

2. Ikarus-treffen in Löbau

Zur Zeit verkehren auf den von MPK Poznań bedienten Linien nur Niederflerbusse. In Erinnerung der Posener bleiben vor allem die Busse Ikarus 280 - gutmütige ungarische Gelenkbusse wurden Anfang vorigen Jahres außer Betrieb gesetzt.

Die Busse Ikarus der 200-Serie waren im öffentlichen Verkehr 30 Jahre lang anwesend. Wir überreichen in die Hände der Gäste des zweiten Ikarus-Treffen in Löbau eine spezielle Ausgabe der Zeitschrift "Przystanek", die

den Ikarus-Bussen in Posen gewidmet sind, aber auch der Wiederaufbau des Exemplars, das wir heute zusammen bewundern können.

Gleichzeitig laden wir Sie nach Posen - Hauptstadt von Großpolen - ein. Großpolen ist ein Region von vielfältiger Geschichte und vielen Verkehrsattraktionen.

*Wir wünschen Ihnen eine angenehme Lektüre.
Die Redaktion von "Przystanek".*

Die Geschichte der Ikarus 280 in Posen 30 Jahren in Einsatz

Marcin Jurczak, Übersetzung: Karol Tyszk

Nach fast 30 Jahre in Einsatz wurden die Ikarus 280-Busse aus dem Verkehr gezogen. Es war ein Durchbruch in der Geschichte des Stadtverkehrs. Auf dem Schrottplatz gingen Fahrzeuge, die dank ihren soliden Aufbau und grosser Fassungsvermögen den Stadtverkehr revolutionisiert haben.

So war es auch Posen, wo für Jahrzehnten die Ikarus-Busse einen effektiven Transport von Tausenden von Fahrgästen in die neuen und aufbauenden Siedlungen gewährleistet haben - sowohl als Ergänzung, als auch Ersatz für Strassenbahnen.

Die Busse des Typs Ikarus 280 kamen 1981 nach Posen. Im Mai dieses Jahres wurde der erste Bus aus Kattowitz geliefert worden - mit Absicht, Schulungen für Fahrer sowie Werkstattarbeiter des damaligen Woiwodschaftsverkehrsbetriebes in Posen. Es wurde damals schon bekannt, dass eine größere Partie von den Wagen später in diesen Jahr kommen soll. Die Entscheidung, Posen eine Partie von Ikarus-Bussen zu bewilligen (als 4. Stadt Polens) kam gerade als man einen neuen Betriebshof in der Kopanina-Straße bauen wollte. Der bereits existierenden Pläne wurden für Gelenkbusse schnell adaptiert. Insbesondere wurden die Werkstatthallen so angeordnet, um die Durchfahrtsmöglichkeit zu gewährleisten, sodass Rückwärtsfahren der Gelenkbusse - was sowohl schwer als auch potenziell gefährlich ist - nicht mehr nötig war.

Ikarus 280 - Debut

Am 29. Juni 1981 erschien der erste Ikarus 280 mit den Ordnungsnummer 1001 auf der Linie 82. Nachdem eine feste Mannschaft der Fahrer dem Bus zugeteilt wurde, konnte der Fahrzeug, der bisher nur als Fahrschulwagen diente, auch im normalen Fahrgastverkehr dienen. In den nächsten Tage fuhr er auch auf den Linien 61, 64, 68 sowie 82 - dort wo die Jelcz AP02 und AP021 „Gurken“ bisher fuhren. Die Fahrer des Ikarus-Busses hatten weitere Aufgaben bekommen - sie notierten die Abfahrt- und Ankunftszeiten an den Endstellen, sowie die Fahrgastaufkommen. Die Werkstatt machte auch detaillierten Messungen von den Treibstoffkonsumption. Am 5. Oktober 1981, auf dem Güterhauptbahnhof von Posen wurde die erste Partie von 13 Ikarus 280 Gelenkbusse ausgeladen. Weitere Fahrzeuge kamen in den nächsten Tagen. Ein Bus wurde zurück nach Kattowitz übergeben als Ausgleich für den Testwagen;



Von links nach rechts - Ikarus 280.70A mit klassische Vornseite, die "Weisse Dame" und Ikarus 280.26 mit neue Vornseite in Gelände des Warszawskie Depots.

