

Historia warszawskich autobusów – 6

- Szykowny mundur, to rzecz ważna

Gdy pod koniec czerwca 1928 roku na warszawskich ulicach pojawiły się ponownie autobusy miejskie, tym razem francuskiej marki Somua, warszawska prasa wychwalała je, niczym artyści pióra młode kobiety wychodzące o świcie z kąpieli w górskim potoku w swych kusych, zroszonych wodą koszulach. Podkreślających wszelkie wdzięki, wypukłości i smukłości alabastrowego ciała.

Zaiste, widok owych młodych pań może pobudzić wiele zmysłów, nawet tych głęboko uśpionych w głowach, co poniektórych bogobojnych, ale żeby autobus? Trudno w nim doszukać się kobiecych kształtów. Prędzej męskich, patrząc choćby na przednią osłonę silnika, ale być może w okresie międzywojennym inne było postrzeganie kobiecych wdzięków.



Rewitalizacja autobusu Somua - czerwiec 2020 r, foto Bartek/trasbus.com

Innymi słowy, wg żurnalistów, Warszawa była dumna z powodu swych nowych komunikacyjnych „zabawek”. Dumna była również dyrekcja Tramwajów i Autobusów.

Kilka miesięcy później warszawiacy swą radość zamienili w żal, że głośnie, że smrodzą i że nie są takie och i ach, jak opisywali je mistrzowie pióra, ale w dyrekcji Wydziałów Autobusów przy Inżynierskiej nr 6, jakoś już tego nie słyszano.

W początkach grudnia 1928 roku magistrat zatwierdził pierwszy plan transportowy i rozwoju komunikacji na najbliższe 10 lat, do 1938 roku.

W ramach nowej koncepcji organizacji transportu zbiorowego w m. st. Warszawie, planowano zakup 240 tramwajowych wozów motorowych, 200 przyczepnych. Plan przewidywał również zakup 180 autobusów do obsługi 14 linii, oraz budowę co najmniej dwóch zajezdni autobusowych, m. in. na Mokotowie (Woronicza) i Żoliborzu (Inflancka). Wg wzmiankowanego projektu i późniejszej korekty w czerwcu 1929 roku, co roku miała być uruchamiana przynajmniej jedna linia autobusowa. Około 1935 roku miały rozpocząć się pierwsze prace przy budowie metra.¹

Nowa wizja rozwoju trakcji autobusowej nie tylko przyciągnęła zagraniczny kapitał chcący zainwestować pieniądze, ale i rozbudziła pewne nadzieje radnych i urzędników magistrackich na wydzielenie z Tramwajów wydziału autobusowego i stworzenie z niego odrębnego przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej. Część radnych widziała przyszłą firmę jako wydzielone spod jurysdykcji magistratu przedsiębiorstwo prywatne, oparte o kapitał polski lub zagraniczny. Inna, będąca w większości, widziała jako przedsiębiorstwo miejskie, podległe władzom Warszawy, ale z udziałem zagranicznych firm, które wniosłyby część kapitału potrzebnego na zakup taboru czy wybudowanie nowych zajezdni. Koloryt różnych zdań w sprawie autobusowej uzupełniała nieliczna grupa radnych zdecydowana na... nie rozwijanie trakcji ze względu na brak krajowego taboru, warsztatów. Były nawet głosy o jej ponownej likwidacji. Jednym z argumentów jej unicestwienia była szkodliwość spalin dla mieszkańców i warszawskich drzew.

W różnych urzędach na najrozmaitszych szczeblach rozgorzała dyskusja niejednokrotnie podsycana często przeciwstawnymi propozycjami. Wiele z nich nie miało nie tylko ekonomicznego, praktycznego uzasadnienia, ale i było w zupełnym oderwaniu od jakiegokolwiek myślenia - czym właściwie jest transport zbiorowy dla prawidłowego funkcjonowania miasta. Wielu ówczesnych decydentów postrzegało komunikację miejską tylko, jako pewnego rodzaju dodatek, mający podkreślić europejskość Warszawy, a nie jako jedną z zasadniczych podstaw funkcjonowania miasta.

W wyniku nieustających rozmów powstawały różne koncepcje wydzielenia autobusów z Tramwajów i wyraźnego ich odróżnienia od siebie. Nie tylko kolorem malowania pojazdów, ale i inną barwą mundurów, czapek dla personelu.

