

PRZYSTANEK KATARZYŃKA

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

wydanie specjalne
23 listopada 2025 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Katarzynka i 145-lecie komunikacji miejskiej – plan imprezy

Okolicznościowa parada w dn. 23 listopada 2025 r.

wagony historyczne i wysokopodłogowe:

Bergische Stahlindustrie (typ I) + Carl Weyer 15+305;
KSW+S2D 158+423; N+ND 178+436; N+ND 286+456;
N+ND 9+454 (MPK Kraków); 4N₁ 2041; 102N 1;
102Na 71; 105N+105N 82+81; 105Na+105Na
144+145; 13N 407+642 (Tramwaje Warszawskie);
Beijnes 3G 610 (ex 805); Düwag GT6 2513 (ex 615);
Düwag GT8 702; Düwag GT8ZR (O) 907

wagony liniowe, niskopodłogowe:

Tatra RT6N1 399; Siemens Combino 501; Moderus Beta
MF02 415; Solaris Tramino S105p 515; Moderus
Gamma LF02 601; Moderus Gamma LF04 941; Düwag
NGT6D 971; Moderus Gamma LF01 500; Moderus
Gamma LF05 600

Plan imprezy:

10.00 – prezentacja taboru w zajezdni Madalińskiego

11.00 – zaplanowany wyjazd tramwajów na paradę

Trasa parady:

Zajezdnia Madalińskiego – Hetmańska – Głogowska –
Most Dworcowy – Towarowa – Święty Marcin –
Marcinkowskiego – Podgórna – Strzelecka – AWF –
Królowej Jadwigi – Górna Wilda – 28 Czerwca 1956 r. –
Pamiątkowa – Zajezdnia Madalińskiego.

Ze względów bezpieczeństwa, po paradyzie tramwaje
wjadą na teren zajezdni bez pasażerów (którzy opuszczają
wagony na przystanku Pamiątkowa). Po ustawieniu
pojazdów ponownie możliwe będzie wejście na teren
Madaliny.

Po zakończeniu parady, do godz. 16.00 na terenie
zajezdni przy ul. Madalińskiego będzie można obejrzeć
m.in. historyczne i współczesne tramwaje (także te,
które wezmą udział w paradyzie) oraz odwiedzić stoiska

MPK Poznań oraz Klubu Miłośników Pojazdów
Szynowych. Dostępna do zwiedzania będzie Izba
Pamięci i Tradycji MPK Poznań, w której znajdują się też
stoiska z makietami kolejowymi, modelami tramwajów
i autobusów, również modelami z kartonu, obrazami
z koralików oraz sklepik z gadżetami komunikacyjnymi.
Remigiusz Grochowiak będzie promował swoją książkę
„Komunikacja Miejska w Poznaniu w latach okupacji
1939-1945”.

Po paradyzie zostanie uruchomiona linia specjalna
obsługiwana taborem historycznym

Trasa przejazdu linii specjalnej:

Zajezdnia Madalińskiego – Hetmańska – Głogowska –
Poznań Główny – Towarowa – Św. Marcin – Podgórna –
Strzelecka – Królowej Jadwigi – Górna Wilda – Rynek
Wildecki – Zajezdnia Madalińskiego

Udział w wydarzeniu jest bezpłatny. Liczba miejsc
w tramwajach podczas parady jest ograniczona.



**Z ostatniej chwili! Za nami oficjalna prezentacja
pierwszego wagonu z Bonn. Debiut w ruchu
pasażerskim – podczas tegorocznej Katarzynki!**

fot. Marek Malczewski, 19.11.2025 r.

Krótką historia poznańskich (i nie tylko) tramwajów

Wagony szybkie – czego brakuje w poznańskiej kolekcji?

Marek Malczewski

Kolekcja poznańskich wagonów historycznych zaczęła się rodzić dość późno. Owszem, zachowano dawny wagon tramwaju konnego i około 1980 roku ustawiono go na postumencie przed zajezdnią Głogowska jako pomnik techniki. Na tym się jednak skończyło.