Foto: Marcin Jurczak, 28.07.2006

ein weiterer Bus wurde analogischerweise nach Bromberg geschickt. Am Ende Oktober 1981 hatte der Woiwodschaftsverkehrsbetrieb 19 Ikarus-Busse im Bestand, die nach den nötigen Untersuchungen und Ausstattung mit Nummern und Entwerter auf der Linie 87 geschickt wurden. Schnell wurden ihre Vorteile wahrgenommen – die robuste Konstruktion und das große Fassungsvermögen. Dank der guten Qualität und der Festigkeit gegen Überlastung konnte sich der Bus auch bei den schwersten Bedingungen bewähren. Der Motor, Raba D2156UH (auf MAN-Lizenz) gewann auch einen guten Ruf.

Im Jahr 1982 traf in Posen eine weitere Partie von 55 Ikarus-Gelenkbusse ein. Diesmal war die Innenausstattung etwas anders. Die Exemplare waren vom Typ 280.02 (bisher und danach gab es die Version 280.26), die für die DDR vorgesehen waren – die Busse hatten offene Fahrerkabine und 6-gängige Getriebe. In diesen Jahr kamen auch weitere Ikarus 280-Busse im Standardausstattung, sodass bis Mitte des Jahres die Linien 61, 63, 64, 69, 81, 82 und 87 komplett auf den neuen Fahrzeugtyp umgestellt waren. Heute erinnert sich kaum jemand, dass die Busse fuhren zuerst noch mit der Plastikfolie über die Sitzen! Es sollte die Lebensdauer der Sitze verlängern. Erst nach ein paar witzigen Kommentare in der Lokalpresse wurden die Folien weggenommen (was natürlich auf Vandalismusschaden Auswirkungen hatte). Die Busse hatten auch feste Fahrermannschaften, was gute Auswirkungen auf den Zustand von den Fahrzeugen hatte, und auch die Reifenabnutzung und Treibstoffkonsumption niedriger machte. Bis Ende 1984 waren die Verkehrsbetriebe im Besitz von 200 Ikarus-Busse (davon 175 Gelenkbusse).

Die Ökologen und die Weisse Dame

Die letzte Partie von Gelenkbusse aus dem Hause Ikarus kam 1994 nach Posen. Es waren 19 Stück der Version 280.70A. Im Vergleich zu den früheren

Fahrzeugen hatte diese Version eine geschlossene Fahrerkabine, Türen mit zwei Flügeln und neue Motoren die den Euro 1 Abgasnormen erfüllten. Genau dank den Motoren bekamen die Busse den Spitznamen „Ökologen“. Am Anfang stationierten die Busse im Betriebshof an der Darzyborska-Strasse, danach zogen sie um in die Kacza-Strasse. Dank der soliden Konstruktion investierte man weiterhin in diese Bussen auch wenn Niederflurwagen gekauft wurden. Noch bis 2003 bekamen die ungarischen Fahrzeuge Hauptuntersuchungen. Im Rahmen des HUs bekamen die Wagen neue Sitze, elektronische Anzeiger und einen Fahrgastinformationssystem. Vor ein paar Jahren bekamen die Wagen auch Bordcomputer, die die Entwerter steuerten.

Mit den Ökologen kam nach Posen auch ein einzigartiger Bus – ein mittelfluriger weiss-grüner Ikarus 435 – wegen der Farbgebung auch „Weisse Dame“ genannt. Allerdings da man kurz danach die ersten Niederflurbusse kaufte, war man nicht mehr in Hoch- oder Mittelflurbusse interessiert, und somit blieb der Bus ein Einzelgänger in der posener Flotte. Auch wenn es zuerst technische Probleme gab (besonders mit Motorvibrationen, die in den Fahrgastraum überkamen), gewann der Bus die Sympathie von den Fahrgästen, die sich die niedrigeren Boden sowie höheren Fahrkomfort gegenüber den Ikarus 200-Serie schätzten. Die „Weisse Dame“ fährt noch auf der Trasse, und nach der Ende von den Ikarus 200-Serie Busse wird sie als letzter Ikarus auf den Linien ihre Runden drehen.

