

Niemal każdego piszącego pasjonata historii warszawskich autobusów nic bardziej nie cieszy, jak duże grono czytelników, które namawia do dalszego szukania i odkrywania mało znanych lub zapomnianych wątków historii, mówiąc dzisiejszym językiem, publicznego transportu zbiorowego m. st. Warszawy.

Pisząc, o drugim „życiu” warszawskich autobusów, nie myślałem, że temat ten może wywołać tak duże zainteresowanie i zostać tak ciepło przyjęty. To cieszy, ale pisząc liczyłem również na to, że być może i wśród czytelników powstanie chęć odszukania, gdzieś zawieruszonych fotek tych dziwnych pojazdów. Zrodzi się chęć zajrzenia nie tylko do swoich szuflad, ale i do bibliotek czy archiwów byłych pracowników dawnego MPA [\[1\]](#) , MZK [\[2\]](#) .

Mam nadzieję, że być może kiedyś powiększy się grono „szperaczy” i wspólnie będziemy mogli uzupełnić tą niewątpliwie pasjonującą historię warszawskich autobusów.

Tym razem, niejako uzupełnienie poprzedniego artykułu, o polewaczce, wozie kempingowym, toj-tojce i pogrzebowym karawanie. Wszystkie na bazie autobusu Chausson APH 47 i APH 48.

W połowie lat 50-tych w Centralnych Warsztatach Samochodowych (CWS) przy Włociańskiej nie tylko remontowano autobusy, samochody ciężarowe ówczesnych MPK [\[3\]](#) i MPA, ale również budowano szereg, unikalnych prototypów samochodów specjalnych na bazie ram autobusów Chausson. Wiele z tych projektów powstało z potrzeby chwili, zapotrzebowania nie tylko zaspokojenia potrzeb MPA czy MPK, ale również potrzeb instytucji państwowych jak: Ministerstwo Gospodarki Komunalnej, Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego czy miejskich jak, MPO

[\[4\]](#)

, MPT

[\[5\]](#)

oraz z okazji organizacji różnych imprez odbywających się w Warszawie.

W tamtym czasie przy CWS-ie istniała Sekcja Konstrukcyjna skupiająca wielu zdolnych techników i inżynierów, często jeszcze z przedwojenną praktyką konstrukcyjną i technologiczną pod kierownictwem Stefana Panek [\[6\]](#) . Jego zastępcą był Kazimierz Strzyżewski [\[7\]](#) , który swoją praktykę konstrukcyjną zdobywał jeszcze przed wojną w Biurze Konstrukcyjnym P.Z. Inż. „Ursus” przy Skierniewickiej przy pracach nad konstrukcją w pełni polskich ciężarówek, a te

miały być budowane w podwarszawskich wówczas Czechowicach na terenie P.Z. Inż.. „Ursus” (dzisiejsza dzielnica Warszawy – Ursus). Na bazie tamtego projektu powstał po wojnie prototyp samochodu ciężarowego „Star”.

To, m. in. „z pod jego ołówka” w latach 1947-49 wyszło szereg projektów i modernizacji samochodów ciężarowych na wozy specjalne dla potrzeb pogotowia technicznego ówczesnego MZK. Był także współautorem pierwszych przeróbek w 1954 roku autobusu Chausson APH 47 na pojazd pogotowia technicznego MPA.

Być może ta, jak i wiele im podobnych przeróbek autobusów także dla potrzeb MPK na tzw. pogotowia torowe i sieciowe, jak i dobre opinie użytkowników, które coraz częściej były zauważane nie tylko w Warszawie, ale i w Polsce, zachęciły zespół Panka i Strzyżewskiego do dalszych projektów adaptacyjnych autobusów do innych celów, niż przewożenie pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Tym bardziej, że „materiału” do przeróbek nie brakowało, gdyż z powodów wyeksploatowania Chausson’ów APH 47, 48, 49, ich wycofywania z ruchu i zakupu nowych Chausson’ów APH 521, coraz więcej z nich oczekiwało na złomowanie na placu przy Włociańskiej. Do twórczej pracy konstrukcyjnej, zachęcało również poparcie ówczesnego dyrektora MPA – inż. Adolfa Kolb’ego, który niejednokrotnie współuczestniczył w pracach projektowych i koncepcyjnych.

Jednak praca konstruktorska musi być poparta dobrym wykonawstwem prototypu, a w tamtym czasie znakomitych ślusarzy, spawaczy, elektryków w CWS-ie nie brakowało.

