

PRZYSTANEK KATARZYŃKA

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

wydanie specjalne
24 listopada 2013 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Katarzyńka 2013 – plan imprezy

Lukasz Bandosz

Jednymi z wielu zawodów, którym patronuje św. Katarzyna Aleksandryjska są kolejarze oraz pracownicy komunikacji miejskiej. Jak co roku pod koniec listopada, z okazji imienin Katarzyny, organizujemy obchody tego kolejowego i tramwajowego święta, na które serdecznie zapraszamy w niedzielę 24 listopada. Do akcji, poza Klubem Miłośników Pojazdów Szynowych, włączają się MPK Poznań Sp. z o.o., PKP Intercity, Przewozy Regionalne, Koleje Wielkopolskie, Grodziska Kolej Drezynowa, a także Poznański Klub Modelarzy Kolejowych, Turystyka Kolejowa TurKol.pl oraz CH Pestka.

W tym roku naszą główną atrakcją jest wystawa historycznego taboru tramwajowego i autobusowego w zajezdni tramwajowej przy ul. Fortecznej. Wystawa zaplanowana jest od godz. 12.00 do 16.00. Spośród tramwajów można zobaczyć: trójskład eNek – N+ND+ND, dwie stodwójki – 102N i 102Na, skład dwóch wagonów 105N, a także wagony: GT6 i GT8. Wśród autobusów na wystawie znajdują się: ogórek z przyczepką, czyli Jelcz RTO 043 i PO1, dodatkowo Jelcz PR110, Ikarus 280.26 oraz żółty DAF MB200. Na terenie zajezdni zobaczyć można także tabor gospodarczy, zarówno ten poruszający się po torach, jak i drogach. Są pojazdy najstarsze, ale wciąż spełniające swoje zadania, jak: tramwajowy pług odsnieżny 4N1, drezyna WSM-01L, holownik GT6, a nawet poczywy Żuk. Wśród tych najnowszych obejrzyć można: dźwąg tramwajowy TRAM123, autobus szkoleniowy Neoplan N4021td, autobusowe pogotowie techniczne Scania R420, pogotowie techniczne sieci i stacji MAN TGM 18.240 Montraks, pojazd uniwersalny Unimog V2R-600, a także radiowóz Nadzoru Ruchu Skoda Fabia. Pojawił się również historyczny radiowóz Fiat 125p. W wystawie uczestniczą także pojazdy Policji oraz Państwowej Straży Pożarnej. Niewątpliwą atrakcją Katarzyńki jest możliwość poprowadzenia tramwaju pod okiem instruktora, w tym roku od godz. 12.00 do 16.00 dookoła zajezdni kursują dwa szkoleniowe tramwaje typu 105Na. W ramach opłaty za przejazd prosimy o włączenie się do kwesty „Ratujmy Stare Bimby”. Proponujemy również zwiedzanie zajezdni z przewodnikiem, zbiórki przy bramie wejściowej o godz.: 12:30, 13:30, 14:30 i 15:30.

Kolejarze natomiast zapraszają na peron 4a na poznańskim Dworcu Głównym. Od godz. 10.00 do 15.00 na wystawie taboru kolejowego zobaczyć można: lokomotywę EU44 Husarz, zmodernizowane wagony pasażerskie różnych typów, zmodernizowany elektryczny zespół trakcyjny EN57, a także elektryczny zespół trakcyjny EN76 Elf. W czasie trwania wystawy można przejechać się drezyną ręczną oraz zwiedzić stanowisko megafonisty i stanowiska kasowe. Zbiórki

odbywają się w wagonie turystycznym Przewozów Regionalnych przy peronie 4a o godz.: 11:00, 12:00, 13:00, 14:00. Uruchomiono specjalny pociąg FRANEK, który w podróż po Poznańskim Węźle Kolejowym odjeżdża ze stacji Poznań Główny o godz. 11:10 i 13:35 (wstęp płatny).

Od godz. 10.00 do 18.00, nie tylko w niedzielę, ale również w sobotę, można zwiedzać wystawę modeli i makiet kolejowych w Zespole Szkół Komunikacji przy ul. Fredry 13 (wstęp płatny). Natomiast w Centrum Handlowym Pestka zorganizowano wystawę zdjęć, która jest poświęcona 115 letniej historii tramwaju elektrycznego w Poznaniu.

