

PRZYSTANEK KATARZYŃKA

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

wydanie specjalne
28 listopada 2010 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Z wizytą na Głogowskiej, Madalińskiego i Fortecznej W trzy zajezdnie dookoła Poznania

Mikołaj Wydra, Jan Gosiewski, Andrzej Kłos

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Sp. z o.o. eksploatuje cztery zajezdnie tramwajowe. W podróż wyruszymy z najmniejszej i najstarszej zajezdni tramwajowej przy ul. Gajowej. I niczym wehikuł czasu odwiedzimy kolejne, budowane na przestrzeni lat, obiekty garażowania tramwajów.

Pod czujnym okiem dyrekcji

Budowę zajezdni tramwajowej przy obecnej ulicy Głogowskiej rozpoczęto w 1906 r. Wozownia mieszcząca się na Łazarzu w pierwszych latach swojego funkcjonowania pełniła rolę pomocniczą w stosunku do tej najstarszej poznańskiej garażowni. Z czasem jednak Głogowska przestała być zajezdnią drugoplanową. Począwszy od połowy lat 20. następowała sukcesywna przebudowa układów torowych, pojawiały się również nowe hale, które mogły przyjąć pod swój dach znaczną ilość taboru.

W latach 60. przy bramie zajezdni stanął siedmiopiętrowy biurowiec, w którym od tego momentu mieści się dyrekcja Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. W owym czasie, przy okazji budowy kolejnej hali, wszystkie stojące już „tramwajowe schrony” przekształcono w przelotowe, tj. posiadające możliwość wjazdu z obu stron. W roku 1965 postanowiono poszerzyć możliwości serwisowania wagonów, budując kanały przeglądowe na każdym z torów mieszczących się w hali wozowni.

Zajezdnia przy ul. Głogowskiej stała się w pewnym sensie miejscem kultowym za sprawą swoistego pomnika, który upamiętniał jakże chlubną, setną rocznicę komunikacji miejskiej w Poznaniu. Na swego rodzaju postumencie w roku 1980 pojawił się pełen wdzięku i uroku wagon konny. Wzbudzał on ogromne zainteresowanie – wiele osób nie potrafiło odmówić sobie zdjęcia z oryginalnym pomnikiem w tle. Z pewnością wielu poznaniaków, myszkując dzisiaj w zakamarkach swoich domów, znalazłoby postać owej – przemierzającej żelazne szlaki stolicy Wielkopolski – osobliwości, uwiecznionej na rodzinnej fotografii.

Niestety jubileuszowy postument zniknął z krajobrazu zajezdni wraz z momentem rozpoczęcia prac modernizacyjnych w roku 1998. Prace te przyczyniły się do tego, iż obecnie zajezdnia Głogowska jest jednym z najnowocześniejszych obiektów tego typu w kraju. Nowością są pomosty, dzięki którym pracownicy zajezdni mają ułatwiony dostęp do tramwajów w celu przeglądu dachów, w szczególności w wagonach niskopodłogowych – ich aparatura elektryczna jest umieszczona nad przestrzenią pasażerską. Uwagę zwraca również zautomatyzowana myjnia tramwajowa.

Wraz z gruntownym unowocześnieniem infrastruktury zajezdni przy ulicy Głogowskiej zajęto się także jej taborzem. W 1994 roku rozpoczął się cykl modernizacji wagonów, które w latach 90. stanowiły praktycznie 100% posiadanego przez zajezdnię inwentarza – generacji 105N. Ostatnie lata upłynęły pod znakiem dostawy 14 tramwajów siemens Combino i moderusów Alfa.

Wildeckie maleństwo

Historia najmniejszej (pod względem powierzchni) z poznańskich zajezdni tramwajowych, usytuowanej przy ul. Madalińskiego, a nazywanej przez poznaniaków „Madaliną”, rozpoczęła się w pierwszych latach po zakończeniu II wojny światowej.