Powstały pierwsze szkice, które zasadniczo pod kątem kroju nie różniły się od typowych mundurów tramwajowych. Zasadniczymi elementami wyróżniającymi miał być ich kolor - ciemnobrazowy dla całego ubrania i czapka o francuskich korzeniach – tzw. kepi². Jedynym elementem w przypadku, gdyby nie doszło do wydzielenia Wydziału Autobusów z Tramwajów łączącym z szynowym przewoźnikiem miała być jedynie tramwajowa syrenka umieszczona nad daszkiem.

¹ Kurier Warszawski nr 336 z 4 grudnia 1928 roku, art. „Komunikacja w Warszawie”

² Kepi – czapka ze sztywną obręczą, na której znajduje się płaskie denko.

Pierwsze pierwowzory do testowania powstały na początku lat 30-tych XX w. Właściwie powstawały w pewnym ukryciu i z prywatnych pieniędzy zwolenników oderwania autobusów od tramwajów, bo ówczesny dyrektor przedsiębiorstwa Ludwik Fuks³ był gorącym przeciwnikiem podziału firmy. Notabene, mimo iż Fuks był dyrektorem Tramwajów, to większość swoich decyzji podejmował pod dyktando tzw. „szarej eminencji” byłego dyrektora Alfonsa Kühna, który był wówczas czasowo ministrem komunikacji, ale nie chciał „tracić” wpływu decydowania w sprawach tramwajowych. Często „sugerował” swemu następcy „jedyne, słuszne” decyzje, opierając je m. in. na swej długoletniej pracy i doświadczeniu w Tramwajach. Różnie z nimi bywało i w wielu przypadkach były nietrafione, ale to już inny temat.



Dodatkowym argumentem i pretekstem szycia nowych wzorów dla sympatyków wydzielenia Wydziału było zarządzenie warszawskiego urzędu wojewódzkiego dotyczące umundurowania obsługi autobusów, które miało wejść w życie 1 maja 1930 roku. Wszyscy kierowcy i konduktorzy autobusów mieli od tej daty nosić wyłącznie czapki ciemnobrązowe, kroju angielskiego lub ewentualnie, zamiennie, francuskiego z paskiem i daszkiem czarnym

skórzanym. Nad daszkiem miała być umieszczona opaska z napisem dla konduktorów – „konduktor” a dla kierowców – „kierowca”. Co prawda urząd chciał unormować głównie sprawy umundurowania obsługi autobusów podmiejskich, ale ktoś przy forsowaniu nowego ubrania służbowego dla miejskich autobusiarzy „sugerował”, że z czasem będzie to obowiązywać także w miejskich busach.

Wczesną wiosną 1930 roku odbyła się prezentacja nowych wzorów, które nie zachwyciły autobusiarzy, szczególnie kierowców, którym wprowadzenie zimowej jesionki zapowiadało zlikwidowanie przydziałowych krótkich kożuchów. Czapkę natomiast ostro skrytykowali konduktorzy, jako za wysoką i niepraktyczną w niskich wnętrzach autobusów. Do totalnej klapy i

³ Ludwik Fuks był dyrektorem Tramwajów Warszawskich w latach 1928-1932 i zastąpił Alfons Kühna. Z tramwajami był związany od 1918 roku. Wcześniej był zastępcą dyrektora ds. trakcji elektrycznej. W 1932 roku zastąpił go ponownie Alfons Kühn.

krytyki nowego wzoru dość szybko dołączył dyrektor Fuks, a w ślad za nim grupa radnych, która częściowo finansowała szycie pierwowzorów. Sprawę dość szybko podchwyciła stołeczna prasa, ale równie szybko zaczęto tuszować nie tylko koncepcje podziału firmy, ale i mundurów. W efekcie wszystko skończyło się tylko na kilku głośnych dyskusjach w cieniu gabinetów, przesunięciach kadrowych i kolejne szkice i pierwowzory trafiły do szuflad i szaf.

Na jakiś czas sprawa oddzielnego kroju ubrania, czapek dla miejskich autobusiarzy ucichła, ale w 1934 znowu powróciła do dyrektorskich gabinetów. Tym razem autobusiarzom udało się przeforsować, na początek, nowy wzór czapki dla kierowców. W następnej kolejności miały być czapki dla konduktorów i wreszcie same mundury.