Für Spezialeinsätze

Die Lieferungen von Niederflurbusse änderten die Rolle des Ikarus-Busses in Posen. Den Platz von modernen Fahrzeugen die auf den am höchsten belasteten Linien geschickt werden nahmen die Gelenkbusse vom Hause MAN oder Solaris. Die Ikarusse blieben aber weiterhin im Dienst. Dank ihrer soliden Konstruktion dienten sie in den letzten Jahren als Fussballzubringer – sowohl für die heimischen Fans, als auch Fans anderen Mannschaften, die mit Sonderzügen in Posen eintrafen. Die Höhe des Bodens erwies sich auch als Vorteil auf der Linie 95, wo wegen Strassenschäden auf einen Bahnübergang die Niederflurbusse nicht verkehren könnten. Manche Wagen wurden mit Videoüberwachung ausgestattet und dienten ihren letzten Jahren auf den Nachtlinien. Nun werden diese Aufgaben mit den ältesten Niederflurbusse (Jahrgang 1995-96) erledigt.

Zum MPK (vorm. WPK) Poznań kamen insgesamt 266 Ikarus 280-Busse (Typ 280.02 und 280.26), sowie 55 Ikarus 260-Busse (Typ 260.04). Zusammen mit den 19 „Ökologen“ macht das 340 Busse der Serie Ikarus 200. Für zukünftige Generationen bleiben zwei Busse erhalten – der Ikarus 280.26 Nr. 1961, sowie der Ikarus 260.04 Nr. 1936.



Die letzte kürze Ikarusse aus Depot Kacza waren oft an die nachmittägliche Kurse der OL64 zu beobachten. Hier steht der Bus 1154 als Kurs 64/4 am Schleife Literacka zur Fotograferung.

Foto: Marcin Jurczak, 24.04.2003

Geschrieben mit Hilfe von Materialien aus den Archiv der MPK Poznań Sp. z o.o.

Warum lieben wir Ikarus-Busse? Ikarus 280 – ein Memento

Michał Górny, Übersetzung: Karol Tyszka



Die Aufarbeitung des Ikarus 280 - das Demontage alterer Teile. In diese Arbeiten halfte auch die KMPS-Mitglieder.

Foto: Bartosz Kopeć, 12.09.2009



Der Ikarus 280 vor den Montage der Innenraumteile. Nachdem Aufarbeitung ist der Bus an Sonderfahrten und Touristenlinien zu treffen.

Foto: Maciej Witkowski, 12.03.2010

Heute verabschieden wir uns von den guten alten Ikarus-Busse in Posen. Alle werden sich bestimmt über irgendeine Geschichte über diese Busse erinnern. Vielleicht nahmen manche diese Busse jedes Tag zur Arbeit; vielleicht waren sie so überfüllt das es nicht möglich war, einzusteigen. Vielleicht eines Tages stosste der Auspuff eine schwarze Wolke über einen Passanten – wie eine Dampflokomotive. Vielleicht fragten wir uns manchmal, wieso die Scheiben so krass vibrieren und uns nicht in Ruhe lassen? Oder erinnern wir uns an den Geräusche des Getriebes, der Hinterachse, oder die vielen Stufen die man klettern musste, bevor man diese Geräusche genießen konnte. Ach – und der Gelenk aus

Gummi, der manchmal Regen oder Schnee durchlasste, die lauten Türen, dessen Schliessung mit einen lauten Klingel angesagt wurde – statt den heutigen „Achtung – Türen schliessen sich!“. Viele von uns haben neue Freunde gefunden, die neben uns auf den synthetischen Ledersitze sassen. Jeder von uns hat irgendwelche Erinnerungen die mit diesen Busse verbunden sind, und – aus den oder anderen Grund – sie entweder magt oder nicht. Aber niemand darf nun sagen, das sie niemals eine Minute in diesen Bus verweilt hatten. Und nun ein Teil unseren Erinnerungen wird zum Schrottplatz geschickt.

Für mich ist der Ikarus mein Kindheit – die Weg zur Oma, zur Tante oder zur Schule. Ich werde die Busse für alle diese Kleinigkeiten nie vergessen – für die Bedarfshaltestellenknöpfe für denen ich nie hoch genug war; für die charakteristische Methode der Türschliessung mancher Fahrer; für die magische Suche nach den richtigen Gang, den Geräuschpegel während der Bus auf 80km/h beschleunigte... Ich fühle mich nun traurig, das die Busse nun die Strassen Posens verlassen, und somit ein Teil meiner Kindheit verschwindet. Die Busse werden nun tatsächlich Geschichte, allerdings bin ich froh, das zumindest einer für das Zukunft gerettet wurde, und das ich – von Zeit zu Zeit – an der Restaurierung einer der bekanntesten Busse der Welt teilnehmen kann. Ich bin dankbar dafür, das ich nun alt genug bin um sich zu erinnern, als der Ikarus unsere Strassen herrschte, und ich mit ihnen jeden Tag fahren konnte.