Okres powojenny to intensywny wzrost ilości wykonywanych przewozów – w porównaniu do roku 1938, w 1947 ilość przejechanych kilometrów podwoiła się, a ilość przewiezionych pasażerów potroiła. Przyczyna? Pomimo licznych trudności infrastrukturalnych i taborowych, wynikających ze zniszczeń wojennych, stosunkowo niewielkie ceny biletów sprawiły, iż komunikacja miejska stała się dostępna praktycznie dla wszystkich mieszkańców miasta. Konieczne stało się więc zwiększenie pojemności tramwajów oraz częstotliwości ich kursowania, a co za tym idzie, powiększenie stanu taborowego przedsiębiorstwa. Podjęto wobec tego decyzję o budowie trzeciej zajezdni tramwajowej na Wildzie, w sąsiedztwie zakładów przemysłowych, tak aby wyjeżdżające z niej tramwaje mogły bez niepotrzebnych dojazdów obsługiwać linie dowożące robotników do fabryk.

Decyzja o lokalizacji zajezdni przy ulicy Madalińskiego 17/19 podjęta została w roku 1946, a prace rozpoczęły się już w następnym roku. Wybudowano ośmiotorową halę czołową, mieszcząca 45 wagonów dwuosiorową, z której wyjazd możliwy był jedynie na tor położony w ulicy Madalińskiego w kierunku ul. Traugutta (do hali wjeżdżało się tyłem), a także budynek warsztatowo-socjalny (przylegający do południowej ściany hali) oraz budynek mieszkalny dla pracowników. Prace budowlane, w ramach których wykonano także pętlę uliczną Pamiątkowa – Madalińskiego – Traugutta, zakończone zostały w październiku 1948 r. Co ciekawe, teren zajezdni nie został ogrodzony, a ul. Madalińskiego pozostała dostępna dla ruchu kołowego.

Jedyna rozbudowa zajezdni przeprowadzona została w latach 1975-1976. Dobudowano wówczas siedem torów odstawczych na zewnątrz hali oraz dodatkowy tor w jezdni ul. Madalińskiego – odtąd pełnił on rolę toru postojowego dla linii tramwajowych, które miały tu swój przystanek początkowy/końcowy.

Jednocześnie teren zajezdni wraz z częścią ul. Madalińskiego (pomiędzy Pamiątkową a wybudowaną w latach 1970-1972 trasą Hetmańską) został ogrodzony.

Na stanie Wydziału S-2 (łączy on zajezdnie przy ul. Madalińskiego i Gajowej) znajdują się (licząc tramwaje liniowe) wagony typu 3G – sprowadzone z Amsterdamu oraz GT6/8 – z Frankfurtu nad Menem i Düsseldorfu. Na samej zajezdni Madalińskiego stacjonuje jedynie część z nich – wszystkie 3G oraz 12 wagonów GT8 znajduje się na zajezdni przy ul. Gajowej, natomiast kilkanaście tramwajów wyprowadzane jest z Madaliny na tory odstawcze przy ul. Budziszyskiej. Wagony wyjeżdżają na Budziszyską najczęściej w godzinach wieczornych (po zjeździe z krótkich brygad), przechodząc wcześniej OC (Obsługę Codzienną) na zajezdni Madalińskiego. Tzw. wyprowadzki (czyli odstawianie wozów na Budziszyską) są procesem rotacyjnym – nie ma stałej grupy wagonów nocujących poza macierzystą bazą.

Najprawdopodobniej w najbliższych latach, tj. po wybudowaniu zajezdni tramwajowej na Franowie oraz po likwidacji zajezdni przy ul. Gajowej, zlikwidowana zostanie również „Madalina”. Przez kilka lat mówiło się, że na jej terenie umieszczone zostaną wydziały: torów i dróg oraz sieci i podstacji.

Za Wartą – na końcu świata?

Zajezdnia przy ulicy Fortecznej wybudowana została w drugiej połowie latach siedemdziesiątych. Jak na ówczesne lata, projekt obiektu był bardzo nowoczesny. Tory odstawcze zaplanowano na wolnym powietrzu, a nie jak we wcześniejszych obiektach – pod dachem. Hale myjni i szlifierki podtorowej zestawów kołowych zbudowane zostały z konstrukcji stalowych, a hale: przeglądowa i naprawcza z prefabrykatów betonowych.