Dopiero na początku lat 90. XX wieku, w związku z wycofaniem z eksploatacji wagonów dwuosioowych, (+) Jan Wojcieszak opracował listę wagonów generacji N, które należałoby zachować. Pozornie były to identyczne wagony, gdyż w trakcie wieloletniej eksploatacji podczas napraw okresowych zostały one upodobnione do typu 4N₁ – czyli wagony jednokierunkowe, z drzwiami zamykanymi centralnie przez motorniczego. Zostały one zgromadzone na torach odstawkowych przy ulicy Budziszyńskiej. Wśród zachowanych wagonów znalazł się także „praprzodek” polskiej serii N, czyli wagon produkcji firmy Fuchs w Heidelbergu, określany jako KSW (Kriegsstrassenbahnwagen), którego remont został zakończony w 2022 roku. Dzisiaj nosi numer 158 i możemy go zobaczyć na ekspozycji jubileuszowej.

Natomiast pierwszymi czynnymi pojazdami o charakterze muzealnym zostały w 1995 roku wagony 602+456 (dzisiaj wagon silnikowy ma przywrócony dawny numer 286). Przez pierwszych kilka lat, choć skład ten pojawiał się na ulicach Poznania, nie budził szczególnego zainteresowania. W pamięci przeciętnego poznaniaka te wagony wciąż były codziennością.

Wagony szybkie – powstanie

Pierwszą linię tramwaju elektrycznego opartą na rozwiązaniach Wernera Siemens uruchomiono w 1881 roku, w podberlińskim Groß-Lichterfelde. Od tego czasu następował stały (lecz niestety powolny) postęp w konstrukcji zarówno infrastruktury, jak i taboru tramwajowego. Przełomem było spotkanie zorganizowane w 1929 roku w ramach Amerykańskiego

Stowarzyszenia Kolei Elektrycznych (AERA – *American Electric Railway Association*), podczas którego powołano zespół roboczy mający wypracować koncepcję nowoczesnego, ujednoliconego wagonu tramwajowego. Jego członkowie przeprowadzili szczegółowe rozpoznanie potrzeb przedsiębiorstw komunikacyjnych oraz oczekiwań pasażerów. Podstawowymi cechami nowego tramwaju miało być dobre przyspieszenie, wysoka prędkość, skuteczne hamowanie, wyciszenie hałasu (zarówno na zewnątrz jak i wewnątrz wagonu) oraz zapewnienie pasażerom wysokiego komfortu podróży.

W rezultacie opracowano projekt jednoczłonowego wagonu posadowionego na dwóch dwuosioowych wózkach, o opływowym kształcie, z łagodnymi stopniami prowadzącymi do wnętrza, z drzwiami harmonijkowymi których zamykaniem i otwieraniem sterował motorniczy. Proponowany wagon miał długość około 12 metrów i prędkość maksymalną 80 km/h. Jego istotną cechą był automatyczny rozrusznik, który zapewniał osiągnięcie dużego przyspieszenia, ale o łagodnej i jednostajnej charakterystyce rozruchu, w pewien sposób niezależniając pasażerów od wyszkolenia i stylu jazdy motorowego. Wagony tej konstrukcji określono jako „typ PCC” (PCC – *President’s Conference Committee*). Po II wojnie światowej, w ramach powojennej pomocy gospodarczej, dokumentacja wagonów PCC trafiła między innymi do Belgii, Szwecji oraz Czechosłowacji. Ta ostatnia wspaniale „zmonetyzowała” projekt PCC – najpierw produkując w latach 1951-1958 (287 sztuk, głównie na rynek wewnętrzny) wagony tramwajowe Tatra T1, a następnie wersję zmodernizowaną oznaczoną jako T2 (771 sztuk, w tym 380 dla ZSRR). Jego bezpośrednim następcą był produkowany w latach 1961-1990 model T3 (w wielu podwariantach), który wyprodukowano w ponad 14000 egzemplarzy dla niemalże wszystkich krajów dawnej Europy Wschodniej i który do dzisiaj jest eksploatowany w wielu miastach – nawet w stolicy Republiki Czeskiej, w Pradze. Wagony tych serii słyną z dobrych parametrów ruchowych oraz niezawodności.

Polskie wagony szybkie

W Polsce w okresie powojennym produkcję nowych wagonów prowadzono w Gdańsku i Sanoku, jednak wiodącym wytwórcą był Mostowagon, czyli późniejsza Chorzowska Wytwórnia Konstrukcji Stalowych KONSTAŁ. Niestety, produkowano wyłącznie siemienne wagony dwuosioowe, bazujące na uproszczonej „wojennej” konstrukcji typu KSW. Mimo bardzo ograniczonych kontaktów zagranicznych, przedsiębiorstwa komunikacyjne znały trendy europejskie. Szczególnie „wygodniała” była Warszawa – największe miasto, o długich trasach komunikacyjnych. W 1956 roku dla Warszawy zakupiono w Czechosłowacji dwa wagony Tatra T1, które testowo wprowadzono do eksploatacji. Na ich podstawie opracowano projekt polskiego wagonu szybkiego, oznaczonego jako typ 13N. Jego produkcję rozpoczęto we wspomnianym Konstał. Wkrótce się okazało, że zwykłe odwzorowanie



