

2. zlot ikarusów w Loebau

Obecnie na liniach obsługiwanych przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznań Sp. z o.o. kursują wyłącznie pojazdy niskopodłogowe. W pamięci poznanianów pozostaną przede wszystkim ikarusy 280 – pocziwe węgierskie przegubowce odeszły na emeryturę na początku ubiegłego roku.

Autobusy ikarus serii 200 przez trzydzieści lat towarzyszyły komunikacji miejskiej miasta. W ręce uczestników, gości i pasażerów drugiego zlotu ikarusów

w Loebau oddajemy wydanie specjalne czasopisma Przystanek poświęcone ikarusom w Poznaniu – ich historii, ale także odbudowie egzemplarza, który możemy dziś wspólnie podziwiać. Jednocześnie zapraszamy do Poznania – stolicy Wielkopolski, regionu o wielowątkowej historii... i wielu atrakcjach komunikacyjnych.

*Z życzeniami przyjemnej lektury
Redakcja Przystanku*

Historia ikarusów 280 w Poznaniu *Patataj i ekolog*

Marcin Jurczak

Po prawie 30 latach służby z eksploatacji wycofane zostały autobusy Ikarus 280. Był to przełomowy moment w historii komunikacji miejskiej. Do lamusa odeszły bowiem pojazdy, które z racji solidnej konstrukcji i dużej pojemności zrewolucjonizowały miejską komunikację autobusową. Tak było i w Poznaniu, gdzie ikarusy przez lata zapewniały efektywny transport tysięcy pasażerów do nowych i rozbudowujących się osiedli, wszędzie tam gdzie zastępowały lub uzupełniały komunikację tramwajową.

Autobusy Ikarus 280 pojawiły się w Poznaniu w 1981 roku. W maju tego roku pierwszy autobus przegubowy przywieziono z Katowic – z zamiarem prowadzenia

szkoleń dla kierowców i warsztatu ówczesnego Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu. Było już wówczas wiadomo, że większa partia wozów dotrze do nas na przełomie trzeciego i czwartego kwartału roku 1981. Decyzja o przyznaniu Poznaniowi (jako czwartemu miastu w Polsce) przydziału ikarusów zbiegła się w czasie z budową nowego obiektu WPK przy ul. Kopanina. Istniejący już projekt zaadaptowano na potrzeby nowej bazy, zwracając uwagę przede wszystkim na możliwości dostosowania planów do potrzeb autobusów przegubowych. W szczególności dotyczyło to hal przeglądowych i naprawczych – w przypadku pojazdów przegubowych zalecane jest, by hala miała możliwość wjazdu z jednej strony i wyjazdu z drugiej. To pozwala uniknąć manewrów cofania – w przypadku przegubowych autobusów trudnych i mniej bezpiecznych.

Ikarus 280 – debiut

29 czerwca 1981 roku na trasie linii 82 pojawił się pierwszy ikarus 280 o numerze 1001. Po przydzieleniu stałej obsady kierowców pojazd, pełniący dotychczas funkcje szkoleniowe, mógł zacząć wozić pasażerów. W kolejnych dniach autobus kierowany był na linii 61, 64, 68 i 82 – wszędzie tam, gdzie na co dzień kursowały przegubowe jelicze *ogórki*. Kierowcy ikarusy otrzymali dodatkowe, odpowiedzialne zadanie – notowali godziny odjazdów z przystanków początkowych i przyjazdów na przystanki końcowe, wpisywali obciążenie autobusu pasażerami na specjalne wykresy. Prowadzono także pomiary zużycia paliwa. 5 października 1981 r., na tzw. „wolnych torach” dworca towarowego Poznań Główny rozładowano pierwszą partię trzynastu ikarusów 280. W kolejnych dniach przybywały kolejne. Jeden autobus zwrócono do Katowic (w zamian za pojazd otrzymany w



Od lewej: *ekolog* (z klasyczną atrapą chłodnicy), *Biała Dama* i *patataj* (z nową atrapą) w zajezdni przy ul. Warszawskiej.

