

W historii warszawskich autobusów jest jeden ciekawy wątek związany z autobusami przegubowymi, o którym warto wspomnieć, gdyż przyczynił się do uruchomienia w Polsce masowej produkcji autobusów przegubowych, jak również wpłynął na udoskonalenie czeskich i węgierskich konstrukcji autobusów przegubowych. Niektórzy mówią, że być może gdyby były nieco inne czasy, mógłby z tego powstać polski hit eksportowy nawet do strefy dewizowej, czyli sprzedawany za dolary.

Początek lat 60- tych XX wieku, dla warszawskiej komunikacji autobusowej nie był łatwy. Co prawda były nadzieje, poparte decyzjami na różnych szczeblach władzy, które wreszcie owocowały zwiększonymi dostawami taboru z importu, jak również produkcją krajową (Zakłady w Jelczu rozpocząły seryjną produkcję miejskich autobusów Jelcz Mex 272), ale do tzw. normalizacji publicznego transportu zbiorowego w m. st. Warszawie, droga była jeszcze długa i w dodatku najeżona wieloma „zakrętami”.

Decyzje, decyzjami, a te, aby zostać zrealizowane, wymagały czasu i cierpliwości, a w Warszawie brakowało i jednego i drugiego. Brak zaplecza warsztatowego MPA i MPK, braki taborowe dodatkowo potęgował chroniczny brak kierowców, konduktorów. Te z kolei przekładały się na dalsze ograniczanie wozów w ruchu, a te, które wyjechały, podlegały już nie nadmiernej eksploatacji z powodów przeciążenia, a raczej, mówiąc delikatnie - „zmasowanej dewastacji”.

Warsztaty przy Włociańskiej nie nadążały z remontami, które dodatkowo utrudniał brak części zamiennych, nie tylko z importu, ale również od krajowych kooperantów – producentów, którzy nie kwapili się do ich produkcji, mimo, iż nie brakowało surowców czy odpowiednich maszyn. Czynnikiem decydującym o podjęciu produkcji – była cena, a MPA nie było w stanie zapłacić tyle, ile wymagali producenci.

Z początkiem 1962 roku sytuacja była już na tyle dramatyczna, że wymagała podjęcia natychmiastowych działań popartych odpowiednimi decyzjami na nieco wyższym szczeblu niż Dyrekcji MPA.

W działania te włączyło się aktywnie Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, które w wyniku wielu narad, uzgodnień, również z mieszkańcami Warszawy, doprowadziło do zwołania Specjalnej Sesji Stołecznej Rady Narodowej [\[1\]](#) poświęconej warszawskiej

Wpisany przez Włodzimierz Winek

piątek, 18 października 2013 15:00 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:50

komunikacji w latach 1962-65 w dniu 29 marca 1962 roku. Sesja ta, co warto zaznaczyć, która zakończyła się uchwałą zawartą w 15 punktach, później zrealizowanych niemal w całości, warszawską komunikację autobusową i tramwajową „pchnęła na nowe, mniej spienione wody”.

W uchwale zakładano m. in., że do końca 1965 roku zatłoczenie w autobusach i tramwajach spadnie poniżej 8 osób na m² (w 1961 wynosiło prawie 11 osób na m²), a to głównie za sprawą zwiększonych dostaw taboru wszystkich typów, najwięcej autobusów. Do końca 1970 roku Warszawa miała posiadać ponad 1 800 jednostek taboru (w 1962 było 1130 jednostek) i 4 nowe, dodatkowe zajezdnie autobusowe (planowano m. in. Ostrobramską, Stalową, Kleszczową, Pożarową).

Sprawy braku kadr miało rozwiązać powołanie własnej szkoły przyzakładowej, rozbudowa ośrodka szkolenia, budowa mieszkań, hoteli zakładowych w pobliżu zajezdni.

W uchwale pomyślano również o nowych mundurach, dodatkowych gratyfikacjach finansowych jak i dofinansowaniu rozbudowy nadzoru ruchu poprzez radiofonizację, nowe ekspedycje, itd. [2]

Jednym słowem podjęto bardzo ważną i znamienne uchwale, dodatkowo zabezpieczoną realizacyjnie w postaci przyznania dość dużych, dodatkowych pieniędzy z budżetu miasta.

Jednak również realizacja tej uchwały wymagała czasu, a podejmowane przez MPA, MPK i St. RN doraźnie działania (m. in. rozłożenie rozpoczynania godzin pracy w różnych porach dnia – czytaj „Klakson” nr 10/2013 „Nie kupą, mości pasażerowie”), nie przynosiły oczekiwanych rozwiązań. Jedynym, najlepszym i odczuwalnym rozwiązaniem był tylko tabor. Jeśli nie w większej ilości jednostek, to przynajmniej bardziej pojemny.

Np. wielkopojemnościowy czyli najlepiej przegubowy.

Tylko jak to osiągnąć, mając ograniczone fundusze dewizowe na import autobusów Fiata czy MAN'a?

Wpisany przez Włodzimierz Winek

piątek, 18 października 2013 15:00 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:50

Co prawda Węgrzy już w 1961 roku podjęli seryjną produkcję przegubowych Ikarusów 620, a Czesi kończyli pracę nad prototypem Skody Karosa 706 RTO – K, to mimo wszystko o imporcie przynajmniej 30-40 sztuk autobusów trudno było mówić, bo w obu przypadkach były to dopiero zapowiedzi początków masowej produkcji. Zapowiedzi producentów najczęściej wystawiane na różnego rodzaju wystawach, pokazach, Targach.

