

PRZYSTANEK

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

nr 9 (97)
3 września 2008 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Klubowa wycieczka na torowiska rozmaitej szerokości Klubowicze w (kolejowej) akcji

Łukasz Bandosz

Jednym z ważniejszych celów działalności Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych jest upowszechnianie wiedzy na temat transportu zbiorowego. Działania zmierzające do realizacji tego celu nie są jednak skierowane jedynie do odbiorców spoza stowarzyszenia – bardzo często ich adresatami są sami członkowie KMPS.

Od dawna wiadomo, że tym co kształci są podróże – zarówno te dalekie, jak i bliskie. W sobotę 26 lipca 2008 r. Klub Miłośników Pojazdów Szynowych zorganizował dla swoich członków nietypową wycieczkę po Wielkopolsce, której celem było poznanie mało znanych osobliwości naszego regionu.

Plan wyjazdu zakładał przejazd pojazdami szynowymi trzema różnymi szerokościami torowisk, pomiędzy którymi jako środek transportu miał nam posłużyć poczciwy autobus DAF MB200 1931 (ex 1211). Pomysłodawcą i głównym organizatorem wycieczki był Tomasz Gieżyński.

Dokładnie o 8.00 rano, ruszając spod Starego ZOO autobusem pełnym członków KMPS, przeszliśmy do realizacji planu. Mając przed sobą godzinną podróż, przy miłych dla ucha dźwiękach silnika, wielu uczestników wyjazdu rozpoczęło konsumpcję śniadania.

Pierwszym punktem wycieczki była Krzywińska Kolej Drezynowa, z której usług korzystaliśmy po zameldowaniu się w Bieżyniu. Jest to dawny przystanek na nieczynnej, normalnotorowej (1435 mm) linii kolejowej z Kościana do Gostynia. Bieżyń jest bazą funkcjonującej na tej linii kolei drezynowej, prowadzonej przez zaprzyjaźnionego z KMPS Tomasza Węsierskiego. Przy dawnej stacji czekały już na nas trzy drezyny ręczne oraz jedna spalinowa. Czekają również 7,5 km szlaku do Kunowa. Niektórzy – ci leniwi – uczestnicy wycieczki zajęli miejsca w drezynie spalinowej (jej napęd pochodzi z samochodu Fiat 126p). Bardziej ambitni postanowili spróbować swoich sił przy napędzaniu drezyn ręcznych. Trzeba przyznać, że zmienny profil trasy obfitujący w podjazdy i zjazdy oraz upalna pogoda spowodowały, że „namachaliśmy” się nieprzeciętnie. Przerwy na trasie, wykorzystane również jako „foto-stopy”, okazały się niezbędne. W byłym budynku stacyjnym w Kunowie mieliśmy okazję podziwiać kolekcję pamiątek kolejowych: od kartonowych biletów, przez mapy i oznakowanie szlaków, po stare mundury pracowników kolei. Po zmianie czoła drezyny spalinowej odgwizdano odjazd w podróż powrotną do Bieżynia. Tym razem

na podjazdach trzeba było wspierać również przegrzany silnik „malucha”, natomiast zjazdy były okazją do bicia rekordów prędkości – osiągnęliśmy około 60 km/h. Na peronie w Bieżyniu czekał już na zmęczonych drezyniarzy rozpalony grill i zasłużony posiłek, po którym opuściliśmy Krzywińską Kolej Drezynową.

Naszym następnym przystankiem, odległym jedynie o kilka kilometrów od linii Kościan – Gostyń, było Cichowo. Funkcjonuje tam kolejka parkowa, prowadzona przez Stowarzyszenie Hobbystów Kolejowych, o szerokości toru 241 mm. Tabor kolejki składa się z parowozu, lokomotywy spalinowej i pięciu dwuosobowych wagonów pasażerskich, stylizowanych na towarowe. Wszyscy uczestnicy wycieczki mieli okazję przejechać się miniaturowym składem, ciągniętym przez odpalaną przy pomocy wiertarki spalinówkę typu MLs01. Przejazd okazał się ogromną dawką zabawy nawet dla najstarszych miłośników. Wielu z nas „zaliczyło” również – i to na różne sposoby – fragment toru o rozstawie szyn wynoszącym 127 mm. Specjalnie dla nas wyprowadzono na miniaturową obrotnicę oryginalny angielski parowóz serii Atlantic o układzie osi 2-2-1 z 1937 r., oczywiście na jego potrzeby kolej parkowa wyposażona jest również w wieżę wodną. To niesamowite miejsce dostarczyło nam ogromu pozytywnych wrażeń, z pewnością warto się tam wybrać.



Klubowa wycieczka na torowiska najróżniejszej szerokości okazała się strzałem w dziesiątkę. A przy okazji – potwierdziliśmy turystyczny rodowód poznańskich DAF-ów.

Fot.: Marcin Jurczak

Ostatnią z zaplanowanych na ten dzień atrakcji był przejazd koleją wąskotorową (rozstaw szyn – 750 mm) ze Środy Wielkopolskiej do Zaniemyśla. Tego dnia pociąg Średzkiej Kolei Powiatowej zestawiony został z zabytkowych wagonów typu „brankard” (1 szt.), 1Aw (4 szt.) oraz 3Aw (ten ostatni był zarezerwowany dla członków KMPS), a na jego czele stanął parowóz Px48-1756. Ten rasowy skład uruchomiono uruchomiono z okazji odbywającej się w Zaniemyślu imprezy plenerowej pt. „Zaniemyskie Bitwy Morskie”, stąd znalazły się w nim tylko wagony posiadające oświetlenie wnętrza (powrót pociągu do Środy nastąpił po północy). Na stację w Środzie Wielkopolskiej dotarliśmy kilka minut przed odjazdem pociągu, jednak czasu na uwiecznienie cieszącego oko miłośnika składu wystarczyło. Podróż wąskotorówką dostarczyła uczestnikom wycieczki wielu emocji. Parowóz zapewniał odpowiednie ilości dymu, pary i gwizdów. Większość pasażerów szczerze wypełniała okna wagonów. Kolejny raz potwierdziło się, że nic nie jest w stanie dorównać połączeniu stukotu kół pędzących po szynach oraz zapachu

parowozu. Po dojechaniu na stację końcową uczestnicy przejazdu uwieczniali wiekową lokomotywę oraz wagony pociągu.