Tramwaj 13N 115 na Moście Teatralnym. Poznańska „trzynastka” była regularnym uczestnikiem imprez okolicznościowych, kursując w barwach warszawskich aż do odstawienia w 2008 r.

fol. Marek Malczewski, 2000 r.

konstrukcji to za mało, by powstał produkt dobry i niezawodny. Pierwsze lata eksploatacji serii 13N to było pasmo usterek i zjazdów awaryjnych, wynikających z braku szeroko rozumianego *know-how*, stosowania zamienników oraz polityki fałszywych oszczędności na etapie produkcji. W latach 1959 – 1969 wyprodukowano 836 wagonów, które trafiły niemal wyłącznie do Warszawy (4 sztuki pozostały w GOP).

W Warszawie wagony były eksploatowane głównie w składach dwuwagonowych, a w latach 80. nawet trójwagonowych.

Złe doświadczenia z wagonami 13N, konieczność oszczędności (polegająca głównie na rezygnacji z automatycznego rozrusznika bębnowego), a także inny rodzaj potrzeb spowodowały iż dla pozostałych polskich miast opracowano sześciosiowy (trzywózkowy, z czego tylko dwa wózki napędne) tramwaj jednoprzestrzenny oznaczony jako typ 102N.

Poznań otrzymał przydział na 8 wagonów tego typu, wyprodukowanych w 1969 roku; numery 1 ÷ 8. Miał on kilka wad, główną (paradoksalnie) była nowoczesna sylwetka z szybą pochyloną „ujemnie”, przez co odbijało się w niej wewnętrzne oświetlenie wagonu ograniczając motorniczemu widoczność.

Kolejna konstrukcja to typ 102Na, który otrzymał przód i tył identyczny jak wagony 13N. Do Poznania trafiło 65 wagonów, dostawy miały miejsce w latach 1970-1973. Otrzymały one numery 9 ÷ 73.

Korzystając z gierkowskiej „epoki dobrobytu” na początku lat 70. opracowano model 105N. Posiada on charakterystyczną dla tamtych lat kanciastą sylwetkę z wielkimi przeszkleniami. Ich dostawy (oraz typów pochodnych) do Poznania rozpoczęły się 1975 roku. Nadawano im numery poczynając od 81 do 266 oraz 270 do 331, lecz historia ich numeracji jest złożona (autor odsyła zainteresowanych szczegółami do wybranych publikacji specjalistycznych).

Wymiana taboru w Poznaniu

Lata 90. to także czas zakupów wagonów używanych: początkowo z Amsterdamu, później z Düsseldorfu oraz Frankfurtu na Menem. Te wagony, choć wiekowo nawet starsze od ówczesnych poznańskich wagonów liniowych były jednak w lepszym stanie technicznym, a także miały lepsze parametry techniczne od dominujących jeszcze na poznańskich torach wagonów typów 102N/102Na/105Na. Dlatego MPK zdecydowało się na stopniowe wycofywanie z ruchu najstarszych wagonów „szybkobieżnych” – czyli serii 102N oraz 102Na.

Nacisk osób interesujących się historią techniki oraz ogólny wzrost świadomości o konieczności zachowania dziedzictwa technicznego spowodował, że te serie nie były już kasowane chaotycznie. Zdecydowano się na zachowanie pierwszego wagonu serii 102N, o numerze taborowym 1 i w 2004 roku formalnie przekwalifikowano go na wagon historyczny. Podobnie było z serią 102Na, z której zachowano najdłużej pracujący w ruchu liniowym wagon 71, do taboru historycznego włączony w 2013 roku.

Warto dodać, że dwa wagony tej grupy (102N nr 5 oraz 102Na nr 42) zostały przekazane do Warszawy, gdzie

„kanciak” 5 jest utrzymywany w stanie czynnym i obsługuje Warszawskie Linie Turystyczne. Remont wagonu 42 jest na razie w planach.

Przedstawiciele wspomnianych wcześniej używanych wagonów niemieckich czy holenderskich (po jednym z każdej wycofywanej serii) również zostali zachowani i wzbogacili park wagonów historycznych.

Czego brakuje w poznańskiej kolekcji?

