



Koniec lat 50-tych dla warszawskich autobusów, to okres nieustannej walki z częściami zamiennymi, remontami, przeładowanymi wozami, których ciągle było za mało na potrzeby szybko rozbudowującego się miasta. A to tylko niewielki wycinek kłopotów Miejskiego Przedsiębiorstwa Autobusowego (MPA), do których dochodziły jeszcze poważne braki w obsadzie wozów (brak kierowców, konduktorów) i w zapleczu technicznym.

Brak odpowiednich zajezdni, warsztatów remontowych. Ślimaczące się budowy zajezdni na Woronicza [\[1\]](#) , Redutowej [\[2\]](#) , Włociańskiej [\[3\]](#) , wiecznie modernizowane Inżynierska, Inflancka, Obozowa, dopełniały nienajlepszego obrazu MPA, które, na „pocieszenie” miały nieco mniej kłopotów niż tramwaje i trolejbusy z siostrzanej firmy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego (MPK).

Obie firmy cierpiały na poważne braki taborowe. Jedynym rozwiązaniem i ratunkiem na braki, było zwiększenie importu taboru, gdy brak własnej produkcji krajowej. A ten, jako taki, nie tylko nie mógł zbyć zwiększony, ale musiał być zmniejszony, gdyż dewizy były bardziej potrzebne na zakup maszyn do nowobudowanych fabryk, które z czasem zwiększały produkcję krajową [\[4\]](#) , także i na eksport, niż na zakup taboru autobusowego, tramwajowego, itd.

Na braki taborowe w postaci autobusów cierpiały również i inne polskie miasta, a chyba najbardziej, braki taborowe, odczuwał największy polski przewoźnik międzymiastowy - PKS [\[5\]](#) .

Zatem były potrzebne szybkie i skuteczne decyzje na najwyższym szczeblu. A, że sprawa nie mogła być załatwiona jedną decyzją, a musiała być działaniem długofalowym, powołano w 1958 roku Radę Motoryzacyjną [\[6\]](#) , która miała opracować plan rozwoju motoryzacji w Polsce, a w latach następnych czuwać nad jego realizacją.

Jednym z pierwszych działań Rady było wyznaczenie kierunków rozwoju motoryzacji w Polsce, w tym, jak najszybsze uruchomienie własnej, krajowej produkcji wielkopojemnych autobusów. Produkowane do 1958 roku autobusy na bazie Stara 20 tzw. Star 52 i Star 55 Jot mogły zabrać tylko 33 do 37 osób. Budowa większego autobusu wymagała większego podwozia, a takiego nie produkowano w kraju, choć Zakłady w Jelczu prowadziły w 1957 roku próby z podwoziami

dla dużych ciężarówek (Żubr) i na ich bazie miał powstać duży autobus (w 1959 powstał autobus „Odra”, w Koszalinie „Bałtyk”). Potrzebny był autobus zabierający co najmniej 50 osób.

Wyznaczony kierunek miał być osiągnięty m. in. poprzez rozbudowę zakładów w Sanoku, Mielcu, Starachowicach i budowę niemal od podstaw zakładów autobusowych w Jelczu (nowe hale montażowe, nowe wydziały). Równolegle miano rozbudowywać zakłady produkujące pod potrzeby w/w zakładów wyposażenie, części mechaniczne, itd. Jednocześnie Rada zainicjowała, zlecając ekspertom, znawcom tematu autobusów miejskich i międzymiastowych szeroki program badań i poszukiwań najlepszego autobusu. Kierunki poszukiwań – ma być tani, niezawodny, prosty w obsłudze, wykonalny w polskich warunkach technologicznych i materiałowych. Autobus, który mógłby zrealizować założony plan zwiększenia posiadania taboru w komunikacji międzymiastowej z 3 150 w 1958 roku do 11 500 w 1965. W autobusach miejskich w skali kraju z 1 700 w 1958 roku do 4 100 w 1965 roku. Był to plan minimum, i trzeba powiedzieć, został zrealizowany z nawiązką, szczególnie w komunikacji miejskiej.