Wieczorem pocztowy DAF dowiózł nas do Poznania. Zadowoleni, bogatsi o sporą dawkę wiedzy o własnym regionie, członkowie KMPS wrócili do swoich domów. Poza nabyciem nowych doświadczeń oraz poszerzeniem własnej wiedzy na tematy związane z transportem szynowym, udało nam się uzyskać coś jeszcze. Podczas wycieczki członkowie Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych jeszcze bardziej zżyli się ze sobą, a to z pewnością pozytywnie wpłynie na dalsze działanie stowarzyszenia jako zespołu ludzi realizujących wspólne cele. Pozostaje jedynie gorąco polecić Czytelnikom te niezwykle miejsca.

Szersza dokumentacja z wypadu na torowiska rozmaitych szerokości dostępna jest na stronach Poznańskiej Galerii Komunikacyjnej:

http://www.galeriapgk.com/galeria/categories.php?cat_id=340

Z komunikacyjnej mapy aglomeracji znikła Transregion Murowana Goślina Koniec piętrusów

Bartosz M. Kaj

Z dniem 1 lipca br. z ulic Poznania i okolic znikną jeden z lokalnych przewoźników – firma Transregion s.c. z Murowanej Gośliny. Obsługiwała ona dwie linie podmiejskie: główną numer 342 (Poznań Garbary Dworzec – Przebędowo) i dodatkową 349 (Sobieskiego Dworzec – Przebędowo).

Początki tego niewielkiego przewoźnika sięgają roku 1996. Wtedy to powstała linia z centrum Poznania do Murowanej Gośliny. Niektórzy mogą jeszcze pamiętać jej pierwszą poznańską pętlę, która mieściła się obok zajezdni Gajowa. Dziś mniej więcej w tym miejscu stoi nowy seledynowy budynek z restauracją na parterze. Z chwilą budowy owego obiektu przystankiem początkowym Transregionu stało się rondo Kaponiera (dzisiejszy przystanek 78 oraz kilku *nocek*). Taka sytuacja trwała aż do czasów rozpoczęcia „wyprowadzania” linii podmiejskich z centrum Poznania. Od 2 kwietnia 2007 do końca czerwca br. funkcję pętli pełniła jedna z najładniejszych końcówek autobusowych MPK Poznań – Garbary Dworzec.

O taborze i liniach

W pierwszych latach działalności tabor firmy stanowiły autobusy Jelcz M11, Ikarus 260 i nawet Autosan H9-21. Tak było do roku 2000 łącznie. Od roku 2001 znakiem rozpoznawczym Transregionu zostały ex berlińskie piętrowe autobusy MAN SD202F. Łącznie przewoźnik posiadał aż 5 takich pojazdów, wyprodukowanych w 1986 i 1987 roku (oczywiście wszystkie ex BVG Berlin). Ostatni z zakupionych jeździł do samego końca w niemieckiej reklamie naklejonej na obecne barwy zakładowe głównego przewoźnika Berlina. Dobrze widoczny był także dawny berliński numer taborowy pojazdu – 3579. Piętrusy kursowały w dni robocze na linii 342. Oprócz piętrowych MAN-ów w taborze Transregionu znalazły się także i inne używane pojazdy z zachodu. Były to dwa typowo lokalne autobusy Setra

S215 SL z 1988 roku i jeden Mercedes O405 z roku 1987. Całość uzupełniał niezwykle ciekawy „rodzynek” – trzyosiowy Neoplan N318/3 ÜL (w wersji międzymiastowej, nie typowo turystycznej) z 1996 roku. Żółtozielony autobus był zarazem najmłodszym pojazdem we flocie przewoźnika.

Kolejną ciekawostką jest fakt, iż autobusy nigdy nie posiadały własnych numerów taborowych, natomiast numery linii na rozkładach pojawiły się dopiero jakiś czas temu. Średni czas przejazdu w jedną stronę na linii 342 wynosił około 50 minut. Nieco krócej – około 36 minut – potrzebował autobus na pokonanie całej trasy 349. W tym roku jednorazowy bilet normalny w jedną stronę (cała trasa) kosztował 4.50 zł, natomiast miesięczny aż 125 zł.



Piętrowe MAN-y SD202 z nadwoziami Waggon Union stały się wizytówką Transregionu. Czy mniejsza liczba przewoźników zmieni sytuację pasażerów z północnej części aglomeracji – pokaże czas...

Fot.: Janusz Podolak, 26.07.2007

Za Transregion – Warbus

Od dnia 1 września zadania przewozowe przejął Warbus, który obsługuje obecnie linie 111 i 188. Ich trasy pokrywają się niemal w całości z trasami Transregionu. Jediną różnicę stanowi pętla 111 (Środka zamiast

Garbar). Ostatni kurs linii 342 odbył się w dniu 30 czerwca br. Obsługiwał go jeden z dwóch autobusów Setra S215 SL, który wyruszył z Dworca Garbary o 22.10. Tym samym po 12 latach działalności zniknął jeden z charakterystycznych przewoźników aglomeracji poznańskiej.

Z wizytą w Elblągu i Gdańsku – cz. II Oni stawiają na tramwaj!

Robert Bartkowiak

Zakład Komunikacji Miejskiej – największy przewoźnik w Gdańsku – jest przykładem na to, jak najlepiej wykorzystać pieniądze pochodzące z funduszy Unii Europejskiej na rozwój transportu publicznego. Większą część z nich zainwestowano nie w tabor, a przede wszystkim w infrastrukturę – remont gdańskich torowisk. W ostatnim czasie gruntowny remont przeszły torowiska położone na ul. Pomorskiej, Marynarki Wojennej, Chłopskiej, Grunwaldzkiej, Wita Stwosza, Podwale Grodzkie, Hucisku, 3 Maja, alei Hallera oraz przebudowano dwukierunkową pętlę Zaspą. Jedną z największych inwestycji ostatnich lat okazała się budowa trasy tramwajowej na Chełm, którą zaplanowano prawie 30 lat temu. Specjalnie do jej obsługi ZKM, który – jak mówi hasło reklamowe przedsiębiorstwa – porusza Gdańsk, zakupił trzy tramwaje niskopodłogowe typu Bombardier NGT6. Prócz nowych tramwajów, w 2006 roku flota gdańskiego przewoźnika zwiększyła o 25 autobusów 12-metrowych oraz 8 długości 18 metrów – wszystkie w pełni niskopodłogowe, marki Solaris. Rozstrzygnięto także kolejny przetarg na dostawę fabrycznie nowych, w pełni niskopodłogowych pojazdów w ilości 45 sztuk. Zwycięzcą okazała się po raz kolejny firma z Bolechowa – Solaris Bus & Coach. Dostarczy ona 30 autobusów przegubowych oraz 15 o długości 12 metrów. Pozwoli to wycofanie z ruchu najstarszych autobusów – ikarusów, które na dobre mogą już zniknąć z gdańskich ulic.