Jak można się przekonać na dzisiejszej wystawie taboru historycznego (wszak tekst został przygotowany na obchody jubileuszu 145-lecia komunikacji miejskiej), w zbiorach pojazdów szynowych mamy niemalże komplet wagonów tramwajowych wyprodukowanych w Polsce po 1945 roku, w tym przedstawicieli serii 102N – 102Na – 105N/105Na. Brakuje jednak pierwszego ogniwa – czyli wagonu serii 13N, który swą konstrukcją wiernie nawiązywał do koncepcji PCC.

Czy jest to brak nienaprawialny? Na szczęście tak nie jest! Staraniem miłośników (a zwłaszcza + Piotra Dutkiewicza), w 1998 roku do Poznania trafił z Warszawy czynny wagon typu 13N, o numerze taborowym 115. Na poznańskie ulice wyjeżdżał okazjonalnie, w oryginalnym czerwonym malowaniu, z warszawskim herbem na burcie, będąc bardzo rozpoznawalnym elementem krajobrazu miejskiego. W 2008 roku został odstawiony, gdyż wymagał naprawy głównej. Ponieważ po sprzedaży terenu dawnej zajezdni Gajowa w Poznaniu dramatycznie brakowało miejsc postojowych (a zajezdnia Franowo dopiero powstawała), w 2010 roku „trzynastka” została przekazana na poligon ćwiczebny Szkoły Aspirantów Pożarnictwa, gdzie znajduje się do dnia dzisiejszego.

Jednak jej znaczenie – jako brakującego ogniwa w dziejach powojennego transportu miejskiego – jest na tyle znaczące iż należy mieć nadzieję że ostatecznie wagon zostanie przywrócony do ruchu. A podczas jubileuszowej parady godnie zastępuje go wypożyczony z Warszawy skład wagonów 13N nr 407+642.



Klub Miłośników Pojazdów Szynowych zrzesza osoby interesujące się komunikacją miejską, zarówno historyczną jak i współczesną.

Zachęcamy do przyłączenia się do nas i wspierania naszych działań, także poprzez przekazywanie na zabytki komunikacji miejskiej **1,5 %** swojego podatku.

Więcej informacji: www.kmps.org.pl

Zapraszamy do KMPS!

Ku pamięci tramwajom 105Na – felieton

Czy będę tęsknić za Konstalami? Oczywiście, że TAK!

Marek Malczewski

Wszystko co kojarzy się z młodością budzi sentyment. Przecież wtedy woda była bardziej mokra, a trawa bardziej zielona. To samo dotyczy tramwajów.

Wychowałem się w epoce wagonów dwuosiowych, z których wiele pamiętało czasy przedwojenne. Wchodziło się do nich jak po drabinie, ale wprawdzie trzeba było otworzyć ciężkie, jednoskrzydłowe drzwi. W których nie było ogrzewania, albo było symboliczne – za to wiatr wiał wszelkimi możliwymi. Współczułem motorniczemu, który dwunastogodzinną służbę spędzał na wyjątkowo skromnym zydelku, na każdym przystanku zawzięcie kręcąc korbą hamulca ręcznego.

Dlatego wagony przegubowe rodziny 102N (wprowadzane do eksploatacji od 1970 roku) były dla mnie początkiem nowej ery. Oczywiście, miały wielką wadę – nie można było jechać na stopniach, a motorniczy nie ruszył z przystanku dopóki nie zamknęły się drzwi. W rezultacie część pasażerów (zwłaszcza po godzinie 14-tej, jak kończyła się I zmiana w zakładach przemysłowych) zostawała na przystankach. Jednak w moim odczuciu te wagony to była tylko „mutacja” warszawskich wagonów rodziny 13N i to że wreszcie fabrycznie nowy tabor zaczął trafiać do Poznania było czymś oczywistym.

Jednak przełomem był rok 1975, gdy na poznańskie tory wyjechały pierwsze wagony typu 105N. Miały – jakże wtedy modną! – kanciastą sylwetkę. Cztery pary drzwi ułatwiały wymianę pasażerów. Duże, przeszkłone powierzchnie zapewniały dobrą widoczność tego, co się dzieje na zewnątrz. Było to istotne, bo nie było smartfonów ;) w których „giną” dzisiejsi pasażerowie. Ale niesamowite wrażenie wagony te sprawiały w porze wieczornej. Zainstalowano bowiem we wnętrzu oświetlenie jarzeniowe. Dwa rzędy świetlówek rozświetlały okna tak, jakby były to okna wystawowe jakiegoś sklepu! Układ półautomatycznego rozruchu i hamowania powodował iż jazda była bardziej płynna. No i prędkościomierz z „kosmicznymi” wartościami.