**RTO MEX**

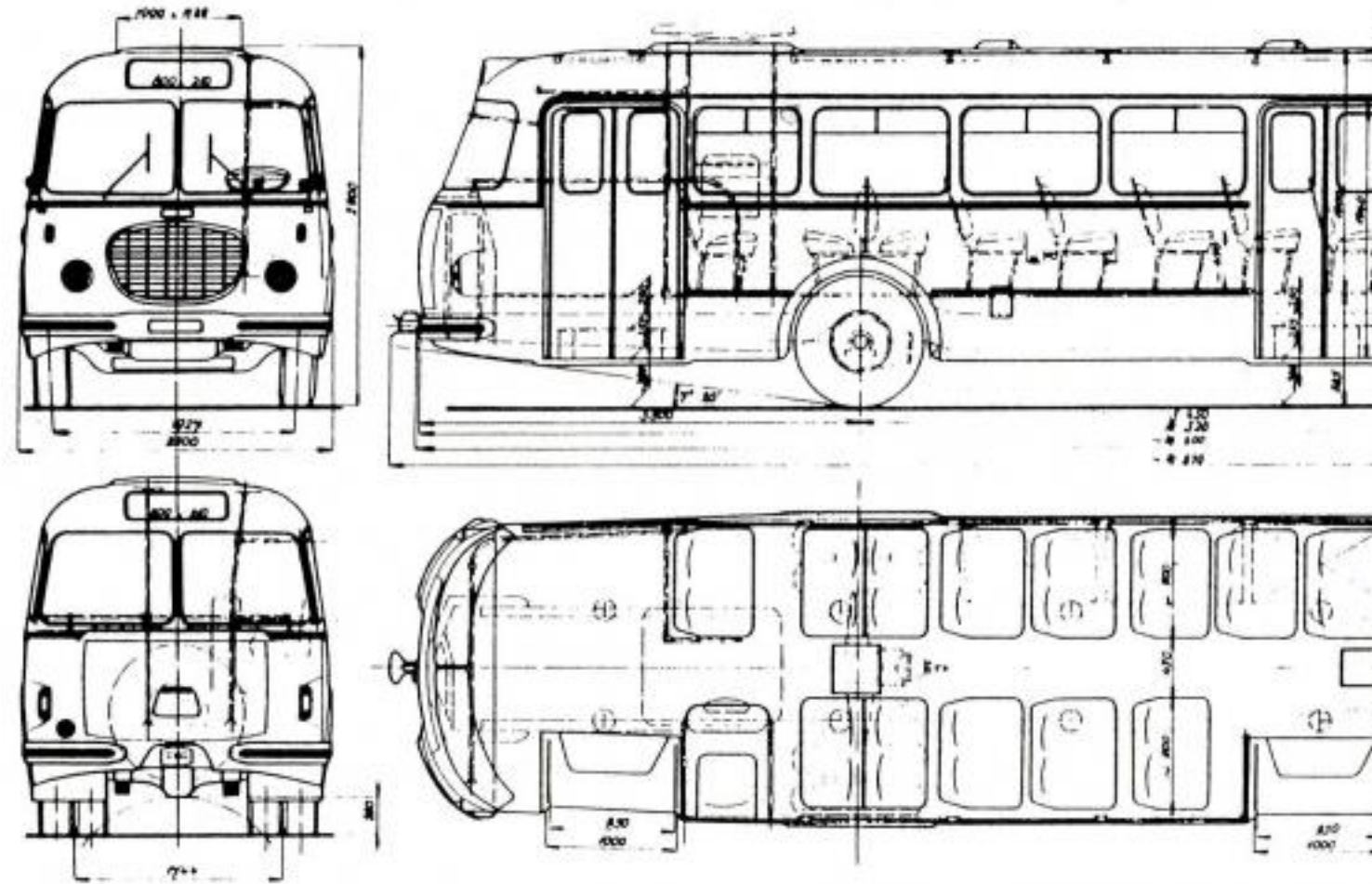
El autobús arreglado para el transporte urbano está equipado con estendo de pie. Al lado derecho hay dos puertas controladas por air. El autobús es ventilado en la época caliente y perfectamente col