Do stolicy województwa pomorskiego dotarliśmy w godzinach rannych, gdzie przywitała nas piękna i pogoda. Nasza wycieczka po Gdańsku rozpoczęła się od poszukiwań czynnego punku sprzedaży biletów. Takowy znalazł się dopiero nieopodal Huciska. Po bilecie dobowego wszyscy skierowali się na przystanek linii tramwajowej numer jeden, którą uruchomiono wraz z otwarciem trasy tramwajowej na Chełm – 19 grudnia 2007 r. Trasa jedynek jest niezwykle krótka (Chełm – Centrum), a to z powodu niewielkiej ilości taboru przeznaczonego do jej obsługi. Ze względu na dość duże pochylenie terenu jeżdżą tędy 3 sztuki wagonów NGT6, 4 sztuki NGD99 (z czego 2 wagony nie są obecnie eksploatowane) oraz 4 sztuki N8C – 1114, 1133, 1125 oraz 1140. Wagonów typu 105Na/105Nch oraz 114Na mają zakaz wjazdu na Chełm. Sytuacja ulegnie zmianie po dostawach kolejnych używanych wagonów N8C z Dortmundu, które przejdą w między czasie modernizację w poznańskiej firmie Modertrans. ZKM Gdańsk zakupił 44 wagony, które zostaną dostarczone w partiach do 2011 roku i zastąpią najbardziej wyeksploatowane wagony 105Na. Po dostawie kolejnych wagonów N8C trasa linii nr 1 zostanie najprawdopodobniej przedłużona. Przez około trzy miesiące można także było spotkać na gdańskich torach niebieski tramwaj –



Doskonale zorganizowany przystanek Chełm Witosa. Na zdjęciu widoczny tramwaj Bombardier NGT6-2Gd 1006, który przed chwilą przybył z centrum miasta. Na pasażerów jedynek oczekuje solaris Urbino 12 2069, który za moment wyruszy w kierunku osiedla Świętokrzyskiego.

Fot.: Robert Bartkowiak

Bombardier NGT6 2018. Został on sprowadzony z Krakowa, w zamian za wypożyczenie z Gdańska wagonu dwukierunkowego N8C o numerze bocznym 1133.

Z przystanku Hucisko wyruszyliśmy w podróż tramwajem niskopodłogowym NGT6-2 1005. Najnowsze wagony, dostarczone w 2007 roku, stanowiły tego dnia sto procent obsługi linii numer jeden. Następnie przez Wały Jagiellońskie i aleję Armii Krajowej (za skrzyżowaniem z ulicą 3 Maja) wjechaliśmy na nową trasę. Od razu dało się wyczuć, że tramwaj zaczął wspinać się do góry po wydzielonym torowisku, pomiędzy dwoma pasami jednej z głównych dróg prowadzących do centrum Gdańska. Nim dotarliśmy do pierwszego przystanku Pohulanka, zza okien *bombki* mogliśmy podziwiać piękną panoramę miasta. Choć wszystkie przystanki na trasie są przystosowane dla osób niepełnosprawnych, to przystanki Pohulanka i Odrzańska są pod tym względem wyjątkowe. Oba posiadają windy (osobną dla każdego kierunku) przeznaczone dla pasażerów poruszających się na inwalidzkich. Porządku w tych miejscach pilnują ochroniarze, dla których przygotowano specjalne pomieszczenia. Dalej linia odbija w lewo i przebija się przez „płatanine” wiaduktów, wbijając się w ulicę Władysława Sikorskiego. Przed nami już tylko przystanek Chałubińskiego i ostatnia prosta do pętli Chełm Witosa. Przystanek dla wysiadających, składający się z dwóch torów, znajduje się przy wyjeździe autobusów z pętli Chełm Witosa, natomiast przystanek



Wnętrze wagonu N8C.

Fot.: Robert Bartkowiak

dla wsiadających (już jeden peron) znajduje się tuż przy wjeździe autobusów 108, 155, 255, 295 oraz C. To sprawia, że ogromnym atutem nowopowstałej pętli jest możliwość szybkiej przesiadki z autobusu i odwrotnie. Zastosowano tu system „przesiadka drzwi w drzwi”, który bardzo dobrze sprawdza się w Europie Zachodniej, a u nas jest niestety dość rzadko spotykany. Dla ułatwienia życia pasażerom pod wiatami peronów zamontowano monitory, które informują o godzinach odjazdów danej linii oraz o organizacji ruchu na samej pętli. Pomieszczenia socjalne dla pracowników oraz miejsca postojowe dla autobusów zlokalizowano na samym środku pętli, choć pracownicy ZKM rzadko z nich korzystają.

W najbliższych latach można się spodziewać dalszego przedłużenia trasy w kierunku Ujeściska i Oruni Górnej, w ramach Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej. Prócz wybudowania tej trasy projekt przewiduje przedłużenie trasy z Siedlc do Migowa (gdzie niekoniecznie można spotkać migi), likwidację dwukierunkowej pętli na Oliwie oraz zakup czterdziestu nowych tramwajów. Jak pokazują ostatnie inwestycje przeprowadzone w Grodzie Neptuna i zdeterminowanie władz Gdańska, istnieje duże prawdopodobieństwo, że za kilka lat mieszkańcy dojadą do Migowa i Oruni Górnej tramwajem.