16.01.2010



Der zweite vorhandene Ikarus ist 260.04 1735. Er ist im Bestand aus Januar 2010 – aus die letzte ihre Tage der Linienverkehr.

Foto: Bartosz Kaj, 2010

Warum ist Poznań sehenswert? Zwischen Warschau und Berlin

Andrzej Klos, Übersetzung: Andrzej Klos

Die Stadt Poznań wurde im Mittelalter auf der Dominsel neben dem Cybinamünde gegründet. Die Stadt wurde das Bistum im Jahre 968 geworden, aber die Stadtrechte bekam 1253. Unter den Stadttattraktionen kann man die Altmarkt mit dem Renaissance-Rathaus (hier stoßen direkt am Mittag Böcken), den gotischen Dom, viele schöne Kirchen finden. Auch soll man den Hügel von Przemysł sehen, wo das Königsschloss aufgebaut wird; das Kaiserschloss, wo jetzt sich das Kulturzentrum befindet und natürlich das Nationalmuseum. Die Stadt, umgangssprachlich genannte *pyrógród* (wörtlich Kartoffelgrabstätte) ist auch als Messestadt gekannt – hier finden sich Poznaner Internationale Messen. Es reicht über die Geschichte der Stadt, die schon über eintausend Jahre alt ist. Und was kann man als sehenswert in den Großpolenhauptstadt im Gebiet Verkehrsmittel Schienentransportliebhabern vorschlagen?

Mit der Eisenbahn...

Poznań hat sehr reiche Verkehrs- und Fernkommunikationsgeschichte. In der Stadt funktionierte Pferdeomnibusse, Pferdebahnen, Obusse, Wasseromnibus und öffentliche Taxis. Bis heute funktionieren nur elektrische Straßenbahnen und Bussen. Gleichzeitig funktionieren noch im Verkehr die normalspuren Eisenbahnstrecken. Poznań ist auch der größte Eisenbahnknotenpunkt in Polen. Die Zugverbindungen entstanden in der Mitte des XIX Jahrhunderts. Sie haben Poznań mit Szczecin und Wrocław, Toruń und Zbąszyń und auch Kluczbork verbunden. Am Anfang hatte jede Strecke ihren eigenen Bahnhof und die Werkstatt. In der zweiten Hälfte des XIX Jahrhunderts versuchte man einen Hauptbahnhof zu bauen. Schließlich 1879 wurde der Hauptbahnhof in Betrieb gesetzt. Seit Anfang hatte der Güterbahnhof den Platz neben den Personenbahnhof. Während des zweiten Weltkrieges haben die Deutschen die neue Station zwischen Strecken nach Kluczbork und Warschau aufgebaut um besser die östliche Front zu versorgen. In



Tatra RT6N1 und Siemens Combino an der Schleife Starołęka.

Foto: Robert Bartkowiak, 20.06.2009

Jahren Volksrepublik Polen war Propagandainvestition der Elektrifizierung mit der Eröffnung der Strecke nach Warschau mit dem Fahrleitungsnetz im Jahre 1964 angefangen. Gegen Ende der 60. Jahren verschwanden von der Stadtkarte die Smalspurstrecken von *Średzka Kolej Dojazdowa* (die Schmalspurstrecke von Poznań nach Środa Wielkopolska mit vielen Stationen). Nächste Investition (vom Güterbahnhof *Franowo*) war der Bau der nördlichen Güterringstraße von Zieliniec bis Kiekrz. Bald wird der Hauptbahnhof modernisiert und es wird das neue Integrationskommunikationszentrum gebaut (für die Bahn- und Omnibusverkehr).

