

Krajowe ogórki najlepsze

W latach 60-tych XX wieku, ikoną warszawskiej komunikacji, a mówiąc dzisiejszym językiem - publicznego transportu zbiorowego (ptz), był autobus Jelcz we wszystkich możliwych wersjach. Począwszy od różnych wersji „solówek” aż po kilka odmian „przegubowców”. Na pierwszy rzut oka właściwie trudno dostrzec różnice pomiędzy wersjami, jednak miłośnicy i znawcy Jelczy MEX 272, AP 62, AP 02 i in., patrząc na fotografie z różnych lat przedstawiających popularne „ogórki” bez zająknięcia powiedzą, nie tylko kiedy był wyprodukowany, ale także co krył pod maską, jakie miał udoskonalenia, itd. Jednak początki „sezonu na ogórki” nie były łatwe i do końca, jak dotychczas, nie zostały zbadane.



Latem 1962 roku (lipiec) na trasie linii pośpiesznych „A”, „B” i „C” rozpoczęły się jazdy testowe nowego autobusu miejskiego z fabryki w Jelczu. Zasadniczo, pod względem wyglądu zewnętrznego i wewnętrznego nie wyróżniał się on niczym istotnym od 40 kursujących już po mieście z autobusów Škoda 706 RTO Karosa, jednak nie był to ten sam autobus.

Konstruktorzy z Jelcza do czechosłowackiej wersji wprowadzili wiele ulepszeń i zmian konstrukcyjnych, dostosowujących autobus do polskich warunków miejskich i drogowych. Przede wszystkim zmieniono zawieszenie na nieco mocniejsze, poprawiono system prowadzenia autobusu¹, system ogrzewania, wentylacji, zmniejszono ilość miejsc siedzących. „Życie Warszawy” z 10 lipca 1962 w krótkiej notatce informowało czytelników o trwających testach nowego autobusu z Jelcza:

„...Jeśli próby powiodą się, być może w przyszłym roku autobusy te pojawią się w Warszawie w większej ilości. Próby jak dotychczas(dwa tygodnie), przebiegają pomyślnie. (kop).”

¹ Jelcz w polskiej wersji z 1962 roku posiadał usprawniony system prowadzenia. Przy zmianie biegów nie trzeba było wyciskać sprzęgła, co pozwalało na szybszy start i miało ułatwić manewrowanie na ulicach. Niestety tamta wersja nie miała innego „wynalazku” usprawniającego – jakim było wspomaganie kierownicy. – Życie Warszawy nr 162 z 10 lipca 1962 roku

Po miesiącu testów autobus wrócił do Jelcza. Ogólnie oceniono autobus, jako spełniający wymagania, gdy poprawi się.... i tutaj była bardzo długa lista uwag, sugestii a nawet konkretnych popartych rysunkami technicznymi wykonanymi w MPA (CWS)² propozycji usprawniających. Wiele z nich zastosowano później w wersji Jelcza Mex 272.



Autobus szkoleniowy MZK na trasie W-Z - lato 1964

Uruchomienie seryjnej, masowej produkcji planowano na III kwartał 1963 roku a pierwsze egzemplarze w ilości 200 sztuk trafić miały do końca roku do Warszawy³. Równolegle z produkcją „solówek” ruszyć miała pilotażowa produkcja „przegubowców”, którą planowano docelowo na poziomie ok. 100 sztuk rocznie. Pierwsze 40 sztuk „przegubowców” dla Warszawy zakłady w Jelczu planowały dostarczyć w ciągu 1964 roku⁴. Warto dodać, że konstrukcja i technologia tych pierwszych jelczańskich przegubowców powstała w 1963 roku równolegle w CWS-ie przy Włociańskiej i w zakładach w Jelczu jako jeden projekt - Jelcz AP-02.

