

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 rozpoczynały 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 m<sup>2</sup> (w 1961 wynosiło prawie 11 osób na m<sup>2</sup>), 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?

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 1959 do 1975 roku~~



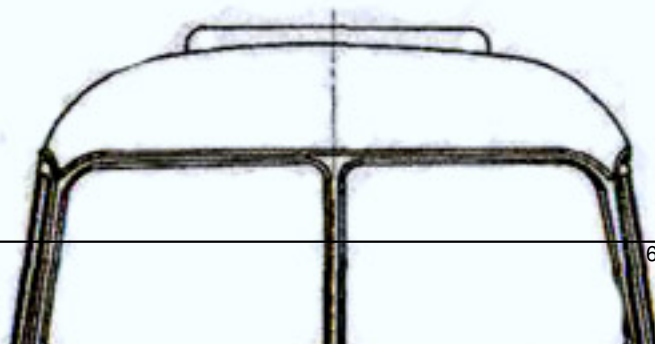
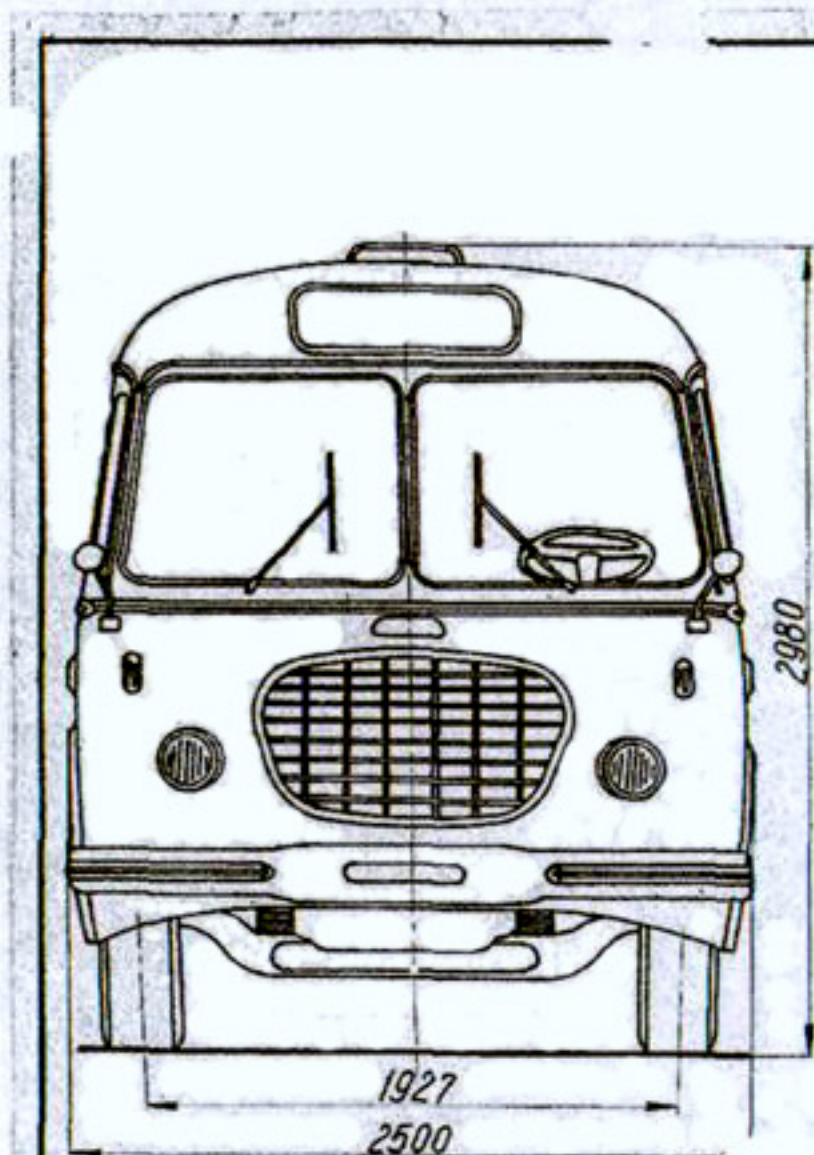


**Prototyp Skoda Karosa RTO - K z roku 1960 wyprodukowan**

## 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

---



[Edycja Tłkwa 258](#)

[! sakralizem Koń Jędra](#)