Nowy model nakrycia głowy w górnej części wykorzystywał niektóre elementy maciejówki, carskiej czapki, co miało po części nawiązywać do pewnej tradycji mundurów komunikacji miejskiej w Warszawie. Jednak wyróżniał się zdecydowanie od tych pierwszych, dużym łopatomym daszkiem i krojem przypominającym nieco angielskie czapki oficerskie. Pierwsze 120 sztuk, wg tramwajowej nomenklatury – czapki szoferskie zamówiono w marcu 1935 roku.⁴



Wraz z wprowadzeniem nowego kroju służbowego nakrycia głowy dla kierowców, zaczęto wyróżnianie stanowisk, funkcji pełnionych przez

⁴ Dziennik Zarządu miasta nr 14 z 25 marca 1935 roku – Ogłoszenie o przetargu

pracowników. Wprowadzono obok granatowego (służba ruchu) i czerwonego (nadzór) czarny kolor otoków dla pracowników trakcji autobusowej (kierowcy). Kolejnym wyróżnikiem stały się sznury-plecionki, które występowały również w trzech powyższych kolorach plus kolor złoty zarezerwowany dla kadry kierowniczej (dyrekcji, naczelników stacji-zajezdni) i mieszany, np. żółto-granatowy, żółto-czerwony (prawo do noszenia mieli pracownicy z długoletnim stażem). Sznury, w zależności od przepracowanych lat były w dwóch grubościach (cienki i gruby), zaplatane lub luźne. Pewnym stopniowaniem było także przekładanie (zaplatanie) sznurów wokół firmowej Syrenki. Wreszcie tzw. galony ze srebrnej czy złotej taśmy naszywane na daszek (jeden dla naczelników, dwa tylko i wyłącznie zarezerwowane dla dyrekcji).

Czapka kontrolera, ekspedytora do 5 lat służby odróżniała się od czapek pracowników służby ruchu głównie kolorem otoka i żółtym kolorem sznura plecionki. Młody pracownik do 5 lat miał podwójny, cienki sznur swobodnie opadający na dół otoka.

Po upływie pięciu lat nienagannej służby w Tramwajach i Autobusach m. st. W-wy, a wymagało to wielu wyrzeczeń, kontroler otrzymywał od kierownictwa firmy nie tylko finansowy awans, ale i pozwolenie na przełożenie sznura wokół Syrenki. Dla pracowników ruchu, konduktorów, motorniczych, kierowców posiadacz takiej czapki był już szanowanym fachowcem, znającym na pamięć wszelkie regulaminy, przepisy niemal na wrywki. Szczególnie dla młodych stażem był swego rodzaju autorytetem, z którym nie dyskutuje się i wykonuje polecenia.



Replika czapki st. kontrolera Nadzoru Ruchu w TiA Warszawie z lat 30-tych XX w.

Po kolejnych pięciu latach służby (w sumie 10), odbyciu kilku wieczorowych kursów doszkalających, m. in. zdaniu tzw. małej matury w szkole tramwajowej przy Młynarskiej, można było zostać starszym kontrolerem. Zajmowane stanowisko upoważniało do noszenia grubego, podwójnego sznura poniżej Syrenki. Po kolejnych pięciu latach sznur można było zapleść. Kolejnym stopniem awansu, najczęściej po 15-20 latach pracy w firmie było wejście do kadry nadzorczej. Było to jednak związane nie tylko ze stażem pracy, ale i odpowiednim wykształceniem (minimum matura), poświadczonym przez przełożonych doświadczeniem zawodowym i nierzadko, szczególnie po 1926 roku, przynależnością do konkretnej i jedynie „słusznej” formacji politycznej, np. do BBWR⁵ i wieloma innymi „zasługami”.

W okresie międzywojennym tzw. awans społeczny był niezmiernie utrudniony, gdyż w Tramwajach, środowisku dość zamkniętym, zhierarchizowanym, niemal kastowym, wiele spraw regulowały rygorystyczne zarządzenia, polecenia dyrekcji, często zależnej w swoich decyzjach od wyższych decyzji politycznych.

Przejsie drogi od kontrolera do starszego kontrolera, a później do nadkontrolera, naczelnika, bez wielu protekcji, poświadczeń czy nawet podpisania deklaracji lojalności tzw. „lojalek”⁶, udawało się tylko nielicznym. Czapka obok grubego, żółtego, plecionego sznura miała na daszku złoty galon. Podwójne galony na daszku, złote, grube plecione sznury były zarezerwowane tylko pracowników ścisłej dyrekcji (dyrektorów, gł. inżyniera, gł. księgowego, itd.). Dla wielu zdolnych, ambitnych, ale z poza „układu” wejście do kręgu wyższej kadry zarządzającej, i posiadanie na czapce srebrnego czy złotego podwójnego galonu, właściwie było marzeniem przysłowiowej ściętej głowy.

