

Patrząc na rozwój publicznego transportu publicznego (ptz) w miastach i nie tylko, a w szczególności autobusów miejskich, można zauważyć pewne powtarzalne w coraz większej ilości miast - tendencje. Z jednej strony coraz większa maksymalizacja pojazdów poprzez zwiększanie ich pojemności, a co za tym idzie i wielkości, a z drugiej strony minimalizacja, czyli pewna odwrotność. Zmniejszanie pojemności i wielkości dostosowując tym samym pojazdy do mniejszych potoków pasażerskich, najczęściej do obsługi lokalnych połączeń wewnątrzosiedlowych czy pomiędzy osiedlami lub jako dowozowe do tzw. dużych węzłów przesiadkowych. Dzisiaj taka różnorodność pojazdów obsługujących warszawski, aglomeracyjny ptz, to pewien wymóg cywilizacyjny i ekonomiczny, często poparty hasłem – Klient – pasażer to, nasz Pan.

Jednak na warszawskich ulicach nie jest to zupełna nowość, czy tzw. wynik rachunku ekonomicznego lecz jest znana i „przećwiczona” i ma już ponad 50-cio letnią tradycję, żeby nie powiedzieć – „doświadczenie”. Choć wówczas, w początkach wprowadzania różnorodności pojazdów ptz, w latach 60-tych, nie zawsze ekonomia grała tzw. „pierwsze skrzypce” i nie zawsze chodziło o zabezpieczenie potrzeb cywilizacyjnych, w postaci swobodnego przemieszczania się mieszkańców i zaspakajania ich tzw. potrzeb komunikacyjnych. Często wprowadzanie innowacji w postaci mniejszych od autobusów pojazdów w postaci mikrobusów było podyktowane innymi, niż wymienione - względami.

Pomysł wprowadzenia mikrobusów na regularne linie z konkretnym rozkładem jazdy, na podobieństwo autobusów, powstał właściwie pod koniec 1961 roku, kiedy to Miejskie Przedsiębiorstwo Taksówkowe (MPT) otrzymało 5 nowiutkich mikrobusów marki „Nysa N59 – M [\[1\]](#)

” i tym samym stało się posiadaczem floty mikrobusów złożonej z 8 pojazdów. Choć nie chodziło wówczas o wprowadzenie konkurencji dla autobusów, a raczej konkurencji dla prywatnych taksówkarzy i wyjścia naprzeciw potrzebom pasażera.

Przygotowania do uruchomienia pierwszej linii trwały dość długo, bo niemal do połowy września 1962 roku, a 20 października warszawska prasa informowała:

„Lada tydzień – chociaż nie bądźmy optymistami – ukażą się na ulicach mikrobusy. Już opracowano taryfę. Chodzi jeszcze o ustalenie tras. Jednym ze szlaków byłoby połączenie Dworca Głównego z Dworcem Wschodnim. Drugi szlak wiódłby wokół Śródmieścia. Mikrobusy, kursujące dość często i regularnie, mogłyby stać się niewielką konkurencją dla taksówek. A tam gdzie jest dwu konkurentów, wygrywa zawsze klient. W tym przypadku nieszczęsny warszawski

## Czy mikrobus to autobus?

Wpisany przez Włodzimierz Winek

piątek, 29 listopada 2013 13:10 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:55

---

pasażer” (J. Śliw) [\[2\]](#) .

MPT w 1962 roku było potentatem taksówkowym. Posiadało 299 samochodów marki „Wołga”, 645 marki „Warszawa” i 144 taksówki bagażowe [\[3\]](#) . Osiem mikrobusów było raczej tzw. „kwiatkiem do kożucha” niż faktycznie użytecznym pojazdem do przewozu osób. Za dużym, żeby wypełniać rolę normalnej taksówki i za małym by konkurować z autobusem w masowych przewozach miejskich.

Zapotrzebowanie na przewozy grup większych niż 4 osoby a mniejszych niż 8 (tyle mogła zabrać „Nysa”) było na tyle małe, że właściwie mikrobusy więcej stały w garażu niż jeździły po mieście.

W 1961 roku MPT miało 3 mikrobusy, które w ciągu całego roku wyjeździły na mieście raptem 692 godziny (średnio 230 godzin jeden pojazd, 19 w miesiącu). Dostawa 5 nowych mikrobusów, na które właściwie nie było zapotrzebowania, te wskaźniki jeszcze bardziej zaniżyła. A przecież, gdy w mieście dramatycznie brakuje środków transportu osób nie można pozwolić na takie marnotrawstwo. Szukano zatem jakiś rozwiązań.

Jednym z nich miało być wprowadzenie mikrobusów do regularnej służby liniowej.

