

# PRZYSTANEK KATARZYŃKA

kultowe darmopismo  
miłośników komunikacji miejskiej

wydanie specjalne  
26 listopada 2023 r.

[www.kmps.org.pl/przystanek](http://www.kmps.org.pl/przystanek)

ISSN 1730-6388

## Katarzyńka AD2023 Z życzeniami kolejnych 125 lat!

### PROGRAM IMPREZY:

**Parada tramwajów:** od godz. 11.00. Przejazd trasą:  
Zwierzyniecka – Kraszewskiego – Dąbrowskiego –  
Roosevelta – rondo Kaponiera – Święty Marcin –  
Podgórna – Strzelecka – Królowej Jadwigi – Górna Wilda  
– 28 czerwca 1956 roku – Pamiętkowa – Zajezdnia  
Madalińskiego.

**Prezentacja taboru na Madalinie:** od godz. 12.00 na  
terenie zajezdni, tramwaje oraz zabytkowe samochody  
z kolekcji Automobilklubu Wielkopolski. Można zobaczyć  
modele z klocków LEGO Mateusza Wawrowskiego oraz  
obrazy Michała Wędziny. A także stoisko KMPS.

**Nauka jazdy tramwajem, zajezdnia Głogowska.**  
Kursy będą realizowane Moderusem Beta w godzinach  
11.00-17.00. Zapisy (od środy 22 listopada), przez  
formularz zgłoszeniowy dostępny na stronie KMPS,  
otrzymane potwierdzenie należy okazać instruktorowi  
przy wejściu do tramwaju).

**Zwiedzanie Izby Pamięci i Tradycji MPK.** W  
godzinach 12.00-16.00 będzie można zwiedzić Izbę  
Pamięci i Tradycji MPK Poznań (na terenie zajezdni  
Głogowska) oraz wziąć udział w warsztatach tworzenia  
obrazów z koralami. Przy współpracy z CraftyModels  
zorganizowana zostanie wystawa drewnianych modeli  
tramwajów, swoje grafiki przedstawi SiXi Artystka.  
Istnieje możliwość zwiedzenia Centrali Nadzoru Ruchu  
(wejścia co ok. 20 minut) – zapisy przez stronę KMPS,  
otrzymane potwierdzenie należy okazać przy wejściu).

### Szanowni Czytelnicy

PRZYSTANEK

*Tegoroczna impreza katarzyńkowa odbywa się pod znakiem dwóch liczb: 125 i 423. To już 125 lat tramwaju elektrycznego na poznańskich ulicach – uroczystości katarzyńkowe łączymy ze świętowaniem okrągłej rocznicy poznańskich tramwajów. Tegoroczna parada zapisze się w historii także ze względu na taborowy – po wielu latach na poznańskie torowiska wraca wyremontowany tramwaj typu S2D, o numerze 423. Tradycyjnie zachęcamy Szanownych Czytelników do wspólnego świętowania i życzymy udanej lektury!*

### Zespół Redakcyjny

#### **Nauka jazdy autobusem szkoleniowym, Galeria**

**Panorama:** na parkingu przy Galerii Panorama (ul. Górecka 30, godz. 11.00-17.00), aby wziąć udział w zajęciach należy posiadać prawo jazdy kat. B oraz zarejestrować się (przez stronę KMPS, zapisy od 22.11).  
**Prezentacja autobusów:** przy Galerii Panorama będzie można obejrzeć m.in. Jelcza 043 („ogórka”) z przyczepą oraz pojazdy Mercus, Mercedes-Benz Conecto, Solaris Urbino 12 hydrogen.

**Specjalna, bezpłatna linia dowozowa:** autobusy (Ikarus 280, DAF MB200, MAN oraz Ikarus 280.70E z Gdańska) będą kursować po trasie: Panorama – Drużynowa – Dmowskiego – Krauthofera – Głogowska (przy zajezdni) – Hetmańska – Zajezdnia Madalińskiego – Hetmańska – Dmowskiego – Krauthofera – Górecka – Panorama.