Po trasie na Chełm przyszedł czas na zwiedzanie „starej” sieci tramwajowej. W tym celu udaliśmy się z powrotem jedyneką do centrum miasta, a ściślej rzecz biorąc na Hucisko. Dalej linią numer 12 kontynuowaliśmy podróż w kierunku Brzeźna i Nowego Portu, z przesiadką przy Politechnice na 15. Po drodze do Nowego Portu mijaliśmy między innymi bazę autobusową ZKM-u na alei gen. Józefa Hallera. Mimo niedzieli na płycie zajezdni – zamiast spodziewanych ikarusów i jeliczy – stały ładnie w rzędzie prawie wszystkie neoplany eksploatowane przez zakład. Jak się później okazało, wyjeżdżają one tylko w dni robocze i to z reguły na szczytowe dodatki. Na ten stan rzeczy wpłynął między innymi fakt dużego wyeksploatowania pojazdów oraz wypadek z udziałem neoplana, w którym zginęła kobieta. Przyczyną wypadku była awaria układu hamulcowego pojazdu.

Tuż za bazą tramwaje jadące w kierunku Nowego Portu skręcają w ulicę Gdańską. Jest to dość specyficzny

odcinek, którym w przeszłości tramwaje jechały w obu kierunkach, a mijanka znajdowała się na przystanku Gdańska. Obecnie tramwaje linii numer trzynaście w kierunku Stogi Pasańil oraz piętnastki w stronę Oliwy jadą przez Brzeźno Plaża. Kawałek dalej, na Brzeźnie, obie trasy znowu łączą się w jedną. Zlokalizowano tutaj również pętlę dla tramwajów linii trzynaście. Uczestnicy wyjazdu mieli okazję (z okien piętnastki) po raz pierwszy w dniu dzisiejszym zobaczyć morze, które na chwilę wyłoniło się pomiędzy drzewami Parku Brzeźnieńskiego. Dalej tory będą cały czas wzdłuż parku, a następnie nad obecnie nieużywanym odcinkiem SKM do stacji Gdańsk Brzeźno. Trochę dalej tramwaj wjechał do Nowego Portu. Dzielnica ta charakteryzuje się dość gęstą zabudową oraz starymi, bardzo zaniedbanymi budynkami – co w połączeniu z mocno wyeksploatowanymi składami 105Na nadaje tej dzielnicy miasta niepowtarzalny klimat. Na uboczu, w oddaleniu od głównej sieci znajduje się zajezdnia tramwajowa Nowy Port. Co ciekawe, do zajezdni prowadzi jedyny w Gdańsku dwukierunkowy odcinek jednotorowy, a stacjonują w niej tylko wagony generacji 105N.

Ostatnią pętlą tramwajową, jaką udało nam się odwiedzić, była ta położona najdalej od centrum – pętla w Jelitkowie. Z Nowego Portu wyruszyliśmy w trasę dziesiątką, z przesiadką na ósemkę w pobliżu nieużywanej obecnie liniowo pętli Kliniczna. Po pokonaniu ósemką ulic Kliniczna, Hallera oraz Mickiewicza wjechaliśmy w część miasta, w której królują bloki mieszkalne. Ciągną one się wzdłuż alei Rzeczpospolitej i Chłopskiej. W tej części miasta zlokalizowano kolejną dwukierunkową pętlę tramwajową – Zaspą, na której kończy czwórka (dni robocze) i dwunastka oraz przelatują dwójka i ósemka w kierunku Jelitkowa. Kilka przystanków za wspomnianą końcówką można zobaczyć najdłuższy blok, jaki kiedykolwiek zbudowano w Polsce. Ciekawe, ile składów 105Na potrzeba, by przewieźć jednorazowo wszystkich mieszkańców tego bloku?

Z ulicy Chłopskiej tramwaj linii numer osiem skręcił w ulicę Pomorską, która jest ostatnią prostą przed pętlą Jelitkovo. Sama końcówka jest położona na skraju parku o tej samej nazwie, otoczona ze wszystkich stron drzewami, a kawałek przed nią znajduje się małe jezioro. By dostać się na plażę, wystarczy przejść tylko Park Jelitowski oraz wydmy. To czwarty i ostatni odcinek gdańskiej sieci tramwajowej, zlokalizowany tak blisko morza (inne to: Stogi Plaża, Brzeźno, Brzeźno Plaża). Trzeba było wykorzystać ten fakt – cała grupa udała się na plażę, by po raz ostatni w roku 2007 zobaczyć morze. Plażę w Jelitkowie opuściliśmy w ostatnich promieniach zachodzącego słońca. Wszyscy – nieco już zmęczeni, ale zadowoleni – ruszyli w kierunku pętli. Jeszcze tylko tramwaj do dworca Gdańsk Oliwa, gdzie wsiedliśmy w pociąg powrotny do Poznania. Budynek dworca głównego zobaczyliśmy około godziny 22:30.

W ten sposób zakończyliśmy dwudniową wycieczkę, podczas której udało nam się wiele zobaczyć oraz zgłębić interesujące fakty z elbląskiej i gdańskiej komunikacji miejskiej. Dzięki temu choć na chwilę oderwaliśmy się od poznańskiego zgiełku i problemów, z jakimi boryka się ostatnio poznańska komunikacja miejska. Wszyscy wrócili do Poznania w znakomitych humorach, w pełni zadowoleni z wycieczki oraz z perspektywami na kolejne.

XV Parowozowy Show – opóźniona relacja z Wolsztyna AD2008 Święto stalowego smoka

Bartosz Kopec



Parada to także świetna okazja by „przejechać się” pociągiem retro.

Fot.: Bartosz Kopec

Już po raz 15 miłośnicy pary mieli okazję spotkać się w jedynym takim miejscu w Europie – w Wolsztynie. Impreza ta wpisała się na stałe w kalendarz wydarzeń związanych z promocją regionu i jest częścią Dni Wolsztyna. Majowy długi weekend jest też czasem szczególnym dla polskich i europejskich miłośników kolei, którzy tłumnie ściągają do Wolsztyna – dla nich to po prostu obowiązek.