I tak, po miesiącach przygotowań, konsultacji wreszcie 3 grudnia 1962 roku mikrobusy MPT rozpoczęły swoją karierę jako jeden ze składników warszawskiego ptz na linii Dworzec - Warszawa Główna – Dworzec Warszawa Wschodnia. W pobliżu postojów dla taksówek ustawiono słupki przystankowe z charakterystyczną okrągłą tablicą na której, dla odróżnienia od przystanków autobusowych gdzie była umieszczona charakterystyczna czerwona litera „A”, umieszczono w kolorze zielonym dużą literę „M”, a pomiędzy jej ramionami słowo „bus”. Na przystankach krańcowych, koło dworców umieszczono rozkłady jazdy informujące potencjalnych pasażerów, że „M-bus” kursuje średnio co 10 minut. Wówczas na rozkładach jazdy nie podawano dokładnych godzin i minut odjazdów, jak jest to w obecnych rozkładach, a jedynie odjazd pierwszego i ostatniego kursu, które zazwyczaj były także umownymi i rzadko kiedy były zgodne z podanym planem, podobnie jak owe 10 minut.

Linia na trasie nie posiadała konkretnych przystanków. Pasażer mógł wysiąść po trasie w dowolnym miejscu lub w miejscu w którym mikrobus przekraczał strefę taryfy. Było ich w sumie

## Czy mikrobus to autobus?

Wpisany przez Włodzimierz Winek

piątek, 29 listopada 2013 13:10 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:55

---

4 i w zależności ile stref przejechał płacił od 2 do 8 zł (cena biletu jednorazowego wynosiła wówczas 0,80 zł, a nocnego 1,50 zł, taryfa taxi MPT , 1,50 za km). Jak widać, nie była to wygórowana cena, a raczej zachęcająca do skorzystania z przejazdu, zawsze czymś wygodniejszym, niż zatłoczony autobus czy tramwaj. Jednak, ta pierwsza linia mikrobusowa nie przetrwała nawet miesiąca i w początkach stycznia 1963 roku zniknęła z komunikacyjnej mapy Warszawy. Powód – nikła, znikoma frekwencja oraz jak się okazało zbyt mała reklama tego typu przejazdów.

Mikrobusy popularnie nazywane „Nyskami” znowu trafiły do garażu. Jednak nie na długo. W lutym 1963 ponownie wyjechały na miasto tym razem na trasie „Supersam” przy Placu Unii Lubelskiej – Marszałkowska – Aleje Jerozolimskie – Francuska – Paryska. (dekoracja przednia Saska Kępa – Unii Lubelskiej). Dość szybko okazało się, że tym razem był to przysłowiowy „strzał w 10”. Mikrobusy wreszcie napełniły się i linia zaczęła być opłacalna, a dodatkową reklamę zapewniła codzienna warszawska prasa, a nawet Polska Kronika Filmowa (PKF nr 5b/1963) krótkim reportażem okraszając swoim charakterystycznym, nieco uszczypliwym, komentarzem: - Podobno PKF nie reklamuje mikrobusów, jak nie reklamuje? Przecież właśnie reklamujemy!

W dniu 16 czerwca 1963 linia awansowała do miana regularnych linii komunikacyjnych i trafiła na mapę, jako linia „401”. Jej sukces zachęcił dyrekcję MPT do uruchomienia kolejnej „402” na trasie: od krańca linii pospiesznej „C” w Międzylesiu do stacji w Falenicy zachodnią stroną ulicy Patriotów. W zależności od odcinka opłata za przejazd wynosiła od 2 do 6 zł. Pewnym novum, a jednocześnie zachętą do korzystania z usług mikrobusów, było wprowadzenie bezpłatnych przejazdów dla dzieci do lat 3, jednak tylko wtedy gdy nie zajmowało osobnego miejsca.

Jednak początkowy sukces linii „401” nie trwał zbyt długo i po raz kolejny zmniejszająca się stale frekwencja doprowadziła do jej zamknięcia z końcem 1963 roku. Podobny los spotkał linię „402”, która zlikwidowano w lipcu 1964 (4 lipca). Podobno ze względów przedłużenia linii pośpiesznej „C” do Radości. Jednak tak naprawdę, to mimo wszystko ze zbyt wysokich kosztów eksploatacji a i również nieregularnego kursowania, mimo iż kursy mikrobusów były skorelowane z rozkładem jazdy autobusów linii pospiesznej „C” i pociągów podmiejskich.

Jednak nie był to definitywny koniec eksperymentów z „Nyskami” pełniącymi rolę autobusów.

W lutym 1967 roku, powróciły na ulice miasta, tym razem na podstawie porozumienia MPT z Miejską Radą Narodową w Markach do obsługi linii Dworzec Wileński – Pustelnik. Ideą jej

## Czy mikrobus to autobus?

Wpisany przez Włodzimierz Winek

piątek, 29 listopada 2013 13:10 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:55