In Poznań funktionierte ZNTK (Ausbesserungswerk) und *Fabryka Pojazdów Szynowych Hipolit Cegielski Poznań* (H. Cegielski – Schienenfahrzeugfabrik) und andere kleinere Werkstätte. Jetzt das Ausbesserungswerk arbeitet nicht mehr, ebenso wie die Schienenfahrzeugfabrik *H. Cegielski*. Heutzutage sind jedoch in der Fabrik die Bestellungen aber viel kleiner als früher. Beide Werke waren Hersteller der Eisenbahnfahrzeuge von Dampflokomotiven und Waggons (HCP) bis Schienenbusse (ZNTK). Die neue Firma - *Koleje Wielkopolskie* (Großpolnische Bahn) fängt in der nächsten Zukunft mit der Transportarbeit mit den Passagieren an.

... und mit der Straßenbahn

Die Geschichte der Straßenbahnkommunikation in Poznań begann circa 1880. In diesem Jahr eröffnete man die erste Strecke der Pferdabahn vom Hauptbahnhof bis zur Altstadt. In diesen Jahren war Poznań die Festung und die Straßenbahnen fuhrten aus der Stadt hinaus durch die Tore: das *Wildecka* - Tor in den Stadtteil *Wilda* und Berliner Tor in den Betriebshof (in der heutigen Gajowa-Straße) und in den Stadtteil *Jeżyce*. In den nächsten Jahren erreichten die Straßenbahnen nächste Stadtteile. Später erreichten die Straßenbahnen die nächsten Stadtteile. Nach dem Zweitem Weltkrieg baute man neue Strecken, wechselte man Waggons und baute man



MPK Poznań hat u.a. der Solaris Urbino 18 Hybrid im Einsatzbestand.

Foto: Robert Bartkowiak, 20.06.2009

neue Betriebshöfe. Im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Wohnsiedlungen *Rataje* waren viele Investitionen am rechten Ufer vom Fluss *Warta* durchgeführt. Am Ende baute man Straßenbahnschleifen und man kaufte schnellaufende Waggonen. Ende 1992 zog man technisch veraltete und unbequeme zweiachsige Straßenbahnwaggonen zurück. Im Jahre 1997 eröffnete man die Strecke *Poznański Szybki Tramwaj* (Poznaner Schnellstraßenbahn). Die Fahrt dauert, ohne Niveauekreuzungen, nur elf Minuten.

Zur Zeit gibt es in Poznań 18 Straßenbahnlinien, die tagsüber funktionieren. Zusätzlich gibt es auch eine Linie im Berufsverkehr und in der Nacht – an der Strecke der Schnellstraßenbahn. Das ganze Netz ist 65 km lang. Die Straßenbahnen stationieren in drei Betriebshöfen. Die Firma hat zu wenig Platz, deshalb stehen einige Straßenbahnen in der Nacht an drei Endhaltestellen und Abstellgleisen. Was ist noch interessant? Wir haben in Poznań viele Waggonstypen und keine andere polnische Stadt hat so viele Straßenbahntypen. Wir sind die letzte polnische Stadt wo man mit den Straßenbahnen der polnischen Produktion fährt. Das ist eine Sehenswürdigkeit, weil man mit Waggonen Typ Konstal 102Na und Konstal 105N+105N fahren kann. Sie fahren nur an gewählten Straßenbahnlinien und haben die festen Straßenbahnführer.

Außerdem hat den Fahrpark viele andere Waggonen, z.B.: die Familie Waggonen Konstal 105Na (in der ist die neueste Version der Modernisierung: Moderus Alfa mit der geänderten Vorderwand); die Gruppe Waggonen von Deutschland (Waggonen GT8 aus Düsseldorf und Frankfurt am Main – in der sind Zweirichtungswaggonen Typ „O“ und auch der letzte Wagon GT6 aus Düsseldorf – von Zeit zu Zeit kann man auch Frankfurter umgebaute für Arbeitswaggonen Waggonen GT6 Typ M treffen). Im normalen Betrieb sind auch die letzten Waggonen Serie 3G, die in Amsterdam im Jahre 2003 gekauft wurden. In der kurzen Zeit wird diese Serie völlig zurückgezogen. Unter den Niederflerwaggonen sind Waggonen Tatra RT6N1 (10 Stücke) und Waggonen Simens Combino (14 Stücke). Stadtverkehrsunternehmen benutzt zwei Prototypen, die durch örtliche Fabriken FPS *Puma* 118N (jetzt ist in Reparatur) und Solaris Tramino S100 hergestellt wurden. Man begann die Lieferung von Moderus Beta (teilweise

Niederflur) und Solaris Tramino S105p (100% Niederflur), beide Produkte kommen aus den örtlichen Fabriken.