Na terenie zajezdni zmieściła się także podstacja trakcyjna, obejmująca swoim zasięgiem zajezdnię i ul. Starołęcką od zajezdni do pętli Stomil. W budynku administracyjnym stojącym od strony pętli tramwajowej swoje miejsce znalazły kadry zaplecza administracyjnego (obecnie znajdują się tu Ośrodek Szkolenia Zawodowego, siedziba spółki Modertrans czy ekspedycja zajezdni). Choć obiekt z założenia miał być zajezdnią tramwajową, warto wspomnieć o epizodzie

wykorzystywania hali naprawczej B przez autobusy, w latach 1980 do 1987. W tym celu przykryto kanały naprawcze, otwarto świetliki w celu lepszej wentylacji i zdemontowano sieć trakcyjną. Serwisowane tam autobusy odstawiane były po drugiej stronie ul. Fortecznej w miejscu obecnej drukarni. Powrót tramwajów do hali B spowodowało wybudowanie niewielkiej hali na placu autobusowym.

Warto zwrócić uwagę na niespotykany w innych poznańskich zajezdniach układ torowy. Umożliwia on zawracanie wagonami w obrębie zajezdni poprzez hale naprawczo przeglądowe, myjnię, dobudowany w ostatnich latach dodatkowy, objazdowy tor 10z i tory postojowe z drugiej strony oraz na trójkącie torowym – a to wszystko dlatego, że tory postojowe umieszczono równolegle do hal przeglądowych. Sama zajezdnia umieszczona jest tuż obok pętli tramwajowej – wjazd wagonów odbywa się z toru zewnętrznego pętli, a wyjazd z zajezdni jest jednocześnie traktowany jako trzeci peron wyjazdowy pętli Starołęka.

Na terenie zajezdni przy ul. Fortecznej znajduje się jedyne w Poznaniu połączenie toru kolejowego z tramwajowym. Do początku lat dziewięćdziesiątych łącznik ten wykorzystywany był do ustawiania na torach wagonów tramwajowych przywiezionych do Poznania drogą kolejową, prosto z fabryki w Chorzowie. Obecnie wagony przywożone są na lawetach samochodowych.

Zajezdnia przy ul. Fortecznej przez lata eksploatowała wszystkie kolejne typy tramwajów produkcji polskiej. Stacjonowały w niej poprzemysłowe z innych obiektów dwuosiove wagony generacji N oraz tramwaje przegubowe: 102N i 102Na. W następnych latach zaczęły się pojawiać fabrycznie nowe *stopiątki*. W związku z tym postępowano kasacją *enek*, a *stodwójki* przenoszono do zajezdni przy ul. Madalińskiego. W drugiej połowie lat 90. na terenie zajezdni pojawiły się nowe wagony niskopodłogowe: tatra RT6N1. Równolegle kasowano najstarsze *stodwójki*. Dostawy siemensów do zajezdni Głogowska i związane z tym przeniesienie 13 składów wagonów 105Na na Forteczną poskutkowało kasacjami ostatnich wagonów serii 102. Obecnie zajezdnia eksploatuje liniowo tatrę, klasyczne *stopiątki*, dwie *stodwójki* (w tym jedną liniową) oraz dwa składy moderusów Alfa.

Zajezdnia tramwajowa przy ul. Gajowej – tu historia czai się na każdym kroku 130 lat historii

Adam Werczyński

Historia poznańskich tramwajów sięga roku 1880 – wówczas w Berlinie powstało Poznańskie Towarzystwo Kolei Konnej. Nierozzerwalnie wiąże się ona z najstarszą zajezdnią MPK w Poznaniu, mieszczącą się przy obecnej ulicy Gajowej.

Pierwsze tramwaje konne pojawiły się na ulicach Poznania 31 lipca. Wywołało to wielką sensację wśród poznaniaków, gdyż otwarcie linii tramwajowych planowane było na 1 sierpnia. Początkowo sądzono, iż jest to dalszy ciąg jazd próbnych, jednak około południa większość miejsc w wagonach była już zajęta. Tramwaje konne wymagały odpowiedniego zaplecza – by je zapewnić, Poznańskie Towarzystwo Kolei Konnej zakupiło grunt we wsi Jeżyce i wybudowało na nim dom mieszkalny dla inspektora zakładowego, stajnię dla 80 koni, halę garażową mogącą pomieścić 20 wagonów oraz budynek warsztatowy z kuźnią i stolarnią. Zajezdnia przy ówczesnej ulicy Maryi została oddana do użytku 1 października 1880 roku.

