

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 10 (98)
24 września 2008 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

160 lat transportu kolejowego w Poznaniu Dworzec Gajowa zaprasza

Michał Górny

Stoję pośród domów na pokrytej polnymi kamieniami ulicy. Wokół mnie słyszę tylko głos sprzedawcy ze sklepu na rogu ulicy, stukot końskich kopyt i turkot metalowych obręczy. Sierpniowe słońce właśnie powoli budzi się do życia, tak samo jak mieszkańcy miasta. Przede mną wyrasta z ziemi wielki wał, w którym oknem na świat jest brama, Brama Berlińska. Za nią rozpościerają się pola i w oddali zabudowania wsi Jeżyce. Większość mieszkańców właśnie przez ową bramę zmierza w kierunku Jeżyc na wielkie dla miasta wydarzenie. Razem z nimi postanowiłem podążyć do miejsca, gdzie stoi nowoczesny budynek, z którego wnętrza wydobywają się kłęby dymu – czyżby stało się nieszczęście i został podpalony? Otóż nie, gdyż w środku między dwoma skrzydłami zabudowań stoi „stalowy rumak”. Oczom moim ukazuje się ogień buchający z jego wnętrza, z komina wydobywa się dym, wszędzie dokoła kłębi się para. Zgromadzeni widzowie mogą usłyszeć tylko nieznaną dotąd, groźne syczenie, które wydobywa się z maszyny. Obok niej stoją zaproszeni goście i mieszkańcy Poznania. Nagle – dokładnie o 9:44 – gwizd i powoli, z turkotem i charakterystycznym puf... puf... pufpufpuf... parowóz zaczyna się toczyć po torach. Młodzieńcy przybyli z okolicznych wsi, takich jak Łazarz czy Winiary, próbują wyprzedzić pędzący już pociąg na koniach. Jednak nawet najszybsze i najsilniejsze zwierzęta nie mają szans z potęgą mocy i niewyczerpanej siły maszyny parowej.

10 sierpnia 1848 roku z pierwszego kolejowego dworca w Poznaniu przy zbiegu dzisiejszych ulic Gajowa i Zwierzyniecka odjechał pierwszy pociąg w stronę Szczecina. Wydarzenie było ze wszech miar ważne dla rozwoju miasta, gdyż przyczyniło się do znaczącego skrócenia czasu podróży zarówno ludzi, ale także towarów i poczty. Po tym dniu do Szczecina można było dojechać w ciągu 7 godzin, a nie – jak wcześniej – 2 dni.

Dokładnie 160 lat po tym wydarzeniu Klub Miłośników Pojazdów Szynowych wspólnie z MPK Poznań, Towarzystwem Przyjaciół Wolsztyńskiej Parowozowni, a także PKP CARGO S.A. zorganizował szereg atrakcji dla wszystkich zainteresowanych i spragnionych komunikacyjnych wrażeń. Jak przystało na wydarzenie nawiązujące do odjazdu pierwszego pociągu, początek imprezy miał miejsce właśnie na Dworcu Głównym PKP. Tam przy peronie 4A pół godziny przed planowym odjazdem podstawiono zabytkowy skład wagonów, które pochodziły z lat międzywojennych. Tak samo jak 160 lat temu, pociąg w nieznaną poprowadził parowóz. Dający



160 lat kolei w Poznaniu. Obok prowadzonego parowozem pociągu retro były przejazdy drezynami po torze zerowym zajezdni Gajowa...

Fot.: Krzysztof Dostatni

się słyszeć na całym dworcu o godzinie 11 gwizd *Oelki* był sygnałem, który zwiastował powolne ruszenie składu. Rytmiczne i coraz szybsze pufanie lokomotywy doprowadziło nasz skład do Starołęki, gdzie po krótkim postoju ruszyliśmy dalej, aby zobaczyć „od tyłu” ratajskie osiedla jadąc w stronę Franowa. Jednak największe wrażenie zawsze robi przejazd po największej i najdłuższej estakadzie w Poznaniu, którą przebiegają tory kolejowej obwodnicy Poznania. Tam pociąg zwolnił, by zgodnie z ograniczeniem i dostojnością „wygiąć się” na łuku estakady ku zadowoleniu wszystkich fotografów – zwłaszcza tych z ostatniego wagonu. Przejeżdżając estakadą można było zobaczyć również dolinę rzeki Warty, a także sporo poznańskich budynków, nawet znajdujących się aż w centrum miasta.

Kolejną atrakcją była możliwość zobaczenia stacjonującego na Podolanach pociągu ratowniczego oraz postój na stacji Poznań-Kiekrz. To przez Kiekrz przebiegała pierwsza linia kolejowa z Poznania i właśnie tam nasz parowóz, czyli OI49-69, zmienił czoło pociągu. Na stacji wszyscy podróżni otrzymali także pamiątkowe bilety, które zaraz obok mogli podstemplować specjalnym pamiątkowym stemplem z parowozem. Natomiast w wagonie towarowym można było nabyć gazety i broszury, a także inne gadżety związane z koleją – szczególnie tą, która odchodzi już do historii

jest związana z Wielkopolską. Po paru minutach tendrem do przodu ruszyliśmy w stronę Dworca Głównego. Przyjazd, podobnie jak odjazd, odbył się zgodnie z rozkładem. Na koniec jeszcze wiele pamiątkowych zdjęć przy parowozie i widok zazdrości w oczach osób po przeciwnej stronie peronu, podróżujących pociągiem klasy intercity.

Z peronu wszyscy, którzy jeszcze mieli siły i byli spragnieni wrażeń, udali się na przystanek tramwajowy Most Dworcowy. Tam po kilku minutach podjechały dwie poznańskie *stodwójki* i zabrały wszystkich chętnych do zajezdni przy ul. Gajowej, gdzie przed laty znajdował się dworzec kolejowy. W tramwajach można było uzyskać dodatkowe pieczątki na swoich pamiątkowych biletach – tym razem z tramwajami. Na miejscu można było zwiedzić budynek zajezdni, zwiędzający mogli zobaczyć halę postojową z drewnianym zadaszaniem, unikalne rozjazdy, a także stary zbiornik na piasek. Choć we wnętrzach hal jest szaro, to jednak miejsce to ma swój niepowtarzalny klimat i urok. Tutaj czas jakby się zatrzymał, nie widać spieszących się ludzi, wszechobecnych samochodów, można oderwać się od dzisiejszego świata i wyobrazić sobie, że przeniesiemy się w czasie. Można mieć wrażenie, że przykładając ucho do szyn słyszy się jeszcze turkot pierwszych poznańskich tramwajów, które stąd wyjeżdżały.

