

"Volvo" – historia ich pozyskania

Z inicjatywy wiceprezydenta miasta A. Tarnowskiego i z Jego udziałem 5 kwietnia 1994 roku odbyło się w MZK spotkanie w sprawie zakupu nowych autobusów dla Bazy Autobusowej Klonowica.

Wiceprezydent poinformował o zamiarze kupna z budżetu miasta ca 100 autobusów.

Wstępne negocjacje w sprawie zakupu autobusów rozpoczęto w dniach 17 - 20 maja 1994 roku z czterema producentami wytypowanymi przez Zarząd Miasta z pośród dziewięciu ofert. Negocjacje przeprowadzono z czterema firmami samochodowymi, tj. ze Szwedzkim Koncernem SAAB-SCANIA, Węgierską Fabryką Autobusów Ikarus, Jelczańskimi Zakładami Samochodowymi i Koncernem Szwedzkim VOLVO. Każda z firm, z którymi przeprowadzono rozmowy została zobowiązana do złożenia w ciągu 7 dni swojej oferty.

28 maja 1994 roku komisja dokonała przeglądu ofert i przedstawiła wnioski Zarządowi Miasta, który zdecydował o wyborze marki i typu autobusów, które miały być zakupione.

30 maja 1994 roku komisja otworzyła oferty i przystąpiła do szczegółowej analizy. Zdaniem komisji, najkorzystniejsze oferty przedstawiły Jelczańskie Zakłady Samochodowe i szwedzki koncern "Volvo". Taką opinię przedstawiono Zarządowi Miasta, który podjął decyzję o zakupie 16 autobusów Jelcz 120 MM/1 produkcji Jelczańskich Zakładów Samochodowych i 40 autobusów przegubowych Volvo B10M koncernu "Volvo" karosowanych przez fińską firmę "WIIMA".

Zarząd Miasta w dniu 16 czerwca 1994 roku podpisał kontrakty z dostawcami autobusów. Dostawy miały odbyć się w następujących terminach :

- Jelcz - październik, listopad 1994 rok,*
- Volvo - 20 szt. do 10 stycznia i 20 szt. w lutym 1995 roku, które zasilą bazę na Klonowica.*

Pierwsze 8 autobusów solowych dotarło do Szczecina 28 października 1994, druga dostawa w ilości 7 szt. – 8 grudnia, ostatni szesnasty dotarł 13 grudnia 1994 roku.

Producent autobusów przegubowych, którym była fińska firma "Volvo" Auto OY AB przyspieszył dostawę 20 autobusów. Pierwsze 5 szt. dotarło drogą morską do portu szczecińskiego 9 grudnia, a 3 ostatnie autobusy z tej dwudziestki zostały wysłane z Helsinek 27 grudnia 1994 roku

Autobusy Volvo B 10 M o długości 18 m, szerokości 2,5 m i pojemności 132 (42 siedzące) miejsc wyposażone są w silniki o pojemności 9,6 dm³ i mocy 286 KM z turbodoładowaniem i chłodnicą powietrza doładowywanego. Poziom emisji spalin również odpowiada wymogom EURO-1. Volvo B 10 M wyposażone są ponadto w automatyczne 4-biegowe skrzynie biegów niemieckiej firmy ZF wraz ze zwalniaczem i NBS-em. Ogumienie bezdętkowe. Całość karoserii autobusu była wykonana z blach nierdzewnych, co wydłużało ich żywotność do 25 lat.

Warto wspomnieć fakt, że w czasie dostaw pojawił się problem z cłem (trwał kilka tygodni, zresztą media szczecińskie szeroko rozpisywały się na ten temat – trwał serial czy państwo odpuści cło czy nie), który spowodował opóźnienia wysłania ich na trasy. Przyplłynęły z Finlandii rorowcem „Puck” stały w porcie na nabrzeżu „Ewa” oczekując na werdykt. Wszystkie autobusy przyplłynęły już w nowych wówczas barwach miejskich, które obowiązywały aż do roku 2008, kiedy to wprowadzono (sukcesywnie) nowe barwy miejskie związane z projektem marki miasta „Szczecin 2050”. Otrzymały numery taborowe z zakresu 1550-1589.

Faktem z tego okresu w pamięci pozostało , że do miasta trafiły nowe autobusy po erze Ikarusów, które już spełniły swoją rolę w komunikacji Szczecina. Mieszkańcy z niecierpliwością chcieli się nim przejechać. Autobusy te były technicznym skokiem jakościowym były one dużo wygodniejsze, cichsze. Swoją niezawodność i solidność pokazały (pomimo swoich lat) przy okazji skierowania ich na trasę linii 80, gdzie autobusy tej marki jeździły po wertepach placu budowy, budowanej trasy tramwajowej w ciągu ulicy Arkońskiej (Spacerowej) na odcinku od pętli Lesie Arkońskim do Wojska Polskiego i doskonale spisały się wykonując zadania przewozowe.

Wadą tych pojazdów była wysoka podłoga, brak dużych uchylnych okien, a te które były , nie spełniały zadań wymiany powietrza, powodowały w okresie letnim we wnętrzu autobusu wrażenie gorąca i zaduch. Brak było klimatyzacji. Podwójne szyby rozszczelniały się, co powodowało zaparowywanie szyb a w czasie opadów deszczu dostawała się tam woda powodująca przez jej nieusuwanie powstawanie zacieków i glonów, co znacznie utrudniało widoczność z wnętrza pojazdu i wyglądało nieestetycznie. Zastosowana szara kolorystyka wnętrza autobusu nie zachęcała do zbyt długiej jazdy .

Pojazdy te „w wieku dziecięcym” stwarzały spore problemy pracownikom zaplecza z powodu częstych awarii układu pneumatycznego, czy kierowcom nie przyzwyczajonym do autobusów wyposażonych w automatyczne skrzynie biegów i innych usterek, ale po tym okresie przy współpracy z producentem większość została usunięta.

W chwili pożegnalnego przejazdu autobusu VOLVO B10M o numerze taborowym 1571 w dniu 11 stycznia 2019 roku, (zrobił jeden kurs liniowy na trasie Krzekowo – Dworzec Główny na linii 75) minęło prawie 25 lat użytkowania ich w komunikacji szczecińskiej.

Całe szczęście, że jeden z 80 autobusów VOLVO trafił do szczecińskiego Muzeum Techniki i Komunikacji, by przyszłe pokolenia wiedziały jakim taborem jeździli mieszkańcy Szczecina. Wybierając ten egzemplarz autobusu do przekazania muzeum kierowano się tym, że niewiele się w nim zmieniło od czasu jego zakupu (zachował oryginalne malowanie tamtego okresu, jak też oryginalne filmy numeru linii i trasy). Pewnie będzie jeździł jako autobus historyczny na trasach linii 50 lub 100 i nie zniknie z przestrzeni miasta w magazynach MTiK.