**Zapraszamy serdecznie!**

## Premiera AD2023 „Duży Szczeciniak” powraca!

Lukasz Bandosz, archiwum KMPS

Wagon doczepny S2D o numerze taborowym 423, wyprodukowano w Waggonfabrik Wismar. Początkowo kursował w Szczecinie, stąd nazywany był „Dużym Szczeciniakiem”. Do Poznania został sprowadzony w 1946 roku. Po usunięciu niewielkich zniszczeń wojennych został wprowadzony do eksploatacji w tym samym roku. Charakteryzował się znajdującymi się w połowie długości wejściem prowadzącym do części niskopodłogowej. Na końcach, na podwyższonej podłodze znajdowały się przedziały pasażerskie wyposażone w ławki. W trakcie remontu w 1960 roku usunięty został szeroki pas nadokienny stanowiący rynienkę dla spływającej z dachu wody, zmieniono oświetlenie zewnętrzne, dodano gniazdo złącza międzywagonowego oraz oświetlenie tablicy numerycznej na dachu. W takiej postaci wagon był eksploatowany do 1970 roku, kiedy został sprzedany i zaadaptowany na altankę ogrodową.

### Tramwaj z Suchego Lasu

Latem 2004 r. przeprowadzono udaną akcję wydobywania wagonu S2D z jednej z działek rekreacyjnych na terenie gminy Suchy Las. Wagon zabezpieczono na terenie MPK Poznań, gdzie oczekiwał na lepsze czasy. W 2008 roku, wpisany został do ewidencji zabytków ruchomych.

Po niespełna 20 latach od pozyskania wagonu typu S2D 423 tramwaj ten trafił do remontu. Przez kilkanaście lat pojazd dalej był narażony na destrukcyjne działanie warunków atmosferycznych czy to na terenie firmy



**Załadunek wagonu S2D po remoncie – w drodze do Wielkopolski. Dzień później laweta zameldowała się na terenie MPK Poznań.**

*fot. archiwum MPK S.A. w Krakowie, 21.11.2023 r.*

Modertrans, czy zajezdni Madalińskiego, gdzie ostatecznie w końcu trafił do hali. Niemniej można oszacować, że od zakończenia eksploatacji przez pół wieku konstrukcja zmagala się na przemian ze słońcem i mrozem, deszczem i śniegiem. Udana współpraca MPK Poznań Sp. z o.o., MPK S.A. w Krakowie i KMPS przy remoncie wagonu KSW zachęciła do jej kontynuacji. Szczęśliwie trafiło na wyjątkowo cenny wagon, jakim jest S2D, który dzięki umowie podpisanej pomiędzy poznańskim i krakowskim przedsiębiorstwem opuścił Madalinę i ruszył do Grodu Kraka. Absolutnie nie jest żartem fakt, iż stało się to 1 kwietnia 2022 roku. Przez półtora roku wagon został kompleksowo odbudowany. Tylko niektóre części udało się zachować, oczyścić, odnowić i zastosować w remontowanym wagonie, inne części trzeba było uzupełnić, naprawić, aby mogły zostać ponownie zastosowane w doczepie. Ostatnia część wagonu to elementy, które trzeba było wyprodukować na nowo, ich stan nie pozwalał, ani na odnowienie, ani naprawę z uwagi na daleko posuniętą degradację. Spośród tych części, które udało się uratować są: fragmenty szkieletu, ramy okien, zamki i uchwyty drzwi oraz amortyzatory sprzęgów. Pozostałe elementy odbudowywano zarówno na podstawie dostarczonego oryginału, historycznych zdjęć oraz dokumentacji. Jednocześnie MPK S.A. w Krakowie, równolegle z remontem wagonu o numerze 423, zbudował jego replikę, która wzbogaci kolekcję historycznego taboru tramwajowego miasta królewskiego.

### Wielki powrót na poznańskie torowiska

22 listopada 2023 roku wagon doczepny S2D ponownie trafił na poznańskie torowiska, debiutuje podczas obchodów tegorocznej Katarzynki i 125 rocznicy uruchomienia tramwaju elektrycznego w Poznaniu. Od teraz będzie można go regularnie spotykać na wszelkich imprezach i przejazdach specjalnych z udziałem historycznych tramwajów, a najczęściej na trasie linii turystycznej 0. Życzymy przyjemnej podróży w czasie i po torach.



