



TworzyMY

GAZETKA SOSW
POZNAŃ



wydanie nr 2 Luty 2026r.

Wywiad z Panem Arminem Bezlerem

autor: Redakcja

Dlaczego zdecydował się Pan zostać nauczycielem wychowania fizycznego w naszej szkole?

Od kiedy pamiętam, często obserwowałem i podziwiałem pracę nauczycieli WF, od zawsze to była moja ulubiona lekcja. Naturalną drogą były dla mnie studia na poznańskim AWFie, gdzie tylko utwierdziłem się w tym, co chcę w życiu robić. Początkowo po studiach pracowałem w szkole dla niesłyszących jako opiekun w internacie, ale kiedy zabrakło dla mnie miejsca dowiedziałem się od przyjaciół, że jest możliwość zatrudnienia w SOSW, przyszedłem na rozmowę wówczas z Panią Kingą Reszel i już wtedy czułem, że będzie to miejsce, w którym będę mógł się rozwijać i będę czuł się dobrze - nie myliłem się.



Jaką rolę, Pana/Pani zdaniem, odgrywa WF w życiu młodych ludzi?

Na początku nie było to. Uważam, że niestety coraz częściej pełni rolę marginalną a powinien istotną. Ruch jest integralną częścią zdrowia, poprawia samopoczucie, ma wpływ na naszą sferę fizyczną oraz psychiczną. Jestem jednym z ostatnich roczników, jakie „wychowywały” się na trzepakach a nie przy ekranach smartfonów. Po szkole rzucaliśmy plecaki i szliśmy na dwór, graliśmy w podchody, kopaliśmy piłkę, wieczorem rodzice często siłą musieli nas zabierać z podwórka. Obecnie tendencje się odwróciły i taka jest rzeczywistość, musimy się w niej odnaleźć ale wierzę, że karta się odwróci i WF znowu będzie modny.

Wywiad z Panem Arminem Bezlerem

autor: Redakcja

Które dyscypliny sportowe cieszą się największą popularnością wśród uczniów?

Jest kilka takich dyscyplin, Boccia i bilard to są pierwsze, które przychodzą mi do głowy. Coraz częściej gramy także we wspomnianego darta. Jak pozwala pogoda to nie brakuje chętnych do gry w piłkę nożną na boisku szkolnym.

Co chciałby Pan zmienić w Polskiej szkole ?

Pomidor 🍅



Jak otrzymał Pan pracę w tak dużym klubie jak Lech Poznań ?

Podczas studiów na AWF spotkałem

się z ogłoszeniem, że w Lechu Poznań poszukują stażystów do działu scoutingu. Zgłosiłem się, dostałem zaproszenie i pierwsze zadanie do wykonania, z poleconego mi meczu ligi szkockiej miałem wytypować zawodnika, który mógłby wzmocnić wtedy zespół Lecha Poznań i napisać o nim raport. Był to rok 2014, dostałem wtedy możliwość odbycia wolontariatu, który trwał prawie dwa lata, w 2016 roku podpisałem swoją pierwszą umowę z klubem więc w tym roku mija dziesięć lat mojej pracy.

Jak zachęcić uczniów, którzy nie przepadają za aktywnością fizyczną, do ruchu?

Nie ma jednej drogi, to jest kwestia bardzo indywidualna. Ruch często kojarzy się z bieganiem, poceniem, wysiłkiem mocno fizycznym. Trudno jest obecnie wyjść młodzieży a także dorosłym poza strefę ich komfortu. Nie lubimy się „pocić”, szukamy łatwych rozwiązań i prostych dróg. Jesteśmy w stanie wydać dużo pieniędzy żeby być zdrowym ale sami o to zdrowie nie chcemy zadbać poprzez ruch. Powinniśmy uświadamiać społeczeństwo, że ich ciało jest ich polisą na przyszłość. To jak dbamy o nie dzisiaj, zwróci nam się za kilka lat. Kluczem do sukcesu jest znalezienie aktywności dla siebie. Nie musi to być bieganie, może to być basen, rower, spacer nad ulubionym jeziorem, szachy czy tak popularny ostatnio dart.

Wywiad z Panem Arminem Bezlerem

autor: Redakcja

Na czym dokładnie polega praca scouta piłkarskiego w Lechu Poznań?

