

Historia przegubowych trolejbusów Ikarus 280 w Polsce

Marcin Połom, Bohdan Turżański

W czerwcu 2014 r. została dostarczona do Lublina pierwsza partia 6 nowych przegubowych trolejbusów Solaris Trollino 18M. Była to część zamówienia na 12 trolejbusów, złożonego przez Zarząd Transportu Miejskiego w ramach realizacji projektu *Zintegrowany System Miejskiego Transportu Publicznego w Lublinie*, współfinansowanego z Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013 (Priorytet III Wojewódzkie ośrodki wzrostu. Działanie III.1 Systemy miejskiego transportu zbiorowego). Beneficjentem projektu była gmina Lublin. Całkowita wartość projektu wyniosła 520 635 102,00 PLN, a poziom dofinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wyniósł 340 403 217,00 PLN.

Trzy miesiące później do Lublina dostarczono pozostałych 6 trolejbusów. Pojazdy te zasilają tabor Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Lublinie i są obecnie jedynymi przegubowymi trolejbusami eksploatowanymi w Polsce. Należy jednak przypomnieć, że nie pierwszymi w najnowszej historii komunikacji. Już w latach 1988–2002 elektryczne przegubowce można było zobaczyć na ulicach trzech polskich miast. Były to trolejbusy marki Ikarus; żaden z nich nie powstał jednak w kraju pochodzenia swojego spalinowego odpowiednika, czyli na Węgrzech. Nie były to pojazdy nowe: do ich budowy wykorzystywano wycofane z ruchu autobusy. Powstały one w trzech przedsiębiorstwach – w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Słupsku, w Komunalnym Przedsiębiorstwie Naprawy Autobusów w tym samym mieście oraz w gdyńskim Miejskim Zakładzie Komunikacji (późniejszym Przedsiębiorstwie Komunikacji Miejskiej).

Produkcja krajowego trolejbusu stanowiła przez lata nieziszczalną ideę. Jej wyrazem stała się uchwała o potrzebie budowy standardowego i przegubowego polskiego trolejbusu, podjęta na XX Krajowym Zjeździe Komunikacji Miejskiej, który odbył się w Krakowie w dniach 20–22 września 1984 roku. W tym czasie zniknęła jedna z przyczyn uniemożliwiających dotychczas produkcję trolejbusów w Polsce – był nią brak odpowiedniego autobusu, na bazie którego można skonstruować trolejbus. Do roli tej nadawał się bowiem bardzo nowoczesny – jak na owe czasy – autobus Jelcz PR-110, którego produkcję na francuskiej licencji Berlieta opanowały Jelczańskie Zakłady Samochodowe. Ku końcowi dobiegał również kontrakt na import trolejbusów ZIU z ZSRR, co –

w obliczu rozległych planów budowy sieci trolejbusowych w wielu polskich miastach – stwarzało potencjalne zapotrzebowanie na tabor. Nie bez znaczenia była nie tylko sama możliwość zaprzestania importu; liczyło się również to, że polskie trolejbusy miały być nowocześniejsze od tych produkowanych w krajach ościennych.

O ile pierwszy etap, jakim było wdrożenie do produkcji trolejbusu o długości 12 metrów, zakończył się powodzeniem, to brak odpowiedniego nadwozia autobusowego uniemożliwił budowę trolejbusu dwuczłonowego. Usilnie szukano rozwiązań, rozważano m.in. wykorzystanie w tym celu przegubowej wersji autobusu Autosan H10-30. Niestety ani w Jelczu, ani w Sanoku nie produkowano w tym czasie autobusów, które można było wykorzystać do konstrukcji wersji przegubowej.