**Akcja wydobywania wagonu S2D 423 z działki w Suchym Lesie. Operacja wydobywania poprzedzona została wycinką drzew i uporządkowaniem wnętrza. W akcji wzięło udział kilkunastu wolontariuszy z ramienia KMPS. Następnie służby MPK dokonały podniesienia wagonu – uwagę zwraca nieistniejący już dziś dźwig tramwajowy marki Krupp, dzięki zwartej budowie mógł sprawnie podjechać blisko wagonu co ułatwiło załadunek.**

*fot. Marcin Jurczak, 9.07.2004 r.*



## Jak świętowano 90-lecie tramwajów elektrycznych w Poznaniu 35 lat minęło...

Marek Malczewski

Gdy w 1980 roku świętowano jubileusz 100-lecia tramwajów poznańskich, na ulice miasta wyjechał również wagon tramwaju konnego wiozący podróżnych w strojach nawiązujących do początku XX wieku. Motyw ten został uwieczniony również na popularnej pocztówce. Po zakończonych uroczystościach, wagon ponownie został ustawiony w charakterze pomnika techniki na terenie zajezdni tramwajowej „Głogowska”. Początek lat 80. XX wieku nie sprzyjał jednak pasjonatom historii komunikacji szynowej. Jak pamiętamy, 13. grudnia 1981 roku wprowadzono stan wojenny, a jednym z ograniczeń było wprowadzenie wszechobecnych zakazów fotografowania. Niemal na każdym zakładowym płocie pojawiły się charakterystyczne znaki z przekreślonym aparatem fotograficznym, w żargonie miłośniczym nazywane „kukułkami”. Również i zajezdnia tramwajowa została uznana za obiekt strategiczny i oznaczona takimi symbolami. Mimo, że stan wojenny został zniesiony 22 lipca 1983 roku, to same tablice przetrwały znacznie dłużej. A jeszcze dłużej zakaz ten pozostał w mentalności niektórych pracowników zakładowej portierni. Mimo zdjęcia oznakowania zakazującego fotografowania, to jeszcze w 1985 roku po wyjęciu aparatu byłem strofowany przez zakładowego wartownika.

Łagodzenie obostrzeń stanu wojennego paradoksalnie pozytywnie wpłynęło na rozwój społeczeństwa obywatelskiego. W tej atmosferze, grupa osób która poznała się podczas wyczekiwania przed sklepem Składnicy Harcerskiej na dostawę modeli kolejowych w 1985 roku postanowiła założyć stowarzyszenie. Wśród nich był ówczesny nauczyciel pobliskiego Technikum Kolejowego, dzięki którego wstawiennictwu grupa zyskała możliwość spotykania się w pracowni przedmiotowej tegoż technikum. Stowarzyszenie przyjęło nazwę Poznański Klub Modelarzy Kolejowych i było jedyną organizacją tego typu w Poznaniu. Dlatego dołączali do niego nie tylko modelarze, ale także miłośnicy „prawdziwej” kolei (w wielkości 1:1) oraz pasjonaci interesujący się transportem miejskim. Wśród nich był Jan Wojcieszak (14.05.1954 – 18.05.2018), pracownik MPK poza zawodowo interesujący się historią komunikacji miejskiej. Wiosną 1988 roku, na jednym ze spotkań zwrócił naszą uwagę na zbliżający się jubileusz 90-lecia tramwajów elektrycznych w Poznaniu. Postanowiliśmy przypomnieć mieszkańcom Poznania o tym jubileuszu w sposób dosyć nietypowy – przez „zdjęcie z pomnika” wagonu oraz uruchomienie linii specjalnej obsługiwanej wagonem konnym.

Pomysł wydawał się straceńczy. Z dużą niepewnością umówiliśmy się na wizytę u ówczesnego dyrektora MPK – p. Jerzego Figlewskiego. Po krótkiej prezentacji Klubu oraz naszych wcześniejszych dokonań, które dyrektor Figlewski celnie spuentował słowami iż „łączy nas szyna” przedstawiliśmy propozycję zorganizowania obchodów jubileuszowych.