Przy wyjeździe z hali od strony Zwierzynieckiej na torach ustawiono dreżyny ręczne, które cieszyły się dużym powodzeniem wśród zwiedzających chcących sprawdzić swoje siły w napędzaniu tych pojazdów. Z zainteresowaniem oglądano także wystawę fotograficzną (w odnowionym wagonie GT8 685), poświęconą historii komunikacji szynowej w Poznaniu. Wiele osób odwiedziło także namiot z gadżetami, które nawiązywały zarówno do historii kolei, jak i do historii komunikacji miejskiej. Nie obyło się także bez wydawnictw dla najmłodszych miłośników komunikacji – kolorowanek i kredek opakowanych w pudełko przypominające przysłowiową „ciuchcią”. Na stoisku można było również

otrzymać brakujące pieczątki na pamiątkowych biletach, na które składały się trzy różne modele tramwajów, parowóz oraz budynek wolsztyńskiej parowozowni.

Tego dnia – jak co tydzień w niedzielę – kursowały również linie turystyczne numer 0 i 100. Zapewne starsi pasażerowie przypomnieli sobie swoją młodość i czuli się jakby przenieśli się kilkadziesiąt lat wstecz, gdyż tłok panujący tego dnia w tramwaju i autobusie oddawał bardzo realistycznie warunki podróżowania sprzed lat. Młodszy mogli poznać jak podróżowali ich rodzice i dziadkowie, a także dowiedzieć się kilku interesujących rzeczy o Poznaniu. Linie turystyczne w tym dniu przewiozły rekordową liczbę pasażerów, którzy po gromkich oklaskach zafundowanych obsłudze na zakończenie kursu z uśmiechem i serdecznym słowem opuszczali pojazdy. Przychylnie zdania i radość naszych pasażerów sprawiły, że jesteśmy zadowoleni z wykonanej pracy i dają nam motywację na organizowanie dalszych podobnych imprez dla społeczeństwa.



... i specjalna linia dowozowa obsługiwana wagonami generacji 102N.

Fot.: Krzysztof Dostatni

Wakacyjne, wieczorne kursy tramwajowej linii turystycznej 0 by night

Błażej Brzycki



Nocna zerówka to doskonała okazja by na nowo odkryć uroki nocnego Poznania.

Fot.: Krzysztof Dostatni

„Poznaj Poznań nocą” – właśnie pod takim hasłem wyruszyła w trasę tegoroczna nocna zerówka. Dzięki staraniom Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych i pomocy MPK Poznań Sp. z o.o. w cztery soboty: 12 lipca, 2 i 23 sierpnia oraz 6 września, spod zajezdni przy ulicy Gajowej o godzinie 21 wyruszą stare *bimby*. Trasa nocnej linii turystycznej była połączeniem linii 0 i 100, dobrze znanych z niedzielnych kursów, a miała na celu pokazanie pięknie oświetlonej architektury Poznania.

Z pokładu starej *bimby* można było zobaczyć między innymi kościoły: neoromański Matki Boskiej Bolesnej, Maryi Królowej, Franciszkanów oraz Św. Rocha, dzielnicę Śródka z nowopowstałym mostem biskupa Jordana oraz teatry: Wielki, Polski oraz Nowy. Tramwaj zagościł również na placu Wolności, Wielkopolskim oraz Cyryla Ratajskiego. Niewątpliwą atrakcją wizualną był przejazd przez oświetlony most św. Rocha, z którego rozprzestrzeniał się widok na Katedrę.

W pierwszą sobotę w kurs wyruszył skład N+ND, który szybko zapełnił się pasażerami. Z przejażdżki skorzystało ponad 100 osób. Tak duże zainteresowanie spowodowało podstawienie na kolejną sobotę już dwóch pociągów: N+ND oraz 102N. I tym razem poznaniacy nie zawiedli. Tłumnie przychodzili na Gajową, długo przed wyjazdem. Przedostatni kurs wykonały wagony N+ND, ciesząc się największym zainteresowaniem, jak również wagon 102Na.

Z powodu zamknięcia ulicy Głogowskiej w sierpniu tramwaje jeździły zmienioną trasą – przez zajezdnię przy ulicy Madalińskiego, która obchodzi w tym roku 60-lecie istnienia. Podróżni mogli się zapoznać z pracą najmniejszej samodzielnej zajezdni w Poznaniu, jak również dowiedzieć się więcej na temat jej historii.

Na ostatni kurs nocnej linii 0 przygotowane zostały wszystkie trzy pociągi, które do tej pory kursowały na zerówce nocnej. Już o godzinie 20 przed halą zajezdni na ulicy Gajowej wagony były otwarte dla licznej grupy chętnych na przejażdżkę. Do godziny 21 wszystkie pojazdy wypełniły się po brzegi. Przed wyjazdem upamiętniono uczestników ostatniej zerówki zdjęciem, które pokazuje, jak dużym zainteresowaniem cieszą się takie przejazdy. Dodatkową atrakcją była, już nie przymusowa, wizyta na zajezdni Madalińskiego. Kolejna grupa osób zapoznała się z funkcjonowaniem tego obiektu. Wszystkie kursy kończyły się po godzinie 22 na ulicy Gajowej, gdzie załoga tramwajów



Ostatnia tegoroczna zerówka nocna zgromadziła rekordową liczbę ponad 200 pasażerów. Po powrocie na Gajową rozległy się brawa.

Fot.: Krzysztof Dostatni

otrzymywała duże brawa, które były największą zapłatą za trud i zaangażowanie włożone w „0 by night”.

Warto wspomnieć, że z przejażdżki skorzystało w sumie ponad 650 osób, które – oprócz poznania Poznania – zapoznały się również z ofertą linii turystycznych. Była to niepowtarzalna okazja ich promocji i należy mieć nadzieję, że wpłynie to na zainteresowanie niedzielnymi przejażdżkami.

Zmiany w tramwajowych rozkładach jazdy od 30.08.2008 Jesień w MPK

opr. Krzysztof Dostatni, Marcin Jurczak

Tradycyjnie na przełomie sierpnia i września rozpoczyna się kursowanie komunikacji miejskiej według zimowego rozkładu jazdy. W tym roku planiści przygotowali dla pasażerów i miłośników komunikacji miejskiej kilka ciekawostek.

W sobotę 30.08 wszedł w życie zimowy rozkład tramwajowy, co oznacza powrót na trasy linii kursujących objazdami z powodu remontów tras. Linie 6 i 8 powróciły na Miłostowo, linie 3, 6, 11 i 12 – na ul. Królowej Jadwigi. Ze względu na niedokończoną naprawę ul. Głogowskiej, tramwaje na tę ulicę wrócić mogły dopiero w niedzielę 31.08. W sobotę linia 5 kursowała objazdem przez Wierzbicę, a 8, 14 i 18 – przez rondo Jana Nowaka-Jeziorańskiego. Od niedzieli wszystko wróciło do przedwakacyjnej normy. Ponadto w poniedziałek 1 września na tory powróciła linia 26.