Warto wymienić, choć kilka nazwisk ówczesnych fachowców, gdyż ich nazwiska czasami pojawiają się i w innych opracowaniach o warszawskich autobusach. Byli wśród nich Bolesław Zaręba, Faustyn Giżyński, Józef Borkowski, Michał Mrozek [\[8\]](#) , Stanisław Klimek [\[9\]](#) , Wacław Szymczyk, Jan Bukowski, Aleksander Żukowski i wielu innych. Życiorysy, wielu z nich jeszcze przedwojennych fachowców, mogłyby posłużyć za materiał na naprawdę fascynujące książki, w których nie brakowałoby wątków z pogranicza sensacji.

M. in. właśnie z inspiracji dyrektora inż. Adolfa Kolb’ego [\[10\]](#) w kwietniu 1955 rozpoczęto prace nad budową na bazie Chausson’a APH 48 wozu turystycznego przeznaczonego dla pracowników MPA na, jak to określała wówczas prasa codzienna, tzw. wczasy ruchome. Wozu, który latem miał spełniać rolę wozu kampingowego, a po okresie letnim miał być wykorzystywany do celów reprezentacyjnych MPA i MPK czy potrzeb władz miejskich Warszawy do odbywania w nim tzw. narad objazdowych

Postscriptum do „Drugiego życia warszawskich autobusów”

Wpisany przez Włodzimierz Winek

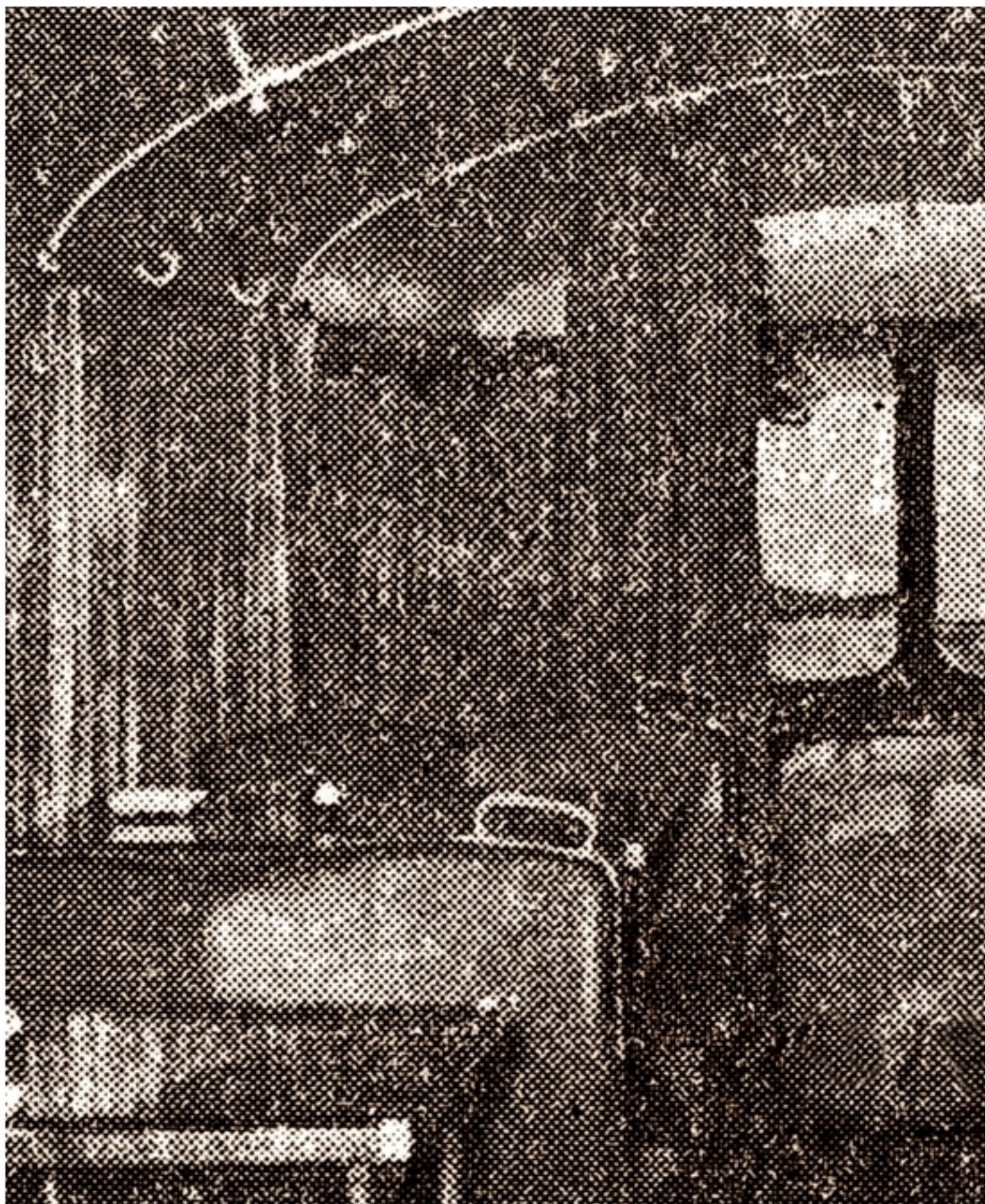
środa, 08 maja 2013 19:26 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:44

[\[11\]](#)

na terenie miasta.

