

## Podwójny, dwu-członowiec – czyli warszawski debiut przegubowca

Wpisany przez Włodzimierz Winek

wtorek, 30 kwietnia 2013 23:07 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:42

---



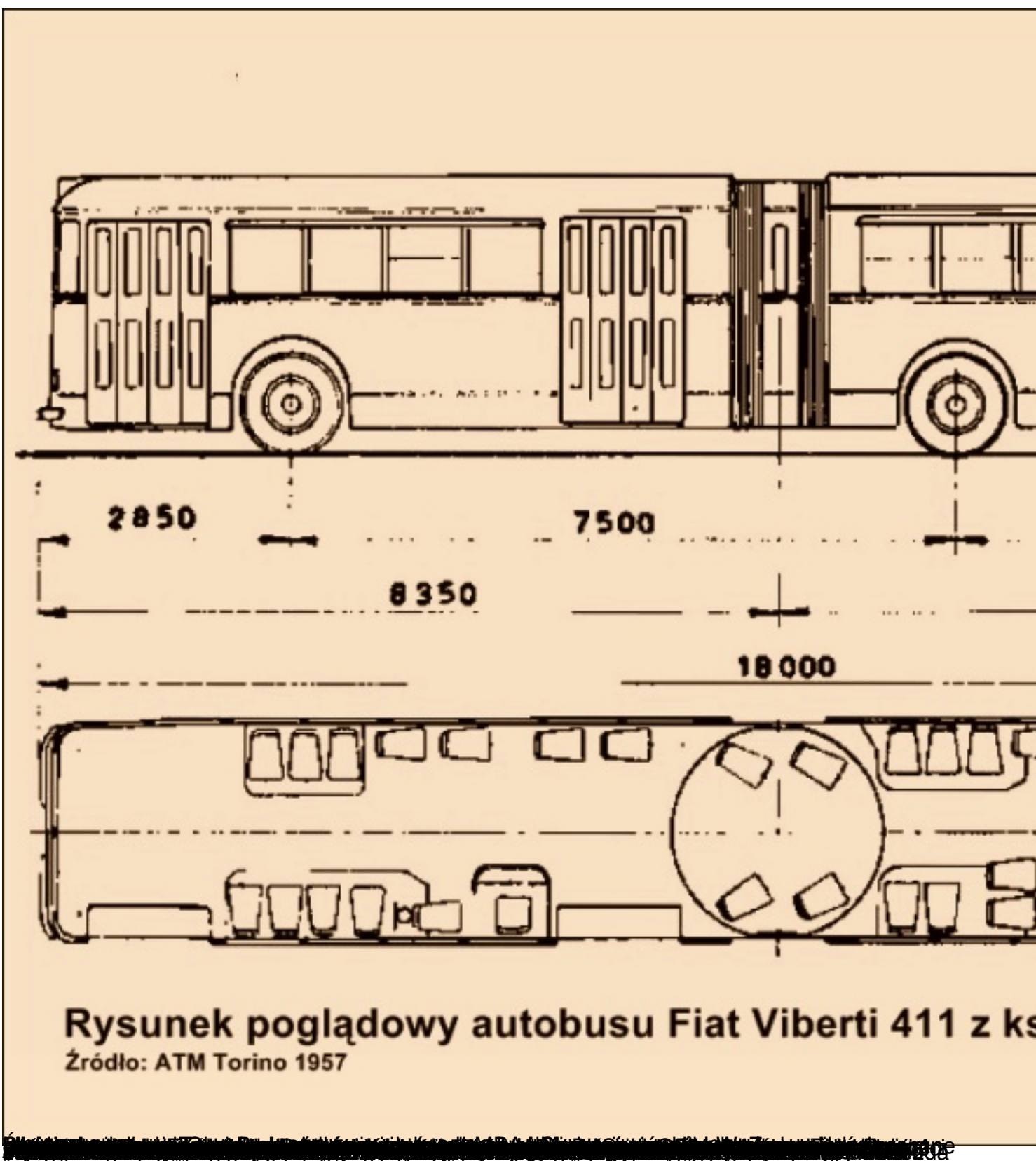
Dzisiaj nazwa - przegubowiec, przegub, niemal wszystkim kojarzy się z typowo warszawskim autobusem przegubowym. Jednak, gdy po raz pierwszy na ulicach Warszawy pojawił się autobus przegubowy, spece od komunikacji miejskiej nazywali go autobusem członowym, dwuczłonowym czy bliźniaczym, choć niektórzy preferowali nazwę autobusy torowe lub wleczone.