Warto też zwrócić uwagę, że w dni robocze:

- na linii 11/3 pojawia się wagon 102Na 71 (ze stałą obsługą – dzięki uprzejmości wydziału S-3),
- zmiana 16/2 połączona jest z 14/8 – brygadę obsługuje wóz z wyświetlaczami z wydziału S-3, wykonując na przemian kółko na liniach 14 i 16; po godzinie 19.00 pozostaje do późnego wieczora na linii 16,
- trzy pociągi linii 26 (z wydziału S-1) po zakończeniu obsługi tej linii przechodzą na linie 2, 5 i 10 (na cały dzień),

- *holender* z Gajowej kursuje od rana jako 11/1, następnie w godzinach 7.00-19.00 jako 9/11 (co oznacza zwiększenie liczby brygad linii 9 o jedną), a następnie po 19.00 wykonuje kurs posiłkowy (jako 11/22) i zjeżdża do zajezdni,
- brygada 18/3 po godzinie 6.30 przechodzi na cały dzień na linię 7/3 (i jest to jedyny na linii 7 wóz typu 3G),
- powraca idea trójkoczwórki – dwóch linii w jednej – których pociągi przesyldowują się co kółko na Starołęce; linię obsługują zajezdnie: Głogowska, Madalińskiego i Forteczna,
- zlikwidowano wszystkie krótkie zmiany – zjeżdżające do zajezdni pomiędzy godz. 9.00 a 11.00.

Ponadto w dni świąteczne:

- 11/5 wykonuje kółko jako 8/x, następnie wraca na 3 kółka na 11/6, później znowu na kółko na 8/x, zaś na zakończenie robi kurs jako 11/7 (co oznacza wagon 3G na linii 8 w dni świąteczne),
- 18/5 robi dwa kółka jako osiemnastka, po czym wjeżdża na kółko kolacyjne na linię 8/7.

W soboty i święta na liniach 6, 14, 15 i 16 wyznaczone są kursy obsługiwane wagonami Combino. W dni robocze wyznaczono łącznie 11 par zmian obsługiwanych taborem dżojstikowym z S-1 (siemens Combino + moderus Alfa), co wobec niesprawności

trzech wagonów Combino (505, 507, 513) oznacza, że rezerwie pozostawać będzie jeden siemens (lub moderus).

Wzorem poprzedniego rozkładu, pojazdy rezerwowe stacjonować będą na czterech pętlach tramwajowych w dni robocze (po 19.00), soboty i święta. Na os. Sobieskiego obsługę przez cały tydzień zapewni wydział S-3. Do zadań wydziału S-1 należeć będzie obstawienie Górczyna i Ogrodów – we wszystkie dni tygodnia, oraz Dębca (wieczorem w dni robocze). W soboty i święta na dębieckiej rezerwie stacjonuje wagon z Gajowej.

Najwyższe uruchomienie utrzymuje wydział S-1, z którego dziennie wyjeżdża teoretycznie 70 pociągów (59 składów 105Na + 11 wagonów Combino) – co daje uruchomienie na poziomie 79,1%. Wydział S-2 uruchamia 50 pociągów tramwajowych (78,8%), w tym Gajowa 12 za dnia (57,1%) i 2 w nocy (razem Gajowa: 66,7%), a wydział S-3: 44 pociągi i łącznie 80 wagonów (36 składów + *stodwójka* + 7 tatr) – co daje uruchomienie na poziomie 73,4%. Łącznie na trasy wyjeżdżają w najwyższym uruchomieniu 164 pociągi (w tym 95 składów) o łącznej liczbie 259 wagonów, co wobec ilostanu 338 wagonów daje uruchomienie na poziomie 77,2%.

Ginąca legenda – Ikarus 260 Ćwierć wieku „krótkiego”

Janusz Podolak



Ostatnie krótkie ikarusy z wydziału A-3 trafiły czasem na popołudniowe brygady szczytowe. Wóz 1154 pozuje do zdjęcia jako 64/4 na Literackiej.

Fot.: Marcin Jurczak, 24.04.2003

Wszystko zaczęło się w lipcu 1983 roku, kiedy to po zakończeniu 55. Międzynarodowych Targów Poznańskich MPK otrzymało w charakterze „zaliczki” targowy eksponat z wystawy Węgierskiej Republiki Ludowej – autobus marki Ikarus model 260. Był on wyposażony w 6-cylindrowy silnik Raaba-Man o mocy 192 KM z 5-biegową przekładnią. Długość pojazdu wynosiła 11 metrów, szerokość 2,5 metra, wysokość 3,04 metra. Ważył 9 ton. Warto nadmienić, iż ów egzemplarz był lepiej wyposażony niż inne wozy tego typu, których odebranie z przydziału oczekiwało MPK. Miały one mieć mniej części zamiennych, np. brak zapasowego akumulatora, zapasowe koło bez obręczy – tylko opona i dętka. Niepozytywne emocje budziło też ulokowanie wolnego miejsca dla wózków dziecięcych przy trzecim, ostatnim wyjściu. Przedstawiciel Ikarusa – zapytany dlaczego tak jest, skoro przecież w berlietach funkcję tę pełni wejście środkowe, lepiej widoczne zresztą dla kierowcy w lusterku – wyjaśnił, iż w miejscu dla wózków stoi zawsze najwięcej osób, wskutek czego najbardziej obciążony zostaje środek pojazdu, gdzie i tak już duże obciążenie stwarza ulokowany tam właśnie silnik (berliet ma silnik z tyłu). A skoro mowa

o miejscach: nowy nabytek MPK mógł pomieścić 100 osób, z czego 22 miały zagwarantowane miejsca siedzące. Po przyjeździe do swojej nowej bazy pierwszy ikarus 260, który dostał numer boczny 1701, musiał mieć odkręcone węgierskie tablice rejestracyjne, gdyż przyjechał on do Poznania o własnych siłach aż z Budapesztu – na targi. Pojazd od razu wzbudził zainteresowanie kierowców „męczących się na zdezelowanych i technicznie bardzo przestarzałych Jelczach” (tak prasa zakładowa napisała wówczas o ogórkach – przyp. red.) i z radością przypominał im o przyjeździe już niedługo kolejnych nowoczesnych autobusów tego typu na wydział A2.