Wpisany przez Włodzimierz Winek

środa, 08 maja 2013 19:26 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:44



Wnętrze autobusu Chausson APH 48, widok w kierunku kier

"Życie Warszawy" nr 167 z 15 lipca 1955 roku, foto: W. Piotrowski

Postscriptum do „Drugiego życia warszawskich autobusów”

Wpisany przez Włodzimierz Winek

środa, 08 maja 2013 19:26 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:44

His delegation had no objection to the draft, and it was agreed to adopt it with the

Postscriptum do „Drugiego życia warszawskich autobusów”

Wpisany przez Włodzimierz Winek

środa, 08 maja 2013 19:26 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:44



Postscriptum do „Drugiego życia warszawskich autobusów”

Wpisany przez Włodzimierz Winek

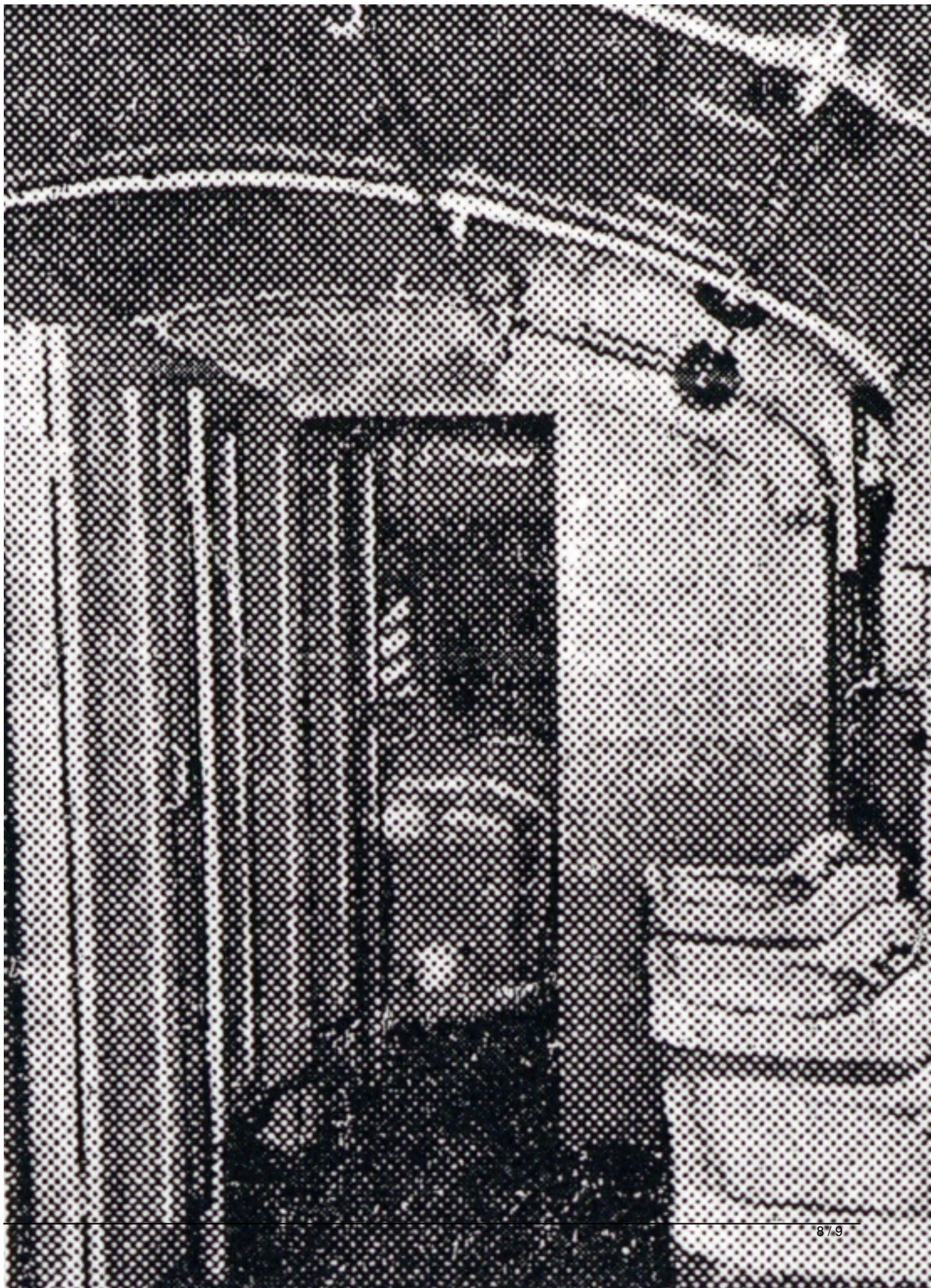
środa, 08 maja 2013 19:26 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:44