Problem braku krajowej produkcji autobusów przegubowych został rozwiązany przez masowy import Ikarusów z Węgier. Wobec braku podobnych możliwości w odniesieniu do trolejbusów jedyną możliwością budowy pojazdu dwuczłonowego było wykorzystanie nadwozia wyeksploatowanego autobusu. Pierwszy polski trolejbus przegubowy na bazie nadwozia Ikarus 280 powstał w Słupsku. Został wykonany przez tamtejsze przedsiębiorstwo komunikacyjne – WPK Słupsk – na bazie pozyskanego w KPNA autobusu przeznaczanego do kasacji. Przy jego budowie wykorzystano klasyczny napęd ze sterowaniem rezystorowym, pochodzący z trolejbusu ZIU-682. Wobec zmniejszających się potrzeb przewozowych po przemianach ustrojowych oraz problemów z awaryjnością nietypowego pojazdu został on wycofany z eksploatacji po zaledwie czteropółletniej eksploatacji.

Kolejnym pojazdem, jaki powstał w Słupsku, był prototypowy Ikarus 280.26UT ze sterowaniem impulsowym. Nowy typ trolejbusu powstał w Komunalnym Przedsiębiorstwie Napraw Autobusów w Słupsku we współpracy z Instytutem Elektrotechniki w Warszawie i Zakładem Okrętowych Urządzeń Elektrycznych i Automatyki w Gdańsku. Była to interesująca konstrukcja, gdyż trolejbus wyposażono w prototypowy silnik trakcyjny, oznaczony symbolem 2DK210A3P/2. Silnik ten zbudowany był z dwóch typowych silników DK210A3P/2 (wykorzystywanych przy budowie trolejbusu Jelcz PR110), umieszczonych we wspólnej obudowie na jednym wale. Dzięki takiemu rozwiązaniu dysponował podwójną – w sto-



Gdynia – Ikarus nr 3487, Plac Kaszubski. Fot. Krystian Jacobson



Gdynia – Ikarus nr 3488, al. Niepodległości w Sopocie. Fot. Krystian Jacobson

sunku do oryginalnego silnika – mocą 220 kW. Do jego sterowania użyto układu tyrystorowego, identycznego jak w trolejbusach Jelcza PR110T, również produkowanych wówczas w słupskim zakładzie. Ten prototypowy pojazd był testowany w latach 1990–1991 w Lublinie, a następnie w Gdyni. Warto wspomnieć, że w grudniu 1990 r. otwierał on lubelską linię na Węglin, pierwszą nową linię trolejbusową zbudowaną w tym mieście po ponad 20-letniej przerwie. Po zakończeniu testów trolejbus powrócił do KPNA, gdzie został rozebrany.

MPK Lublin zdecydowało się na zakup podobnych pojazdów, zamieniając zamówienie partii trzech ostatnich trolejbusów marki Jelcz na taką samą liczbę przegubowców marki Ikarus. W przeciwieństwie do prototypu, pojazdy te wyposażono jednak w standardowy silnik o mocy 110 kW. Przegubowce pojawiły się w Lublinie na przełomie lat 1991–1992. W ich eksploatacji napotymano na podobne problemy jak w Słupsku, chociaż zbudowano je z wykorzystaniem nowych kratownic podwozia oraz w większości z nowych elementów nadwozia. Typowa dla zakładów remontowych budowa lub odbudowa pojazdów z użyciem części i zespołów nowych oraz regenerowanych skutkowało dużą awaryjnością. Dodatkowo problemy stwarzał napęd. W związku z tym trolejbusy eksploatowano jedynie w godzinach szczytu, a po zaledwie 6 latach całkowicie z nich zrezygnowano. Napędy wykorzystano przy budowie trzech trolejbusów opartych o nowe nadwozia Jelcz 120M (najpierw wykorzystywane w Lublinie, a następnie sprzedane i eksploatowane do dzisiaj na Ukrainie).