Fot.: Marcin Jurczak, 28.07.2006

maju), jeden (na zasadzie podobnej współpracy pomiędzy przewoźnikami) pojechał do Bydgoszczy. Pod koniec października 1981 r. WPK dysponowało 19 ikarusami, które po niezbędnym przeglądzie oraz doposażeniu w kasowniki i numery taborowe zaczęły wozić pasażerów na linii nr 87. Szybko doceniono ich liczne zalety eksploatacyjne – solidną konstrukcję i dużą pojemność. Przyzwoita jakość wykończenia w połączeniu z odpornością na przeciążenia sprawiły, że pojazd sprawdzał się nawet w najtrudniejszych warunkach. Dobre opinie zbierały także jednostki napędowe – silniki Raba D2156 UH, produkowane na licencji MAN.

W 1982 r. do przewoźnika dotarła partia 55 ikarusów w nieco innej wersji wyposażenia. Egzemplarze modelu 280.02 (wcześniej i później otrzymywano wersję 280.26) wykonane zostały według standardu dla Niemieckiej Republiki Demokratycznej – autobusy posiadały otwarte kabiny i sześciostopniowe skrzynie biegów. W tym roku dostarczono także kolejne „standardowe” ikarusy 280.26, a w połowie roku węgierskie przegubowce obsługiwały (w całości) linie 61, 63, 64, 69, 81, 82 i 87. Dziś mało kto pamięta, że początkowo autobusy jeździły z fabrycznym foliowym pokryciem foteli! Miało to na celu przedłużenie żywotności poszyć. Dopiero po nader uszczypliwym potraktowaniu tematu przez poznańską prasę zdjęto folie z foteli (co oczywiście znalazło odzwierciedlenie w pierwszych dewastacjach tych pojazdów). Autobusy miały stałe przydziały kierowców, co dobrze wpływało na ich stan techniczny, przekładało się także na zmniejszone zużycie paliwa i opon. Pod koniec 1984 roku przedsiębiorstwo posiadało 200 ikarusów trzech różnych typów (w tym 175 przegubowych).

Ekologi i Biała Dama

Ostatnia partia przegubowych ikarusów dotarła do Poznania w roku 1994. Było to 19 sztuk wersji oznaczonej jako 280.70A. Od wcześniejszych pojazdów różniły się zamkniętą kabiną kierowcy, dwuskrzydłowymi drzwiami i zastosowaniem nowych silników, spełniających normę czystości spalin Euro 1. To właśnie bardziej ekologiczne silniki sprawiły, że autobusy te do dzisiaj nazywane są *ekologami*. Od wcześniejszych

egzemplarzy modelu 280 odróżniały się także automatyczną skrzynią biegów. Początkowo *ekologi* stacjonowały w zajezdni przy ul. Darzyborskiej, a po jej likwidacji trafiły na Kaczą. Solidna konstrukcja sprawiła, że pomimo ciągłych dostaw autobusów niskopodłogowych wciąż inwestowano w pojazdy węgierskie, kierując je do napraw głównych połączonych z modernizacją aż do roku 2003. W ramach remontu pojazdy otrzymywały nowe fotele i systemy elektronicznych tablic kierunkowych. Kilka lat wcześniej wyposażono je w komputery pokładowe, sterujące pracą kasowników i tablic elektronicznych.

Wraz z *ekologami* do Poznania trafił także jeden „rodzynek” – średniopodłogowy, biało-zielony ikarus 435 – z racji nietypowego malowania nazwany Białą Damą. Wprowadzanie do eksploatacji na szeroką skalę pojazdów niskopodłogowych sprawiło, że autobusy średniopodłogowe szybko ustąpiły miejsca niskopodłogowym, a ów ikarus pozostał jedynym we flocie poznańskiego przewoźnika. Pomimo początkowych problemów technicznych (związanych z drganiem silnika przenoszonymi na nadwozie) autobus zyskał sobie sympatię pasażerów, którzy docenili nisko poprowadzoną podłogę i wyższy komfort jazdy niż w ikarusach serii 200. Biała Dama kursuje na trasach do dzisiaj, a po wycofaniu ikarusów serii 200 pozostaje ostatnim liniowym ikarusem w Poznaniu.