Chętni mogą przez cały weekend oddać krew w autokarze Regionalnego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa, który stoi na terenie zajezdni przy ul. Głogowskiej.

Żeby połączyć te wszystkie atrakcje uruchamiamy dwie specjalne linie tramwajowe. Linia 24 łączy zajezdnię przy ul. Fortecznej z pętlą na os. Jana III Sobieskiego, trasa prowadzi ulicami: Starołęcką, Hetmańską, Głogowską i trasą PST, tramwaje zatrzymują się na przystankach: Zajezdnia Forteczna, rondo Starołęka, Głogowska/Hetmańska, Dworzec Zachodni PST, al. Solidarności, Sobieskiego. Na linii 24 można spotkać tramwaje: Solaris Tramino, Siemens Combino, Moderus Alfa i 105Na+105NaD. Linia 25 kursuje z zajezdni przy ul. Fortecznej na ul. Gwarną ulicami: Starołęcką, Zamenhofa, Kórnicką, Podgórną, 27 Grudnia (powrót przez Święty Marcin), a wagony zatrzymują się na przystankach: Zajezdnia Forteczna, Kórnicka, Wrocławska, Gwarna. Obsługę zapewniają tramwaje: Moderus Beta i Tatra RT6N1. Częstotliwość obu linii wynosi 30 minut.

Życzymy niezapomnianych wrażeń!



Katarzynka w Zespole Szkół Komunikacji

Marek Malczewski



Listopadowy weekend to jedyna okazja w roku by zwiedzić miniaturowy świat w podziemiach Zespołu Szkół Komunikacji. Na zdjęciu tzw. „duża makieta” o powierzchni ok. 30 m².

fol. Marek Malczewski

Jak co roku, w dniach 23 i 24 listopada, Poznański Klub Modelarzy Kolejowych zaprasza na wystawę makiet i modeli kolejowych organizowaną w budynku Zespołu Szkół Komunikacji (dawnym Technikum Kolejowym) przy ul. Fredry 13. W sali wystawowej będzie można obejrzeć prezentację dioram, modeli i osiągnięć klubowych, zaaranżowaną przez rodzinny zespół braci Rychlików. Miłośników komunikacji miejskiej na pewno zainteresuje pośmiertna wystawa modeli pojazdów komunikacji miejskiej (autobusów i tramwajów), będących dziełem zmarłego we wrześniu Andrzeja Frąckowiaka. Będzie też wystawiana makieta w wielkości H0e (czyli kolej wąskotorowa) autorstwa Macieja Bułskiego. Na tym stoisku będzie też można zakupić modele (nie tylko wąskotorowe). Tajniki budowy makiet (na przykładzie modułu „kopalnia”) będzie omawiać Maciej Łukasiewicz. Natomiast o urokach „skali środka” (czyli wielkości TT) będzie można się przekonać na prezentacji przygotowanej przez Karola Selerskiego i Karola Sperzyńskiego. Zaprezentują oni zarówno makietę w wielkości TT, jak i kolekcję modeli. Na klubowym stoisku będzie można zakupić szereg publikacji o tematyce komunikacyjnej, w tym „białe kruki” (ostatnie egzemplarze z zasobów Wydawcy, już niedostępne w normalnym obrocie księgarskim).

W pomieszczeniu świetlicy szkolnej rozgości się prawdziwa kolejka ogrodowa, przewożąca pasażerów! Tę część ekspozycji przygotowuje Sekcja Dużych Modeli czyli Jan Jarzina oraz Robert Bocian. W tym samym pomieszczeniu będzie można zobaczyć miniaturowe samochodziki (w wielkości H0, czyli skali 1:87), jeżdżące po ulicach zgodnie z zasadami ruchu drogowego, a nawet zatrzymujące się na czerwonym świetle. Tak zwany car-system będzie prezentować grupa pod kierunkiem kol. M. Magnera.