Najwięcej przegubowych Ikarusów eksploatowano w Gdyni (por. tab. 1). Pojazdy oznaczone jako Ikarusy 280.26UE były eksploatowane również najdłużej. Pierwszy trolejbus tego typu pojawił się już w 1990 roku, a kolejne powstawały w cyklu 2-3 sztuk rocznie. Dziewiąty i ostatni trolejbus, który został zbudowany w 1994 roku, także jako ostatni najdłużej był eksploatowany – do listopada 2002 roku. Gdyńskie trolejbusy Ikarus 280 zostały zbudowane w oparciu o nadwozia autobusowe pochodzące z Gdańska oraz Gdyni. Zabudowywano w nich początkowo aparaturę napędową pochodzącą ze złomowanych trolejbusów ZIU 682, a następnie napęd ze sterowaniem rezystorowym krajowej produkcji (m.in. marki ELTA). Ikarusy były montowane w Warsztatach Napraw Taboru należących do gdyńskiego przedsiębiorstwa. Większość nadwozi przed zabudową przeszła naprawę główną, wykonaną w KPNA Słupsk.

Wszystkie „polskie” elektryczne Ikarusy były budowane w oparciu o wyremontowane, stare nadwozia autobusowe, co w krótkim okresie spowodowało problemy eksploatacyjne. Pojazdy w szybkim tempie ulegały fizycznej degradacji, co powodowało konieczność częstych remontów i napraw oraz powiększało koszty utrzymania. Z tego powodu relatywnie szybko były kasowane. Należy jednak zauważyć, że okres ich eksploatacji nie odbiegał znacząco od okresu eksploatacji autobusów tej marki z pierwszych lat dostaw.

Elektryczne Ikarusy przemknęły przez polskie miasta przed dostrzeżeniem przez kierownictwa miejskich przedsiębiorstw komunikacyjnych potrze-



Słupsk – prototypowy trolejbus przegubowy zmontowany w Słupsku – WPK/Ikarus 280E nr tab. 651, ul. Kopernika. Fot. H. Neise, fot. ze zbiorów P. Proniuka

Tab. 1. Zestawienie trolejbusów marki Ikarus zbudowanych i użytkowanych w Polsce

Lp.	Miejsce montażu / producent	Rok budowy	Użytkownik / testujący	Numery taborowe	Lata eksploatacji	Uwagi
1.	WPK Słupsk	1988	WPK Słupsk	651	1988–1993	ex-autobus MPK Łódź 3044
2.	KPNA Słupsk	1990	MPK Lublin MZK Gdynia	3-10-T 14001	1990–1991 1991?	prototyp ze sterowaniem impulsowym, ex-autobus
3.	MZK Gdynia	1989	MZK Gdynia PKAiT Gdynia PKM Gdynia PKT Gdynia	14001, 17001 17001 3481 3481	1990–1999	ex-autobus
4.	MZK Gdynia	1990	MZK Gdynia PKAiT Gdynia PKM Gdynia PKT Gdynia	14002, 17002 17002 3482 3482	1991–1998	ex-autobus
5.	MZK Gdynia	1991	MZK Gdynia PKAiT Gdynia PKM Gdynia PKT Gdynia	14003, 17003 17003 3483 3483	1991–1998	ex-autobus
6.	Kapena Słupsk	1992	MPK Lublin	3-0788-T	1991–1998	sterowanie impulsowe, ex-autobus
7.	Kapena Słupsk	1992	MPK Lublin	3-0789-T	1992–1998	
8.	Kapena Słupsk	1992	MPK Lublin	3-0790-T	1992–1998	
9.	MZK Gdynia	1992	MZK Gdynia PKAiT Gdynia PKM Gdynia PKT Gdynia	14004, 17004 17004 3484 3484	1992–1999	ex-autobus
10.	MZK Gdynia	1992	MZK Gdynia PKAiT Gdynia PKM Gdynia PKT Gdynia	14005, 17005 17005 3485 3485	1992–2000	ex-autobus
11.	MZK Gdynia	1992	MZK Gdynia PKAiT Gdynia PKM Gdynia PKT Gdynia	14006, 17006 17006 3486 3486	1992–2000	ex-autobus
12.	MZK Gdynia	1993	MZK Gdynia PKAiT Gdynia PKM Gdynia PKT Gdynia	17007 17007 3487 3487	1993–2001	ex-autobus
13.	MZK Gdynia	1993	MZK Gdynia PKAiT Gdynia PKM Gdynia PKT Gdynia	17008 17008 3488 3488	1993–1999	ex-autobus
14.	WNT (PKAiT Gdynia)	1994	PKAiT Gdynia PKM Gdynia PKT Gdynia KMKM Vetra LTEK Lublin	17009 3489 3489, 3689 3689 3689	1994–2002 (2002–2011 jako eksponat oczekujący na odbudowę)	ex-autobus