Generalnie polega na oglądaniu meczów. Obserwuję mecze w Czechach, Bułgarii, Grecji, na Cyprze oraz we Włoszech, zarówno video jak i na żywo. Moim zadaniem jest raportowanie najciekawszych zawodników mogących wzmocnić Lecha Poznań. To tak w bardzo dużym skrócie. Wszystkich zainteresowanych mogę w tym momencie odesłać do niedawno opublikowanego filmu dokumentalnego o transferach Lecha Poznań - Wariant Mistrzowski. Na YouTube znajdziecie więcej szczegółów 😊



Jak Lech kupuje piłkarzy? Dokument all access
#WariantMistrzowski



YouTube · Ekstraklasa TV

Wyświetlenia: 251,8tys. · 1 miesiąc temu

Czy talent jest ważniejszy od ciężkiej pracy – czy jedno bez drugiego nie istnieje?

Talent bez ciężkiej pracy nie istnieje. Talentu może wystarczyć na chwilę, jednak na dłuższą metę ciężka praca, wytrwałość, cierpliwość i determinacja są niezbędne nie tylko w sporcie ale również w życiu codziennym.

W jakim wieku najlepiej zacząć poważnie myśleć o karierze piłkarskiej?

Moim zdaniem poważnie o karierze piłkarskiej można myśleć w wieku 15-16 lat.

Na co piłkarze najczęściej nie zwracają uwagi, a co dla scouta jest kluczowe?

Obecnie skauci bardzo mocno zwracają uwagę na przygotowanie motoryczne, ono staje się powoli kluczem do sukcesu sportowego, oczywiście obok techniki i taktyki gry. Piłkarze często mogą nie mieć świadomości, że obserwujemy ich także w trakcie rozgrzewki, jak się przykładają do ćwiczeń, jak reagują na polecenia trenerów czy jakie mają relacje z kolegami w zespole.

Wywiad z Panem Arminem Bezlerem

autor: Redakcja

Czy obserwuje Pan również mecze szkolne i lokalne turnieje?

Oczywiście, jeżeli grają tam moi uczniowie lub przyjaciele to jak najbardziej.

Jaki był według Pana najlepszy piłkarz, którego Pan obserwował ?

Zawodnikiem który zrobił na mnie największe wrażenie podczas obserwacji na żywo był Casemiro, który grał wtedy w Realu Madryt, praktycznie nie tracił piłki i było niemożliwe mu ją odebrać. Natomiast najlepszy zawodnik, jakiego oglądałem i polecałem do Lecha to był Patrick Schick, obecnie grający w Bayerze Leverkusen.

Jaki jest Pana ulubiony Piłkarz z Polski i z zagranicy ?

Nie mam ulubionego piłkarza z Polski, najmocniej kibicuję mojemu chrześniakowi, natomiast moim ulubionym piłkarzem niestety już niegrający a kiedyś reprezentującym Inter Mediolan jest Alvaro Recoba.

Czy grał Pan zawodowo w piłkę nożną ?

Miałem takie marzenie jako dziecko i młody chłopak ale zostało ono szybko zweryfikowane, ponieważ byłem przeciętnym zawodnikiem i daleko mi było do zawodowstwa. Bycie przeciętnym w tym co robię nigdy mnie nie zadowalało, więc z bólem serca ale zmieniłem moją drogę życiową. Chciałem być trenerem, to emulowało w możliwość zostania skautem piłkarskim, z czego czerpię wielką satysfakcję, ponieważ spełniam się jako osoba będąca blisko piłki nożnej na najwyższym poziomie i również realizuje swoje marzenia.



Najmilsi! Czas na podsumowanie zbiórki dla Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. W tym roku do tej szlachetnej inicjatywy dołączyło siedmiu superbohaterów z naszego Ośrodka: Maks Jackowiak, Majka Litke, Stachu Szewczyk, Kuba Andrzejewski, Helena Krygier, Ola Kuśnierek oraz Gabrysia Brzostowska, wraz z rodzicami i opiekunami. Jesteśmy przeszczęśliwi mogąc ogłosić ze zebraliśmy łącznie aż 2368,68 zł! (843,68 zł w puszcze z którą kwestowaliśmy oraz 1525 zł w puszcze wirtualnej). Wszystkim którzy w jakikolwiek sposób nas wsparli, czy to wpłatą, pomocą czy też dobrą myślą, szczerze dziękujemy. A Orkiestra niech gra do końca świata i o jeden dzień dłużej
Z pozdrowieniami,