Mimo iż była to inicjatywa pozornie wariacka, to jednak została przyjęta z dużą otwartością.



**Wagon tramwaju konnego jako pomnik zlokalizowany przed halą zajezdni tramwajowej przy ul. Głogowskiej. 90-lecie uruchomienia tramwaju elektrycznego w Poznaniu stało się okazją, by „pomnik” powrócił na poznańskie torowiska. W dniach 1 i 2 października 1988 r., po latach, pasażerowie znów podróżowali wagonem konnym.**

*fot. Marek Malczewski, ok. 1970 r.*

Było tylko jedno istotne obostrzenie – tramwaj konny (zdecydowanie wolniejszy od tramwajów elektrycznych) w żaden sposób nie mógł zakłócić kursowania linii regularnych.

Dlatego została wybrana trasa okrężna, zaczynająca się na torach prowadzących do zajezdni przy ul. Gajowej, na których nie było ruchu liniowego. Następnie wagon oczekiwał aż ulicą Zwierzyniecką przejedzie planowa „dwójka” i tramwaj zaprzężony w dwa konie (obeznane z ruchem miejskim) wyruszał w swą podróż w stronę Rynku Jeżyckiego. Przed skrzyżowaniem krótki postój – obsługa upewniała się iż ulicą Dąbrowskiego od strony Ogrodów nie zbliża się żaden tramwaj jadący w stronę Mostu Teatralnego. Jak na horyzoncie *było czysto*, to koniki wjeżdżały na Dąbrowskiego i spokojnie dreptały w stronę *Teatralki*. Tutaj znów następowało przepuszczenie wagonów liniowych i *konka* jechała do Ronda Kopernika, czyli Kaponiery. Jak nie było widać liniowej „dwójki”, to wjazd w Zwierzyniecką i wymiana pasażerów na wysokości Starego Zoo.

Te pierwsze publicznie dostępne kursy tramwaju konnego zostały zorganizowane 1 i 2 października 1988 roku. Wzbudziły żywe zainteresowanie Poznaniaków, znacząco przewyższające bardzo ograniczone zdolności przewozowe. Wydarzeniu towarzyszyła skromna (bo tylko takie były możliwości poligraficzne) broszura zatytułowana *Poznańska Kolej Konna 1880-1898*, również autorstwa Jana Wojcieszaka.

Zorganizowano też spotkanie dla miłośników komunikacji miejskiej z całej Polski. W programie był:

- przejazd tramwajem konnym,

- zwiedzanie zajezdni Gajowa,
- przejazd wagonem szkoleniowym typu N,
- zwiedzanie zajezdni Forteczna,
- przejazd wagonem tyrystorowym typu 105Nt,
- zapoznanie z budową trasy PST.

Wielką satysfakcją dla organizatorów był fakt, iż wagon konny dwa lata później, w ramach obchodów 110 lat tramwaju w Poznaniu znów wyruszył na trasę. Od tego czasu często bierze udział w obchodach jubileuszowych, a także jest prezentowany jako eksponat, na przykład podczas *Katarzynek*.