Opisane wyżej atrakcje to prezentacja czasowa, która jest przygotowywana okazjonalnie, tylko w listopadzie. Jednak w gościnnych murach „kolejówki” miłośnicy komunikacji szynowej znajdą też makiety stałe. Każda z nich ma inną historię, każda z nich jest atrakcją samą w sobie. Na co dzień są one niedostępne dla osób z zewnątrz, więc dzień św. Katarzyny Aleksandryjskiej – patronki kolejarzy i pracowników komunikacji – jest jedyną okazją, żeby te makiety zobaczyć w pełnym ruchu. Na początek zejdźmy do rozległych piwnic, gdzie znajdują się trzy makiety. „Wylicznkę” najlepiej zacząć chronologicznie.

Najstarszą jest makieta powstała w 1995 roku. Wtedy też po raz pierwszy została zaprezentowana publicznie na wystawie zorganizowanej w hali „pod iglicą” MTP. Wtedy Polska była gospodarzem Kongresu MOROP – międzynarodowej organizacji zrzeszającej modelarzy kolejowych i miłośników kolei. Główne obrady Kongresu odbywały się w Poznaniu, ale w programie dodatkowym był oczywiście wyjazd do Wolsztyna i do Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, dodatkowo goście zostali zaproszeni do Krakowa. Zaprezentowana wtedy makieta była tak ogromna, że nie sposób było znaleźć dla niej stałego miejsca ekspozycji. Dlatego po zamknięciu wystawy „targowej” została poddana przeróbkom, dzięki którym stało się możliwe jej ustawienie w pomieszczeniach piwnicznych ówczesnego Technikum Kolejowego. Były to pomieszczenia zajmowane przez kotłownię węglową i skład węgla, ale dzięki zmianie źródła ciepła zostały opróżnione. Makieta, która uprzednio miała kształt litery L została przebudowana, uzyskując kształt litery U. Ciągle jest to największa w Polsce makieta kolejowa, ma wymiary (w rozwinięciu) 18m x 1,5 m i powierzchnię niemal 30 m². Na tej makiecie zostały zgromadzone różne charakterystyczne elementy infrastruktury: lokomotywnie (wachlarzowa i hałowa), mosty i wiadukty, stacje różnej wielkości. Są też koleje górskie: linowa i linowo-terenowa, nie zabrakło także kolei wąskotorowej kursującej do kopalni. Mamy całe miniaturowe miasteczko – z komunikacją tramwajową (i zajezdnią), z jeżdżącymi miniaturowymi samochodzikami. Po pokonaniu wielu problemów technicznych udało się uruchomić śluzę wodną na kanale, po którym pływają barki. Szczególnego uroku makieta nabiera po wygaszeniu oświetlenia ogólnego, gdy w tym miniaturowym świecie zapada noc. A osoby spostrzegawcze zapewne zauważą plażę naturystów czy też pomnik Prezesa PKMK Ryszarda Pyssy

Drugą w kolejności jest makieta stacji Międzychód. Wykonana w technice cyfrowej (dzięki czemu przejeżdżające pociągi wydają realistyczne odgłosy, a sterowanie pociągami jest zdecydowanie prostsze) jest wiernym odzwierciedleniem prawdziwej stacji Międzychód. Wiernym z dokładnością niemalże do pojedynczego drzewa czy słupka ogrodzeniowego! Ta makieta jest wykonana jako makieta modułowa, dzięki czemu można ją zdemontować i przewieźć w dowolne miejsce. Cieszyła więc na poznańskich targach Hobby, wyjeżdżała na Targi Modelarskie do Lipska. Odwiedziła nawet „swoje” miasto – Międzychód. Jest uznawana za jedną z ładniejszych makiet kolejowych w Polsce, ma długość 15 m i szerokość 1 m.

Najmłodszą, bo po raz pierwszy zaprezentowaną publicznie w październiku 2013 roku, jest makieta drugiej z międzychodzkiej stacji – Międzychód Letnisko. Jest to również makieta modułowa, ze sterowaniem w technice cyfrowej. Choć układ torowy jest prostszy niż na poprzedniej makiecie, to jej autorzy zachowali równie wysoką dokładność odwzorowania. Urodę tej makiety docenił Prezes Międzynarodowych Targów Poznańskich, który uhonorował ją specjalną nagrodą – pucharem Prezesa MTP. Makieta ta już została zaproszona na Targi Lipskie, choć jeszcze nie jest dziełem zamkniętym. Trwa budowa modułów dodatkowych, prezentujących szlak przyległy do tej stacji.