XV Parada Parowozów rozpoczęła się już w piątek 2 maja. Tego dnia na kanale oczyszkowym można było dokładnie obejrzyć obrządzanie parowozów. Na przykładzie parowozów Ok1-359, Pt47-112 oraz Ol49-7 można było zaobserwować wodowanie i nawęglanie, czyszczenie popielnika oraz smarowanie czyli codzienną obsługę parowozu. Kolejną atrakcją tego dnia było widowisko pt. „Światło, dźwięk i para”. Po zapadnięciu zmroku, przy wtórze muzyki i w blasku reflektorów, kolejne parowozy opuszczały wachlarz, by obrotnicy zaprezentować swe wdzięki. Pokaz okraszony dużą ilością pary oraz dźwiękiem gwizdawk zapierał dech w piersiach.

Najważniejszym dniem imprezy była sobota. Od rana na stacji panował wzmógłony ruch. Krótko przed 10 do Nowejwsi Mochów wyjechał pociąg retro prowadzony parowozem Ty2-911. Do godziny 12 pojawiły się pociągi z turystami z Berlina (52 81 77+03 1010), Dresden i Cottbus (03 2204), Cottbus (18 201+tender olejowy), Wrocławia (Tkt48-18+GWR 5521+EP07-1051), Poznań

(Pt47-112) oraz pociąg VIP CARGO (Pm36-2). Jako ciekawostkę można dodać, że łączna długość przybyłych do Wolsztyna pociągów specjalnych wyniosła 1225 m (60 wagonów). W międzyczasie na rampie towarowej odbywały się pokazy SOK oraz żużlowców, licytacja pamiątek kolejowych, występ zespołu VIDEO oraz kwesta z przeznaczeniem na odnowienie parowozu Ty43-123. Na torach towarowych Grodziska Kolej Drezynowa prowadziła przejazdy drezynowe. Na terenie lokomotywowni zwiedzającym udostępniono wachlarz, muzeum, wystawę malarstwa Anety Początek oraz fotografie zebrane pod hasłem „Wieże wodne o zmierzchu”.

O godzinie 13 rozpoczęła się główna atrakcja tego dnia – Parada Parowozów. 16 maszyn z całej Europy z łoskotem przetoczyło się wzdłuż stacji przed oczyma tysięcy widzów, kierując się w stronę Leszna. W tym roku mogliśmy podziwiać niemieckie 03 1010, 03 2204, 18 201, 52 8177; węgierskiego 109.109; brytyjskiego GWR 5521; oraz polskie Ty2-911, Tr12-25 (Chabówka), Tkt48-18 (Wrocław), Pm36-2, Ol49-7, Ol49-23, Ol49-69, Tr5-65, Ok22-31 oraz Ok1-359 (Wolsztyn). Lokomotywy prezentowały się pojedynczo oraz w składach. Po ponadpółtoragodzinnej uczcie duchowej parada zakończyła się. Krótko po 15 najdłuższe niemieckie parowozy serii 03 i 18 podążyły do Leszna na obrotnicę. Po południu można było udać się w sentymentalną podróż do Stefanowa pociągiem retro prowadzonym przez parowóz Tr12-25.

Niedziela była dniem kończącym tegoroczną paradę. Przed południem zorganizowano Międzynarodowe Zawody Maszynistów. Zwyciężyła je ekipa z Węgier na parowozie 109.109. Również tego dnia uruchomione zostały dwa pociągi retro. Pierwszy – prowadzony przez Tr5-65 – zabrał pasażerów do Rakoniewic, drugi z Ok1-359 na czele pojechał do Nowejwsi Mochów.

W przyszłym roku w długi majowy weekend znowu wielka rzesza ludzi przybędzie do Wolsztyna by podziwiać „stalowe smoki”. Z roku na rok frekwencja bije kolejne rekordy i należy mieć nadzieję, że i u nas wzorem zachodnich sąsiadów dbałość o zabytki techniki stanie się czymś tak samo normalnym jak ochrona katedr, zamków czy muzeów.

Nowinki z Pyrogradu

opracowanie: Mateusz Halaburda




W dniach 21-27 lipca przeprowadzono pierwszy etap remontu nawierzchni na ulicy Inflanckiej na odcinku od Piłsudskiego do Wiatracznej. Z ruchu wyłączono nitkę wschodnią. Ze względu na brak możliwości skrętu z ulicy Inflanckiej w Bobrzańską autobusy linii 62, 96 i 99 kursowały objazdem ulicami: Piłsudskiego – Inflancka – Żegrze – Bobrzańska i dalej po stałych trasach (powrót bez zmian). Na trasie objazdu autobusy zatrzymywały się tylko na przystanku Inflancka

po skręcie w prawo z Piłsudskiego. Dodatkowo wyłączono z ruchu przystanek Inflancka na ulicy Inflanckiej. Autobusy linii 53, 81, 82, A oraz 232 zatrzymywały się na tymczasowym przystanku zlokalizowanym na ulicy Piłsudskiego przed skrzyżowaniem z Inflancką. W drugim etapie robót od dnia 28 lipca do 3 sierpnia zamknięto zachodnią nitkę Inflanckiej. Autobusy linii 53, 62, 81, 92, 96, 99, A i 232 zatrzymywały się na tymczasowym przystanku Inflancka na ulicy Piłsudskiego, zlokalizowanym przed skrzyżowaniem z Inflancką.


   W dniach 2-29 sierpnia przeprowadzono remont torowiska na ulicy Królowej Jadwigi na odcinku od Strzeleckiej do mostu Królowej Jadwigi. Na trasy objazdowe skierowane zostały tramwaje linii 3, 6, 11 i 12. Linia 3 z pętli Wilczak kursowała po trasie do przystanku AWF, dalej przez Królowej Jadwigi, most Dworcowy i Roosevelta wracała na pętlę Wilczak. Linia 6 z Budziszyskiej kursowała ulicami Grunwaldzka, Roosevelta, Św. Marcin, Marcinkowskiego, Podgórna, Mostowa, Dowbora-Muśnickiego, Kórnicka i Jana Pawła II do ronda Śródka, powrót przez Marcinkowskiego, plac Wolności, 27 Grudnia i Gwarną. Linia 11 z Piątkowskiej dojeżdżała do przystanku AWF, następnie przez Strzelecką, Podgórną, Marcinkowskiego, plac Wolności, 27 Grudnia, Fredry i Roosevelta wracała na pętlę przy ulicy Piątkowskiej. Linia 12 z osiedla Sobieskiego kursowała przez most Dworcowy, Wierzbicice, 28 Czerwca 1956 r. i do pętli Starołęka. Uruchomiono linię „Za Tramwaj T3”, kursującą w dni robocze po trasie: rondo Rataje – Królowej Jadwigi – AWF – Kazimierza Wielkiego – Mostowa – most św. Rocha – św. Rocha – rondo Rataje. W weekendy – ze względu na często zablokowaną ulicę św. Rocha przy kościele – linia T3 dojeżdżała do ronda Rataje przez ulicę Mostową i Jana Pawła II. Do obsługi linii skierowano w dni robocze 3, a w weekendy 2 autobusy z wydziału A-1. Dla tramwajów linii 6 na ulicy Jana Pawła II przed skrzyżowaniem z Kórnicką utworzono tymczasowy przystanek. Autobusy linii 74