Seit dem Zweiten Weltkrieg kann man das Wachstum der Busverkehrsrolle beobachten. Heute benutzt *MPK Poznań* (Stadtverkehrsunternehmen Poznań) Niederflerbusse von Solaris, MAN, Jelcz i Neoplan, Größe- 9, 12, 15, 18 m lang. Verkehrsunternehmen verfügt über auch einen Gelenkbus Ikarus 435. Die Busse (zusammen über 300 Stücke) sind im Betrieb den ganzen Tag an 51 Linien (plus zwei Schnelllinien) und 21 Nachtlinien. Die Speziallinien – Linie „Nummer“ Z – fährt nur am Wochenende in den Zoolischergarten und Touristenlinie. Es lohnt sich auch an Obussen erinnern. Sie fuhren von 1930 bis 1970. In der besten Zeit gab es sechs Obusslinien an drei einzelnen Oberleitungsnetzen, weit vom Depot.

Die Geschichte stirbt nicht

Vom 28. Dezember 2010 gehört der Betriebshof in der Gajowa-Straße zur Geschichte. Er funktionierte seit 1880, das heißt über 130 Jahre. Die Stadt verkaufte dieses Gebiet dem Privatinvestitionsnehmer. Der Stadtverkehrsunternehmen musste die historische Halle verlassen. Der neue Investitionsnehmer hat vor in Zukunft (dieses Gebiet ist unter der Kontrolle des Denkmalspflegers) ein Technikmuseum eröffnen.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. (Stadtverkehrsunternehmen GmbH) besitzt auch historische Waggonen – zwei Zweiachselswaggonen der Generation N, Wagon Typ 102N vom Jahr 1969, und auch umgebaute zwei Waggonen für die bestellten Ausflüge - GT8. Unter den historischen Bussen sind: Jelcz 043 mit dem Beiwagen P01, Jelcz PR110, Ikarus 280.26. und DAF MB200 (Serie 29 Stücke Gebrauchtfahrzeuge wurden Anfang 90. Jahren aus Utrecht gekauft).

Im Sommer – von Mai bis September fahren jeden Sonntag die Touristenlinien. Sowohl der Bus als auch die Straßenbahn fangen die Reise neben dem ehemaligen Betriebshof in der Gajowa-Straße an. Während der Fahrt kann man Stadtführer hören, der über die Geschichte der Stadt erzählt oder man kann auch die Bücher über Stadtverkehr kaufen. Die Straßenbahnen und Busse mit den Touristen fahren manchmal auch samstags. Die Touristenlinien (als auch viele Veranstaltungen für Stadtverkehrsfans) werden durch die Mitglieder vom *Stowarzyszenie Klub Miłośników Pojazdów Szynowych* (Verein Schienenfahrzeugeklub) bedient.

Stadtverkehrsunternehmen in Poznań verfügt auch über *Kolej Parkowa Maltanka* (Parkeisenbahn Maltasee). Diese Smalspurbahn entstand im Jahre 1972 – als Umzugsergebnis der Pfadfinderparkeisenbahn aus dem Stadtteil *Dębina*. Die Strecke *Maltanka* läuft am Maltasee vorbei und bis zum neuen Zoolischergarten. Sie hat zwei Endstationen (Schleifen), die Ausweichstelle und automatische Lichtsignalisierung. Der Waggonspark besteht aus den Sommerwaggonen, Motorlokomotiven und der Dampflokomotive *Borsig*. Am häufigsten fährt die Bahn in den Sommerferien – jede 30 Minuten.

Zusammenfassung

Poznań hat sehr reiche Geschichte des Stadtverkehrs. Man kann bemerken, wenig und mehr sichtbare Spuren nach früher funktionierten im Ort Schmal- und Normalspurbahnen, Straßenbahnen, Oberleitungsbussen und Bussen. Die Stadt ist sehenswert nicht nur für die alte Verkehrsmittel-Entdecker, aber auch für alle Leute die so eine schöne und moderne Stadt wie unser Poznań besichtigen und kennen lernen mögen.



Das neueste Geschichte - die Wagen N+ND 602+456 und 102Na 71 als Sonderlinie "0 by night". In einige sommerliche Samstagen die Strassenbahnen der Touristenlinie "0" kommen Abends zum Einsatz.