Dzięki staraniom kierownictwa wydziału A2 Forteczna Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego „Polmot” faktycznie uznało omawianego ikarusa za „zaliczkę” na poczet przyszłej dostawy kolejnych ikarusów 260 do Poznania. W przeciwnym wypadku eksponat musiałby wrócić na Węgry. Otrzymanie tego pojazdu pozwoliło przeszkolić kierowców (zaszczytu oczywiście doświadczyli kierowcy, którzy nie tylko mieli znakomite zdolności techniczne, ale także odznaczali się godnym naśladowania stosunkiem do pracy i obowiązków służbowych) oraz warsztat przed pojawieniem się kolejnych 24 ikarusów tego typu.

Nastąpiło to dopiero w listopadzie tego samego roku, w dwóch rzutach – 9 listopada przybyło 16 pojazdów, a 20 listopada reszta przydziału, czyli kolejnych 8 sztuk. Autobusy przyjechały transportem kolejowym. Trafiły na zajezdnię Forteczna, gdzie otrzymały numerację w zakresie 1702-1725. Pierwsze pięć sztuk wyjechało na obsługę kilku linii 17 listopada 1983 roku.

W sumie w Poznaniu było kilkadziesiąt krótkich ikarusów. Pod koniec 1992 roku, po przekazaniu części tych pojazdów do nowo powstałych przewoźników podmiejskich, ich liczba na stanie MPK wynosiła 43 sztuki. Ilość ikarusowych solówek w Poznaniu drastycznie zmalała w latach 1996-1997 w związku z przybyciem na wydział A1 dużej ilości nowych niskopodłogowych autobusów marki Neoplan. Wówczas ikarusów było już tylko 17. Pojazdy te w mniejszym lub większym stopniu zaczęto modernizować, wymieniając siedzenia, przednie atrapy lub montując wyświetlacze na zewnątrz i wewnątrz pojazdów. Wóz o numerze 1743 sprzedano do Wągrowca, gdzie otrzymał numer 56.

W roku 2006 pozbyto się – poprzez kasację – ostatniego przedstawiciela tej serii na zajezdni Kacza, noszącego numer 1161. Wkrótce ten sam los spotkał pojazd o numerze 1736 z wydziału A1 (nikt nie skusił się na zakup), gdzie pozostały wówczas ostatnie w całym MPK 4 egzemplarze, które otrzymały z początkiem 2007 roku numerację w zakresie 1935-1938. Los połowy z tych pojazdów naznaczony jest piętnem wypadków. 3 grudnia 2007 roku w pojazd o numerze 1935 obsługujący linię 52 uderzył samochód osobowy, którego kierowca – młoda kobieta – poniosła śmierć. Autobus z częściowo rozbitym przodem został skasowany. Był to ostatni w historii poznańskich Ikarusów pojazd, który na linię był znakowany za pomocą klasycznych tablic, a nie wyświetlaczy. Wóz o numerze 1937 w nocy z 26 na 27 marca br. obsługując linię nocną 248 wpadł w poślizg na oblodzonej ulicy Szeligowskiego obok dworca autobusowego na os. Sobieskiego i wjechał do rowu. W tym przypadku konstrukcja została zdecydowanie bardziej naruszona. Po zdemontowaniu przez działaczy KMPS części potrzebnych do historycznego Ikarusa, a także uczestnictwie w ćwiczeniach strażaków, autobus został również skasowany.

W chwili obecnej na stanie MPK zostały już tylko dwa Ikarusy 260.04 o numerach 1936 i 1938, które niestety bardzo odbiegają wizualnie od stanu fabrycznego. Można je spotkać za dnia w dni robocze najczęściej na linii 47, choć zdarzają się inne, np. 54. W nocy natomiast dzięki posiadanemu monitoringowi są obecne praktycznie cały czas, obsługując przykładowo linie 233, 236, 243, 246. Jako ciekawostkę można dodać fakt, że w całym województwie wielkopolskim poza MPK jeździ jeszcze 7 Ikarusów 260: po jednym egzemplarzu



Poza MPK Ikarusową solówkę spotkać można także w Rokbusie Rokietnica. Na linii 831 pojawia się czasem wóz 010.

Fot.: Janusz Podolak, 19.08.2008

o podtypie .04 w ZKM Wągrowiec i Rokbus Rokietnica, a także 5 egzemplarzy o podtypie .73 w MZK Konin. KMPS nie przewiduje zachowania krótkiego Ikarusa na cele historyczne, niewykluczone jest jednak odpowiednie pożegnanie autobusów tego typu.

Bibliografia:

Nadolski E., Pierwszy Ikarus 260 już w bazie, Z życia MPK nr 13 (183) z 17.07.1983, s. 1-2

Nadolski E., Krótkimi Ikarusami z zajezdni na Fortecznej, Z życia MPK nr 22 (192) z 27.11.1983, s. 6


Nowinki z Pyrogradu


opracowanie: Mateusz Halaburda





Przez dwa dni poznańskie MPK testowało autobus marki Solaris Urbino 18 Hybrid. Egzemplarz wyprodukowany dla PKA Gdynia pojawił się w Poznaniu we czwartek 4 września. Po wizycie na Kaczej udał się na Warszawską, gdzie odbyła się prezentacja autobusu oraz konferencja prasowa. Po zaprogramowaniu wyświetlaczy autobus o godzinie 17.00 rozpoczął kursowanie na linii 74/4. Następnego dnia hybrydą można było przejechać się na 74/9.

Fot.: Marcin Jurczak, 5.09.2008

 Od połowy sierpnia ze względu na zły stan techniczny wydział A1 odstawił DAF-a 1933. W najbliższym czasie wóz najprawdopodobniej zostanie skasowany. Obecnie MPK posiada tylko jednego liniowego DAF-a 1931. Wóz 1934 nadal przechodzi remont.

 24 sierpnia w związku z wyjazdem *ogórka* do Szczecina na zlot stowarzyszeń miłośników komunikacji miejskiej na linii 100 przez cały dzień kursował autobus marki DAF MB200 1931. Ten sam DAF w niedzielę 14 września wykonał 3 kursy na linii 100 (2 pozostałe kursy tego dnia wykonał zestaw Jelcz 043 + P01).

 Od 1 września Warbus Warszawa oddział Koziegłowy zmienił numerację linii. I tak linia 111 została przenieumerowana na 341, a 188 na 348. Co ciekawe, w okresie przejściowym (3 miesiące) przewoźnik stosować będzie podwójną numerację linii (stary numer umieszczony w nawiasie obok nowego numeru). Również tego samego dnia na linię wyjechały dwa najnowsze nabytki firmy Warbus – szare MAZ-y 203. Otrzymały one odpowiednio numery 7 i 8. Warto dodać, że są to pierwsze autobusy tego typu w powiecie poznańskim.