 **Pod koniec lipca br. park używanych autobusów marki MAN w ZKP Suchy Las powiększył się o kolejny ciekawy autobus – MAN NÜ263. Wóz nie jest taki stary (jak na warunki ZKP), bo pochodzi z 1997 roku. Jest to już autobus III generacji, ale uwagę zwraca nieco inna, starsza wersja ściany przedniej (stosowana w początkowej fazie produkcji tejże serii). Nowy nabytek otrzymał białą-czerwone malowanie zakładowe oraz numer 109 (który kiedyś należał do jednego z autosanów H9-35). Zadebiutował na linii na początku sierpnia. Bardzo podobny pojazd (także ze starą ścianą przednią), tyle że MAN NÜ313, eksploatuje inny lokalny przewoźnik – Zakład Komunalny Kleszczewo. Taki sam typ autobusu (ale już z nową ścianą przednią) znajduje się też w MPK Poznań (wóz 1492 z Kaczej). TPBus Tarnowo Podgórne zakupiło używany autobus marki Mercedes O405N2 ex. BVG Berlin.**


Txt: B.Kaj, fot.: Marcin Nader, 8.08.2008





 **Chrzest bojowy wagonu 685. W pierwszej połowie sierpnia wagon pojawił się na mieście elegancko porysowany. Na szczęście ubytki lakieru zostały szybko załatane i *helmut* znów cieszy miłośnicze oczy.**


Fot.: Robert Bartkowiak, 13.08.2008


jadące w kierunku dworca Sobieskiego zatrzymywały się dodatkowo na przystanku linii „Za Tramwaj” na Królowej Jadwigi, za skrzyżowaniem z ul. Serafitek. 8 sierpnia zmieniono trasę objazdową dla linii 12 (ze względów bezpieczeństwa – motorniczowie skarżyli się na niebezpieczną ręczną zwrotnicę przy lewoskręcie z 28 Czerwca 1956 r. w Hetmańska). Do końca remontu 12 kursowała na Starołękę przez Św. Marcin, Marcinkowskiego, Podgórną, Dowbora-Muśnickiego, Kórnicką, Jana Pawła II i Zamenhofs do pętli Starołęka (powrót przez plac Wolności, 27 Grudnia i Gwarną). Tramwaje linii 3, 6, 11 i 12 powróciły na stałe trasy w sobotę 30 sierpnia. Tego dnia zlikwidowano także linię „Za Tramwaj T3”.


 Od dnia 14 sierpnia od godziny około 7.30 do 23 sierpnia w związku z remontem nawierzchni na ulicy Roosevelta autobusy linii 63, 69, 78, 234, 235 i 237 w kierunku Śródki i Winograd kursowały objazdem przez Święty Marcin, Aleję Niepodległości i dalej po stałych trasach. Autobusy linii 78 odjeżdżały z przystanku Rondo Kaponiera na ulicy Roosevelta przy hotelu Mercure, natomiast linie nocne 234, 235 i 237 z przystanku na Świętym Marcynie, za skrzyżowaniem z Dworcową.



 W związku z awarią wodociągową na Boninie 14 i 15 sierpnia do godziny około 7.30 tramwaje linii 9 i 11 zamiast do pętli Piątkowska docierały na Połabską. Zastępczej komunikacji autobusowej nie uruchomiono.



 W piątek 15 sierpnia wprowadzono ograniczenia w komunikacji autobusowej. Przez cały dzień nie kursowały autobusy linii 50, natomiast autobusy linii 52 i A kończyły trasę przy szpitalu na osiedlu Rusa. Linia 80 kursowała tylko do pętli Rudnicze.


 Od piątku 15 sierpnia linia 53 wróciła na stałą trasę. Z ulicy Tarnowskiej autobusy skręcają w prawo w Ostrowską i przez stację benzynową Shell wjeżdżają na ulicę Krzywoustego, gdzie znajduje się przystanek końcowy Świątynicki. Powrót na Rataje odbywa się ulicą Krzywoustego.

 Kolejna dziura w jezdni tuż przy torowisku. Tym razem wyrwa pojawiła się w sobotę 16 sierpnia na ulicy 27 Grudnia. MPK wstrzymało ruch w tym miejscu na kilka godzin w sobotę i niedzielę. Tramwaje kursowały objazdami przez Śródkę i plac Wielkopolski oraz Zamenhofs i Hetmańską. Po zasypaniu dziury ruch wznowiono, na miejscu pojawiło się także ograniczenie prędkości do 5 km/h.


 W nocy z 19 na 20 sierpnia w związku z pracami wodociągowymi na ulicy 27 Grudnia tramwaje linii nocnej N21 w kierunku Kaponiery kursowały objazdem przez most Teatralny, Fredry i Gwarną.


  W sobotę 23 sierpnia zakończono remont torowiska na ulicy Warszawskiej. Tramwaje linii numer 6 i 8 nadal kończyły swoje trasy na rondzie Śródką. Do pętli na Miłostowie MPK uruchomiło dodatkową linię 20, kursującą na trasie: Miłostowo – Warszawska – rondo Śródką – Jana Pawła II – trasa Kórnicka – os. Lecha. Linię 20 (która de facto była *zatrzymawaniem*) w dni robocze obsługiwało 5 brygad – po dwie z Głogowskiej i Fortecznej oraz jedna z Madalińskiego, natomiast w weekendy 4 – dwie z Fortecznej oraz po jednej z Głogowskiej i Madalińskiego. Linie 6 i 8 na Miłostowo wróciły w sobotę 30 sierpnia, tego dnia również zlikwidowano linię numer 20. Na dwudziestce spotkać można było m.in. wagon 102Na 71.