Wraz z nastaniem w stolicy Wielkopolski ery tramwajów elektrycznych nastąpiła rozbudowa zaplecza – na terenie zajezdni wybudowano dwie hale garażowe – jedną dla wagonów silnikowych, drugą dla doczep. Jednocześnie rozbudowano warsztat, którego wyposażenie było powoli, acz systematycznie wzbogacane. Bezustannie powiększana i unowocześniana zajezdnia przeszła w 1903 roku kolejną rozbudowę – powstała trzecia hala garażowa, przebudowano

tory i rozjazdy przy wjeździe z ul. Gajowej. Rok później dyrekcja firmy przeniosła się do nowo wybudowanego gmachu zarządu przedsiębiorstwa, którego górne piętra przeznaczono na mieszkania dla pracowników.

Kolejne lata również przynosiły zmiany. W roku 1913 połączono w jedną całość trzy osobne do tej pory hale, jednocześnie je wydłużając. Powstała nowa, większa od poprzedniej kuźnia, zaś dotychczasową przekształcono w odlewnię metali kolorowych, powiększono też warsztat lakierniczy. Ponadto we wszystkich pomieszczeniach pojawiło się centralne ogrzewanie oraz instalacja z ciepłą wodą. W 1925 roku teren zajezdni powiększył się po raz kolejny – o grunty położone pomiędzy ul. Sienkiewicza, zachodnią ścianą hali głównej, ul. Zwierzyniecką oraz południowym przedłużeniem ul. Prusa. Wydłużono wtedy halę, w której znalazło się miejsce na nową stolarnię i kuźnię. W warsztatach zaś pojawiły się nowe maszyny, np. piła tarczowa do metalu, frezarka do metalu, nawijarka cewek i wirniki silnikowych, spawarki elektryczne.

Bardzo ważną inwestycją Poznańskiej Kolei Elektrycznej było uruchomienie w 1927 roku komunikacji autobusowej. W zajezdni wybudowano garaż dla 16 autobusów, jednakże po powstaniu w latach 1928-29 nowego garażu, mieszczącego aż 36 pojazdów, został on przeznaczony na warsztat samochodowy. Rok później tor 10 hali głównej został

zaadaptowany na stanowisko przeglądowo-naprawcze trolejbusów.

Ostatnie powiększenie bazy PKE miało miejsce w 1936 r. Dokupiono wtedy grunty między ulicami Sienkiewicza i Zwierzyniecką aż do Kraszewskiego. Nowy teren przeznaczono na zaplecze magazynowe. Równocześnie przebudowano halę główną, która osiągnęła szerokość około 50 metrów nad 14 torami. Przed wybuchem II wojny światowej warsztaty poznańskiego przewoźnika wzbogaciły się o kolejne nowe maszyny, z których część dostarczyła poznańska Wiepofama.

Zajezdnia funkcjonowała i rozwijała się również w latach hitlerowskiej okupacji. Powstały wtedy wiaty magazynowe od strony ulicy Kraszewskiego i warsztat napowietrznej sieci trakcyjnej wraz z garażem dla wozu wieżowego, z osobnym wjazdem od ulicy Zwierzynieckiej. Pomimo spłądrowania i ograbienia magazynów z zapasów i wyposażenia, działania wojenne nie przyniosły większych strat na terenie zajezdni. Ucierpiał jedynie budynek dyrekcji, który został ostrzelany pociskami artyleryjskimi oraz dach hali głównej, podziurawiony sześcioma bombami lotniczymi.