Foto: Łukasz Janowicz, 20.06.2009



KMPS – seit 15 Jahren Mission der KMPS

Text: Łukasz Bandoz, Übersetzung: Karol Tyszka

ÖPNV ist ein wichtiger Element von jeder Grosstadt, die es möglich macht, das die Stadt korrekt funktioniert. Es ist auch ein wichtiges Teil der Geschichte und Entwicklung der Stadt. Es ist direkt an die Leben der Bewohner verbunden. Es ist also wichtig die Geschichte des Stadtverkehrs zu schonen, sodass sie nicht vergessen wird. Deswegen haben die, für denen die Geschichte des ÖPNV nah an ihren Herzen liegt, eine Organisation gegründet, die es ihnen möglich macht, an dieses Ziel zu arbeiten. Diese Organisation ist der Schienenfahrzeugklub (KMPS), der von Krzysztof Chrzan und Jan Wojcieszak im Jahr 1996 gegründet wurde. Die Organisation wurde als eingetragener Verein 2001 registriert.

Die Ziele des KMPS sind: das Wissen über den ÖPNV zu verbreitern; sich um historische Busse und Strassenbahnwagen zu kümmern, sowie Veranstaltungen im Bereich ÖPNV zu organisieren, sowohl für die Stadtbewohner, als auch für Touristen. Diese Ziele können nur dank enger Kooperation mit der MPK - Posens Verkehrsbetriebe - erreicht werden.

Die genauen Ziele der KMPS, sowie Tätigkeiten, die unternommen werden sollen, um diese Ziele zu erreichen, sind in den Statut der Organisation eingetragen. Die Mitglieder verbreitern wissen über die ÖPNV durch den kostenlosen "Przystanek" Newsletter. Der Newsletter informiert auch über die Tätigkeiten des Klubs, insbesondere Veranstaltungen.

Einer der wichtigen Ziele der KMPS ist den kümmern um historischen Fahrzeuge der Stadtverkehr. Das kann nur durch viel Arbeit, und Zeit der KMPS-Mitglieder erreicht werden, sowie die sehr wichtige Hilfe der MPK Poznań. Der Anzahl der generalüberholten Fahrzeuge wächst langsam, aber systematisch. Weitere historische Fahrzeuge stehen in der Warteliste zur Aufbau. Ein wichtiges, wenn auch etwas weites, Ziel ist die Eröffnung eines Nahverkehrsmuseums im Betriebshof in der Gajowa-Strasse.

Während der vielen Jahresfeiern und Feste organisiert die KMPS – zusammen mit der MPK – Veranstaltungen für die Bewohner Posens, sowie Besucher. KMPS-Mitglieder nehmen auch Teil bei Veranstaltungen, die die ÖPNV popularisieren – Tagungen oder Diskussionen, die von anderen Institutionen organisiert werden.

Um ihre Ziele am besten zu erreichen, um das Wissen über ÖPNV zu verbessern, sowie die EXPERIENCE ihrer Mitglieder zu verbreiten, kooperiert die KMPS mit anderen Organisationen und Verkehrsbetrieben in Polen und im Ausland. Unseres Wissen sowie Standpunkte mit Personen aus anderen Städte zu vergleichen ermöglicht uns ein anderes Blick auf die Situation des ÖPNVs in Posen zu gewährleisten. Die Kooperation mit anderen Organisationen, die historische Fahrzeuge sammeln und sich um sie kümmern ist für uns besonders wichtig. Das Wert von den Austausch von EXPERIENCES und gegenseitige Hilfe in diesen Bereich ist für uns nicht zu überschätzen.

Der wichtigste Partner für unsere Kooperation sind die MPK Poznań – die Posener Verkehrsbetriebe. Die Mitglieder des Klubs versuchen die Firma für die neuesten Entwicklungen im Bereich des ÖPNVs zu interessieren, und sind Autoren von vielen OPINIONS und Vorschläge für die Verbesserung des Funktionieren des ÖPNVs in Posen. Die Kooperation zwischen den beiden Institutionen bringt viele Vorteile, auch wenn sie nicht immer leicht zu messen sind.

PRZYSTANEK

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

EMAIL: przystanek.kmps@interia.pl

OBERSTREDAKTEUR: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)

AUFLAGE: 300 Exemplare