Warszawiacy po raz pierwszy ujrzeli autobus przegubowy 5 października 1957, kiedy to rozpoczynał swe jazdy próbne, wówczas nazywanymi próbami eksperymentalnymi, na linii „125” – Rynek Nowego Miasta – Al. Niepodległości przy Dąbrowskiego. Był to autobus marki Fiat - Viberti 411.

W 1957 roku nowy dyrektor w MPA inż. Jan Kubalski (choć naprawdę był to jego powrót do komunikacji miejskiej) [\[1\]](#) przedstawił koncepcję uruchomienia w Warszawie linii pośpiesznych i obwodowych. Wówczas koncepcji bardzo nowatorskiej, choć tak naprawdę mającej swe korzenie jeszcze sprzed wojny, kiedy to kierował Biurem Budowy Metra i planował również rozwój komunikacji autobusowej, jako uzupełniającej metro. Szczególnie ciekawą częścią koncepcji były tzw. linie obwodowe, które, właściwie do dnia dzisiejszego nie zostały do końca zrealizowane.

Wpisany przez Włodzimierz Winek

wtorek, 30 kwietnia 2013 23:07 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:42





## Podwójny, dwu-członowiec – czyli warszawski debiut przegubowca

Wpisany przez Włodzimierz Winek

wtorek, 30 kwietnia 2013 23:07 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:42

---





## Podwójny, dwu-członowiec – czyli warszawski debiut przegubowca

Wpisany przez Włodzimierz Winek

wtorek, 30 kwietnia 2013 23:07 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:42

---



~~Podwójny, dwu-członowiec – czyli warszawski debiut przegubowca~~



# AUTOBUSY DWU- CZŁONOWE

P ojazdy mechaniczne mogące przewieźć do 160 pasażerów na miejscach siedzących i stojących, są niecodziennym środkiem lokomocji miejskiej. Mogą one z powodzeniem zastąpić 2–3 mniejsze autobusy, a tym samym odciażyć zatłoczone ulice. Ich zwrotność jest naturalnie mniejsza, niż autobusów jednoczłonowych. Odpowiednia konstrukcja umożliwia przy pokonywaniu zakrętów skręt kół tylnej osi, dzięki czemu tor kół jest wspólny.

1 i 2.

Autobus dwuczłonowy Büssing z nadwoziem Emmelmann, przeznaczony dla komunikacji miejskiej w Bremie. Ponizej fragment obrotowej części wnętrza w czasie pokonywania zakrętu.

3.

Pojazdy dwuczłonowe znajdują zastosowanie nie tylko w komunikacji miejskiej. Na zdjęciu widzimy „Bawarski Ekspres” — dwuczłonowy luksusowy autokar z wygodnymi pochylonymi siedzeniami, barem itp.

4.

Nadwozie wykonała wytwórnia Gaubschat na podwoziu Büssinga. A oto fragment łączenia dwóch członów autobusu i schemat mechanizmu skrótu tylnej pary kół





## Podwójny, dwu-członowiec – czyli warszawski debiut przegubowca

Wpisany przez Włodzimierz Winek

wtorek, 30 kwietnia 2013 23:07 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:42



Ölkedeki bütün vatandaşların, öyle ki bütün ülkelerin vatandaşlarının, bu konularda aynı görüşte oldukları söylenemez. Şimdi, bu konuları

## Podwójny, dwu-członowiec – czyli warszawski debiut przegubowca

Wpisany przez Włodzimierz Winek

wtorek, 30 kwietnia 2013 23:07 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:42