Powojenny rozwój miasta Poznania, a także Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, spowodował wyprowadzkę poszczególnych działów z Gajowej. W roku 1962 dyrekcja i administracja przedsiębiorstwa przeniosły się do nowego biurowca przy ulicy Głogowskiej, zaś zajezdnia i warsztaty autobusowe na ul. Pustą. W planach rozwoju miasta zakładano całkowitą likwidację obiektów zajezdni i zaplecza technicznego do roku 1980. Powstały w związku z tym projekty nowych lokalizacji mieszczących się tu wydziałów: warsztaty remontowe tramwajów miały powstać na tyłach zajezdni autobusowej przy ul. Pustej, a bazę służb torowo-drogowych oraz energetyczno-trakcyjnych przewidziano w pobliżu zakładów WSK. Tak się jednak nie stało, lecz w roku 1980 zajezdnia zmniejszyła się do 4 torów – pozostałe przekazano Zakładowi Naprawy Tramwajów. By umożliwić remontowanie na Gajowej wagonów nowszej generacji, w pierwszej połowie lat 80. poszerzono wjazd do hali ZNT. Dwuosiowe wagony stanowiły jedyny rodzaj taboru w zajezdni przy Gajowej aż do 1991 roku. Wtedy dotarły do Poznania pierwsze używane wagony przegubowe z Holandii, a w roku 1996 na terenie najstarszej zajezdni pojawiły się wagony z Niemiec, zwane *helmutami*. Tego typu tramwaje stacjonują na Gajowej do dziś.

Lata 90. przyniosły kolejne pomysły dotyczące przyszłości tego obiektu. Gdy zapadła decyzja o włączeniu trasy PST do sieci tramwajowej w całym mieście oraz rezygnacji z budowy zajezdni przy ul. Trójkącie (gdzie powstaje obecnie kolejne centrum handlowe), podjęto starania, by właśnie tu powstała



Obecny kształt fasady frontowej pochodzi z roku 1913, gdy trzy niezależne dotychczas budynki hal połączono w jedną całość. Od 1936 roku teren zajezdni nie ulegał powiększeniu – wtedy też po raz ostatni przebudowano hale zajezdni, poszerzając je do obecnych 14 torów.

Fot.: R. S. Ulatowski, ok. 1926 r.

główna baza PST, ze względu na małą odległość zajezdni od owej bezkolizyjnej trasy tramwajowej. Ze względu na przeszkody techniczne plany te nie zostały zrealizowane.

Licząca sobie już 130 lat zajezdnia tramwajowa przy ulicy Gajowej na dobre wpisała się w krajobraz Jeżyc. W tym czasie przez jej obiekty przewinęły się wszystkie rodzaje dwuosioowych wagonów tramwajowych, trolejbusy i autobusy. Obecnie na terenie położonym w kwartale ulic Zwierzynieckiej, Kraszewskiego, Sienkiewicza i Gajowej stacjonuje holownik (przebudowany tramwaj GT6), pojazdy pogotowia sieciowego i torowego, a także zajmująca się remontami taboru tramwajowego spółka Modertrans. Garażują tu również wagony liniowe – holenderskie Beynes 3G (9 szt.), niemieckie Düwag GT8 (12 szt.) oraz zabytkowy skład N+ND.

Po sprzedaży terenu zajezdni prywatnemu inwestorowi w lutym 2008 r., wiadomo iż już wkrótce obiekt przestanie istnieć. Czy uda się zachować najstarszą halę na potrzeby muzeum komunikacji miejskiej?

Bibliografia:

Tramwaje w Poznaniu, Piotr Dutkiewicz, Wydawnictwo Kolpress, Poznań 2005

120 lat komunikacji miejskiej w Poznaniu, Jan Wojcieszak, Wydawnictwo Miejskie, Poznań 2000

W tym roku pożegnaliśmy ikarusy, krótkie *helmuty*, holendry będą następne... Pożegnania AD2010

Maciej Witkowski



Ikarus 280.26

Węgierskie autobusy przegubowe przez wiele lat stanowiły trzon taboru MPK (WPK) Poznań. W Poznaniu ich eksploatacja rozpoczęła się 29.06.1981r., a zakończyła, podobnie jak Ikarusów 260, 16.01.2010r. pożegnalną paradą poprzedzoną dwa dni wcześniej ostatnim wyjazdem na linię. Łącznie przez zajezdnie poznańskiego przewoźnika przewinęło się 266 pojazdów tej serii. Ostatni przegubowiec odzyskał wygląd fabryczny z roku 1986 i zasilł park pojazdów zabytkowych stacjonujących w zajezdni przy ulicy Warszawskiej.

