

□

W historii warszawskich autobusów warto wspomnieć o tzw. „drugim życiu” autobusów, gdy wysłużone, nadmiernie wyeksploatowane powinny były trafić na złom, jednak potrzeba chwili, dała im szansę na nowe równie szczytne służeńie nie tylko warszawskiemu publicznemu transportowi zbiorowemu.

Dzisiaj, szczególnie młodych czytelników, może nieco śmieszyć pomysłowość konstruktorów z MPA, MZK w latach 50 i 60-tych ubiegłego wieku, ale „ów fenomen konstruktorski” warto choć w skrócie przedstawić dla potomnych. Była to często unikatowa, w pojedynczych egzemplarzach, produkcja specjalna ówczesnych Centralnych Warsztatów Samochodowych(CWS) przy Włociańskiej.

Historia adaptacji pojazdów do nowych celów, jest równie stara jak niemal historia warszawskich autobusów.

W okresie międzywojennym na ogół przerabiano autobusy na typowe ciężarówki. Przebudowa była stosunkowo łatwa, gdyż z reguły polegała na zdjęciu tzw. pudła autobusu z podwozia typowej ciężarówki [\[1\]](#) i zamontowaniu skrzyni ładunkowej. Tak przerobiono pierwsze warszawskie autobusy

z 1920 roku „Saurer” i „Benz-Gaggenau” w łącznej ilości ponad 50 sztuk. Przeróbki dokonały ówczesne zakłady naprawcze taboru przy Młynarskiej 2.

Jak dotychczas niewiele wiemy, czy podobny los nie spotkał także części późniejszych autobusów „Somua” w niewielkiej eksploatowanej przed wojną ich części, poza jedną wzmianką w bilansie ekonomicznym za 1936 rok Warszawskich Tramwajów i Autobusów – kasacja – przeznaczenie na pojazd gospodarczy.

W roku 1945 sytuacja nieco odmieniła się, a właściwie odwróciła, bowiem najpilniejszym

Drugie „życie” warszawskich autobusów

Wpisany przez Włodzimierz Winek

czwartek, 28 marca 2013 21:50 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:41

zadaniem było przerabianie dawnych wojskowych samochodów ciężarowych na potrzeby ruchu pasażerskiego – czyli umownie mówiąc - autobusów miejskich (patrz „Klakson” nr 1 (28) ze stycznia 2012) [\[2\]](#) .

Nie były to tylko przeróbki na zasadzie wykonania ławek i specjalnych drabinek wejściowych, ale były to nawet śmiałe konstrukcje budowy pudeł na podwoziach ciężarówek. Zamykanych, z oknami,

a nawet wewnętrznym ogrzewaniem i oświetleniem.

Jednak dostawy autobusów Chausson APH 47 w lipcu 1947 roku nieco spowolniły „produkcję taboru” autobusowego dla Warszawy przy Włociańskiej. Coraz częściej miejsce ciężarówek w warsztatach przy Włociańskiej zajmowały autobusy. Początkowo na drobne naprawy, z czasem jednak na coraz poważniejsze do pełnego odbudowania autobusu, począwszy od remontu generalnego silnika, aż po odbudowę nadwozia, wnętrza, itd. Jednak warszawska klientela pasażerska nie miała żadnej litości nad autobusami i coraz częściej nie było szans na odbudowanie autobusu na tyle, by był w miarę bezpieczny i wytrzymały na kolejne trudy obciążeniowe. Plac przy Włociańskiej w pierwszej połowie lat 50-tych coraz niebezpieczniej zapełniał się kolejnymi Chausson’ami do remontów generalnych. Brak części zamiennych wiele z nich wyłączało na wiele miesięcy.

Przepisy dopuszczające pojazdy do ruchu w latach 50-tych były o wiele mniej rygorystyczne jak dzisiaj. Nie istniało tyle norm, obostrzeń, zaleceń. Często jedynym warunkiem dopuszczającym pojazd do ruchu na drodze było stwierdzenie sprawności hamulców, układu kierowniczego, silnika

i jako takiego wyglądu zewnętrznego (m. in. nowe malowanie). Nikt nie pytał się o normy spalin czy inne, tak normalne dzisiaj ABS, ASR, ESP i inne cudeńka techniki motoryzacyjnej.