Wszystko wskazywało, że końcówka 1963 roku dla MPA i warszawskiego ptz będzie bardzo udana a na ulicach pojawi się dużo nowego, nowoczesnego taboru i skończą się kilkuletnie problemy⁵ z licznymi remontami, brakiem części zamiennych, brakiem taboru. Zmniejszą się

² MPA (CWS) – Miejskie Przedsiębiorstwo Autobusowe w Warszawie (Centralne Warsztaty Samochodowe)

³ „Życie Warszawy” nr 297 z 14 grudnia 1962 r „Nim przybędą nowe autobusy, MPA szkoli kierowców”

⁴ „Życie Warszawy” nr 164 z 11 lipca 1963 r „Przegubowce warszawskie robią karierę – jeszcze 15 w tym roku”

⁵ W latach 1961-62 chroniczny brak części zamiennych, głównie do autobusów Chausson powodował, że z posiadanych przez MPA w 1962 roku 433 wozów i planowanych dziennych wyjazdów na poziomie 370-380 wozów potrafiło nie

narzekania warszawiaków na komunikację autobusową, że przepełniona, że zbyt mało autobusów i w dodatku niepunktualna, żeby nie powiedzieć, że w wielu momentach po prostu nieobecna na ulicach, a bo to awaria, a to brak taboru, itd.



Myjnia w Zajezdni "Ostrobramska", lata 70-te

Autobus Jelcz Mex 272 nr tab.2204: produkcja 1968, 4762WE, R6, od kwietnia 1969 R10, skasowany w kwietniu 1976.

Źródło: omni-bus.eu 2013

W kwietniu 1963 roku na tyle powiało optymizmem, że coraz śmielej planiści z Biura Studiów i Projektów Komunikacji Miejskiej⁶ przewidywali niebywały rozwój komunikacji autobusowej w latach 1965-70 kosztem komunikacji tramwajowej, jako przestarzałej, zbyt kosztownej w budowie i eksploatacji. Był to nie tylko polski pomysł, ale również europejski trend usuwania tramwajów, trolejbusów ze śródmieść miast⁷. Jednym z koronnych argumentów wskazujących na rozwój komunikacji autobusowej w Warszawie i w Polsce była własna, coraz bardziej tania, masowa produkcja autobusów miejskich (nawet powyżej 1000

wyjechać 50-60 wozów. W okresie zimowym było jeszcze gorzej. W 1962 roku sytuacja była już na tyle dramatyczna, że z problemem części nie potrafiło MPA poradzić sobie samo. Dopiero wspólne działania władz miasta, MPA i tzw. czynnika politycznego w postaci Komitetu Warszawskiego PZPR spowodowało „narzucenie” warszawskim zakładom przemysłowym dodatkową produkcję części zamiennych do autobusów MPA.

⁶ Biuro Studiów i Projektów Komunikacji Miejskiej powstało w 1957 roku. Stanowiło swego rodzaju „ciało doradcze” dla Wydziału Komunikacji Stołecznej Rady Narodowej. Pierwszym kierownikiem był inż. Mieczysław Krajewski. Była to przez wiele lat jedyna, pionierska instytucja w Polsce zajmująca się profesjonalnie analizami komunikacji, prognozami i planowaniem trendów komunikacyjnych, zapotrzebowaniem na określony transport zbiorowy, nie tylko dla Warszawy, ale również innych dużych polskich miast. Zajmowała się również szeroko rozumianym projektowaniem ciągów komunikacyjnych, węzłów przesiadkowych, rozwiązań komunikacyjnych czy nawet projektowaniem zajezdni autobusowych czy tramwajowych (koncepty). W pracowni projektowej Biura powstały projekty wprowadzenia kolejki WKD w wykop linii średnicowej, budowa ronda Al. Jerozolimskie/Nowy Świat, poszerzenie, a właściwie budowa od nowa Grójeckiej, poszerzenie trasy WZ, przebudowa węzła Towarowa/Al. Jerozolimskie (Pl. Zawiszy), Towarowa/Kasprzaka, które w niektórych przypadkach przetrwały do dziś (2014r). Przez wiele lat z Biurem współpracowali zasłużeni dla rozwoju warszawskiej komunikacji: Jan Kubalski – dyrektor MZK i MPA. Zbigniew Lilpop – dyrektor MPK i MZK, wieloletni kierownik Wydziału Komunikacji Stołecznej Rady Narodowej, Jerzy Brzostek, Edward Domański – dyrektor MPA i wielu innych praktyków i teoretyków ptz.