Źródło: oprac. własne.



Lublin – Ikarus nr 3-0789T, ul. Lipowa. Fot. Wojciech Turzański



Gdynia – Ikarus nr 3689, ul. Janka Wiśniewskiego. Fot. Krystian Jacobson



Gdynia – Ikarus nr 3489, ul. Świętojańska. Fot. Krystian Jacobson

by zachowania wybranych pojazdów jako ekspozycji muzealnych. Również dopiero powstające towarzystwa miłośników komunikacji miejskiej nie były w stanie samodzielnie, bez wsparcia ze strony przewoźników, doprowadzić do odrestaurowania pojazdów, nawet gdy udało się powstrzymać ich złomowanie. Na pojazd historyczny był początkowo przeznaczony jeden z trolejbusów lubelskich. Demontaż napędu oraz wielu elementów wyposażenia wnętrza sprawił jednak, że stało się to przedsięwzięciem praktycznie niemożliwym. Wobec zamiarów pozostawienia w tym celu jednego z trolejbusów gdyńskich, który był w tym czasie jeszcze eksploatowany i znajdował się w dobrym stanie technicznym, z projektu lubelskiego zrezygnowano i ostatecznie trolejbus oznaczony numerem 3-0790-T podzielił los swoich dwóch poprzedników. Próba pozostawienia ostatniego gdyńskiego przegubowca jako pojazdu zabytkowego okazała się jednak równie nieudana. Choć trolejbus o numerze taborowym 3689 stał się po zakończeniu eksploatacji własnością miejscowego klubu miłośników komunikacji miejskiej, nie został z powodu braku środków wyremontowany. Z powodu postępującej dewastacji i braku perspektyw na zmianę tego stanu i przy jednoczesnym wstępnym zainteresowaniu remontem w Lublinie został po kilku latach przekazany do podobnego klubu w tym mieście. Ostatecznie jednak i tam inicjatywa nie uzyskała wsparcia i trolejbus został rozebrany.

Bibliografia:

1. Połom M., Bartłomiejczyk M., *Trolleybuses in the city of Gdynia. A historical and geographical study*, [w:] Bartłomiejczyk M., Połom M. (red.), *Determinants of functioning of trolleybus transport in selected cities of the European Union*, Wydawnictwo Bernardinum, Pelplin 2011.
2. Połom M., Palmowski T., *Rozwój i funkcjonowanie komunikacji trolejbusowej w Gdyni*, Wydawnictwo Bernardinum, Gdynia-Pelplin 2009.
3. Połom M., *Trolejbusy w obsłudze komunikacyjnej Słupska w latach 1985–1999*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2013, nr 1–2.
4. Turzański B., *History of trolleybus transport in Lublin*, [w:] Bartłomiejczyk M., Połom M. (red.), *Determinants of functioning of trolleybus transport in selected cities of the European Union*, Wydawnictwo Bernardinum, Pelplin 2011.

Autorzy:

mgr **Marcin Połom** – Katedra Geografii, Rozwoju Regionalnego, Instytut Geografii, Uniwersytet Gdański, e-mail: marcin.polom@ug.edu.pl
mgr inż. **Bohdan Turzański** – Lubelskie Towarzystwo Ekologicznej Komunikacji w Lublinie, e-mail: bohdant@hotmail.pl