Nadchodzące dostawy autobusów Mavag i Zis pozwalały na wycofanie z ruchu najstarszych autobusów Chausson’ami APH 47 i 48 do remontów kapitalnych i tak trafiały na plac przy Włociańskiej zapełniając go coraz bardziej.

Niejakim wybawieniem dla CWS-u był zbliżający się V Światowy Zlot Młodzieży, który miał się odbyć w lipcu 1955 roku w Warszawie. Wśród wielu potrzeb organizacyjnych wyniknął problem odpowiedniego zabezpieczenia miejsc spotkań zlotowiczów w odpowiednie warunki sanitarne. Liczne delegacje, szczególnie z krajów tzw. Zachodu nie mogły załatwiać swych potrzeb sanitarnych

w przysłowiowych „Sławoikach” czy ogólnomiejskich łaźniach. Należało stworzyć coś, co by było odpowiednie i nieco podobne do tego, które już coraz częściej było standardem w zachodniej Europie. Przenośnych toalet z pełnym węzłem sanitarnym.

Konstruktorzy z CWS-u zaproponowali budowę takich toalet na bazie starych autobusów Chausson. W tym celu wymontowano siedzenia i silnik. Toalety miały być przeciągane na wskazane miejsca ciągnikami lub pojazdami pogotowia technicznego MPA. W tylnej części autobusu zamontowano

2 toalety,(nawet ze spuszczaną wodą) a w przedniej, pośrodku, ustawiono długie korytko z blachy cynkowanej, a nad nim kilka kranów z bieżącą wodą, Zasilenie w wodę pochodziło z przydrożnego hydrantu p. poż., a ścieki odprowadzano grubą gumową rurą do pobliskiej kratki ściekowej tzw. burzowca. Dopełnieniem całości była tzw. podręczna toaletka dla pań z półeczką i dużym lustrem

i delikatne płócienne firanki w oknach. Wnętrze pomalowane białą olejną farbą, a na podłodze dyskretne, drewniane kratki stwarzały wrażenie czystego, zadbanego pomieszczenia, żeby nie powiedzieć przytulnej toalety.

W sumie do dnia rozpoczęcia Festiwalu „wyprodukowano” 20 takich toalet, choć mówi się, że było ich ponad 40, ale jest wątpliwe, gdyż liczący je wówczas organizatorzy liczyli raczej miejsca ich ,codziennie innego postoju, niż faktyczną ilość pojazdów. Na noc pojazdy były holowane na Włociańską, gdzie po każdym dniu myto, dezynfekowano je dokładnie, uzupełniano zapas mydła, papieru toaletowego, by o świcie ponownie je ustawić gdzieś w pobliżu Stadionu X-lecia czy Placu Konstytucji, gdzie odbywała się większość zlotowych imprez.

Sukces toalet zachęcił konstruktorów z CWS-u do dalszych adaptacji Chausson'ów.

I tak w 1956 roku na zamówienie Biblioteki Publicznej m. st. Warszawy powstał autobus – biblioteka czyli bibliobus, który dzień po dniu odwiedzał wówczas dalekie części Warszawy – Falenicę, Radość, Wilanów, Ochotę dowożąc spragnionym czytelnikom oczekiwane przez nich książki. O tym, jakże był to udany pomysł mogą świadczyć liczby czytelników i wypożyczonych książek, Średnio na 22 przystankach z usług bibliobusa, każdego dnia, korzystało około 165 osób. W ciągu roku wypożyczono ponad 55 tys. książek [\[3\]](#).

W latach 1956-59 powstawały ruchome punkty handlowo-usługowe również z przeznaczeniem do obsługi dalekich, peryferyjnych części miasta, na których szybciej budowano domy mieszkalne niż zaplecze handlowe. Te ruchome punkty cieszyły się dużym powodzeniem, gdyż obok możliwości kupna drobnych artykułów z tzw. gospodarstwa domowego (żarówki, tłuczki do mięsa, ziemniaków, garnków,) można było w nich naprawiać sprzęt „agd” typu pralki, lodówki, itp. O ile naprawa nie była zbyt skomplikowana można było sprzęt naprawić w jeden dzień. Przy większych naprawach sprzęt zabierano do specjalistycznego warsztatu i za kilka dni przywożono sprawny.