 Zmiany na linii L3 oraz LN. Od 1 września zlikwidowano przystanek początkowy przy ulicy



Wreszcie doczekaliśmy się liniowej premiery pierwszego składu moderusów. Skład 150+151 zadebiutował na linii 14/5 w piątek 29 sierpnia. Podczas pierwszego dnia kursowania moderus zjechał m.in. na nieoklejone wnętrze oraz nieszczelną szafkę z elektryką. Chopperowy napęd sprawia, że modernizacją podróżuje się bardzo komfortowo – zastrzeżenia można mieć tylko do pracy wózków z drugim stopniem odsprężynowania, które – podobnie jak w klasycznych poromontowych 105Na – powodują wpadanie całego pudła wagonu w wibracje przy wyższych prędkościach. Niektórzy motorniczowie zastanawiają się także, jaki był cel przemieszania ułożenia przycisków na pulpicie skoro nie zgłaszano większych uwag do ergonomii klasycznej stopiątkowej tablicy wskaźników. Jak donosi prasa zakładowa, z powodu usterki luzowania hamulców szczegółowych po dwóch dniach kursów moderus wróciły do producenta. Z ostatniej chwili: zadebiutował także „deptyany” skład 140+141.

Fot.: Marcin Jurczak, 29.08.2008



Wieści z Modertransu nie są (szczególnie dla Poznaniaków) najlepsze. Nie widać jakichkolwiek prac przy doczepie sanockiej (436), nadal też nie wyklepano składu 194+193 unieruchomionego po wykolejeniu w czerwcu! W wagonie 671 montowany jest monitoring – wagon wyjechać ma na linie komunikacyjne w ciągu kilku tygodni. Sądząc po dynamice prac, najprawdopodobniej pierwszy z modernizowanych wagonów N8C do Gdańska dotrze z opóźnieniem. Tymczasem na początku miesiąca na Gajową przyjechać miał kolejny wagon do modernizacji. Ostatecznie, z powodu braku miejsca w Modertransie, wagon 110 (po nieprzewidzianym postoju w okolicach Piły) skierowano do Gdańska. Do Szczecina dotarło trzydrzwiowe (!) pudło moderusa – jak wieść gminna niesie na północ pojechać ma docelowo jeden skład. Póki co nie udało się natomiast wyjaśnić tajemniczego pojawienia się na Gajowej wąskotorowego wózka od wagonu 805N/Na (na zdjęciu), który pozbawiony tablic znamionowych – bezlitośnie przetaczano po zabytkowym bruku w wakacje.

Fot.: Marcin Jurczak, 7.07.2008



W związku ze stopniowym opuszczaniem terenów zajezdni Gajowa, tor zerowy przebudowany zostanie dla potrzeb służb torowisiewiczowych. Spowodowało to konieczność przeniesienia składu 602+456 w inne miejsce... którym tymczasowo jest tor 15. Trwają poszukiwania innego (bezpieczniejszego) miejsca dla postoju zabytkowych wagonów.

Fot.: Marcin Jurczak, 4.09.2008



Towarowej. W związku z tym trasa przejazdu obu linii nie zmieniła się, natomiast autobusy w centrum zatrzymują się tylko na przystanku Składowa, po czym od razu wracają do Lubonia.


Na mieście pojawił się kolejny *helmut* z nowym malowaniem – dodatkowy żółty pasek nad oknami otrzymał wagon 677. Warto wspomnieć, że oprócz nowego malowania wóz dostał również reklamę na środkowym członie.


Po wakacyjnej przerwie na linię powróciły wagony GT8ZR. Po letnim odpoczynku na Budziszyskiej wagony sprawiają dużo problemów i – jak mawiają złośliwi – *challengery* częściej zjeżdżają do zajezdni na usterki niż wożą pasażerów. Dodatkowo w połowie września rozbity został wagon 903, który spotkał się na trasie linii 4 ze śmieciarką.


Do Poznania z naprawy w Niemczech powrócił piąty człon combino 505. Przypomnijmy: 7 maja 2007 roku w combino 505 na ulicy Grunwaldzkiej na wysokości przystanku Wojskowa wjechał skład stopiątek 212+211. Od tego czasu 505 był odstawiony. Ponadto odstawione są wciąż wagony 507 (po najechaniu

przez wóz 403) i 513 (po zderzeniu przy wjeździe na trasę PST z modertransową jazdą próbną).


  6 września w związku z 15-leciem firmy Volkswagen w Poznaniu na Malcie odbyły się jubileuszowe obchody. Wydział S-1 uruchomił 6 składów *stopiątek* na trasie okólnej w obu kierunkach: os. Lecha – Trasa Kórnicka – rondo Rataje – Krzywoustego – Królowej Jadwigi – Towarowa – most Dworcowy – Roosevelta – most Teatralny – Fredry – Mielżyńskiego – Małe Garbary – Estkowskiego – Wyszyńskiego – rondo Śródka – Jana Pawła II – Trasa Kórnicka – os. Lecha.

 Szlifowania torów ciąg dalszy. W ostatnim czasie wyszlifowano m.in. prawoskręt dla ósemki na moście Teatralnym, ulicę Głogowską od Dworca Zachodniego do rynku łazarskiego, ulicę Zamenhafa od ronda Starołęka do ulicy Kruczej oraz skręt z 27 Grudnia w Gwarną.

 ZKP Suchy Las testuje białego irisbusa Crossway LE. Ten sam autobus kilkanaście dni wcześniej testował Kombus Kórnik.

 15 września na terenie zajezdni S-3 na lawetę załadowano wagon 118N Puma. Cel podróży – targi Innotrans w Berlinie. Do Berlina pojechała także bydgoska PESA 122N, złapana przez fotografujących Klubowiczów na parkingu w Podrzewiu.



 **Prace prowadzone na ul. Dworcowej spowodowały konieczność zerwania nawierzchni asfaltowej, czego efektem było objawienie się historycznego torowiska. Pozostałości tramwaju do Dworca Głównego obserwować można było przez kilka dni drugiej połowy sierpnia. To nie pierwsze odkrycie tego fragmentu torów.**

Fot.: Marcin Jurczak, 25.08.2008

Najciekawsze wstrzymania czerwcowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

1.06. N21/2 669. O 2.25 pod jadący ul. 27 Grudnia tramwaj linii N21 wjechał osobowy ford Mondeo. Kierowca nie zachował ostrożności przy wykonywaniu manewru skrętu w lewo, czego efektem było zderzenie z tramwajem, obrócenie samochodu i zaklinowanie pomiędzy chodnikiem z lewej strony a torowiskiem – w niedużym tymczasowym rowie. Na miejscu interweniować musiała Zakładowa Służba Ratownicza, a TRAM123 został użyty do wyciągnięcia samochodu z rowu. O 3.35 (czyli po godzinie postoju) tramwaj linii N21 (ze względu na uszkodzenia poszycia z obu stron wagonu) skierowany został do zajezdni Gajowa. Rannych osób nie było.

