

Z różnych przyczyn, w historii warszawskich autobusów, wiele wątków zostało zapomnianych, a na niektórych, które być może byłyby jeszcze pamiętane, z czasem zapadła „ciężka kotara zapomnienia”, podobno z powodów tzw. niepoprawności politycznej czy ideologicznej.

Pomijając ową niepoprawność, warto mimo wszystko do niektórych wątków powrócić, choćby dlatego, że z czasem wydarzenia z nimi związane, wpłynęły na inne postrzeganie warszawskiej komunikacji autobusowej w latach następnych. Nie tylko od strony pasażera, ale i codziennej obsługi, eksploatacji taboru.

Jednym z takich „zapomnianych” wątków jest udział warszawskiej komunikacji zbiorowej w V Światowym Festiwalu Młodzieży i Studentów, który odbył się w Warszawie w 1955 roku (31 lipca – 15 sierpnia). Był to niepowtarzalny sprawdzian techniczny, logistyczny, który w Warszawie nigdy wcześniej nie miał miejsca i jak na razie, przynajmniej w wydaniu międzynarodowym (warszawskie autobusy zasiliły autobusy z Czechosłowacji, NRD, ZSRR, Węgier), nie miał miejsca do tej pory.

W 1955 roku Warszawa miała już milion 10 tysięcy mieszkańców i była niemal w tych samych granicach co obecnie [\[1\]](#). Co prawda wiele obszarów było jeszcze przez wiele lat polami uprawnymi czy nieużytkami, ale były w granicach miasta i włączone wraz nimi osiedla mieszkaniowe wymagały i domagały się, sprawnej komunikacji łączącej je ze śródmieściem miasta.

W 1955 roku podstawą warszawskiego publicznego transportu zbiorowego były tramwaje. Gęsta sieć linii tramwajowych docierała tylko do granic miasta z 1938 roku, a kolejne odcinki wydłużające, już istniejące, powstawały w równie ślimaczym tempie co obecnie. Chcąc sprostać potrzebom komunikacyjnym nowym osiedlom mieszkaniowym i przemysłowym na nowych terenach [\[2\]](#) należało szukać innych rozwiązań niż komunikacja tramwajowa czy ciągle raczkująca i powstająca z oporami - trolejbusowa. Stawiano m. in. na rozwój SKM, ale i to także wymagało czasu i sporych nakładów pieniężnych. Jedyną możliwą wówczas alternatywą był rozwój komunikacji autobusowej, ale i ta nie mogła rozwijać się szybko i dynamicznie, m. in. z powodu braku dostatecznej ilości taboru [\[3\]](#) i zaplecza technicznego w postaci zajezdni, warsztatów naprawczych, itd.

Do obsługi ponad milionowego miasta w 1955 roku, nie licząc tramwajów, było: ok. 220

autobusów [4] i 50 trolejbusów. Pełne zaspokojenie potrzeb dawałaby, wg wyliczeń ówczesnych speców od komunikacji miejskiej, ilość 550-600 autobusów. Jednak taką ilość planowano dopiero na 1960 rok [5] .

Warto dodać że miało to być pełne zaspokojenie codziennych potrzeb komunikacyjnych tylko dla mieszkańców Warszawy. W przypadku dużych imprez odbywających się w Warszawie należało myśleć o dodatkowym taborze przynajmniej 250-300 autobusów, tylko pod potrzeby imprezy masowej.

Mimo, iż „naga prawda liczb” była bezwzględna, i dająca jednoznaczne stwierdzenie, że nie uda się w Warszawie zorganizować sprawnej komunikacji podczas Festiwalu, przy normalnym funkcjonowaniu miasta, zmobilizowano wszystkie siły fachowe i ogromną rzeszę, mówiąc dzisiejszym językiem – wolontariuszy w postaci studentów, uczniów średnich szkół technicznych do obsługi całego, dość skomplikowanego systemu komunikacyjnego i logistycznego, gdzie podstawą jego sprawnego funkcjonowania miała być łączność. Dzisiaj przy rozwiniętej telefonii komórkowej, całej sieci krótkofalówek, CB-Radio i innych wynalazków związanych z porozumiewaniem się na odległość, trudno sobie wyobrazić koordynację, planowanie tras, zabezpieczanie potrzeb transportowych i naprawczych taboru na mieście za pomocą telefonów stacjonarnych, których w całej Warszawie w 1955 roku było ok. 40 tysięcy numerów, a MPA i MPK łącznie dysponowało ok. 500 numerami miejskimi, głównie w zajezdniach i dyrekcji (ekspozytury na mieście dopiero budowano, a w już istniejących, w wielu nie było telefonów). Co prawda na czas festiwalu wojsko użyczyło kilkudziesięciu krótkofalówek, jednak łączność za ich pomocą często szwankowała, nie mówiąc, że ich wojskowa obsługa instalowała je również jako stacjonarne a nie mobilne. Często, w wielu wypadkach, jedyną skuteczną łączność, opierano, o ile pozwalał czas, na szybkim przemieszczaniu się gońców na motorach czy rowerach czy tzw. piechurach do najbliższej instytucji, biura dysponującego telefonem lub najbliższej budki telefonicznej z automatem wrzutowym, których było w całej Warszawie...– 50 [6] .