Podobne stopniowanie i wyróżnianie zajmowanego stanowiska grubością sznura, jego ułożeniem czy galonów mieli pracownicy służby ruchu. Początkowo kierowcy, motorniczowie, konduktorzy mieli granatowe otoki, ale po 1935 roku, dla kierowców i motorniczych wprowadzono czarny otok, a dla konduktorów granatowy. Sznur ukazujący staż pracy, zajmowane stanowisko w obu przypadkach był granatowy.

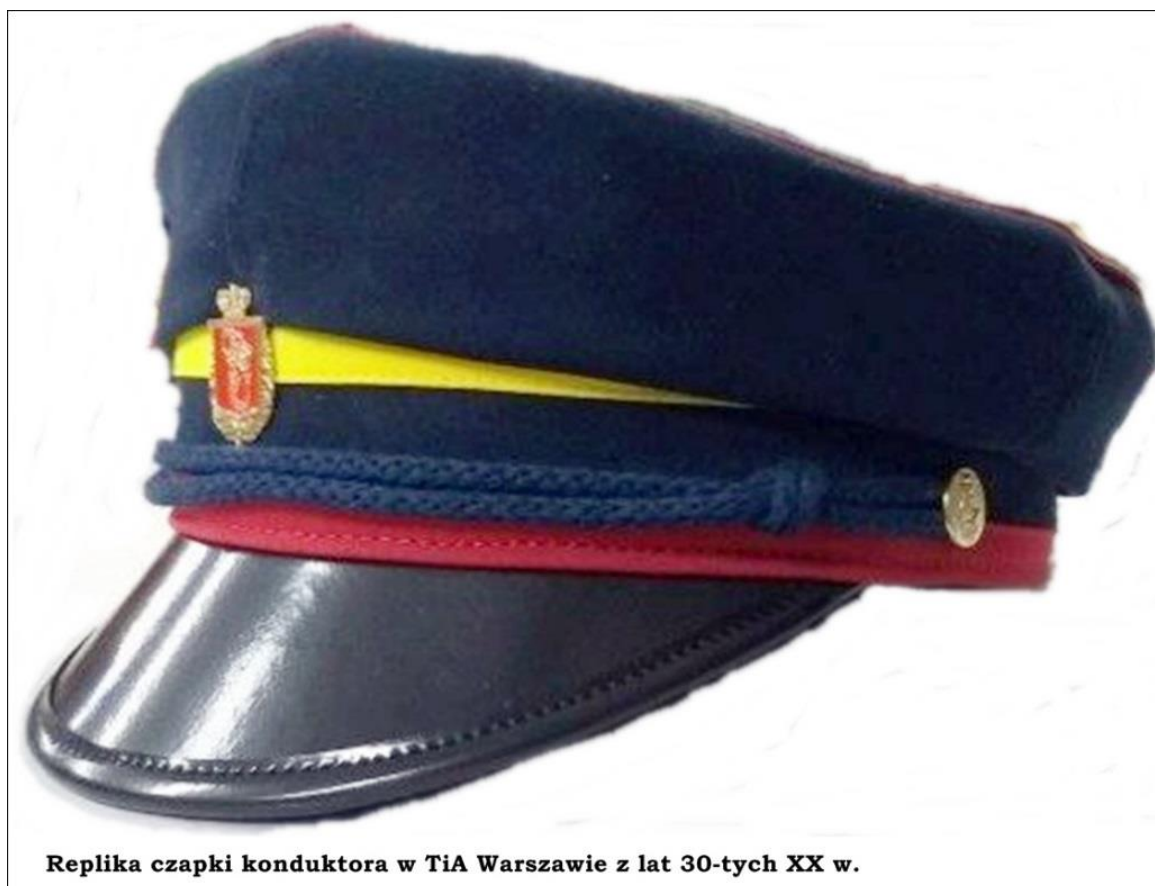
Kierowca z 10-letnim stażem miał prawo nosić gruby, niepleciony sznur.

⁵ Bezpartyjny Blok Współpracy z Rządem Józefa Piłsudskiego (BBWR) – organizacja polityczna okresu międzywojennego w Polsce, utworzona w roku 1927 przez Walerego Sławka. Program BBWR-u opierał się na kilku podstawowych punktach: [kult wodza](#), czyli [Józefa Piłsudskiego](#), krytyka „partyjniactwa” jako zjawiska mającego destruktywny wpływ na państwo, konieczność zmiany konstytucji – postulowanie przyznania większej władzy prezydentowi i ograniczenie uprawnień Sejmu, [solidaryzm społeczny](#),

⁶ Lojalka - określenia tego używano zazwyczaj w odniesieniu do dokumentu, do którego podpisania dyrekcja Tramwajów nakłaniała wielu działaczy związkowych, aby donosili na innych pracowników, często z innych związków zawodowych, przeciwnych działaniom dyrekcji. Pracownik podpisując „lojalkę” przystawał na współpracę z dyrekcją, nie tylko w zakresie informowania, ale i wykonywania jej poleceń, np. załamania strajku, wprowadzenia dezinformacji, itd.