2.06. 4/4 232+231. Ponad 40 minut nie kursowały tramwaje na Winogrody, gdy około 19.30 na skrzyżowaniu ul. Pułaskiego i Przepadek doszło do zderzenia dwóch samochodów osobowych. W wyniku tego starcia fiat Siena dachował i znalazł się na torowisku tramwajowym. Konieczna była interwencja straży pożarnej (2 jednostki) i pogotowia ratunkowego (2 jednostki), fiat został wyciągnięty z torowiska przez specjalistyczny pojazd pomocy drogowej. Wstrzymanie ruchu objęło dwa pociągi tramwajowe w stronę Winograd i trzy w kierunku centrum – pozostałe tramwaje kierowano objazdami na pętlę Piątkowska.

3.06. 2034+2070. Około godziny 3.35 doszło do wykolejenia II osi szlifierki doczepnej 2070 ciągniętej przez gospodarczego eNa 2034. Do zdarzenia doszło na trasie Kórnickiej, około 200 metrów przed przystankiem os. Tysiąclecia w stronę os. Lecha. Po wstawieniu doczepki dźwigiem, zestaw ruszył w stronę



8.06. 0/1 2602+2456. Do wykolejenia turystycznej zerówki doszło na ul. Gajowej. Wskutek złamania się klina iglicznego prawej iglicy zwrotnicy za bramą zajezdni doszło do wypadnięcia z torów II osi wagonu silnikowego. Po 20 minutach wagon wstawiono w torowisko. Jako, że zdarzenie miało miejsce poza liniowym torowiskiem, wstrzymania ruchu innych tramwajów nie odnotowano.

Fot.: Robert Bartkowiak

zajezdni Gajowa o 4.37. Przyczyną wykolejenia mogło być ustawienie zbyt dużego docisku szlifierki do szyn, co mogło spowodować uniesienie zestawu kołowego i jego wykolejenie. Badająca zdarzenie komisja zwróciła uwagę na znaczne wyeksploatowanie szlifierki i konieczność podjęcia kroków w celu zakupu nowej.



24.06. 12/1 401. Około godziny 17.20, podczas wjazdu na przystanek początkowy pętli os. Sobieskiego, doszło do oberwania pantografu wskutek zerwania śrub mocujących go do dachu wagonu. W wyniku tego zdarzenia zablokowany został wewnętrzny peron wjazdowy i jeden tor pętli – sama końcówka pozostała jednak przejezdna. Uszkodzoną tatrę zepchnięto przy pomocy składu 96+95 linii 15, a następnie dźwigiem zdjęto uszkodzony pantograf. Pogotowie techniczne zajezdni Forteczna odholowało wagon do zajezdni. Usuwanie skutków zdarzenia trwało do godziny 19.
Fot.: Bartosz Kopeć

4.04. 13/2 258+257. O 15.41 Centrala Nadzoru Ruchu otrzymała zgłoszenie o motorniczym, który od 6 minut oczekuje na światło na węźle Most Teatralny. Skręcając w lewo w ul. Roosevelta nie otrzymał „pionowej kreski” – czego efektem było zablokowanie pięciu tramwajów. Po interwencji służb NN, ruch wznowiono o 15.47...

4.04. 8/2 682. A nieco ponad dwadzieścia minut później nastąpiło kolejne zatrzymanie spowodowane brakiem otrzymania zezwolenia na wjazd na tym samym skrzyżowaniu i w tej samej relacji. Przerwa w ruchu trwała 8 minut (16.08-16.16), zablokowanych stało kolejne pięć pociągów tramwajowych. I nie były to jedyne czerwcowe wstrzymania spowodowane nieotrzymaniem zgody na wjazd na krzyżówkę przy moście Teatralnym...

6.06. linie 71 i 76. Krótko przed godziną 7 rano doszło do uszkodzenia butli z chlorem na terenie zakładu Aquanet. Efektem tego było zamknięcie dla ruchu ul. Dolna Wilda na odcinku od Wspólnej do Czechosłowackiej. Autobusy linii 71 i 76 wycofane zostały przez służby NN i powróciły na trasę. Do godziny 8.24 pojazdy kierowano objazdami.

7.06. 6/5 168+167. Do potrącenia pieszego ze skutkiem śmiertelnym doszło na skrzyżowaniu ul. Towarowej i Przemysłowej. Pod tramwaj linii 6 jadący w stronę Miłostowa rzucił się 48-letni mężczyzna, nie dając motorniczemu zbyt wielkich szans na wyhamowanie składu i uniknięcie zderzenia. Pieszego zmarł wskutek odniesionych obrażeń, tramwaj zabezpieczono do badania komisijnego. Jak ustalono, godzinę wcześniej na przystanku PKS ten sam mężczyzna wpadł

pod wjeżdżający na przystanek tramwaj linii 11/5. Jako że był to wagon typu 3G (808) nastąpiło zadziałanie kosza ochronnego i pieszemu nic się wówczas nie stało.

17.06. Około godziny 2.35 doszło do uszkodzenia sieci trakcyjnej na skrzyżowaniu ul. Jana Pawła II i Kórnickiej. Przyczyną był ponadnormatywny ładunek, przewożony na naczepie przez miasto. Wysokość naczepy wynosiła 4,9 metra (wobec deklarowanych w zezwoleniu 4,4 metra), inna była także (niż dozwolona) trasa przejazdu. Części uszkodzonej trakcji zwiślały z sieci, czego efektem było uszkodzenie dwóch samochodów ciężarowych, które na tę niespotykaną przeszkodę najechały. Wyłączono napięcie w sieci trakcyjnej, a tramwaje kierowano objazdami. Od godz. 6.05 wznowiono ruch na skrzyżowaniu, pozostawiając jedynie nieczynny odcinek od strony mostu św. Rocha (i zamykając trasę przez most) – do naprawienia w późniejszym okresie.

27.06. MALTA 194+193. Do wykolejenia zamówionego składu *stopiątek* doszło na skrzyżowaniu przy moście Teatralnym. Wskutek uszkodzenia mechanizmu zwrotnicy (rozciągnięcia sprężyn) doszło do odbicia zwrotnicy i rozjechania się tramwaju. Pierwszy wózek wagonu 194 pojechał na wprost, następne – w prawo. Wskutek wykolejenia doszło do pocięcia dolnych blach osłonowych w obu wagonach, a N21/1 nie wykonał jednego kursu (w zamian pojechał autobus). Tramwaj wrócił do zajezdni o własnych siłach.

27.06. 3/1 71. Zamieszania na ul. Starołęckiej narobiła Książniczka. O godzinie 9.17 doszło do zatrzymania wskutek uszkodzenia wagonu pomiędzy rondem Starołęka a Stomilem – przyczyną był brak rozruchu. Do zajezdni *stodwójkę* odholowała 5/2 88+87, wycofana z pobliskiej pętli. Przerwa w ruchu trwała ok. 20 minut.