Gdy obejrzelismy w piwnicach trzy główne makiety klubowe, czas przenieść się na antresolę, nadbudowaną nad szkolnymi pomieszczeniami gospodarczymi. Tutaj mieści się makieta dydaktyczna, będąca własnością szkoły i zrealizowana na potrzeby kierunkowego szkolenia zawodowego osób związanych z kierowaniem ruchem kolejowym. Tutaj główną atrakcją jest nie sama makieta, choć i ona wykonana jest z dużym kunsztem. Na makiecie dydaktycznej warto zwrócić uwagę na trzy stacje, a właściwie na układy sterowania tymi stacjami. Są to trzy epoki w rozwoju urządzeń zabezpieczenia ruchu i łączności. Najstarszą jest nastawnia mechaniczna, o rozwiązaniach pochodzących z XIX wieku, ale do dziś

spotykana na wielu niezmodernizowanych stacjach. Druga z miniaturowych stacji sterowana jest z „pulpitu kostkowego”, czyli wykorzystuje urządzenia przekaźnikowe (wprowadzane do okresu międzywojennego do początku lat 90. XX w.). Natomiast kolejną stacją steruje się ze stanowiska „komputerowego”. W momencie gdy powstawała nasza makietka, jedyną stacją o tym rodzaju sterowania była Opalenica. Było to wdrożenie pilotażowe, które obecnie zostało znacząco zmodyfikowane poprzez wykorzystanie postępu technicznego (choćby kolorowe monitory o większej przekątnej) i funkcjonuje jako LCS (Lokalne Centrum Sterowania). W Poznaniu centrum takie wprowadzono w latach 2006-2009, w czasie modernizacji stacji Poznań Główny. Zastąpiło 16 nastawni rozrzuconych po terenie całej stacji i prowadzi ruch na stacji i szlakach wychodzących ze stacji, a w przyszłości może zostać przekształcone w Regionalne Centrum Sterowania.



Makieta stacji Międzychód zwraca uwagę niezwykle dokładnym odwzorowaniem szczegółów.

fot. Marek Malczewski

Przypominamy: wystawa modelarska w Zespole Szkół Komunikacji jest organizowana tylko raz w ciągu roku, w listopadzie. W tym roku jest to weekend 23-24 listopada, wystawa jest czynna w godzinach 10:00 do 18:00. Znajdziecie nas w budynku ZSK przy ul. Fredry 13 (naprzeciwko Okraślaka).

Katarzynka przy peronie 4a

Andrzej Kłós

Wśród atrakcji tegorocznej Katarzynki znaleźć można także pojazdy kolejowe. Poniżej krótko charakteryzujemy niektóre z nich:

Lokomotywa Siemens EU44 Husarz – PKP Intercity S.A.

Na kolejach polskich od wielu lat było zapotrzebowanie na lokomotywy dwusystemowe, mogące prowadzić pociągi pasażerskie w komunikacji międzynarodowej z Niemcami. Chodzi o jedyny w całości zelektryfikowany ciąg Warszawa – Poznań – Berlin. W latach 90. XX wieku ówczesne „jedno wielkie” PKP miało zakupić 50 lokomotyw w prywatyzowanym wówczas, zakupionym przez Adtraz, PaFaWagu. Miały to być lokomotywy EU11 oraz EU43, dostosowane do kursowania z prędkością maksymalną 220 km/h. Do zakupu niestety nie doszło, a gotowe pojazdy nabyły koleje włoskie i prywatny przewoźnik towarowy, obsługujący przełęcz Brenner. Niedogodności i strata czasu w związku ze zmianą lokomotyw w Rzepinie trwały nadal. W sierpniu 2008 roku PKP Intercity podpisały kontrakt na dostawę 10 lokomotyw EuroSprinter, nazwanych w Polsce Husarz. Pierwsze egzemplarze pojawiły się w kraju na przełomie 2008 i 2009 roku. Lokomotywy przechodziły dopuszczenie do eksploatacji na sieci PKP PLK, testy prędkościowe, jak również jeden egzemplarz prowadził eksperymentalnie ciężki skład wagonów towarowych z węglem. Polski EuroSprinter to przedstawiciel szerokiej platformy