Organizatorzy Festiwalu przewidywali, że na czas trwania imprezy w Warszawie do miasta może przyjechać ok. 50 tysięcy uczestników z zagranicy z prawie 114 krajów [7] . Ilość gości krajowych, tylko odwiedzających na 2 lub 3 dni - szacowano na ok. 150 tysięcy. Obsługa miała liczyć ok. 30 tysięcy ludzi, w tym liczna grupa sportowców, organizująca pokazy sportowe na stadionie X-lecia podczas otwarcia i zamknięcia imprezy, jak również w różnych miejscach podczas imprezy.

Ile faktycznie było gości krajowych, właściwie do dzisiaj nie można się doliczyć, ale było to ponad 200 tysięcy, nie licząc mieszkańców Warszawy.

Obsługa komunikacyjna takich rzesz uczestników wymagała ogromnego zaplecza technicznego i logistycznego, szczególnie, że uczestnicy Festiwalu byli zakwaterowani po całej Warszawie.

Np. sportowcy występujący podczas pokazów gimnastycznych na stadionie byli zakwaterowani w namiotach m. in. na polach przy AWF-ie na Bielanach [\[8\]](#), Polu Mokotowskim, Harcerze na Agrykoli, Młodzież z ZMP [\[9\]](#) i ZSP

[\[10\]](#)

na Grochowie, Mokotowie przy Odyńca, itd. Wielu z nich musiało liczyć na własny transport, gdyż nie zawsze organizatorzy byli w stanie podstawić odpowiednią ilość ciężarówek dostosowanych do przewozu osób, które obsługiwały tzw. krajan.

Jednak największym problemem był przewóz gości zagranicznych, których raczej nie wypadało przewozić samochodami ciężarowymi. Tu były konieczne autobusy.

Miejskie Przedsiębiorstwo Autobusowe (MPA) w Warszawie na czas trwania Festiwalu mogło zapewnić maksymalnie 30 autobusów z pełną obsługą. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej (PKS) zbierając autobusy niemal z całej Polski gwarantowało ok. 150 pojazdów, głównie małych Starów 52 i 2 prototypowych Starów Jot55. Wszystko to jednak było za mało i zwrócono się z prośbą do zaprzyjaźnionych bratnich krajów o pomoc w taborze autobusowym na czas trwania Festiwalu.

Odpowiedz na prośbę, powiedzmy, była „spontaniczna”, gdyż i one miały swoje problemy komunikacyjne, jednak na tydzień przed rozpoczęciem Festiwalu Węgrzy zaoferowali i podstawili do Warszawy - 60 Mavagów Tr5 z pełną obsługą w postaci kierowców i mechaników, Czesi - 100 autobusów Skoda 706RO również z obsługą techniczną, Niemcy z NRD [\[11\]](#) - 150 „Ikarusów 30” wraz zapleczem i Rosjanie z ZSRR – 150 „Zis-ów 155”. W sumie do Warszawy przybyło 460 autobusów, które wraz z taborzem MPA i PKS-u stworzyły flotę 640 autobusów.

Jako ciekawostkę warto dodać, że dopiero w połowie 1963 roku MPA dysponowało taką flotą, ale do jej obsługi było już 5 zajezdni a nie trzy jak 1955, z czego 2 (Inżynierska, Obozowa) były małe i ciasne.

Zadaniem numer jeden dla MPA było stworzenie całego zaplecza technicznego, obsługowego (w tym kulinarnego) i logistycznego dla floty i obsługi mówiącej w 4 językach, o innych nawykach i przyzwyczajeniach, obyczajach. W dodatku nie zawsze smakującej się w polskiej kaszy czy bigosie.