  W związku z prowadzonymi pracami remontowymi na ulicy Grunwaldzkiej od przejazdu kolejowego do Malwowej od 22 do 31 sierpnia autobusy linii 77 i 251 nie dojeżdżały do pętli Osiedle Kwiatowe. Linia 77 z Bałtyku kursowała po trasie do Malwowej. Następnie autobus skręcał w prawo w ulicę Gerberową i dojeżdżał do Stokrotkowej. Po krótkim postoju (odjazdy 3 minuty po planowym czasie odjazdu z osiedla Kwiatowego) autobusy wracały przez ulicę Macierzankową do Malwowej i dalej po trasie do Bałtyku. Linia nocna 251 z Grunwaldzkiej skręcała w Malwową, następnie podobnie jak 77 jechała ulicą Gerberową i Stokrotkową. W kierunku Kaponiery autobusy dojeżdżały przez Macierzankową i Malwową do Grunwaldzkiej. Na ulicy Gerberowej zlokalizowano tymczasowy przystanek.


 Miesiąc sierpień obfitował w różnego typu remonty oraz objazdy. W obsłudze linii tramwajowych doszło do kilku ciekawych zmian. I tak na linii numer 5 można było podziwiać *helmuty* z Madalińskiego oraz


holendry z Gajowej, natomiast na linii 13 pojawiły się planowo tatry RT6N1. Zadowoleni mogą być przede wszystkim fani wagonów holenderskich, które można było zobaczyć m.in. na liniach 2, 4, 5 i 7.

 W związku z kasacją DAF-a o numerze bocznym 1932 do obsługi linii nocnych wydział A-1 skierował kolejne dwa neoplany N4016 o numerach bocznych 1508 i 1509. Dodatkowo w spadku po 1932 wóz 1509 otrzymał monitoring. Neoplan N4016 1533 wyposażony został w czytnik do KomKart. Czyżby autobus miał zacząć regularne kursy na linii podmiejskiej 107?

 Na Kaczej skasowano pierwszego w historii MPK ikarusa 280.70A o numerze bocznym 1452. Powodem kasacji był zły stan kratownicy. MPK nie podjęło się remontu autobusu. 28 sierpnia autobus wywieziono na złomowisko.

 W związku z organizacją imprezy pokazowej „Allegro Power” w rejonie Malty w sobotę 30 sierpnia ulica Baraniaka była wyłączona z ruchu przez cały dzień. Autobusy linii 57 i 84 kursowały trasami objazdowymi. Linia 57 z Mogileńskiej przez ulicę Chartowo i Krzywoustego dojeżdżała do dworca na Ratajach, natomiast linia 84 z ulicy Kurlandzkiej skręcała w lewo w Chartowo i przez Krzywoustego wracała na dworzec Rataje.

 Od 30 sierpnia przystanki autobusowe i tramwajowe Wołyńska zmieniły nazwę na Uniwersytet Przyrodniczy. W wakacje przesunięto także przystanek Rynek Łazarski (kierunek: Górczyn) o kilkadziesiąt metrów w stronę centrum miasta. Obecnie znajduje się on na wysokości skrzyżowania z ul. Szanieckiej, co wymusiło likwidację lewoskrętu w tę ulicę z Głogowskiej i spowodowało usunięcie kawałka zabytkowego, nieużywanego liniowo torowiska.

 W związku z brakiem porozumienia MPK z gminami Dopiewo i Tarnowo Podgórne od 1 września zlikwidowano sezonową, pospieszną linię autobusową P, kursującą z ronda Kaponiera do pętli w Sierosławiu. Również od 1 września w komunikacji autobusowej wprowadzono zimowy rozkład jazdy. Autobusy na liniach 51, 63, 64, 68, 69, 74, 76, 82, 91 i 93 kursować będą w dni robocze w szczycie co 12 minut. W weekendy linię 87 ponownie obsługiwać będzie wydział A-1. Ponadto przejmie on od Kaczej obsługę kilku brygad na linii 71.

Najciekawsze wstrzymania majowe Z archiwum T

Marcin Jurczak

3.05. N21/2 6xx. Z cyklu: Blokowska w Ognia Blasku. O godz. 2.12 motorniczy *nocki* zgłosił do CNR fakt podpalenia torowiska przez nieznaną sprawców. Na miejsce wysłana została Straż Pożarna – nie zdążyła jednak podjąć interwencji, gdyż tory ugasił motorniczy za pomocą gaśnicy znajdującej się na wyposażeniu wagonu. Rozlanie łatwopalnego płynu (a następnie jego podpalenie) nastąpiło na wysokości łuku torowiska pomiędzy stacjami PST Szymanowskiego i Kurpińskiego, około 300-500 metrów od stacji Kurpińskiego.

Nie stwierdzono podpaleń w obrębie pobliskiej stacji, sprawców nie udało się ująć.

5.05. 7/9 678 vs 8/5 661. Poranny pośpiech nie opłacił się motorniczemu siódemki, który wyjeżdżając rano z toru nr 9 na obiekcie postojowym przy ul. Budziszynskiej, najechał na tył wagonu wyjeżdżającego z toru nr 8. Przerwy w ruchu nie odnotowano, oba uszkodzone wagony zjechać musiały jednak do zajezdni Madalińskiego – ze względu na poniesione straty. *Dwuślipek* nabawił się przetarcia prawego naroża

wagonu, stracił także kierunkowskaz i lusterko, w *jednookim* zbiła się tylna szyba i elementy oświetlenia zewnętrznego.

5.05. 9/5 212+211. Ok. godz. 12.14 doszło do wstrzymania ruchu tramwajowego przed zajezdnią Madalińskiego, wskutek usterki technicznej składu dwukierunkowego. Tramwaj (brak rozruchu) zepchnięty został z Pamiątkowej na teren zajezdni przez 10/6 182+181 – po wcześniejszej interwencji Zakładowej Służby Ratowniczej. Ruch wznowiono o 12.30.