Strona tytułowa folderu w języku hiszpańskim autobusu Skoda RTO - Mex -

## Czeska Polka w rytm Czardasza

Wpisany przez Włodzimierz Winek

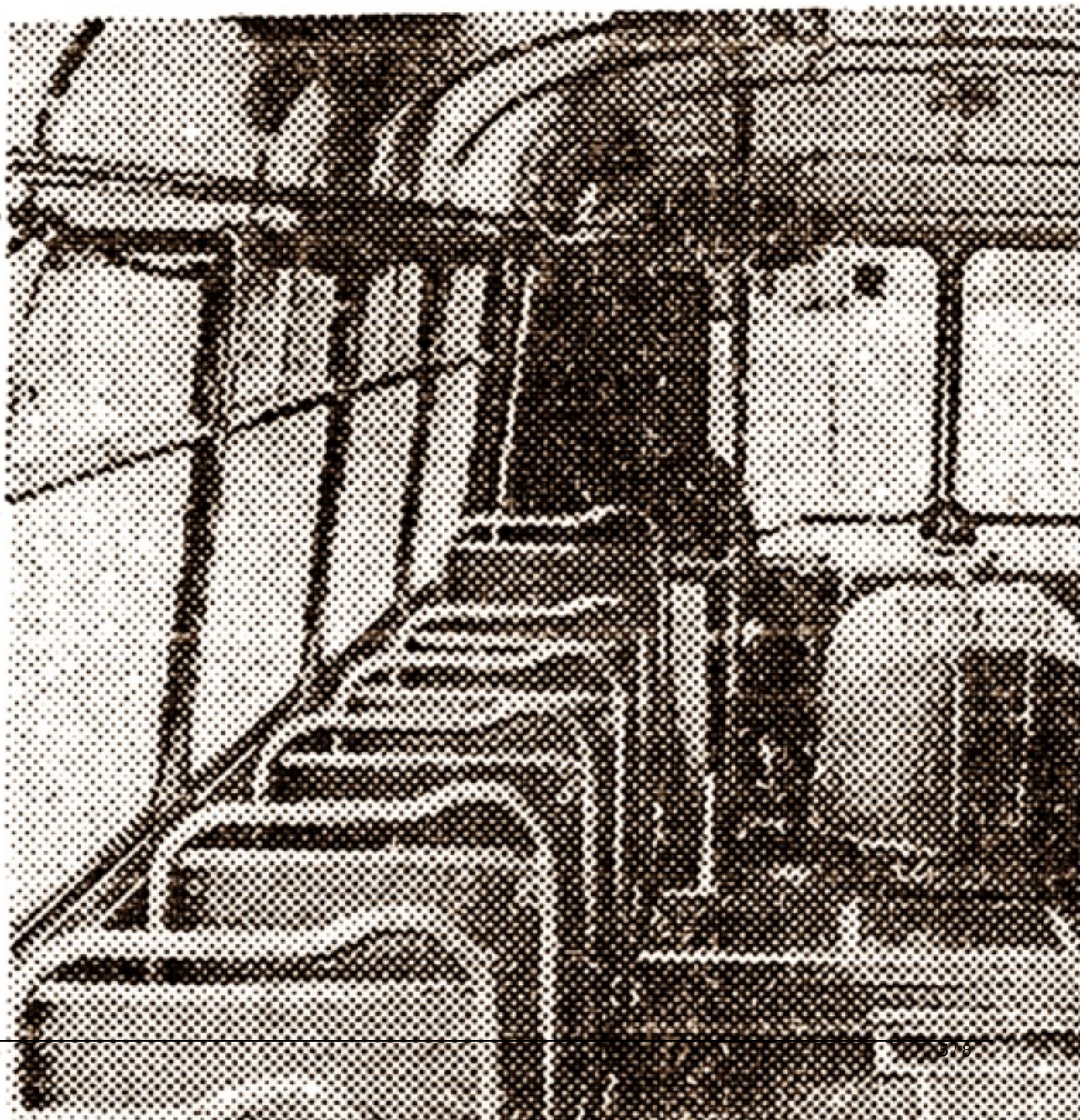
czwartek, 04 lipca 2013 12:53 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:47



1. What is the purpose of the study?



# Pierwsze »Karo





## Czeska Polka w rytm Czardasza

Wpisany przez Włodzimierz Winek

czwartek, 04 lipca 2013 12:53 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:47

bioRxiv preprint doi: <https://doi.org/10.1101/011011>; this version posted November 12, 2014. The copyright holder for this preprint (which was not certified by peer review) is the author/funder, who has granted bioRxiv a license to display the preprint in perpetuity. It is made available under aCC-BY-NC-ND 4.0 International license.

## Czeska Polka w rytm Czardasza

Wpisany przez Włodzimierz Winek

czwartek, 04 lipca 2013 12:53 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:47

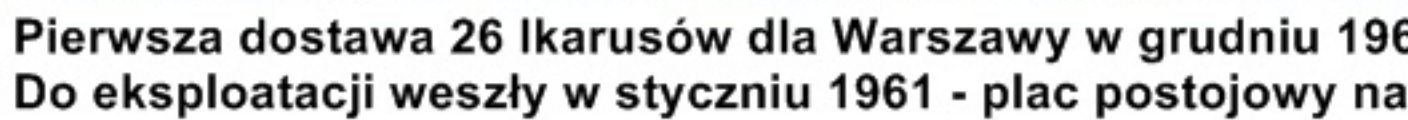
---



7 / 8

**Wnętrze autobusu Skoda RTO - Mex - wersja miejska z 1960 roku**





## Życie Warszawy