Alina Dalz, Renata Hybiak i Mateusz Niewiadomski



Zenek & Gilbert

KREATYWNOŚĆ JEST WAŻNA

Stało się to. Po wielu latach nasz szkielet w sali nr. 62a dostał imię. Od dzisiaj oto ten kostek

nazywa się ZENEK. Jest zawsze zadowolony i uśmiechnięty, lubi matematykę oraz biologię, lecz nie pogardzi nowymi uczniami podczas zastępstwa.

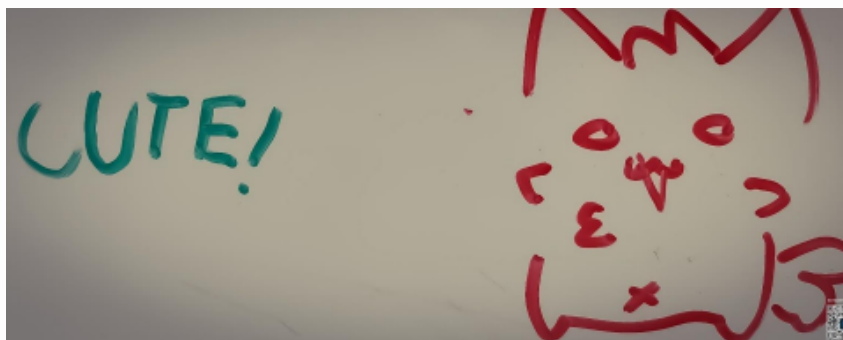
Już dzisiaj doszedł do nas nowy pupil sali nr. 63. Nie wiem czy wiecie, ale ten pupil jest już

znany już od tamtego roku. Nazywa się GILBERT. On jest kotem, który zawsze towarzyszy

nam, podczas lekcji geografii lub innych zajęć oraz zastępstw. W tamtym roku był zmazywalny przez 17 razy. Niestety muszę ogłosić że w tym roku osoby zmazywały już 4

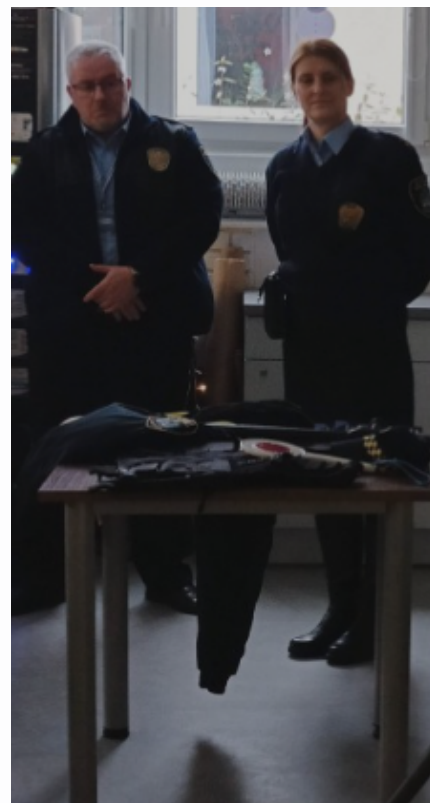
razy, jest to niedopuszczalne. Od teraz Gilbert jest pod ochroną zwierząt, ponieważ Gilbertów jest na świecie coraz mniej i mogą wyginać. Był to mój pomysł wyborczy, lecz go

nie zapisałem bo chciałem pokazać że czasami ukryta kreatywność jest fajna.



Wizyta Strażników Miejskich

14 stycznia do Naszego Ośrodka zostali zaproszeni strażnicy miejscy. Podczas godzinnego spotkania opowiedzieli nam: na czym polega ich praca, jak zostać strażnikiem miejskim oraz odpowiedzieli na nurtujące nas pytania. Dziękujemy za wizytę i zapraszamy ponownie!!!