Do zadań specjalnych

Dostawy autobusów niskopodłogowych sprawiły, że zmieniła się rola ikarusów. Miejsce nowoczesnych pojazdów obsługujących najbardziej obciążone linie zajęły przegubowe solarisy i MAN-y. Ikarusy pozostały jednak na służbie, a przedsiębiorstwo znalazło dla nich nowe zastosowania. Z uwagi na solidną konstrukcję pojazdy kierowane były w ostatnich latach m.in. do przewozu kibiców – poznaniaków, dojeżdżających na mecze na stadion przy ul. Bułgarskiej, a także gości z innych miast, odbieranych ze specjalnych, dodatkowych pociągów. Wysoki prześwit sprawił, że pojazdy obsługiwały także linię 95, gdzie ze względu na nierówności na jednym z przejazdów kolejowych zastosowanie przegubowych autobusów niskopodłogowych jest mocno ograniczone. Przy tej okazji do pocziwych przegubowców przylgnęła nazwa *patataj* – szybka jazda rozklekotanym autobusem po mało obciążonych podmiejskich liniach niejednemu pasażerowi kojarzyła się bowiem z rodeo. Część ikarusów skierowano do obsługi linii nocnych, w ostatnich latach eksploatacji wyposażając je m.in. w monitoring wizyjny. Dziś zadania te przejmują najstarsze, pochodzące z lat 1995-1997 autobusy niskopodłogowe.

Do MPK (WPK) Poznań trafiło łącznie 266 ikarusów 280 (typ 280.02 i 280.26) i 55 ikarusów 260 (typ 260.04). Razem z flotą 19 *ekologów* daje to łącznie 340 autobusów serii 200 w Poznaniu. Dla przyszłych pokoleń pozostawione zostały dwa – ikarus 280.26 nr 1961 i ikarus 260.04 nr 1936.



Ostatnie krótkie ikarusy z wydziału A-3 trafiły czasem na popołudniowe brygady szczytowe. Wóz 1154 pozuje do zdjęcia jako 64/4 na Literackiej.

Fot.: Marcin Jurczak, 24.04.2003

*Opr. na podstawie materiałów archiwalnych
MPK Poznań Sp. z o.o.*

Za co kochamy ikarusy? Ikarus 280 – wspomnienie

Michał Górny



Kolejne etapy remontu autobusu ikarus 280. Na pierwszym zdjęciu: wóz podczas demontażu. W czynnościach tych uczestniczyła grupa wolontariuszy reprezentujących Klub Miłośników Pojazdów Szynowych.

Fot.: Bartosz Kopeć, 12.09.2009



Autobus ikarus 280 przed montażem elementów wnętrza. Pojazd po renowacji spotkać można na imprezach okolicznościowych czy liniach specjalnych.

Fot.: Maciej Witkowski, 12.03.2010

Dziś żegnamy w Poznaniu pocziwe ikarusy. Na pewno każdy ma ze swojego życia jakieś wspomnienia związane z ikarusem. Być może to nim codziennie jeździliśmy do pracy czy szkoły, może to on był tak napchany, że nie mogliśmy do niego wejść. Być może pewnego dnia, gdy staliśmy przy ulicy, to on otoczył nas obłokiem czarnych spalin, które wyleciały z rury wydechowej niczym z komina parowozu... Może zadawaliśmy sobie pytanie, dlaczego te szyby tak drżą i nawet na chwilę spokoju nie dają, albo pamiętamy

charakterystyczne wycie skrzyni i tylnego mostu oraz strome schody, które trzeba było pokonać, aby te odgłosy usłyszeć. Ach, i jeszcze te harmonijki w deszczowe dni, gdzie przez dziury w gumie padał do środka deszcz i śnieg oraz charakterystycznie skrzypiące i trzaskające drzwi, przed zamknięciem których ostrzegał „bzyczek” – o ile działał – a nie głos „Uwaga – drzwi zamykają się”. Zapewne niejeden, siadając na skajowych siedzeniach, przypadkowo znalazł się obok kogoś, z kim później się zaprzyjaźnił. Każdy z nas ma własne wspomnienia związane z ikarusem i z wielu powodów lubi te autobusy – bądź nie. Nikt jednak nie może powiedzieć, że nie zna ikarusów, że nie spędził w tym pojeździe choć minuty. A teraz częśćka naszych wspomnień odchodzi na złom, jako nikomu niepotrzebny kawał „ajzola”.