Na czas Festiwalu stworzono 4 tymczasowe zajezdnie z pełnym zapleczem technicznym i warsztatowym przy istniejących wówczas 4 zajezdniach: Inflanckiej, Inżynierskiej, Obozowej i Włociańskiej z czego ta ostatnia miała wysunięte placówki naprawcze przy Elbląskiej, Nabelaka i Stępińskiej. Np. szaro-popielate autobusy z NRD złożone m. in. z taboru miejskich firm transportowych z Drezna, Lipska, Stalinstadt'u (dzisiejsze Eisenhüttenstadt [\[12\]](#)) rozlokowane były w 8 miejscach miasta na parkingach, a całe zaplecze techniczne do ich obsługi było na Elbląskiej 51 przy ówczesnej Szkole Podstawowej nr 73. Sale lekcyjne były zamieniane na pokoje sypialne dla części kierowców i mechaników. Na dziedzińcu Szkoły ustawiono prowizoryczne namioty wojskowe a przy nich mobilne warsztaty naprawcze.

DZIWNNA „SKODA”



Taki ciekawy samochód widzieliśmy na ulicach Warszawy w okresie Festiwalu. Jest to czeska „Skoda”, nadająca się znakomicie na warsztat, magazyn, sklep na kółkach itp. Przy okazji zwróćcie uwagę na oryginalną pokrywę boczną kół.

Fot. K. Radwan

Motor nr 37/177 z 11 września 1955



**Węgierskie autobusy „Mavagi” jako pierwsze
wały się w Warszawie. Dziś kierowcy węgiers
naszą stolicę już tak, jak gdyby tu się uro**

Festiwalowe szaleństwo – czyli MPA w 1955 roku

Wpisany przez Włodzimierz Winek

poniedziałek, 09 września 2013 13:59 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:49

~~Włodzimierz Winek, 09 września 2013 13:59 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:49~~



**Radzieckie ZIS-y znane są już mieszkańcom
wy. Od kilkunastu miesięcy służą mieszkańc
cy; te, które widzimy na zdjęciu, nadeszły
i oddane zostały do dyspozycji organizat**

Festiwalowe szaleństwo – czyli MPA w 1955 roku

Wpisany przez Włodzimierz Winek

poniedziałek, 09 września 2013 13:59 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:49

~~Włodzimierz Winek, 09 września 2013 13:59 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:49~~



**Czeskim klerowcom, którzy na kilkudziesięci-
dach" przybyli na Festiwal, podoba się ich
przydział pracy. — „W tak radosnej atmosferze
libyśmy pracować całe życie“ — mówią naszym
wzrosty.**

Festiwalowe szaleństwo – czyli MPA w 1955 roku

Wpisany przez Włodzimierz Winek

poniedziałek, 09 września 2013 13:59 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:49

~~Włodzimierz Winek, 09 września 2013 13:59 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:49~~

Festiwalowe szaleństwo – czyli MPA w 1955 roku

Wpisany przez Włodzimierz Winek

poniedziałek, 09 września 2013 13:59 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:49



Ikarus 30 i Mava

Festiwalowe szaleństwo – czyli MPA w 1955 roku

Wpisany przez Włodzimierz Winek

poniedziałek, 09 września 2013 13:59 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:49



**Stadion X-lecia podczas jednego z mitingów lekkoatletycznych w latach 60-t
które cieszyły się ogromną popularnością i na trybunach zawsze był komple**

Festiwalowe szaleństwo – czyli MPA w 1955 roku

Wpisany przez Włodzimierz Winek

poniedziałek, 09 września 2013 13:59 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:49



Wzmógł się ruch
okresie V Festiwalu
był surowym
komunikacyjnych
Nowego Świata
nie wygląda na
zwiększonym ruchem
wać za parę lat,
nieczności zastan

Wpisany przez Włodzimierz Winek

poniedziałek, 09 września 2013 13:59 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:49



Wersja prześciowa Mavag Tr3 na Ikarus 30, w którym zmieniono tablicę i nieco zmniejszono wysokość, ok 1952 roku gdzieś w Debreczynie

Festiwalowe szaleństwo – czyli MPA w 1955 roku

Wpisany przez Włodzimierz Winek

poniedziałek, 09 września 2013 13:59 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:49



To tylko jeden fragment skrzyżowania Marszałkowskiej z Alejami Jerozolimskimi w dniach Festiwalu. Za parę lat, gdy wzrośnie ruch na ulicach Stolicy, sceny będziemy oglądać codziennie.

Motor nr 37/177 z 11 września 1955

Wpisany przez Włodzimierz Winek

<http://stadiony.net/turnieje/euro/2012>