Ciekawą historię mają tzw. złomobusy, również „produkt” CWS-u na bazie Chausson’a APH 47 i 48. Wspólne przedsięwzięcie warszawskiego MPO, MPA i Centrali obrotu złomem, było prawdziwym strzałem w przysłowiową „10”. Ich pojawienie się na mieście zawsze było witane z ogromną radością przez dzieci, które wyjątkowo ochoczo znosiły stare gazety, książki i różnego rodzaju, jak im się wydawało - żelastwo, które gdzieś polegiwało w kącie. Wśród owego żelastwa nie brakowało również antyków i rodzinnych pamiątek, które przepadły w czeluściach hutniczych pieców. Wiele cennych książek podzieliło podobny los. Wiele jednak cennych przedmiotów i książek uratowali ówczesni kolekcjonerzy, którzy dość szybko „zaprzyjaźnili” się z obsługą złomobusów. Niejeden z ówczesnych młodych darczynców złomobusa odcierpiał boleśnie dostawę złomu czy makulatury.

Na fali owej „mody” końca lat 50-tych i początku lat 60-tych powstały również domki kempingowe dla pracowników MPA, które stanowiły uzupełnienie bazy noclegowej w Międzywodziu i Karpaczu. Każdy z autobusów (w Międzywodziu w 1961 roku było – 6 sztuk) był podzielony na 2 pokoje. W zależności od wielkości przeznaczone dla 2 lub 3 osób [\[4\]](#).

Jednak najwięcej przeróbek dokonano pod potrzeby komunikacyjne MPA i MZK.

Pod koniec lat 50-tych zaczęto tworzyć Nadzór Ruchu z prawdziwego zdarzenia. Kilkanaście autobusów przerobiono na ruchome ekspedycje, kasy biletowe, które miały nie tylko ułatwić nabycie biletów abonamentowych, ale również bardziej i skuteczniej kontrolować ruch autobusów na mieście, na który notorycznie i nagminnie narzekali pasażerowie. Głównie chodziło o wyeliminowanie samowoli kierowców, którzy niejednokrotnie zamiast na trasie byli „obok trasy”. Zdarzały się nawet przypadki, że kierowca wyjeżdżał z zajezdni zgodnie z planem i wracał zgodnie z planem, ale nikt nie widział autobusu na mieście. Kilometry wyjechane, a że utarg mały ze sprzedaży biletów? No cóż, większość pasażerów miała abonamenty – tak często tłumaczył się konduktor.

Bodajże pierwszym autobusem Chausson przerobionym na kasy biletowe był pojazd umieszczony na krańcu linii „W” – plac Unii (trasa w 1960r; pl. Unii Lubelskiej – Wyścigi). Jak pisało w numerze 222 z 16 września „Życie Warszawy” – „ten sposób obsługi pasażerów okazał się sprawniejszy, a ponadto eliminuje prawie w 100% jazdę na gapę. Podobne trzy kasy będą sprzedawały bilety autobusowe w Zaduszki na linii łączące plac Defilad z cmentarzami. W taki więc sposób wyeliminowano pracę konduktorów, których ciągly brak odczuwa miejska komunikacja (as)”.

Jednak chyba największym hitem z produktów CWS-u tamtych lat był Kinobus na bazie Chaussona APH 521 z własnym agregatem prądotwórczym umieszczonym w przyczepce zbudowanej również na bazie autobusu.

„Życie Warszawy” donosiło: „Od 1 maja wyruszy do wsi i miasteczek województwa warszawskiego położonych przy dogodnych trasach komunikacyjnych – sala kinowa „na kółkach”. Ten niezwykle przybytek X muzy powstał ze starego, wycofanego z ruchu MPA autobusu Chausson. Po generalnych przeróbkach nadwozia, podniesieniu dachu i zamontowaniu pochyłej podłogi (lepszą widoczność) oglądać będzie można filmy fabularne, dziecięce, młodzieżowe i oświatowe. Kinobus, nad którego prototypem pracowali inżynierowie Sztilczewski i Flaszczyński z Wojewódzkiego Zarządu Kin oraz załoga CWS – MPA pod kierunkiem inżynierów Ślesickiego i Wiciejewskiego, zaopatrzony jest we wszystkie niezbędne urządzenia, jakie powinna mieć sala kinowa z prawdziwego zdarzenia. A więc 48 wygodnych miejsc, klimatyzacja, wentylacja i poza normalnymi – zapasowe wyjście. Chausson połączony jest z przyczepą, w której mieści się kabina projekcyjna i kasa biletowa..” (BB) [\[5\]](#)