---

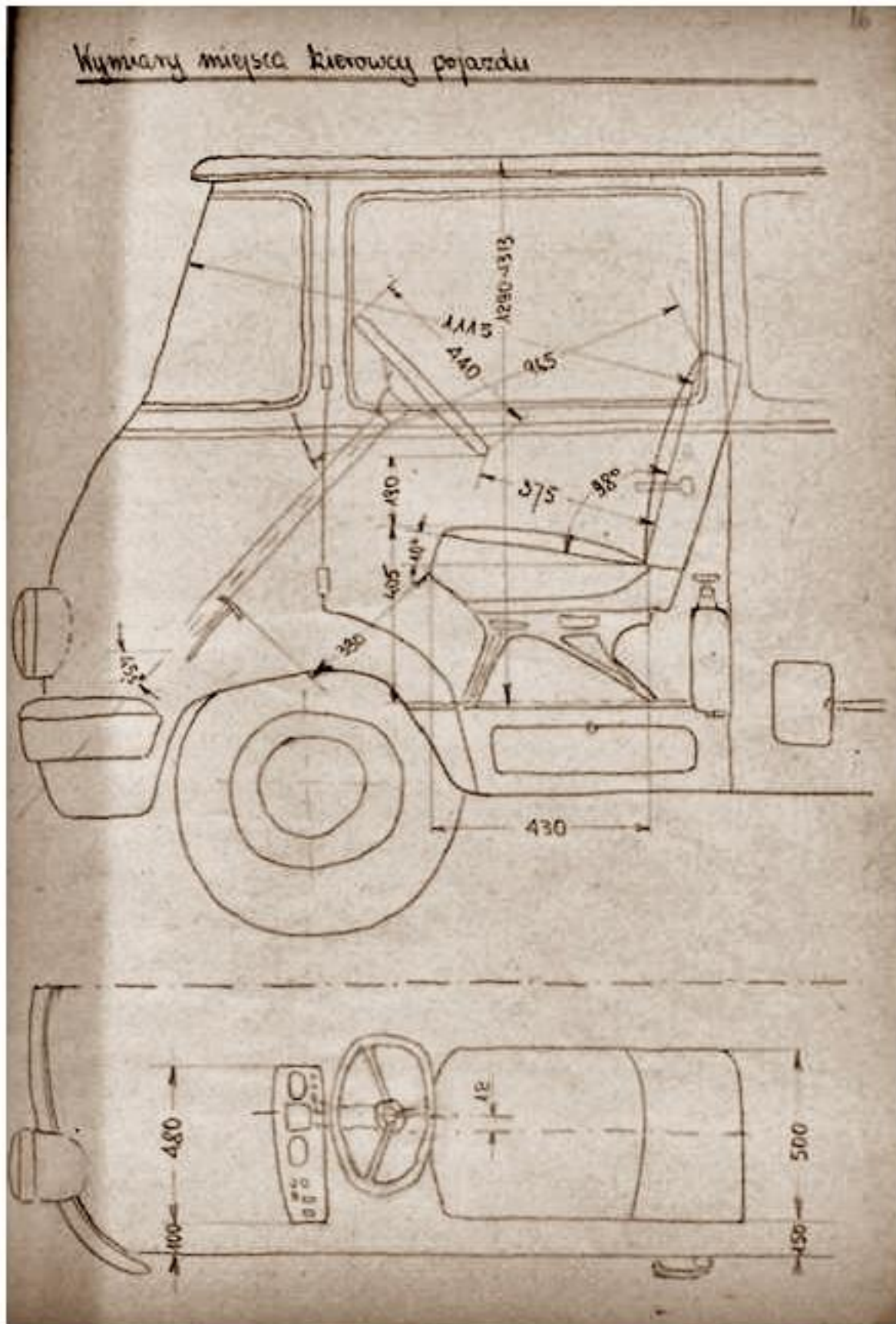
powstania miało być „wspomaganie” linii kolejki wąskotorowej z Radzymina do Warszawy, a dokładniej zabieranie pasażerów, którzy nie zdążyli wsiąść do kolejki lub nie mogły ich zabrać autobusy PKS-u. Przejazd całą trasą kosztował 10 zł i ponownie okazał się „strzałem w 10”. Powodzenie było tak wielkie, że w 3 dni później wprowadzono większą ilość kursów i zróżnicowano taryfę (Dw. Wileński – Drewnica 5 zł, Dw. Wileński – Marki 7 zł, Dw. Wileński – Pustelnik 9 zł).

W dwa lata później (17 lutego 1969) uruchomiono kolejną linię podmiejską z Ochoty do Włoch (Pl. Narutowicza – Stacja W-wa Włochy). I ta linia miała za zadanie wsparcie lokalnej, podmiejskiej kolejki WKD kursującej z W-wy Śródmieście do Włoch (m. in. ulicą Popularną). Również i ta linia zyskała na popularności i na prośbę pasażerów wydłużono jej trasę do Emilii Plater a z czasem nawet do postoju taxi MPT przy Domu Towarowym „Smyk” (d. CDT [\[4\]](#)) na rogu Alej Jerozolimskich i Kruczej.

## Czy mikrobus to autobus?

Wpisany przez Włodzimierz Winek

piątek, 29 listopada 2013 13:10 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:55



Nyasa N 63



## Czy mikrobus to autobus?

Wpisany przez Włodzimierz Winek

piątek, 29 listopada 2013 13:10 - Poprawiony poniedziałek, 12 sierpnia 2019 21:55



Był niegdyś taki pomysł, aby nocnych Marków rozwozić Nyskami. MF

15 <http://www.trashy.com/linjabun607.htm> 63 <http://www.trashy.com/linjabun607.htm>