Po pięciu latach mógł go zapleść. Podobnie motorniczy czy konduktor. Najwyższym stopniem awansu po 20 latach, nienagannej służby, było mianowanie na instruktora, który bywał, w zależności od potrzeb, oddelegowany na kursy szkolenia jako wykładowca dla kandydatów na konduktorów, motorowych czy kierowców. Normalnie jego podstawowym zajęciem było prowadzenie pojazdów czy konduktorowanie. Był jednak przez przełożonych traktowany nieco lepiej od szeregowych pracowników. Jego czapkę przyozdabiał wówczas żółto-czerwony sznur.

Żółto-czerwony, gruby sznur przysługiwał również majstrom, mistrzom warsztatowym w zajezdniach i zakładzie naprawy tramwajów, którzy nosili czapki z granatowym otokiem. Brygadziści, młodszy majstrowie, czeladnicy nosili czapki z granatowym otokiem, a nad daszkiem, w zależności od stażu pracy był cienki, gruby lub pleciony czerwony sznur.



Replika czapki konduktora w TiA Warszawie z lat 30-tych XX w.

Jednym z motywów uzasadniających wprowadzenie nowych czapek w tramwajach i autobusach były nie tylko unormowane przepisy wojskowe i wprowadzenie nowych czapek typu angielskiego m. in. w Korpusie Ochrony Pogranicza (KOP) czy innych formacjach, ale także zmiana herbu Warszawy w 1937 roku (po trzech latach uzgodnień i licznych konkursów), który nieco zmodyfikowany zastąpił na otokach syrenkę z 1908 roku.

Nowy wzór nakrycia (wz. 1935), który otrzymali w pierwszej kolejności kierowcy, sukcesywnie miał być wprowadzany dla pozostałych pracowników – motorniczych, konduktorów i częściowo zaplecza technicznego, głównie



**Repliki mundurów pracowników
TiA m. st. W-wy z lat 30-tych XX**

pracowników torowych, sieci. Niestety, do września 1939 roku w sumie dostarczono ok. 400 sztuk, które pokryły w pełni zapotrzebowanie dla kierowców i konduktorów, choć, ci ostatni, woleli stary wzór podobny do maciejówki.

Wraz z wybuchem II wojny światowej wz. 1935 skończył swoją dobrze zapowiadającą się karierę. Mundury, choć w 1938 roku były już gotowe pierwowzory, nie doczekały się, poza dwoma kompletami, realizacji.

Nie znaczy, że szkice bezpowrotnie przepadły. Na szczęście zachowało się kilka fotografii i rysunków. To na ich podstawie w 2020 roku przy okazji obchodów 100-lecia autobusów warszawskich nie tylko rewitalizowano autobus marki Somua, ale odtworzono także stare mundury, wzór z lat 30-tych. Bez wątplenia przyczyniło się to do stworzenia pewnego elementu mającego uatrakcyjnić i jakby przenieść podróżujących w klimat epoki.

Nie była to jednorazowa akcja, także i dzisiaj, co pewien czas na warszawskich ulicach pojawia się autobus, a w nim personel w mundurach z epoki.

Szkoda, że dzisiejsze umundurowanie personelu autobusowego, tramwajowego nie ma już nic wspólnego z tamtymi wzorami, a przede wszystkim z tradycją mundurową warszawskiej komunikacji, jak choćby



guziki, które przez ponad 100 lat miały swoją, niepowtarzalną indywidualność, poprzez m. in. Syrenkę na uskrzydłonym kole.

Być może, ktoś, gdzieś, kiedyś powróci do korzeni i zechce w nowym umundurowaniu w pewnych elementach, mimo wszystko kontynuować przeszło 160-letnią tradycję mundurów pracowników warszawskiej komunikacji.

A więcej o tradycji i mundurach można przeczytać w książce „Warszawskie gajery” (również jako e-book) autorstwa piszącego powyższy tekst.

wiwo 2021.

Więcej informacji o warszawskich autobusach można znaleźć w Czytelni Działu Varsaviana Biblioteki Publicznej przy Koszykowej w Warszawie.