

Luksusowa Karosa



W latach międzywojennych komunikacja autobusowa w Polsce była słabo rozwinięta z powodu braku odpowiednich dróg i niedostatku przypadkowo pozyskiwanego, bardzo zróżnicowanego taboru, eksploatowanego głównie przez małe firmy prywatne. Wojny nie przetrwały w większości nawet i te nader skromne zasoby, a potrzeby przewozowe szybko rosły w związku z postępującym uprzemysłowieniem kraju.

Dlatego w ramach obowiązującego wówczas centralnego planowania gospodarczego już w lipcu 1945 roku powstało ogólnopolskie przedsiębiorstwo o nazwie Państwowa Komunikacja Samochodowa, w skrócie PKS.

Rozbudowane struktury organizacyjne tej firmy pozostawały jednak w rażącej dysproporcji w stosunku do rzeczywistej oferty krajowych przewozów pasażerskich. Regularne połączenia były nieliczne i nie wykrczały przeważnie poza granice

powiatów. Realizowano je głównie samochodami ciężarowymi pozyskanymi od wojska, przerabianymi prowizorycznie na „autobusy” poprzez montowanie pod plandekami skrzyń ładunkowych wzdłużnych drewnianych ław i metalowych drabinek ułatwiających wsiadanie i wysiadanie. Niewielką liczbę prawdziwych autobusów różnych marek zapewniał bardzo skromny import i wciąż prowadzone remonty przedwojennych wraków.

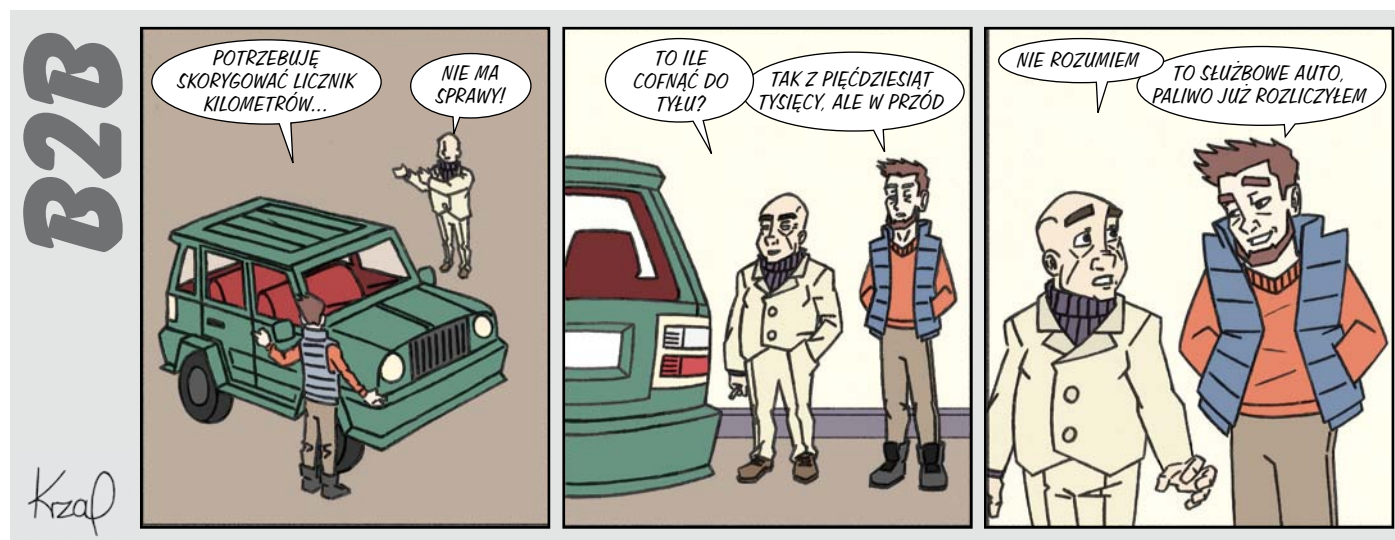
Uruchomienie w 1948 roku produkcji polskich ciężarówek Star 20 pozwoliło część oryginalnych podwozi tych pojazdów wyposażać w uproszczone autobusowe nadwozia o drewnianych szkieletach i leżakowych siedzeniach. Dzięki tej prymitywnej konstrukcji komfort podróży na liniach PKS znacznie się poprawił, choć wciąż pozostawał daleki od ówczesnego standardu znanego tylko z zagranicznych prospektów.

Aż tu nagle, pod koniec lat 50., początkowo na głównych liniach, zaczęły pojawiać się autobusy prawdziwie luksusowe, traktowane przez pasażerów z wyraźnym onieśmieleniem. Ich konduktorki rygorystycznie strzegły estetycznych wnętrz przed wnoszeniem poza specjalne podpodłogowe komory jakiegokolwiek bagażu mogącego uszkodzić tapicerskie obicia foteli...

Był to importowany z Czechosłowacji autobus międzymiastowy Škoda 706 RTO, model Karosa. Od standardowego taboru PKS różnił się nie tylko komfortowym, jak na owe czasy, wnętrzem, lecz także wysokoprężnym silnikiem (Stary był benzynowy), pozwalającym osiągać nawet na szutrowych gościńcach zawrotną prędkość 80 km/h, przy fascynującym kierowców spalaniu poniżej 30 l/100 km. Wkrótce też pojawiła się jego jeszcze bardziej elegancka wersja turystyczna LUX z oszklonym dachem.

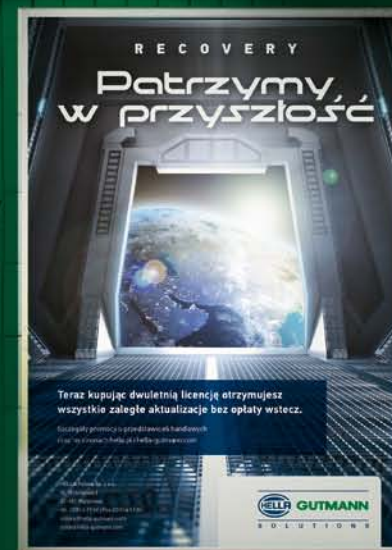
W 1958 roku na podstawie umowy licencyjnej zawartej z czeskim producentem model ten zaczęto produkować też w Polsce jako różne warianty autobusu Jelcz. Nie budziły już one takich emocji, jak ich pierwowzór, lecz reprezentowały jego wyższy standard, obowiązujący potem także w całkowicie polskich autobusach wytwarzanych w Sanoku.

Hubert Kwarta



FOT. WIKIMEDIA, ARCHIWUM

REWOLUCJA!



HELLA Polska Sp. z o.o.
Al. Wyścigowa 6
02-681 Warszawa
tel. 22/514 17 60 | Fax 22/514 17 61
polska@hella-gutmann.com
poland.hella-gutmann.com

HELLA GUTMANN
SOLUTIONS