## PRZYSTANEK

WYDAWCA: MCM Marcin Jurczak

EMAIL REDAKCJI: przystanek@kmps.org.pl

REDAKTOR NACZELNY: dr Marcin Jurczak

ZESPÓŁ REDAKCYJNY: Łukasz Bandosz, Marek Malczewski

WYDANIE SPECJALNE, dostępne w wersji elektronicznej i papierowej

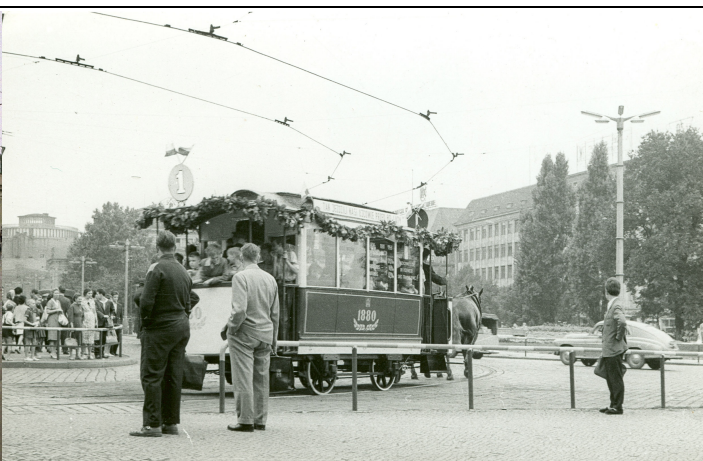
Za poglądy i informacje przedstawione w artykułach odpowiadają ich autorzy. Treść publikacji nie oznacza oficjalnego stanowiska Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.



**Klub Miłośników Pojazdów Szynowych** powstał, aby zrzęcać osoby interesujące się komunikacją miejską, zarówno tą współczesną, jak i historyczną. Staramy się m.in. propagować korzystanie z komunikacji miejskiej, a także wdrażanie w niej najlepszych rozwiązań.

Dzięki staraniom i działalności KMPS możemy cieszyć się w Poznaniu rozszerzającą się flotą pojazdów historycznych i zabytkowych. Zachęcamy wszystkich do przyłączenia się do nas, zarówno poprzez wstąpienie w szeregi KMPS, jak i poprzez przekazywanie na zabytki komunikacji miejskiej **1,5 %** swojego podatku.

**Zapraszamy do KMPS!**



## Krótką historia tramwaju konnego

Nasz wagon niestety nie pamięta epoki poznańskich tramwajów konnych. Został wyprodukowany jako wagon silnikowy w znanej niemieckiej firmie Herbrand w 1896 roku dla tramwajów w Elberfeld (obecnie dzielnica Wuppertalu, miasta w którym do dziś kursuje kolej podwieszana).

W 1908 roku, w Schwerin na Pojezierzu Meklemburskim, została zelektryfikowana tamtejsza sieć tramwajów konnych. Początkowo ruch obsługiwano wagonami silnikowymi „solo”, jednak rosnące zainteresowanie podróży wymusiło na władzach tamtejszego przedsiębiorstwa tramwajowego zakup wagonów doczepnych. Dążąc do minimalizacji kosztów, w 1911 roku odkupiono z Elberfeld osiem wagonów silnikowych o przestarzałej już konstrukcji. Dlatego dokonano ich przebudowy na wagony doczepne i wprowadzono do ruchu z numerami 43 – 50.

Po wybuchu Wielkiej Wojny lawinowo wzrosły przewozy pasażerskie we wszystkich miastach, w tym w Poznaniu. Dążąc do zaspokojenia potrzeb przewozowych, w warunkach wojennych ograniczeń do nowo budowanego taboru (i zapewne ze względów oszczędnościowych) spółka Posener Strassenbahn aktywnie poszukiwała źródeł taboru używanego. W ten sposób do Poznania trafiło 6 wagonów doczepnych ze Schwerina. Jak ustalił Remigiusz Grochowiak, autor publikacji *Komunikacja miejska w Poznaniu*, nadano im numery taborowe 170 do 175. Ostatecznie do eksploatacji włączono tylko cztery z tych wagonów. Już w momencie zakupu były to wagony przestarzałe, o zbyt małej pojemności, budową znacząco odbiegające (choćby pod względem wytrzymałościowym) od ówczesnych standardów. Dlatego z ruchu liniowego zostały wycofane już w latach 20. XX wieku i przekazane do parku wagonów gospodarczych. Prezentowany wagon przetrwał II wojnę światową i w 1948 roku, w związku z jubileuszem 50-lecia Miejskiej Kolei Elektrycznej przeszedł remont połączony ze stylizacją na wagon tramwaju konnego. Można go zobaczyć w numerze 22/1948 Polskiej Kroniki Filmowej. W takiej formie, po remoncie przeprowadzonym w latach 90., jest zachowany do dzisiaj.

*fot. Marek Malczewski, 1996 r.; ze zbiorów J. Wojcieszaka*