Usterki wagonów niskopodłogowych

Sześciokrotnie notowano usterki wagonów typu Combino, dotyczyły one jednak wyłącznie dwóch wozów. Z wyjątkiem awarii sterowania w wagonie 508 w dniu 22.06, wszystkie awarie były związane z krótkimi (maksymalnie kwadrans) przestojami w ruchu.

Data	Linia	Wóz	Usterka	Postój
1.06	15/1	508	Hamulec sprężynowy	7.13-7.23
2.06	16/3	508	Zerwana sprężyna hamulca postojowego	12.24-12.35
14.06	14/3	508	Hamulec sprężynowy	8.03-8.18
22.06	15/3	508	Awaria układu sterowania	13.25-14.05
22.06	15/1	514	Usterka drzwi	14.49-14.59
26.06	16/2	514	Brak rozruchu	5.22-5.36

7.06. 12/2 410. Około godziny 22.40, po zjeździe z trasy uszkodzonego wagonu typu RT6N1, pracownicy zajezdni Głogowska zauważyli pożar dachu wagonu. O zdarzeniu natychmiast powiadomiona została Centrala Nadzoru Ruchu, a na zajezdni odłączono napięcie w sieci trakcyjnej. Na miejsce wezwano straż pożarną, która jednak nie podjęła interwencji. Przyczyną zdarzenia było zapalenie się oporów dachowych członu B. Tramwaj pozostawiono do odholowania.

9.06. 12/8 402. Awaria wózka C – na wjeździe na PST doszło do 25-minutowego (10.35-11.00) wstrzymania ruchu z powodu awarii wagonu 402. Tramwaj zjechał na Sobieskiego, z przeznaczeniem do holowania.

Z piskiem opon rusza sekcja autobusowa KMPS Na gumowych kołach

Marcin Jurczak

Reorganizacja struktur Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu stała się dobrym pretekstem do ożywienia zapomnianej nieco działalności autobusowej. W tej okazji utworzona została (jako grupa nieformalna) sekcja autobusowa stowarzyszenia, która zajmować się będzie tematyką związaną z zabytkowymi pojazdami trakcji ogumionej.

Po co nam sekcja autobusowa?

Działalność sekcji autobusowej KMPS wpisuje się w całości w działalność stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych. Będzie to jednostka nieformalna, zajmująca się tematyką komunikacji autobusowej. Całość działań tej grupy roboczej będzie nadzorowana przez Zarząd Stowarzyszenia KMPS, w porozumieniu z Zarządem KMPS zapadać będą także ważniejsze decyzje – tłumaczy Łukasz Bandosz, wiceprezes KMPS ds. organizacyjnych. Podstawowym obszarem działalności KMPS zawsze była komunikacja tramwajowa, stworzenie komórki autobusowej ma spowodować aktywizację tej części działalności KMPS. Powołanie takiej jednostki zbiega się w czasie ze stopniowym wycofywaniem pojazdów wysokopodłogowych, stanowiących obecnie zdecydowaną mniejszość we flocie miejskiego przewoźnika.

Ikarus 280

Jednym z podstawowych celów i zadań sekcji autobusowej KMPS będzie pomoc i współpraca z MPK Poznań Sp. z o.o. w sprawie zachowania autobusu Ikarus 280.26 jako pojazdu historycznego. Ze względu na to, że eksploatowane pojazdy poddawane były licznym modernizacjom, konieczne będzie jednak „wykopywanie” starych części i elementów, które mogłyby posłużyć do odbudowy pojazdu, lub chociażby na wzór – do produkcji nowych elementów według klasycznych wzorców. Zachowany autobus ma bowiem możliwie wiernie przypominać oryginalne pojazdy z lat 80. Oznacza to konieczność odtworzenia m.in. starych atrap, obudów maszyn drzwiowych, ale także foteli czy sześciornamiennych felg. Obecnie w Poznaniu w ruchu pozostaje 11 „klasycznych” ikarusów 280 (typ 280.26) z 1985-1993, a także młodsze (różniące się silnikami, wykończeniem wnętrza i zakresem modernizacji) ikarusy 280.70A – pochodzące z połowy lat 90. Kolejne kasowane autobusy serii 280 stają się cennymi dawcami części – które gromadzone są „na przyszłość”.

DAF MB200

Drugim pojazdem, który Klub chciałby zachować jako historyczny, jest DAF MB200. Obecnie w ruchu pozostają ostatnie pojazdy tej ciekawej serii, dzielnie znosząc ciężką *nockową* eksploatację. Niedawne sprowadzenie DAF-a na części pozwala mieć nadzieję, że sympatyczne holenderskie autobusy jeszcze trochę mieszkańcom miasta posłużą. Na dzień dzisiejszy w eksploatacji pozostają dwa ostatnie DAF-y MB200 o numerach 1931 i 1934 (ex 1211 i 1222). W ostatnim czasie wycofano z dwa inne pozostałe pojazdy (1932 ex 1213, 1933 ex 1218). Co ciekawe – przechodzący obecnie remont wóz 1934 – pomimo upływu lat – posiada wciąż charakterystyczne, holenderskie żółte malowanie. Obecnie pojazdy liczą sobie 26 lat (rok produkcji 1982), co w myśl obowiązujących przepisów pozwoliłoby im nawet nosić charakterystyczne dla pojazdów zabytkowych żółte tablice rejestracyjne. Pojazdy serii MB200 sprowadzone zostały do Wielkopolski na początku lat 90., oprócz Poznania pojawiły się m.in. w Mosinie, Kórniku i Gnieźnie.

Co będzie dalej?

Niestety niemożliwe jest zachowanie wszystkich serii pojazdów jako zabytkowe. Z tego względu zrezygnowano z prób zachowania krótkiego ikarusa (niedobitki serii 260.04 pozostają jeszcze w liniowej eksploatacji) i jelicza M11 (dużo bliżej jest natomiast pozyskanie jelicza PR110). Zbierane i odzyskane elementy są gromadzone przez Klubowiczów, na bieżąco prowadzona jest także ich inwentura. Ikarus 280.26 i DAF MB200 to pierwsze dwie propozycje autobusów, które stowarzyszenie pragnie zachować jako historyczne. Dołączą one do flagowego zestawu jelicz 043 + jelicz P01, tworząc załączek przyszłej kolekcji autobusowej. A co dalej? Członkom KMPS marzy się przywiezienie i wyremontowanie pojazdu przed- lub międzywojennego – takiego, który pozwoliłby swoim pasażerom przenieść się w te lata, których świadkowie są już dzisiaj nieobecni.