KATARZYŃKA 2025 – 145-LECIE POZNAŃSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

autor: Jakub Makowski

Rok 2025 był bardzo wyjątkowy dla poznańskiego MPK, obchodzono równocześnie 100-lecie komunikacji autobusowej, a także 145 lat poznańskiej komunikacji miejskiej w Poznaniu. Z tej okazji przewoźnik zorganizował 2 ogromne wydarzenia, które były zwieńczeniem obu tych rocznic, jedno z nich opisywaliśmy w numerze gazetki z listopada 2025 r., gdzie zdaliśmy Wam relację z tego wydarzenia i teraz chcemy też to dokonać w tym numerze. Także siadźcie wygodnie i zapraszamy do lektury.

Był 23 listopada 2025 r., był mróz na dworze, lecz nie powstrzymało nas, aby dotrzeć na zajezdnię tramwajową przy ulicy Madalińskiego, gdzie odbywały się główne obchody, byliśmy przed 11-stą, ponieważ chcieliśmy odbyć przejazd w paradyzie tramwajów, która wiodła przez całe miasto. Minęła godzina 11-sta i wszystkie zgromadzone z tej okazji tramwaje ruszyły w wielkim orszaku.

Trasa tej wielkiej i spektakularnej parady wiodła przez: Głogowską → Park Wilsona → Dworzec Zachodni → Most Dworcowy → Poznań Główny → Towarową → Plac Wolności → Plac Wiosny Ludów → Królowej Jadwigi → Półwiejską → Górną Wilde → Pamiątkową. Nasza parada zakończyła się na przystanku na Pamiątkowej, gdzie wysiedliśmy z tramwaju. Powodem dlaczego musieliśmy wyjść był taki, iż tramwaje wjeżdżały do zajezdni i potem musiały ustawione potem na wystawę udostępnioną dla odwiedzających.

Gdy pojazdy zostały już ustawione na swoich miejscach, mogliśmy śmiało wbijać znów na bramy „Madaliny” i zwiedzać poszczególne pojazdy, my przedstawimy w tym artykule te najciekawsze pojazdy i postaramy się trochę nieco o nich opowiedzieć dla kontekstu. Pierwszym pojazdem, którego zwiedzaliśmy był...



KATARZYŃKA 2025 – 145-LECIE POZNAŃSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

autor: Jakub Makowski

Düwag NGT6D (R1.1 → oznaczenie SWB Bonn) #971 – Rocznik. 1994:

- Ten wagon tego dnia miał swój wielki debiut i co ciekawe, wywołał poniekąd kontrowersje na skalę krajową, ale wyjaśnię to nieco później, najpierw opiszę krótko czym jest ten tramwaj. Pojazd należy do serii 24 egzemplarzy, należących do rodziny typu NGT6D, które były masowo produkowane w zakładach Düwag/Siemens i trafiały do większości sieci tramwajowych byłego RFN (Republiki Federalnej Niemiec). Ten, jak i reszta jego bliźniaczych egzemplarzy były eksploatowane pierwotnie u przewoźnika Stadtwerke Bonn w Bonn. Wagony obsługiwały trasy „Stadtbahn’u”, czyli takich szybkich, bezkolizyjnych tras tramwajowych, coś jak Pestka, ale co by było gdyby była siecią takich tras. W 2022 roku SWB Bonn podpisał przetarg wraz z Škodą Transportation na dostawę nowych tramwajów modelu 41T, które miały zastąpić wozy NGT6D, lecz zamiast na złom, zostały wysłane do Poznania, gdzie docelowo mają zastąpić składy typu 105Na produkcji chorzowskiej wytwórni Konstal. I tu przechodzimy do genezy tej „kontrowersji...”