lokomotyw produkowanej przez Siemens od 1992 roku. Husarz to trójsystemowa lokomotywa elektryczna – 15kV i 16 2/3Hz, 25kV i 50Hz oraz standardu polskiego: 3kV prądu stałego. Blisko dwudziesto metrowe pudło osadzone jest za pomocą sprężyn Fexicoil na dwóch, dwuosiowych wózkach o indywidualnym napędzie każdej osi (układ Bo’Bo’). Pudło wykonane jest w układzie samonośnym z centralnym korytarzem, łączącym dwie kabiny maszynisty. Siły wzdłużne i poprzeczne między wózkiem, a pudłem przenosi czop skrzętu. Lokomotywa wyposażona jest w różnorakie systemy hamowania. Poza tradycyjnym systemem pneumatycznym – sprężynowy postojowy oraz służbowy elektrodynamiczny o maksymalnej sile hamowania 150kN. O prawidłową współpracę koło – szyna dbają: elektroniczny układ antypoślizgowy, piasecznica, czy smarownica obrzeży kół. Moc godzinna wszystkich silników trakcyjnych to aż 6.400kW, a maksymalna siła pociągowa wynosi 304kN.

Zmodernizowane wagony pasażerskie PKP Intercity

PKP Intercity w swoim parku taborowym eksploatuje wiele wagonów pasażerskich produkcji krajowej lub zagranicznej (NRD), pochodzących jeszcze z czasów PRL-u. Wiek tych pojazdów to często przynajmniej 25 lat. W związku z tym, że nie spełniają one oczekiwań pasażerów, jak i użytkującej ich spółki, sukcesywnie poddawane są różnorakim modernizacjom. Obecnie PKP IC rozpoczęła szeroki program napraw, współfinansowanych z budżetu UE. Jednym z pakietów modernizacji jest naprawa główna 68 sztuk pojazdów dedykowanych do obsługi trasy Szczecin – Przemyśl. Wybrane wagony, łącznie ze specjalnie oklejoną lokomotywą EP09, były prezentowane na stacjach w Przemyślu, Katowicach, Poznaniu i Szczecinie. Wagony z tego przetargu były naprawiane w trzech zakładach: PESA Bydgoszcz (38 szt.); FPS Poznań (20 szt.) oraz Newag Nowy Sącz (10 szt.) Poza przystosowaniem do dodatkowych wymagań pasażerów (klimatyzacja, gniazdko elektryczne 230V~, wzmacnianie sygnału telefonii komórkowej, stojaki na rowery) zostały one również wyposażone w urządzenia dla niepełnosprawnych (rampa wjazdowa, duży przedział WC itp.). Wymieniono również całe wnętrza – siedzenia, wyposażenie przedziałów oraz przystosowano do kursowania z prędkością 160 km/h.

Wagon salonowy – Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Wagon salonka pochodzi 1972 roku, kiedy to powstał jako przedziałowy wagon drugiej klasy. W 1979 roku przebudowano



Husarz w malowaniu „Kolejorza”. Okolicznościowe barwy lokomotywy zaprezentowano przy okazji UEFA Euro 2012.

fot. PKP Intercity

go na salonkę. Wagon posiada kocioł grzewczy opalany węglem, przedział dla konwojenta, 3 przedziały dwuosobowe, kuchnię, salon oraz gabinet z własną łazienką (w tym prysznic). Na jednym z końców wagonu znajduje się panoramiczna szyba do obserwowania szlaku. Wagon służył dyrekcji okręgowej PKP w Poznaniu do odbywania podróży służbowych. Obecnie wykorzystywany jest przez Przewozy Regionalne i wczepiany np. do pociągów zamawianych przez Instytut Rozwoju i Promocji Kolei - TurKol.pl.