Dla mnie ikarus to moje dzieciństwo, to droga do babci, cioci czy szkoły. Pamiętam je za wszystkie wymienione już rzeczy, ale również za wiele innych, jak chociażby guziki „na żądanie”, do których nie mogłem dosięgnąć, za charakterystyczne otwieranie i zamykanie drzwi przez wielu kierowców (przeciągnięcie palcem po guzikach), za pełne magii poszukiwanie odpowiedniego biegu, za niesamowity hałas jaki towarzyszył rozpędzaniu autobusu do 80 km/h. Wszystkie te rzeczy powodują, że dziś – kiedy autobusy te bezpowrotnie znikają z poznańskich ulic – jest mi smutno i myślę, że część mojego dzieciństwa odchodzi w przeszłość. Faktem jest, że ich era minęła, ale cieszę się, że zachowano jeden egzemplarz dla potomnych, że mogę od czasu do czasu uczestniczyć w pracach nad remontem tego najbardziej rozpoznawalnego autobusu na świecie i dziękuję, że jestem na tyle „stary”, aby pamiętać, jak ikarusy dominowały na naszych ulicach i mogłem nimi codziennie podróżować.



Drugim zachowanym jest ikarus 260.04, numer taborowy 1735. Pojazd zachowano w stanie takim, w jakim znajdował się w momencie zakończenia eksploatacji liniowej, w styczniu 2010 r.

Fot.: Bartosz Kaj, 2010

16.01.2010

Dlaczego warto odwiedzić Poznań Między Warszawą a Berlinem

Andrzej Kłos

Poznań, miasto założone w średniowieczu na wyspie Ostrów Tumski u ujścia Cybiny, stał się biskupstwem w 968, a prawa miejskie uzyskał w 1253 roku. Wśród głównych atrakcji miasta znaleźć można Stary Rynek z renesansowym ratuszem (i trykającymi się na nim w samo południe koziołkami), gotycką katedrę, wiele zabytkowych kościołów. Warto zobaczyć Wzgórze Przemysła gdzie jest odbudowywany zamek królewski; zamek cesarski będący dziś centrum kultury czy Muzeum Narodowe. Miasto, potocznie zwane Pyrogrodem, jest także znane jako miasto targowe – stanowiąc siedzibę Międzynarodowych Targów Poznańskich. Tyle o bogatej, ponadtysiącletniej historii miasta. A co ciekawego stolica Wielkopolski zaproponować może miłośnikom komunikacji miejskiej i transportu szynowego?

Koleją...

Poznań ma bardzo bogatą historię komunikacji miejskiej i dalekobieżnej. W mieście funkcjonowały omnibusy konne, tramwaje konne, trolejbusy, tramwaje wodne czy miejskie taksówki. Do dzisiejszych czasów zachowały się jedynie tramwaje elektryczne i autobusy. Ofertę transportu publicznego uzupełniają linie kolei normalnotorowej – Poznań to bowiem jeden z większych węzłów kolejowych w Polsce. Kolej dotarła do miasta w połowie wieku XIX za pośrednictwem linii kolejowych ze Szczecina i Wrocławia, Torunia i Zbąszynia oraz Kluczborka. Początkowo każda linia posiadała własny dworzec i warsztaty. W drugiej połowie XIX w. podjęto prace nad stworzeniem stacji o charakterze centralnym, czego efektem było oddanie do eksploatacji (w 1879 r.) obecnego Dworca Głównego. Od początku stacja towarowa mieściła się w pobliżu głównej stacji osobowej. Jednakże podczas II wojny światowej celem lepszego zaopatrzenia frontu wschodniego Niemcy zbudowali dużą stację towarową pomiędzy linią kluczborską, a warszawską. W latach PRLu sztandarową inwestycją była elektryfikacja zainaugurowana otwarciem linii do Warszawy „pod drutem” w 1964 roku.



Tatra RT6N1 i Siemens Combino na pętli tramwajowej Starołęka.

Fot.: Robert Bartkowiak, 20.06.2009

Pod koniec lat sześćdziesiątych z mapy Poznania zniknęły wąskie tory Średzkiej Kolei Dojazdowej. Kolejną (po stacji towarowej) inwestycją była budowa północnej obwodnicy towarowej z Ziełina do Kiekrza. Zbliżająca się wielkimi krokami inwestycja jest modernizacja Dworca Głównego wraz z budową Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego (dla komunikacji kolejowej i autobusowej).