⁷ W latach 60-tych, na fali zmian komunikacyjnych usuwających tramwaje i trolejbusy ze śródmieścia skasowano niemal całkowicie tramwaje w Paryżu, Londynie. Dopiero początek XXI wieku odkrywa na nowo zalety pojazdów szynowych i sieciowych, głównie z powodu mniejszej emisji spalin i alternatywnego paliwa jakim jest energia elektryczna.

sztuk rocznie), tania eksploatacja (niska cena ON) i możliwość szybkiego dostosowywania się do potrzeb komunikacyjnych szybko rozbudowujących się miast.

Prasa codzienna dorzucała kolejne informacje mające ów optymizm dodatkowo zwiększać.



Jelcz Mex świeżo z fabryki. Pierwsza seria Jelczy bez światełków z tyłu, ale jeszcze z czerwonymi fabrycznie zderzakami. Nr tab. 888: produkcja 1964, R5, WW6279, od 29.03.1969 R10, skasowany w 1976 roku. Plac Krasińskich - 1964

Źródło: omni-bus.eu/2013/foto: 3872

W licznych artykułach mówiono o dostawach do końca roku 200, 220 czy nawet 250 autobusów z Jelcza. W październiku 1963 roku „Życie Warszawy” pisało nawet o 330 autobusach, które mają trafić do MPA do końca 1964 roku:

„...w roku przyszłym miasto nasze otrzyma poważne dostawy taboru, co wpłynie na zmniejszenie zatłoczenia w wozach. Park tramwajowy powiększy się o 100 nowoczesnych, szybkobieżnych wagonów (13N – przyp. autora), dostaniemy także 330 autobusów (dostawy częściowo już w tym roku) i 11 trolejbusów. Zastrzyk więc bardzo poważny.

Przewiduje się, że w 1964 roku będzie kursowało 730 tramwajów starego typu, 13 przegubowych tramwajów, 63 nowoczesne wagony, 97 trolejbusów, 546 autobusów. W tym roku kursują m. in. 693 tramwaje i 405 autobusów w godzinach szczytów komunikacyjnych. Powiększony tabor będzie wymagał zwiększonej kadry. Przewiduje się zaangażowanie ok. 2 tysięcy osób. Nie będzie to sprawa łatwa do rozwiązania, bowiem na stołecznym rynku pracy chronicznie brakuje kierowców. Część kierowców trzeba będzie sprowadzić spoza Warszawy (konieczna budowa hoteli robotniczych – przyp. autora). Czy w związku z tak dużą dostawą taboru będą uruchomione nowe linie? Raczej nie. Przede wszystkim zasilone zostaną istniejące połączenia, co pozwoli zwiększyć częstotliwość kursowania wozów, a tym samym zmniejszyć zatłoczenie i zbyt długie oczekiwanie na autobus czy tramwaj...”⁸. Warszawa w 1963 roku miała już prawie 1,2 miliona mieszkańców.

Jednak w połowie IV kwartału 1963 (październik) początkowy optymizm nieco zelżał i na łamy gazet wdarła się brutalna prawda, że być może nie uda się mimo wszystko zrealizować do końca śmiałych planów taborowych. Mimo, że było oczywiste, iż szanse na dostawę 200 Jelczy do końca roku maleją z każdym dniem, to jeszcze widziano szansę.

„Życie Warszawy” już nieco mniej optymistycznie, ale jeszcze jakby z nadzieją w artykule informującym o przygotowaniach do zimy 1963/64, napisało:

„...Jeszcze do końca roku tabor powiększy się o 175 wozów (w ciągu 9 miesięcy powiększył się o 48 wozów – w tym 20 przegubowych z CWS-u i 28 Ikarusów 620 z ostatniej dostawy).