Zmodernizowany EN57 – Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Po wejściu Polski do UE dużym problemem był oplakany stan naszej kolei. Do jego polepszenia stworzono fundusz SPOT – Sektorowy Program Operacyjny Transport. Ówczesne PKP Przewozy Regionalne, poza bez- i przedziałowymi wagonami pasażerskimi, w latach 2006 i 2007 zmodernizowały 75 sztuk popularnych E2T EN57. Była to naprawa główna połączona z modernizacją – wymieniono całe wnętrze pojazdów, zabudowano windy dla niepełnosprawnych, zmodernizowano kabiny maszynisty, zmieniono wygląd czoła, wstawiając elementy z tworzyw sztucznych. Niezmienione pozostawiono wózki, pudło oraz rozruch i silniki, co następcza problemów eksploatacyjnych i przejawia się mniejszym komfortem jazdy. Modernizację wykonały trzy zakłady: PESA Bydgoszcz, ZNTK Mińsk Mazowiecki oraz Newag Nowy Sącz. Wielkopolski ZPR nie posiada tzw. SPOTów, jednakże przyjeżdżają one do Poznania z ościennych województw.



Na wystawie prezentowany jet EN57 tzw. SPOT. Na wielkopolskich torach spotkać można także m.in. elektryczne zespoły trakcyjne takie jak na zdjęciu. Są one malowane w barwy właściciela, samorządu województwa.

fol. Bartosz M. Kaj

Kilka słów o KMPS

Błażej Brzycki

Klub Miłośników Pojazdów Szynowych jest stowarzyszeniem zrzeszającym sympatyków pojazdów komunikacji miejskiej. Początkowo działaliśmy jako koło zainteresowań przy Miejskim Przedsiębiorstwie Komunikacyjnym w Poznaniu. W 2001 roku zarejestrowaliśmy nasze stowarzyszenie w Krajowym Rejestrze

Sądowniczym. Dzięki temu możliwe było rozpoczęcie zbiórek pieniędzy na rzecz remontu starych tramwajów pod hasłem „Ratujmy Stare Bimby”. Od 2005 roku udało nam się zebrać kwotę stanowiącą ok. 10% kosztu remontu całego tramwaju. Nie poddajemy się jednak w naszym dążeniu do przywrócenia do ruchu kolejnych pojazdów. Nasi członkowie starają się nakłonić miejskiego przewoźnika do sfinansowania remontów kolejnych tramwajów. Dzięki temu w 2013 roku, udało się przywrócić do ruchu wagon doczepny typu ND z Sanockiej Fabryki Wagonów. Jest to jedyny taki egzemplarz w Polsce, wpisany do Rejestru Zabytków Ruchomych dzięki czemu został odbudowany do stanu z 1951 roku. Szukamy również wsparcia w Urzędzie Miasta (już po raz drugi złożyliśmy projekt do Poznańskiego Budżetu Obywatelskiego). Od trzech lat jesteśmy Organizacją Pożytku Publicznego, dzięki czemu naszą akcją wesprzeć można również przekazując 1 procent podatku. Na co dzień dokumentujemy historię poznańskiej komunikacji miejskiej. Od 1999 roku obsługujemy historyczne pojazdy na liniach turystycznych 0 i 100. Wydajemy również bezpłatne czasopismo „Przystanek”, które właśnie trzymasz w ręku. Jest ono poświęcone głównie tematyce komunikacji miejskiej w aglomeracji poznańskiej, ale przeczytasz w nim również artykuły dotyczące komunikacji miejskiej z całego świata. Prowadzimy również Poznańską Galerię Komunikacyjną, na której zamieszczono już kilka tysięcy zdjęć o tematyce komunikacyjnej – w tym fotorelacji z imprez organizowanych przez KMPS. Wszystko co robimy daje nam wiele satysfakcji, radości i spełnienia. Zachęcamy do wsparcia naszych inicjatyw.



Interesujesz się komunikacją miejską?

Zbierasz bilety, rozkłady jazdy i inne pamiątki?

Chcesz poznać ludzi o podobnych zainteresowaniach?

Zapraszamy do KMPS!

Zebrania stowarzyszenia Klub Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu odbywają się średnio co dwa tygodnie.

**Chcesz dowiedzieć się więcej? Zajrzyj na:
www.kmps.org.pl lub napisz: zarzad@kmps.org.pl**

PRZYSTANEK

WYDAWCA: Klub Miłośników Pojazdów Szynowych,
os. Rzeczypospolitej 59/7, 61-394 Poznań

EMAIL REDAKCJI: przystanek@kmps.org.pl

REDAKTOR NACZELNY: Marcin Jurczak (kurczakk@interia.pl)

REDAKCJA: Łukasz Bandosz, Błażej Brzycki, Andrzej Kłos, Marek Malczewski

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.