W późniejszych latach również przebudowywano autobusy na pojazdy specjalne czy inne wersje autobusów. Chyba najbardziej pociętym i wykorzystanym była czeska Karosa, która doczekała się licznych przeróbek na holowniki autobusów, samochody pogotowia technicznego czy nawet bycia dawcą części do pierwszego nie tylko w Polsce, ale również we wschodniej

części Europy autobusu przegubowego AP 02 [\[6\]](#) . Aż trudno uwierzyć, że z 50 autobusów Skoda Karosa, które dostarczono do MPA w 1960 roku można było zrobić tyle pojazdów. Samych autobusów przegubowych na bazie Karosy powstało w CWS-ie ponad 22 egzemplarze.

Również Jelcz Mex był podstawą pogotowia technicznego lat 70-tych i wozem zadań specjalnych od kas po ekspedycje czy wozy towarowe zaopatrzenia poszczególnych zakładów. Jeszcze dzisiaj można zobaczyć prawdziwy unikat z tamtych lat. Przerobiony na pojazd techniczny Oddziału Remontów Taboru przy Włociańskiej (pług odśnieżny) autobus Ikarus 620, popularnie nazywanym „osiołkiem”.

Ktoś, kiedyś próbował obliczyć ile autobusów tylko w samej powojennej historii dostało tzw. „drugie życie”. Doliczył się ponad 150 sztuk tylko do 1965 roku. Do tej liczby trzeba by było doliczyć dzisiaj ponad 20 Berlietów przerobionych na ekspedycje i kasy w latach 70-tych i 80-tych. Około 30 Jelczy Mex przerobionych na Pogotowia Techniczne i około 30 Ikarusów. A nie są to liczby dokładne.

Dzisiaj zapewne moda na przeróbki już nie wróci w takiej skali jak na przełomie lat 50-tych i 60-tych, ale nie znaczy to, że nie przerabia się już autobusów na wozy specjalne, dając im „drugą młodość”. Przykładem tego może być widywany na mieście tzw. metrobus – Neoplan wykorzystywany przez ZTM do promocji budowy II linii metra w Warszawie, stacjonujący na „Kleszczowej”. Był to pierwszy Neoplan we flocie MZA (wpis na stan 15 listopada 1994) [\[7\]](#) . Notabene, również dostosowany do nowej roli przy Włociańskiej.

(C) 2013, Włodzimierz Winek

Wpisany przez Włodzimierz Winek

czwartek, 28 marca 2013 21:50 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:41