W Poznaniu funkcjonowały Zakłady Naprawcze Taboru kolejowego, Fabryka Pojazdów Szynowych H. Cegielski Poznań oraz inne mniejsze warsztaty. Obecnie ZNTK jest postawione w stan likwidacji, podobnie jak FPS, który jednak nadal realizuje mniejsze zlecenia. Obie firmy były producentami taboru kolejowego począwszy od parowozów i wagonów (HCP) po szynobusy (ZNTK). Powołana do życia spółka Koleje Wielkopolskie ma już wkrótce zająć się obsługą połączeń w regionie.

... i tramwajem

Historia komunikacji tramwajowej w Poznaniu sięga roku 1880. Wtedy to uruchomiona została pierwsza linia tramwaju konnego – łącząc obecny Dworzec Główny i Stare Miasto. W tym czasie Poznań był twierdzą, a obecne centrum miasta otaczał pierścień fortyfikacji pruskich – wjeżdżające do miasta tramwaje pokonywały zatem miejskie bramy: Wildecką kierując się na Wildę i Berlińską do zajezdni (przy obecnej ulicy Gajowa) i na Jeżyce. W następnych latach tramwaje docierały do kolejnych dzielnic miasta. Po wojnie budowano nowe trasy, wymieniano tabor i wybudowano nowe zajezdnie. W związku z budową nowej dzielnicy mieszkaniowej Rataje, wiele inwestycji zrealizowano także na prawym brzegu Warty. Na końcach tras budowano pętle i kupowano wagony szybkie.

Z końcem 1992 r. z ulic miasta zniknęły przestarzałe techniczne i mało komfortowe wagony dwuosiowe. W styczniu 1997 r. otwarta została trasa Poznańskiego



MPK Poznań eksploatuje m.in. autobus Solaris Urbino 18 Hybrid.

Fot.: Robert Bartkowiak, 20.06.2009

Szybkiego Tramwaju. Na pokonanie sześciu kilometrów bezkolizyjnego torowiska tramwaj potrzebuje 11 minut.

Obecnie w Poznaniu kursuje 18 całodziennych linii tramwajowych, dodatkowo jedna szczytowa i nocna – po trasie szybkiego tramwaju. Cała sieć tramwajowa ma długość 65 km. Tramwaje stacjonują w trzech zajezdniach – ze względu na trudności taborowe na noc wagony odstawiane są dodatkowo na torach odstawczych i trzech pętlach.

Warto zwrócić uwagę na zróżnicowanie taboru tramwajowego – żadne inne miasto w Polsce nie dysponuje tak dużą liczbą typów wagonów. Jako ostatnie miasto w Polsce eksploatujemy liniowo wagony rodzimej produkcji typu o charakterze historycznym typu Konstal 102Na oraz Konstal 105N+105N. Kursują one na wybranych liniach tramwajowych – będąc wśród nielicznych wagonów ze stałą obsługą motorniczych.

Poza historycznymi wagonami park taborowy stanowią: rodzina wagonów Konstal 105Na (w tym najnowsza wersja modernizacji: Moderus Alfa z inną ścianą czołową); rodzina niemieckich wagonów GT (wagony GT8 z Duesseldorfu i Frankfurtu nad Menem – w tym wagony dwukierunkowe typu O, a także ostatni wagon GT6 z Duesseldorfu – sporadycznie spotkać można także frankfurckie GT6 – typ M, przebudowane na wagony gospodarcze). W eksploatacji pozostają ostatnie wagony serii 3G, zakupione w 2003 r. z Amsterdamu – w najbliższych miesiącach seria ta całkowicie zostanie wycofana z ruchu.

Wśród wagonów niskopodłogowych są tatry RT6N1 (10 sztuk) i siemensy Combino (14 sztuk). Miejski przewoźnik eksploatuje dwa prototypy produkcji lokalnych fabryk FPS Puma 118N (aktualnie w naprawie) oraz Solaris Tramino S100. Rozpoczęto dostawy częściowo niskopodłogowych wagonów Moderus Beta oraz całkowicie niskopodłogowych solarisów Tramino S105p (oba produkty pochodzą z lokalnych fabryk).

Od II wojny światowej obserwowany jest ciągły wzrost roli komunikacji autobusowej. Obecnie MPK Poznań eksploatuje autobusy niskopodłogowe marek: Solaris,

MAN, Jelcz i Neoplan długości 9, 12, 15 i 18 m. Miejski przewoźnik posiada także jeden autobus przegubowy Ikarus 435. Autobusy (łącznie ponad 300 sztuk) wyjeżdżają na 51 linii dziennych (plus dwie pospieszne), 21 linii nocnych, a także linie specjalne – linię Z kursującą w weekendy do ZOO i linie turystyczne. Warto wspomnieć o trolejbusach – kursujących na trasach w latach 1930-1970. W fazie największego rozkwitu sześć linii trolejbusowych jeździło na trzech osobnych sieciach, oddalonych od zajezdni.

Historia nie umiera

Z dniem 28 grudnia 2010 r. do historii przeszła zajezdnia tramwajowa przy ul. Gajowej – służąca komunikacji tramwajowej od 1880 r. czyli ponad 130 lat. Miasto sprzedało teren prywatnemu inwestorowi i miejski przewoźnik opuścić musiał zabytkowe hale. Wśród planów inwestora (teren częściowo podlega opiece konserwatorskiej) jest m.in. utworzenie muzeum techniki.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. posiada w swoich zbiorach także wagony historyczne – skład dwuosioowych wagonów generacji N, wagon typu 102N z 1969 r., a także dostosowany do obsługi wycieczek tramwajowych wagon GT8. Wśród autobusów tabor zabytkowy stanowią Jelcz 043 z doczepą P01, Jelcz PR110 i Ikarus 280.26. Po wycofaniu z eksploatacji zachowano także ostatni egzemplarz autobusu DAF MB200 – z serii 29 używanych pojazdów zakupionych na początku lat 90. z Utrechtu.

W sezonie letnim - od maja do września, w każdą niedzielę kursują linie turystyczne. Zarówno autobus jak i tramwaj startują przy bramie dawnej zajezdni tramwajowej przy ul. Gajowej. Podczas przejazdu można usłyszeć komentarz przewodnika o mijanych zabytkach lub kupić publikacje tematyce komunikacyjnej. Tramwaje i autobusy linii turystycznych pojawiają się na trasach także w wybrane soboty – w ramach dodatkowych kursów wieczornych. Obsługę linii turystycznych (podobnie jak licznych imprez okolicznościowych dla fanów komunikacji miejskiej) zapewniają członkowie stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu eksploatuje także Kolej Parkową Maltanka. Wąskotorówka ta powstała w 1972 r. - w wyniku przeniesienia harcerskiej kolejki parkowej z Dębiny. Trasa Maltanki przebiega w sąsiedztwie Jeziora Malta, prowadząc do Nowego Zoo. Zakończona jest dwoma pętlami, ma jedną mijankę, dwie stacje końcowe i automatyczną sygnalizację świetlną. Tabor stanowią wagony letnie, lokomotywy spalinowe i parowóz Borsig. W szczycie sezonu letniego kursy realizowane są co pół godziny.

Podsumowując

Poznań ma bardzo bogatą historię komunikacji publicznej miejskiej. Wprawne oko może zauważyć te małe i bardziej widoczne ślady po niegdyś funkcjonującej w danych miejscach kolei wąsko- i normalnotorowej, tramwajach, trolejbusach, autobusach. Miasto jest warte zobaczenia nie tylko dla poszukiwaczy śladów dawnej komunikacji, ale także dlatego, że tętni życiem i się rozwija.



Historia najnowsza – skład N+ND 602+456 i wagon 102Na 71 obsługują „0 by night” - wieczorną edycję linii turystycznej. W wybrane soboty tramwaje linii nr 0 pojawiają się na ulicach wieczorami.

Fot.: Łukasz Janowicz, 20.06.2009



Stowarzyszenie KMPS działa już od 15 lat Misja KMPS

Lukasz Bandosz

Komunikacja miejska to bardzo ważny element każdego dużego organizmu miejskiego, umożliwiający jego sprawne funkcjonowanie. Transport zbiorowy stanowi więc istotną sferę historii miasta i jego rozwoju, związaną bezpośrednio z codziennym życiem jego mieszkańców. Należy zadbać o to, by historia transportu publicznego w mieście nie uległa zapomnieniu – chroniąc to, co jest jej świadectwem. W tym celu osoby, którym leży na sercu pielęgnowanie historii komunikacji miejskiej, tworzą instytucje umożliwiające podejmowanie działań w tym zakresie. Taką instytucją jest Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. Klub powstał w 1996 roku z inicjatywy Krzysztofa Chrzana i Jana Wojcieszaka. W roku 2001 został on zarejestrowany jako stowarzyszenie.

Działalność KMPS ma na celu propagowanie wiedzy o komunikacji miejskiej, opiekę nad historycznym taborom tramwajowym i autobusowym, a także organizowanie imprez plenerowych związanych z tematyką transportu zbiorowego dla mieszkańców miasta oraz turystów. Ich realizowanie możliwe jest przede wszystkim dzięki szerokiej, ścisłej współpracy z poznańskim przewoźnikiem – MPK.

Szczegółowe cele działalności Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych oraz działania podejmowane dla ich realizacji wyznacza statut stowarzyszenia. Członkowie Klubu zajmują się rozpowszechnianiem wiedzy o komunikacji miejskiej. Klub Miłośników Pojazdów Szynowych wydaje czasopismo „Przystanek”. Poza propagowaniem wiedzy na temat transportu zbiorowego i prezentowaniem go „od kuchni”, jego zadaniem jest również promowanie Klubu i podejmowanych przezeń działań, przede wszystkim organizowanych imprez.

Jednym z najważniejszych celów, jakie stawia sobie KMPS, jest opieka nad taborom historycznym. Realizację tego celu umożliwił ogrom pracy i czasu poświęconego przez członków stowarzyszenia, a także nieoceniona pomoc ze strony MPK Poznań. Powoli, ale systematycznie rośnie ilość wyremontowanego taboru historycznego. Towarzyszy temu wzrost realnych możliwości przywrócenia sprawności kolejnych pojazdów. Najśmielsze plany zakładają nawet powstanie

muzeum transportu miejskiego na terenie zajezdni przy ulicy Gajowej.

Z okazji przeróżnych rocznic i świąt KMPS – wspólnie z MPK – organizuje liczne imprezy dla mieszkańców Poznania i odwiedzających miasto turystów. Są to najczęściej imprezy plenerowe związane z przejazdami okolicznościowymi i zwiedzaniem zajezdni, nierzadko również wystawami czy pokazami. Członkowie KMPS często biorą również udział w działaniach mających na celu popularyzację komunikacji, konferencjach czy dyskusjach, organizowanych przez inne instytucje.

Aby realizować swoje cele jak najlepiej, ciągle się rozwijać oraz stale poszerzać wiedzę i doświadczenie swych członków, Klub Miłośników Pojazdów Szynowych współpracuje z innymi stowarzyszeniami i przedsiębiorstwami komunikacyjnymi w kraju i za granicą. Porównanie naszych poglądów i doświadczeń z tymi z innych miast pozwala spojrzeć na sytuację poznańskiego transportu publicznego z szerszej perspektywy. Ogromne znaczenie ma współpraca z innymi stowarzyszeniami zajmującymi się zbieraniem i opieką nad taborom historycznymi. W takich przypadkach dzielenie się doświadczeniami oraz wzajemna pomoc okazują się bezcenne.

KMPS zdecydowanie najściślej współpracuje z poznańskim MPK – i to na wielu płaszczyznach. Członkowie Klubu starają się popularyzować najnowsze rozwiązania komunikacyjne w Poznaniu, są autorami licznych opinii i wniosków dotyczących działania transportu miejskiego w Poznaniu. Obie instytucje – zarówno MPK, jak i KMPS – dzięki ścisłej współpracy odnoszą duże, choć trudne do oszacowania korzyści.

PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań

EMAIL REDAKCJI: przystanek.kmps@interia.pl

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)

NAKŁAD WYDANIA SPECJALNEGO: 300 egzemplarzy

Za poglądy i informacje przedstawione w artykułach odpowiadają ich autorzy. Treść publikacji nie oznacza oficjalnego stanowiska Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.