Warto zwrócić uwagę na fakt, że ikarusy 280 były krótsze od współczesnych autobusów przegubowych. Miały „zaledwie” 16,5 metra, wobec 18-metrów w typowych przegubowcach MAN czy Solaris.

Fot.: Bartosz M. Kaj

Ikarus 260.04



Ikarus 260 to krótka wersja autobusów produkowanych przez węgierskiego Ikarusa – przeznaczona na mniej obciążone linie komunikacyjne. Po ulicach stolicy wielkopolski w latach 1983-2010 jeździło łącznie 55 takich pojazdów. Dzięki solidniejszej konstrukcji i niższej awaryjności cieszyły się większym zaufaniem niż Jelcze M11. Ich pożegnanie odbyło się 14.01.2010r., gdy ostatni 11-metrowiec wyjechał na linię dzienną. Dwa dni później wziął udział w pożegnalnej paradzie. Obecnie Ikarus 260.04 o numerze taborowym 1735 oczekuje remontu, podczas którego zostanie mu przywrócony wygląd fabryczny z 1985 r.

Fot.: Bartosz M. Kaj

Jelcz M11



Jelcze M11 produkowane były na podwoziu Ikarusa 260. W Poznaniu kursowały w latach 1984-2010. Pod koniec 2009 r. na stanie MPK znajdowały się już tylko dwa, szkoleniowe Jelcze. Dla poznaniaków ostatnią okazją do obejrzenia zielono-żółtego *miga* była parada z okazji 130-lecia Komunikacji Miejskiej, po której ostatni pojazd został skasowany. Żaden wóz tego typu nie został zachowany, ponieważ podczas eksploatacji Jelcze poddawane były modernizacją, podczas których zmieniane były ściany czołowe. Niestety po takim zabiegu pojazd przestaje przejawiać wartość historyczną.

Fot.: Bartosz M. Kaj

Beynes 3G



Wagony z Amsterdamu pojawiły się w Poznaniu na początku lat 90. W latach 1991-1995 poznański przewoźnik pozyskał 20 wagonów serii 1G i 2G. Od ówczesnie eksploatowanych pojazdów krajowej konstrukcji różniły się one przede wszystkim zastosowanymi rozwiązaniami technicznymi. W *holendrach* drzwi są otwierane przez pasażera po naciśnięciu przycisku, a specjalne klapki powodują automatyczne zamknięcie gdy przez kilka sekund nikt z wejścia nie korzysta. *Holendry* wyróżniają się czytelnym numerem linii nawiniętym na specjalnym filmie (dzięki filmom temu możliwe jest błyskawiczne otablicowanie wagonu na linię o dowolnym numerze i trasie). To także jedyne w Poznaniu tramwaje posiadające tzw. kosz bezpieczeństwa – znacznie zmniejszające ryzyko urazu w przypadku dostania się przypadkowej osoby pod wagon.

Widoczne dzisiaj na ulicach stolicy wielkopolski wagony serii 3G zostały sprowadzone w roku 2003 i zastąpiły serie 1G/2G. Do teraz na stanie MPK znajduje się 9 z 11 zakupionych holendrów. Można je spotkać na liniach 3, 7, 9, 11 i 18. W planach jest zachowanie jednego wozu (805) jako zabytkowy. Odzyska on wówczas historyczne, żółto-szaro-czerwone malowanie amsterdamskie.

Fot.: Maciej Witkowski

Duewag GT6



Wagony serii GT6 sprowadzane były w latach 1997-2002 z Duesseldorfu i Frankfurtu nad Menem. Ze względu na mniejszą pojemność kierowano je do obsługi linii o mniejszych potokach pasażerskich. W mijającym roku spotykane były już niemal wyłącznie na liniach 3, 9 i 18. Obecnie na liniach kursują ostatnie 2 pojazdy tego typu, kolejne 4 wagony wchodzi w skład taboru gospodarczego. Docelowo jeden pojazd z Frankfurtu nad Menem (od wozów z Duesseldorfu odróżniają je m.in. 2 reflektory z przodu pojazdu) zachowany zostanie jako historyczny. Odzyska oryginalne, niemieckie malowanie.

Fot.: Maciej Witkowski

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.