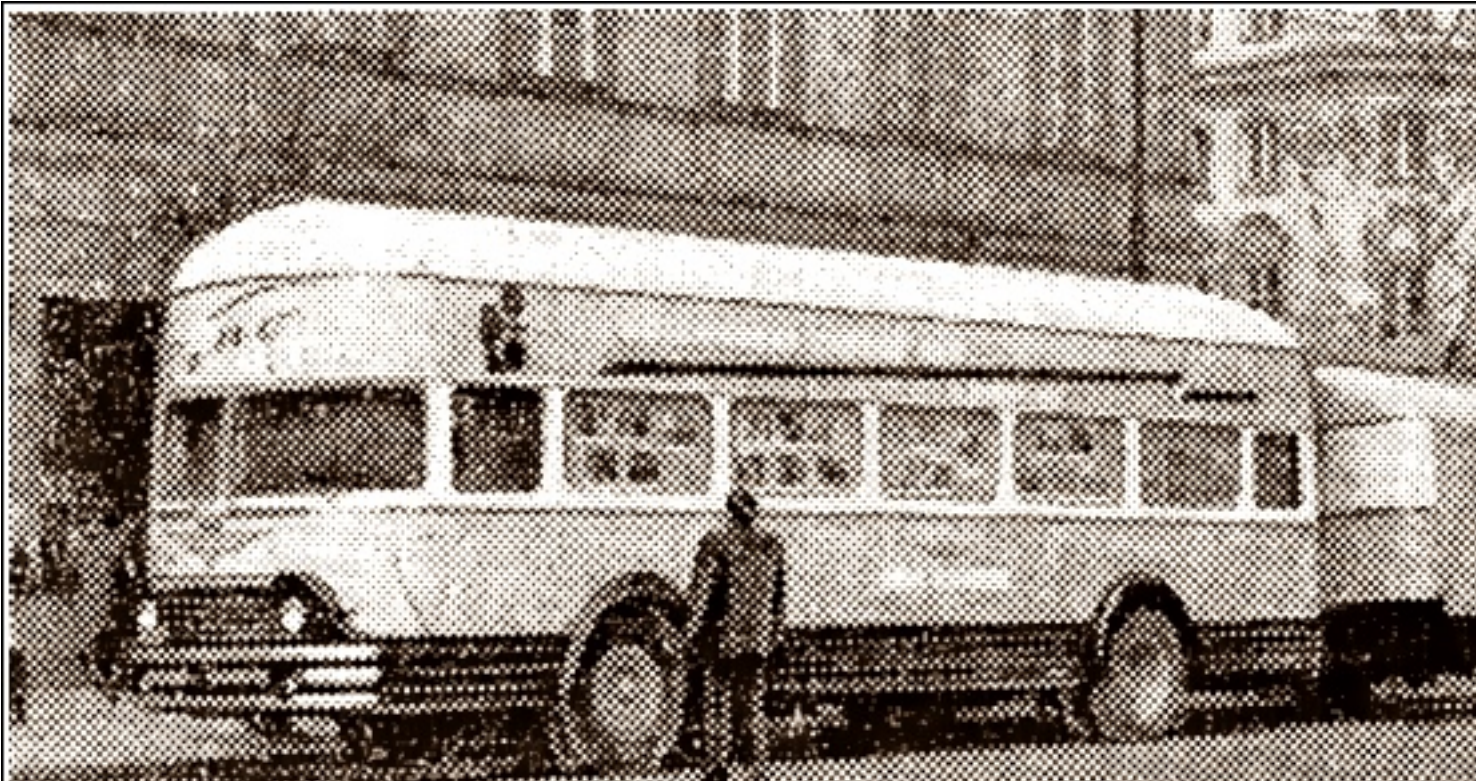
Wnętrze Kino-busa, kwiecień 1961

Życie Warszawy nr 101/1961 str8 z 6 lipca 1961, foto" Wł. Piotrowski

Drugie „życie” warszawskich autobusów

Wpisany przez Włodzimierz Winek

czwartek, 28 marca 2013 21:50 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:41



Kino-bus na Krakowskim Przedmieściu - kwiecień 1961

Życie Warszawy nr 101/1961 str8 z 6 lipca 1961, foto" Wł. Pio



**Autobus "Neoplan4020" z dostawy w 1997 roku,
Teren - "Kleszczowa" - październik 2012**

Drugie „życie” warszawskich autobusów

Wpisany przez Włodzimierz Winek

czwartek, 28 marca 2013 21:50 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:41



**Autobus "Neoplan4020" z dostawy w 1997 roku,
Teren - "Kleszczowa" - październik 2012**

Wpisany przez Włodzimierz Winek

czwartek, 28 marca 2013 21:50 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:41



Autobus Chaussou APM 521 w służbie sprzedaży biletów MZK na "Ziemię" początek lat 70-tych - Plac Defilad

Ze zbioru

Drugie „życie” warszawskich autobusów

Wpisany przez Włodzimierz Winek

czwartek, 28 marca 2013 21:50 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:41



Chausson APH 49 jako ruchomy punkt handlowo - usługowy sprzedaż żar ale także przyjmowanie do napraw pralek, lodówek, itp.

Źródło: Tygodnik

Wpisany przez Włodzimierz Winek

czwartek, 28 marca 2013 21:50 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:41



Przebudowany na potrzeby pogotowia technicznego MZK Che



Camping w autobusach



Życie Warszawy nr 195 z 18 sierpnia 1961 str. 1

Międzywodzie 196

Wpisany przez Włodzimierz Winek

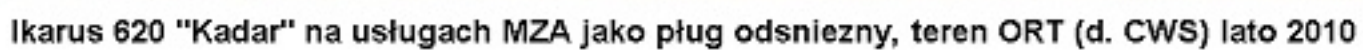
czwartek, 28 marca 2013 21:50 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:41



Chausson APH 47 w roli kasy biletowej MPA lato 19

Życie Warszawy nr 222 z 16 września 19

Wpisany przez Włodzimierz Winek
czwartek, 28 marca 2013 21:50 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:41



[7] http://omni-bus.eu/szuka/wspolczesne/wyswietl_szuka.php?ID=8403