Jednak było to dawno, a 50 lat minęło nie wiadomo kiedy. W komunikacji następują rewolucyjne zmiany, związane z wprowadzaniem wagonów niskopodłogowych. Do tego bardziej ekologicznych – bo energoelektronika oraz napędy prądu przemiennego znacząco zmniejszają zużycie energii elektrycznej.

Tylko *Konstale* (jak zaczęto nazywać wagony 105N i pochodne) dzielnie i niezmiennie trwały na posterunku.

To nic, że rozwiązania techniczne pochodzą z tramwajów PCC, opracowanych w latach 30. XX wieku. To nic, że zimą wieje przez nieszczelności w drzwiach, a latem bywa gorąco od niedomykających się kanałów grzewczych czerpiących ciepło z chłodzenia silników trakcyjnych. „Stopiutki” wciąż są w eksploatacji liniowej.

Jednak w sytuacji gdy mówimy o emeryturach „stażowych” dla pracowników którzy przepracowali 40 lat, to przyłożmy tę samą miarę do wagonów tramwajowych, niech te 50 lat służby na poznańskich torach będzie wystarczającą cezurą czasową! Moje nogi, które nie chcą się tak żwawo jak kiedyś wspinać na wysokość 0,8 metra (od główki szyny) są tego samego zdania.

Dlatego doceniam kolejne generacje wagonów niskopodłogowych, zwłaszcza serii *Combino*, która rozpoczęła kursowanie 22 lata temu. Dlatego cieszy mnie wycofywanie starszych typów wagonów. Pamiętajmy też, że „stopiutki” mają swoje lata i do tego „wyjeżdżone” kilometry. I to nawet nie stan poszyć blacharskich (widoczny gołym okiem) jest największym problemem. Nie ma podejścia „a spróbujmy pojeździć jeszcze kilka lat”. Przepisy są nieubłagalne – na wzór lotnictwa, również w transporcie szynowym obowiązują ściśle określone okresy międzynaprawcze. Seria 105Na już teraz wymagałaby skierowania do kosztownej naprawy głównej. Według szacunków (bazujących na rozstrzygniętych przetargach na NG wagonów Moderus Alfa, o zbliżonej konstrukcji) koszt takiej naprawy przekracza 5 milionów złotych. A rezultatem tak kosztownej naprawy wciąż jest taki sam wagon, o takich samych wadach: z wysoką podłogą, „prądożerny”, oczywiście bez klimatyzacji. Ot, konstrukcja rodem sprzed 90 lat.

Dlatego za rozsądną uważam decyzję poznańskiego MPK, które zdecydowało się na zakup jednoprzestrzennych, używanych wagonów z Bonn. Bo choć nie będą (na razie?) miały klimatyzacji w części pasażerskiej, to są niskopodłogowe, mają energooszczędny napęd prądu przemiennego, a do tego są dwukierunkowe. I może, gdy wreszcie ruszy budowa zapowiadanych przez Miasto Poznań krótkich tras odgałęziających się od linii magistralnych, to te wagony będą bardzo przydatne. No i są tańsze – szacuje się, że cała partia (około 20 sprawnych wagonów) będzie kosztować tyle, co jeden lub dwa fabrycznie nowe wagony. Zresztą Poznań ma doświadczenie w eksploatacji wagonów używanych. Początkowo kupowaliśmy „używkę” z Amsterdamu (produkcja 1957-1961), później z Dusseldorfu i Frankfurtu nad Menem (1956-1969). Były to co prawda wagony wyskopodłogowe, ale 30 lat temu uratowały poznańską komunikację przed kryzysem taborowym. No i są wciąż wdzięcznie wspomniane przez pasażerów, jako wagony dobrze ogrzewane zimą, z wygodnymi siedzeniami (w dużej ilości) oraz przez służby warsztatowe, jako niezawodne. Czego i starym-nowym *Bonusom* (bo taką ksywkę te wagony zyskały) życzymy.

PRZYSTANEK

WYDAWCA: MCM Marcin Jurczak

EMAIL REDAKCJI: przystanek@kmps.org.pl

REDAKTOR NACZELNY: dr Marcin Jurczak

ZESPÓŁ REDAKCYJNY: Marek Malczewski, Łukasz Bandosz

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.