Wpisany przez Włodzimierz Winek

piątek, 18 października 2013 15:00 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:50



Ikarus 620, wersja przegubowa, jeden z 3 prototypów zbudowanych w ten model wszedł do seryjnej produkcji

~~Przebieg historii rozwoju i budowy przegubowego Ikarusa 620 z 1955 do 1962 roku~~

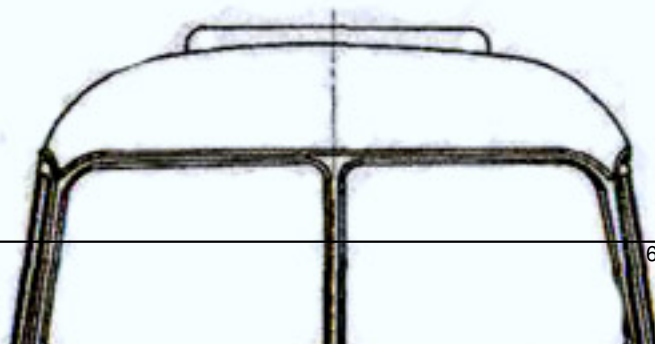
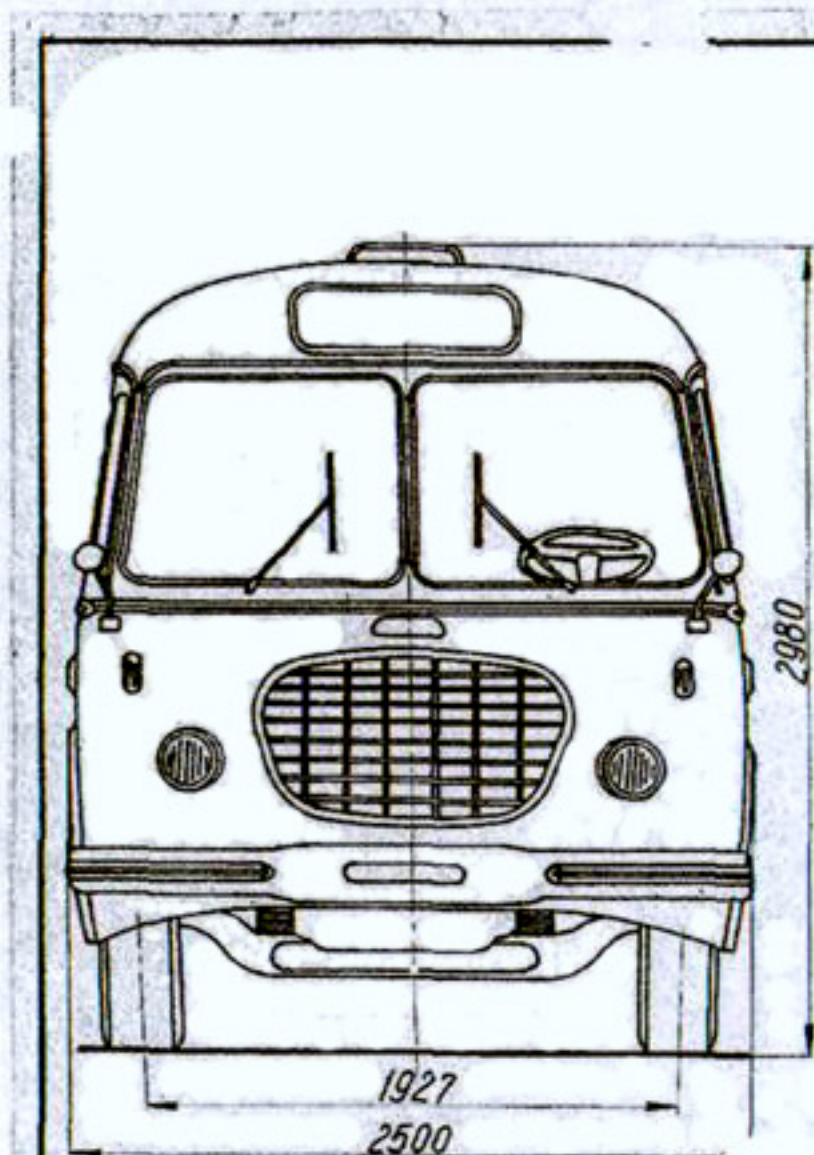


Prototyp Skoda Karosa RTO - K z roku 1960 wyprodukowan

Przegubowy AP (19)62 z „Włociańskiej” – czyli drugi debiut autobusów przegubowych

Wpisany przez Włodzimierz Winek

piątek, 18 października 2013 15:00 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:50



Wpisany przez Włodzimierz Winek

piątek, 18 października 2013 15:00 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:50



**Prezentacja autobusu na ziedzińcu CWS 20.10.1962 dla
(Prezydium st. Rady Narodowej i KW PZPR**

Przegubowy AP (19)62 z „Włociańskiej” – czyli drugi debiut autobusów przegubowych

Wpisany przez Włodzimierz Winek

piątek, 18 października 2013 15:00 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:50



Wpisany przez Włodzimierz Winek

piątek, 18 października 2013 15:00 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:50



Prezentacja autobusu AP02 dla dziennikarzy

Życie Wa

Przegubowy AP (19)62 z „Włociańskiej” – czyli drugi debiut autobusów przegubowych

Wpisany przez Włodzimierz Winek

piątek, 18 października 2013 15:00 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:50



Próbne jazdy testowe autobusu przegubowego prod. CWS-u, lata 60-te

Przegubowy AP (19)62 z „Włociańskiej” – czyli drugi debiut autobusów przegubowych

Wpisany przez Włodzimierz Winek

piątek, 18 października 2013 15:00 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:50



[Główna Tłkwa 277](#)

[Sakralizem Kościoła](#)