Szanowni Czytelnicy! Zwracamy się do Was z prośbą o pomoc w zdobywaniu informacji i części do zabytkowych i przeznaczonych na historyczne pojazdów. Na sygnały o autobusowych ciekawostkach czekają: Adam Werczyński (stashec@op.pl) i Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl).

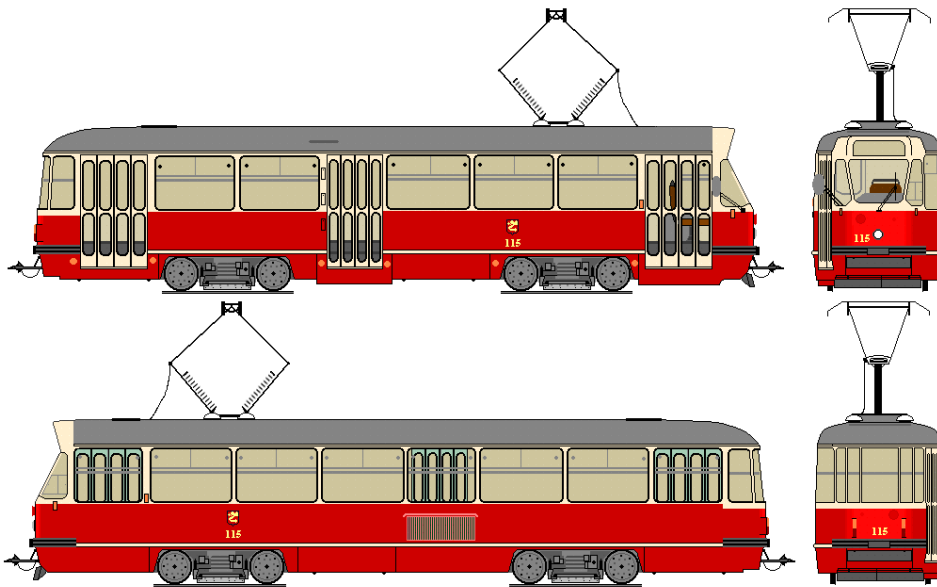


Na pierwszy ogień poszły dwa MB200, które – choć nigdy nie były eksploatowane przez MPK Poznań Sp. z o.o. – stały się cennym źródłem oryginalnych detali wykończenia nadwozia i wnętrza. Plan zakłada pozyskanie kolejnych elementów z kasowanych wozów różnych typów.

Fot.: Marcin Jurczak

Na torach – 13N Warszawiak w Poznaniu

Jędrzej Nowak



Rys.: Jędrzej Nowak

Wagon typu 13N jest pierwszym wyprodukowanym w Polsce tramwajem szybkobieżnym. Jego konstrukcja bezpośrednio wywodzi się z czechosłowackiej taty T1, której konstrukcja została skopiowana w chorzowskiej fabryce Konstal – na podstawie opracowanej w ten sposób dokumentacji powstał tytułowy wagon. Od początku do końca produkcji niemal wszystkie wytworzone wozy były przeznaczone dla Warszawy, jednak kilka sztuk otrzymało katowickie Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne. Model popularnie nazywany „trzynastką”, charakteryzuje się zamkniętym, wykonanym ze stali pudłem z automatycznie otwieranymi drzwiami, bez stopni na zewnątrz pojazdu. Przeznaczony jest do jazdy jednokierunkowej, jednostronnej.

Techniczne rozwiązania stosowane w tym pojeździe później wykorzystywano również w wagonach 105N i wersjach pochodnych aż do końca lat 90. Rozruch automatyczny oraz silniki trakcyjne LTa-220 stosowane były później w wagonach typu 105N i pochodnych. Początkowo 4 silniki trakcyjne połączone były w dwie równoległe grupy, co przy rozruchu powodowało duże zużycie energii elektrycznej, później przebudowano ten układ na przełączalny – przy rozruchu początkowym do ok. 25 km/h pary silników połączone są szeregowo, a przy wyższych prędkościach przełączają się na układ

równoległy. Początek służby tych wagonów w stołecznym przedsiębiorstwie nie należał do udanych. Były one bardzo awaryjne, co w trakcie eksploatacji udało się znacznie zredukować i obecnie ich awaryjność jest bardzo niska. Ponadto lata 50. i 60. to czas, kiedy na ulicach Warszawy nadal pojawiały się wagony typu N, co powodowało opóźnienia jadących z nimi trzynastek. W Warszawie wozy te eksploatowane są obecnie w składach dwuwagonowych, lecz dawniej zdarzały się wagony pojedyncze, jak również trójskłady.

W 1998 roku z inicjatywy poznańskiego Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych i warszawskiego Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej doszło do przekazania wagonu 13N o numerze

bocznym 115 do Poznania, w zamian za wóz typu 102Na o numerze taborowym 42. Gdy przedsięwzięcie to zostało zrealizowane, Poznań stał się trzecim przedsiębiorstwem, w którym spotkać można tego typu tramwaj. Od tej pory aż do roku 2006 trzynastka była atrakcją linii okolicznościowych i turystycznych organizowanych przez KMPS. Obecnie wagon stoi odstawiony na torach odstawkowych przy ulicy Budziszynskiej. Jego los jest nie pewny, gdyż dla przywrócenia mu świetności konieczna jest kosztowna naprawa główna.

Bibliografia:

Dutkiewicz P., *Tramwaje w Poznaniu*, Wydawnictwo Kolpress, Poznań 2005

Sawicki J., Janiak J., Walczak D., Igielski T., *Warszawskie Tramwaje Elektryczne 1908-1998*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności Sp. z o.o., Warszawa 1998

<http://www.tramwar.republika.pl/>

Podstawowe dane wagonów typu 13N	
Producent	Konstal Chorzów
Wymiary (dł./szer./wys.)	13300 / 2400 / 3076 mm
Liczba osi / wózków	4 / 2
Liczba silników / moc łączna	4 / 4*41,5 kW
Lata produkcji	1965
Lata dostaw	1998
Ilość dostarczonych	1 sztuka
Zakres numeracji	2115

PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
ADRES REDAKCJI: ul. Grotkowska 23a, 60-176 Poznań
EMAIL REDAKCJI: przystanek.kmps@interia.pl

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)
STALI WSPÓLPRACOWNICY: Łukasz Bandosz, Robert Bartkowiak,
Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Jędrzej Nowak

KOREKTA: Kamila Panasiuk, Tomasz Gieżyński
SKŁAD: Marcin Jurczak
NAKŁAD: 50 egzemplarzy

Redakcja nie zwraca tekstów nie zamówionych i zastrzega sobie prawo do ich redagowania, skracania oraz opatrywania własnymi tytułami. Redakcja nie odpowiada za treść zamieszczanych reklam i ogłoszeń.

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