---





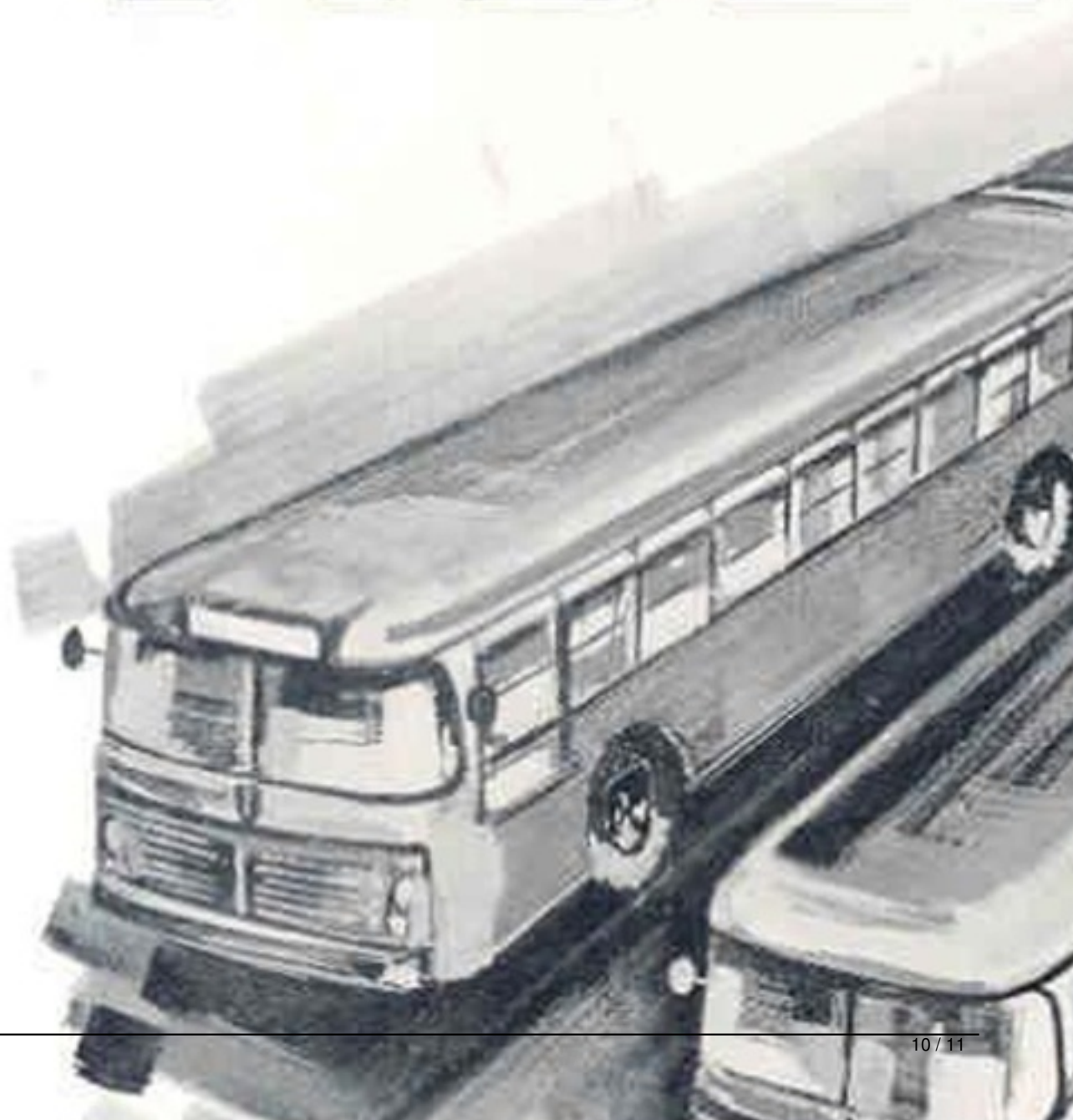
## **Podwójny, dwu-członowiec – czyli warszawski debiut przegubowca**

Wpisany przez Włodzimierz Winek

wtorek, 30 kwietnia 2013 23:07 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:42

---

# autobus **VIBER**





## Podwójny, dwu-członowiec – czyli warszawski debiut przegubowca

Wpisany przez Włodzimierz Winek

wtorek, 30 kwietnia 2013 23:07 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:42

---

[5] ~~Włodzimierz Winek, Podwójny, dwu-członowiec – czyli warszawski debiut przegubowca, Warszawa 2013, 111 s., 12 zł.~~