14.05. N21/1 669 i N21/2 668. Podczas wykonywania pierwszego kursu z os. Sobieskiego, około godz. 23.42, motorniczy tramwaju linii N21/1 zgłosił dewastację wagon GT8. Nietrzeźwa młodzież – w ramach rozrywki – wyrwała z prowadzenia drzwi zewnętrzne pojazdu. Na miejsce (PST Kurpińskiego) przybyła Zakładowa Służba Ratownicza, o godz. 23.55 wagon wysłano do zajezdni – bez uruchamiania autobusowej rezerwy. Wesoła gromadka przeniosła się kawałek dalej – wystawiając z przewodnic wszystkie (!) drzwi wagonu linii N21/2, stojącego na os. Sobieskiego. Sprawców nie udało się ująć ani ustalić, po półgodzinnym postoju (23.55-0.23) drugi tramwaj nockowy zjechał do zajezdni.

23.05. 7/1 661. Do potrącenia mężczyzny ze skutkiem śmiertelnym doszło na Hetmańskiej na wysokości ul. Nehringa. Pieszy leżał w torowisku, zapadał zmierzch, dodatkowo miejsce odgródzone jest barierkami i zaciemnione przez okoliczne drzewa. W tej sytuacji motorniczy tramwaju linii 7 dopiero w ostatniej chwili był w stanie zauważyć leżącego w zagłębieniu torowiska mężczyznę. Na miejscu obecne było pogotowie ratunkowe, Zakładowa Służba Ratownicza, Państwowa Straż Pożarna i prokurator. Tramwaj zepchnięty został do zajezdni Głogowska przez stojący we wstrzymaniu (jako jedyny) skład 1/2 278+279, skąd do zajezdni Madalińskiego zabrał go holownik. Ruch tramwajowy kierowano objazdami, uruchomiono także jeden autobus „Za tramwaj”. Wstrzymanie ruchu: 21.14-23.55 (w stronę Głogowska/Hetmańska).

27.05. 12/1 403 vs 16/1 507. Około godziny 9.32 doszło do najechniania tramwaju linii 12/1 na tył wagonu 507, stojącego na przystanku PST Kurpińskiego. Rany odniosło 6 pasażerów. Oba wagony w chwili wypadku były sprawne – prawdopodobną przyczyną zdarzenia było zasłabnięcie motorniczego tramwaju linii 12. W jego wyniku uszkodzony został ostatni człon wagonu Combino (zjechał on do zajezdni Głogowska o własnych siłach, gdzie został odstawiony) oraz przód wagonu 403 (zabezpieczony i odholowany na Forteczną w godzinach nocnych). Ruch wznowiono o 10.09, uruchomiono 1 autobus komunikacji zastępczej.

28.05. 5/1 194+193. Szesnaście minut wstrzymania na ul. Kórnickiej (przystanek: Jana Pawła II) zafundował pasażerom pseudohistoryczny *szybkowiec*. W tramwaju jadącym w stronę Zajezdni Głogowska nastąpił brak rozruchu. Po interwencji Zakładowej Służby Ratowniczej wagon skierowano do zajezdni. Wstrzymanie ruchu: 10.37-10.53.

30.05. 5/9 218+215. Pecha miał motorniczy piątki, który jako pierwszy wjechał na pętlę Stomil po uszkodzeniu słupa sieci trakcyjnej przez nieznanego samochód ciężarowy. Wskutek uszkodzenia słupa doszło do obluźnienia sieci, zerwania izolatora wieszakowego

i w efekcie połamania pantografu w wagonie 218. Na miejscu Zakładowa Służba Ratownicza odpaliła skład (z II pantografu), który po 34 minutach postoju (16.50-17.24) zjechał do zajezdni Głogowska. Następne piątki skierowano do Starołęki. I choć pętlę Stomil zamknęto... na kolejny połamany pantograf nie trzeba było długo czekać.

30.05. 5/8 96+95. O 18.11 CNR otrzymała zgłoszenie o połamanym pantografie tramwaju linii 5/8. Motorniczy wjechał na wyłączoną z ruchu pętlę Stomil, co spowodowało małe perturbacje dla tramwajów kursujących do i od Starołęki. Przerwa w ruchu w stronę zajezdni Forteczna trwała 11 minut (18.28-18.39), w przeciwnym kierunku – o 6 minut dłużej (do 18.45). Do wyciągnięcia z pętli uszkodzonej piątki wykorzystano skład 296+297 linii 3/2, a feralny pociąg po przełączeniach zjechał do zajezdni Głogowska. Po tym zdarzeniu do mechanicznej (klin) blokady zwrotnicy dołożono hydrauliczną, by nikt więcej na Stomil już nie wjechał.

Usterki wagonów Combino

W maju zanotowano cztery usterki wagonów Combino, w tym trzykrotnie uszkodzeniu ulegały drzwi wagonów. Dwukrotnie wagon 507 zepsuł ten sam motorniczy na linii 5/4 (3.05 => II drzwi, 4.05 => I drzwi), awariom ulegały także wagony 510 (6.05 => 14/5 => IV drzwi) i 508 (30.05 => 14/4 => brak rozruchu). Łączny czas wstrzymania: 60 minut (czyli średnio kwadrans na usterkę).

Usterki wagonów RT6N1

23.05. 12/5 403. W dniu 23 maja doszło do ruchu na przystanku PST Szymanowskiego wskutek awarii tramwaju linii 12/5. Awaria wyłącznika szybkiego wysokiego napięcia w wagonie 403 spowodowała konieczność półgodzinnego (17.29-18.00) zatrzymania tramwaju jadącego w stronę os. Sobieskiego. Uszkodzony tramwaj zepchnięty został przez 16/2 507 na pętlę Sobieskiego – do odholowania w godzinach nocnych.

30.05. 12/10 404. Do awarii tatury jadącej w stronę Starołęki doszło na przystanku Most Teatralny. 9 minut wstrzymania ruchu (13.06-13.15) spowodowała awaria pompy HBB. Po doraźnej naprawie dokonanej przez pracowników Zakładowej Służby Ratowniczej, tramwaj skierowano do zajezdni.

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 WSPÓŁPRACOWNICY: Łukasz Badosz, Robert Bartkowiak,
Krzysztof Dostatni, Tomasz Gieżyński, Jan Gosiewski, Jędrzej Nowak

KOREKTA: Kamila Panasiuk, Tomasz Gieżyński
SKŁAD: Marcin Jurczak
NAKLAD: 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.