~~Włodzimierz Winek, 12 sierpnia 2019 21:44~~ [\[3\]](#) ~~Włodzimierz Winek, 12 sierpnia 2019 21:44~~

Postscriptum do „Drugiego życia warszawskich autobusów”

Wpisany przez Włodzimierz Winek

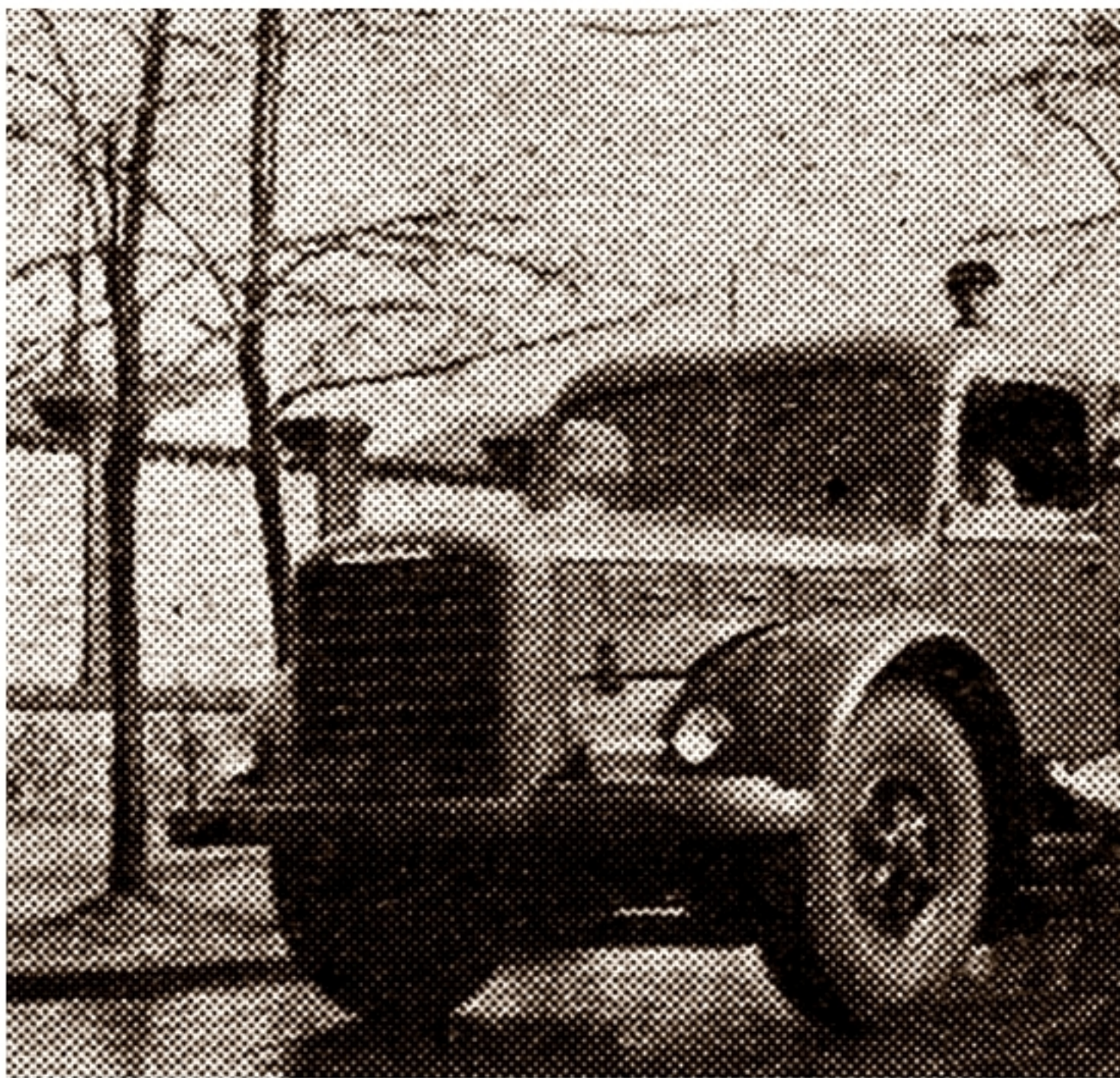
środa, 08 maja 2013 19:26 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:44



Postscriptum do „Drugiego życia warszawskich autobusów”

Wpisany przez Włodzimierz Winek

środa, 08 maja 2013 19:26 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:44



Skoda 706 RT jako polewaczka, gdzieś na praskiej ulicy, ok 1955 roku warszawskiemu MPO pod koniec lat 50-tych.