⁸ „Życie Warszawy” nr 239 z 7 października 1963 roku – „Plany komunikacji miejskiej”

W I kwartale 1964 roku przybędzie dalszych 164 wozów...”⁹.

Drugiego listopada 1963 w bramę zajezdni przy Inflanckiej wreszcie wjechał pierwszy Jelcz Mex 282. W kolejnych dniach miały nadejść kolejne, w partiach po 20 sztuk.

Wszystkie swoje próbne jazdy i wstępne dotarcie silnika odbywały na drodze z Jelcza do Warszawy, a kierowcami – pilotami byli kierowcy z MPA.

Ile faktycznie dotarło do końca roku trudno dzisiaj dociec, gdyż dostępne dzisiaj źródła informacji raczej nie pokrywają się w swoich danych.

„Życie Warszawy” w artykule z 18 listopada 1963 informowało:

„Jelczańskie Zakłady Samochodowe w Jelczu k/Oławy rozpoczęły produkcję nowego typu autobusów dostosowanych do ruchu miejskiego. Ostatnio zszedł z taśmy pierwszy tego typu autobus Jelcz. Autobus będzie zabierał 50-60 pasażerów, posiadać będzie m. in. udogodnienia – automatycznie otwierane i zamykane drzwi. Do końca roku Zakłady wyprodukują 200 sztuk autobusów, w tym 50 dla Warszawy.

Natomiast rejestr autobusów z wewnętrznego wydawnictwa MPK i MPA „Komunikacja miejska m. st. Warszawy w liczbach za rok 1964” podaje, że w ciągu całego 1963 roku tabor MPA powiększył się o 195 wozów. Po odliczeniu 48 wozów (dostawa do września), wynika, że w 1963 roku MPA dostało jeszcze 148 wozów z Jelcza. Ile z nich rozpoczęło faktyczną służbę liniową od 1 stycznia 1964, a ile było w formie papierowej (czasami stosowano zasadę przekazania dokumentów fabrycznych do odbiorcy przed końcem roku, a wozy docierały już po 1 stycznia) to temat już na inny artykuł.

50 „Jelczów” dla Warszawy



(W) Jelczańskie Zakłady Samochodowe w Jelczu k/Oławy rozpoczęły produkcję nowego typu autobusów przystosowanych do ruchu miejskiego. Ostatnio zszedł z taśmy pierwszy tego typu autobus „Jelcz”. Autobus będzie zabierał 50-60 pasażerów, posiadać będzie m. in. udogodnieniami – automatycznie otwierane i zamykane drzwi. Do końca br. Zakłady wyprodukują 200 szt. autobusów, w tym 50 dla Warszawy.

CAF — fot. Wołoszczuk

Życie Warszawy nr 274 z 18 listopada 1963

Nie wnikając dalej w meandry handlowe, można stwierdzić, że w listopadzie 1963 roku rozpoczęła się w warszawskim ptz nowa autobusowa era. Era Jelcza, który z czasem zyskał miano „ogórka” i stał się kolejną ikoną warszawskiego ptz. Tym samym rozpoczął się sezon na ogórki, który trwał ponad 10 lat i zaowocował plonem ponad 2 150 autobusów (solo i przegub). Ostatnia dostawa fabrycznie nowych Jelczy Mex była w 1975 roku – 10 sztuk, choć planowano w MZK dostawę jeszcze 100 sztuk. A jaki był ten „ogórek” na warszawskich ulicach, to już w innym artykule, choć kłopotów nie brakowało. ww.

⁹ „Życie Warszawy” nr 253 z 23 października 1963 roku „Przygotowania do zimy w MPK i MPA, więcej taboru, lepiej wyposażone zaplecze techniczne, więcej części, tramwaje i autobusy będą ogrzewane w zajezdniach