Nie było to na początku nic wielkiego, dopiero jakiś czas później wyciekła informacja, że wagony z Bonn będą eksploatowane w Poznaniu, ale kontekst był bardziej taki, że rzekomo te tramwaje były cytując: „Niemieckim złomem” i tu wylała się na nie ostra fala krytyki, która jak się okazało rozprzestrzeniła się lotem błyskawicy na całą Polskę i tak niestety często powodem tej krytyki były względy polityczne, pomimo tego, że ten typ wagon rzecz jasna w wersji normalnotorowej dopiero debiutuje na torach, oraz to, że Poznań kupował wozy używane z byłego RFN”u z tzw. demobilu. Pierwszy tramwaj pojawił się w styczniu 2025 r i od razu rozpoczęto dosyć czasochłonny proces przystosowania tramwaju do ruchu w Poznaniu i po kilku miesiącach pracy wagon został zaprezentowany oficjelom oraz dziennikarzom tydzień przed Katarzynkami. Co można powiedzieć o tym wozie, jest dosyć przyjemnie, na pewno zasługuje uwagę, że nie ma drzwi, które znajdowały by się na przy przodzie, zamiast tego motorniczy musi wyjść z kabiny i przejść przez fragment przedziału pasażerskiego, co może być uciążliwe, lecz zwróćmy uwagę, iż pojazd był wykorzystywany na trasach tzw: „StadtBahn’u”, gdzie motorniczy dosyć rzadko wychodził ze swojego stanowiska pracy. A patrząc na to ten tramwaj jest bardzo ciekawy i myślę, że będzie bardzo długo i bezproblemowo służył Poznaniakom na długie lata. Czas na kolejny pojazd...

Konstal 105N #82 + #81

Ten skład wagonów tzw. „Szybkowców” został wyprodukowany w 1979 r. w Chorzowskiej Wytwórni Konstrukcji Stalowych, wagony pierwotnie nosiły numery taborowe 194 i 193 i jako jeden z nielicznych składów pozostał w oryginalnej formie i nie przeszedł do standardu 105Na czyli wersji rozwojowej 105N, która na ten moment jest dalej w eksploatacji, lecz ich dni są już policzone. Wagony zostały przywrócone do ruchu w oryginalnym wyglądzie 1 listopada 2007 r. i do czerwca 2014 r. kursował w ruchu liniowym. W 2015 r. skład został przenumerowany na obecny czyli #82 i #81 czyli numery, które nosiły pierwsze wyprodukowane „Szybkowce” dla Poznania. Skład ten można spotkać na liniach turystycznych lub na specjalnych okazjach. Taka ciekawostka, jeden z uczniów naszego ośrodka z klasy policealnej o imieniu Kacper, ma swój kanał na Youtube, gdzie jego maskotką kanału jest właśnie owy poznański skład 105N i nazywa się właśnie „PoznańskiSzybkowiec”.

autor: Jakub Makowski

Konstal 4N1 #2041 (ex. #698)

Kolejnym pojazdem na naszej liście zwiedzania jest wagon tramwajowy typu 4N1 #2041 z 1958 r., przerobiony na wagon do pracy przy sieci trakcyjnej. Tramwaj początkowo był eksploatowany liniowo w ruchu pasażerskim do 1984 roku i w tym końcowym okresie bycia wagonem liniowym otrzymał numer 698. Po tym, gdy zakończył służbę w ruchu pasażerskim, został przebudowany na wspomniany wcześniej tramwaj wieżowy i tak służył jako jedna z wielu „N-ek”, które stały się przydatne w nowej funkcji jako wozy gospodarcze, pługi odśnieżne, holowniki czy właśnie jako wozy do pracy przy sieci trakcyjnej. Wagon ma również mały przedział dla pracowników, a także maszynownię, gdzie znajduje się specjalny agregat, aby wagon mógł na chwilę poruszać się bez użycia napięcia z sieci trakcyjnej, gdy w niej nie ma zasilania.

Zwiedzanie Makiet Kolejowych w Izbie Tradycji MPK

A teraz na moment zostawimy tramwaje, i zwiedzimy niedawno powstałą Izbę Tradycji poznańskiego MPK, które powstało w małym pomieszczeniu znajdującym na terenie zajezdni tramwajowej przy ulicy Madalińskiego. Większość eksponatów, które tam się znajdują, zostały przeniesione z dawnego Muzeum Komunikacji Miejskiej, które znajdowało się w dawnym budynku stacji transformatorowej zajezdni tramwajowej S-2 przy ulicy Głogowskiej. W niej możemy zobaczyć urządzenia, które były używane w MPK tj: Pulpit sterujący zwrotnicami, atrapa wnętrza wagonu typu N czy replika pulpitu z tramwaju typu 102N. Oprócz tego mieliśmy okazję zobaczyć obrazy przedstawiające poznańskie tramwaje oraz autobusy, które wyglądają naprawdę ładnie zrobione. Obejrzeliśmy także kilka bardzo dobrze wykonanych makiet kolejowych, gdzie jeździły miniaturowe składy pociągów w skali H0 czyli 1:87. