

Jak skandynawskie autobusy pomogły Komunikacji Miejskiej Szczecinek



Dziś kolejny Historyczny Czwartek... Na początku lat 90. XX wieku bez cienia przesady uratowały transport publiczny w Szczecinku. Wspominamy duńskie autobusy DAB i szwedzkie Volvo, którymi jeździliśmy kilka dekad temu.

Spółka Komunikacja Miejska w Szczecinku powstała w roku 1992 i start miała nader trudny. Po Wojewódzkim Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej (transport publiczny był od końcówki lat 70. scentralizowany, a w Szczecinku działał oddział WPKM) nowa firma odziedziczyła co prawda w nowoczesną bazę z zajezdnią przy ulicy Cieślaka, ale także zdezelowany tabor.

Ten stanowiły głównie autosany H9-35 i jelcze M11/L11 i PR 110M, w sumie oddział miał aż 33 pojazdy. Większość w opłakanym stanie technicznym. Transport publiczny po rozwiązaniu WPKM wraz z majątkiem wziął wówczas na swoje barki samorząd Szczecinka tworząc KM.

Otwarcie granic umożliwiło ściągnięcie używanych pojazdów z Zachodniej Europy. Jelcze i autosany zastąpiły duńskie DAB-y i szwedzkie Volvo. W sumie kupiono 11 DAB-ów (w tym kilka z pośrednictwem MZK Koszalin) i 5 Volvo. Przełomem był

program modernizacyjny – w latach 1997-2000 kupiono aż 10 fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych MAN. Później dokupiono kolejne. W 2018 KM przeszła kolejną epokową zmianę zaczynając wymianę taboru spalinowego na elektryczny – dziś w jej barwach jeździ w sumie 15 „elektryków” Ursusów i Ikarusów.

„DUŃCZYKI” TRZYMAŁY SIĘ MOCNO

Ale wróćmy do pionierskich czasów szczecineckiego przewoźnika. Mieszkańcy miasta w średnim wieku na pewno pamiętają DAB-y i Volvo, które przed dekadę, do początków XXI wieku woziły pasażerów. Najstarsze pochodziły z końcówki lat 70. Volvo były nieco młodsze – szczecinecka KM kupiła używane pojazdy tej marki już w XXI wieku i sprzedała dość szybko.

Kierowcy ciepło wspominali „duńczyki”. Na owe czasy były to pojazdy nowocześniejsze i znacznie lepsze od wysłużonych Jelczy. Przez całe wnętrze szedł grzejnik, były podwójnie szyby, a więc w zimie nie było tak „przewiewne” i zimno jak w polskich autobusach. Z kolei w lecie DAB-y były nieco za ciepłe, bo nie otwierały się w nich okna. Kierowcy chwalili sobie automatyczne skrzynie biegów, dzięki którym nie musieli się tak „nawajhować” podczas kursów.

Ale i one dożywały swoich dni, choć do końca były sprawne i na chodzie. Aluminiowe nadwozie i stalowa, galwanizowana rama są praktycznie niezniszczalne. Świetnie spisywały się także skrzynie biegów i silniki Leylanda. Swoje DAB-y już jednak przejechały, miały już po półtora miliona kilometrów na liczniku. Ponad dwadzieścia lat dla wykorzystywanego w skrajnie trudnych warunkach miejskich autobusu to jednak sporo.

DO MUZEUM

Część starych pojazdów z końca sprzedano. Co ciekawe, na początku XXI wieku dwa wyprodukowane w roku 1979 DAB-y kupiło pilskie przedstawicielstwo Scanii, która była właścicielem fabryki i marki DAB. Ostatecznie miały trafić do muzeum w Danii.

Jak do tego doszło? Jakiś czas temu szczecineckiego przewoźnika odwiedził szef duńskiego Stowarzyszenia Miłośników Starych Autobusów Kim Løvenskiöld.

Stowarzyszenie zajmowało się skupowaniem po całym świecie pojazdów wyprodukowanych przez skandynawskie firmy DAB, Volvo i Scania, ich remontowaniem i eksponowaniem w muzeum. Okazało się, że fabryka DAB-a w duńskim Silkeborgu do dziś prowadzi rejestr, w którym śledzi losy każdego z wyprodukowanych przez siebie autobusów. Odnotowywany jest w nim każdy właściciel, opisano jego wyposażenie, osiągi.

Akap



- [Share: Facebook](#)
- [Print](#)
- [PDF](#)

[Pozostałe aktualności](#)

[Archiwum](#)