autobusów, którzy analizując konstrukcję, eksploatację APH 49 i APH 521 znaleźli sporo wspólnych elementów mogących w przyszłości ograniczyć import części zamiennych

[\[5\]](#)

. Ostateczną „pieczęć” zezwalającą na import było również ponowne ożywienie kontaktów z klasą robotniczą Francji.

Latem 1954 rozpoczęto przygotowania do sprowadzenia pierwszej partii 8 autobusów. Przygotowania zarówno w ówczesnym „Motoimporcie” jak również w MPA, w którym spośród najlepszych kierowców i mechaników należało stworzyć grupę 14-16 osób wydelegowanych po odbiór autobusów z fabryki Chausson'a w Gennevillers [\[6\]](#), zgodnie z wymogami francuskiego producenta. Dzisiaj, wydawać by się mogło, sprawa prosta – najlepsi z najlepszych, ale wówczas liczyło się bardziej jak wiedza i doświadczenie jeszcze tzw. charakterystyka polityczna kandydata. Zbiór 4 pozytywnych charakterystyk

[\[7\]](#)

kwalifikował kandydata do grupy wyjazdowej do Francji. Teoretycznie podobne do siebie, ale w zależności, kto je wypełniał interesowały go pytania związane z przeszłością kandydata. Wśród pytań było również to – czy ma kogoś z rodziny w Niemczech czy we Francji.

Pod koniec sierpnia 1954 roku spośród załogi wyłoniono grupę 16 najbardziej zaufanych, wypróbowanych fachowców. Zarówno pod kątem przygotowania obsługowego jak i doświadczenia za kierownicą. W grupie znalazł się m. in. Zygmunt Senkowski [8], wówczas Starszy Mistrz Zakładu ER II – Północ, teren Inflancka.

- Znalezienie się w grupie wyjazdowej, nie było łatwe – wspominał Zygmunt Senkowski - jej skład zmieniał się wielokrotnie, bo ktoś tam czegoś doszukał się w życiorysie. Wreszcie, gdy w połowie września, ostatecznie ustalono jej skład – czuliśmy się wybrańcami [9]. Oczywiście w naszej grupie było 2 tzw. aniołów stróżów z UB

[10]

, którzy razem z nami przed wyruszeniem na trasę uczestniczyli w kilku kursach na temat trasy, ekwipunku, no i oczywiście z zakresu europejskiej polityki, ze szczególnym naciskiem – na trudną sytuację gospodarczą państw zachodu i żyjącej w niej klasie robotniczej. Zakup autobusów we Francji ma nieco złagodzić ciężkie warunki pracy francuskich robotników w fabryce Chaussou'a. Lektorzy byli na tyle wiarygodni w swych wykładach, że gdy zbliżył się dzień wyjazdu do Francji byliśmy pełni obaw czy przypadkiem dobrze robimy, że tam jedziemy. Z drugiej jednak strony ciągnęła nas ciekawość, jak tam faktycznie jest, bo po 1953 roku napływało do nas trochę więcej informacji, które nijak nie pasowały do tych, które podawano nam we wcześniejszych gazetach.

Wyruszyliśmy ciężarówką MPA z Warszawy na początku października w 15 osób. W stronę Paryża była ona naszą sypialnią, jadalnią a w powrotnej drodze warsztatem drobnych napraw.

Polskie władze wojskowe, w porozumieniu z ich odpowiednikami radzieckimi, amerykańskimi wyznaczyły dokładną trasę z Warszawy do Paryża, z której nie wolno było pod żadnym pozorem zbaczać. Czas przejazdu; tam i z powrotem 10 dni (240 godzin z odchyłką +/- 12 godzin). Wiodła ona z Warszawy przez Wrocław, Drezno, Zwickau, Norymbergę, Saarbrücken, Reims do Paryża. Nie była najkrótszą, ale jak wspominali uczestnicy tamtej „wyprawy” była chyba najlepiej strzeżoną przez władze wojskowe, szczególnie radzieckie, na terenie byłej strefy okupacyjnej (teren byłego NRD). Od granicy polsko-niemieckiej w Gorlitz aż po Plauen (granica stref rosyjskiej i amerykańskiej) ciężarówce na zmianę towarzyszyli wojskowi motocykliści, których zadaniem było pilnowanie czasu przejazdu i trasy. Jak tylko nieco zwalnialiśmy, zaraz podjeżdżał pod szoferkę i machał ręką, aby nie stawać pokazując gdzieś w oddali, wystające nad lasem budki wartownicze.

Podobnie było również w strefie amerykańskiej w drodze do Saarbrücken, ale eskortujący ciężarówkę Amerykanie nie pilnowali zbytnio czasu przejazdu i dość często zarządzali postoje, aby zaspokoić swoją ciekawość, jak też wyglądają ludzie zza żelaznej kurtyny. Przy krótkich

Paryski szyk po raz trzeci

Wpisany przez Włodzimierz Winek

wtorek, 05 marca 2013 20:18 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:39

postojach proponowali amerykańskie papierosy i gumę do żucia, z której chętnie korzystali kierowcy z MPA, gdyż stanowiła ona swoistą walutę, za którą można było kupić wiele rzeczy we Francji, a zamówień było sporo i tylko kilka franków w kieszeni.

STOLICA. Nr 45 (359), 7 listopada 1954 r.



NOWE AUTOBUSY DLA WARSZAWY

Z radością powitali warszawiacy nowe autobusy, które otrzymało ostatnio Miejskie Przedsiębiorstwo Autobusowe. Nowe wozy marki „Chausson” różnią się znacznie od tych, które już od paru lat z powodzeniem służą warszawskiej komunikacji miejskiej. Są silniejsze, dłuższe, szersze i mieszczą, zamiast 60, 70 pasażerów. Posiadają wygodniejsze wejścia i lepsze rozmieszczenie miejsc siedzących.

Wzrost ilości wozów przyczyni się niewątpliwie do polepszenia komunikacji autobusowej w Warszawie. Trzeba jednak pamiętać o tym, że należyta eksploatacja i konserwacja autobusów wymaga również powiększenia zaplecza technicznego MPA. Konieczna jest bowiem codzienna, sumienna konserwacja wozów i szybkie usuwanie ich uszkodzeń. Tymczasem budowa hali warsztatowej MPA przy ul. Włocławskiej posuwa się w żółtym tempie.

Wiele już ustalono ostatecznych terminów

downictwa Przemysłowców. Trzeba więc, aby Budownictwo Przemysłowe zajęło się tą sprawą i zabezpieczyło budowę warszawskiej komunikacji miejskiej do końca br. MPA będzie używać tylko „Chaussonów”.

Wzmocnienie autobusowej komunikacji przez nowe autobusy spowoduje zwiększenie częstotliwości kursów autobusowych, ale nie zastąpi nowych oraz przedłużonych linii komunikacyjnych.

Już w listopadzie otworzą się dwie nowe linie autobusowe: „131”, łącząca Dworzec Główny z Piaseczką, i „132”, łącząca Piaseczkę z Rydwanem.

Przedłużone zostaną linie do Muranowa i 100%.

Wpisany przez Włodzimierz Winek

wtorek, 05 marca 2013 20:18 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:39



**Zygmunt Senkowski (pierwszy z prawej), gdzieś na autostradzie pod Saarbrücken, październik 1954, ja
z 8 Chaussonów dla Warszawy w 1954 roku**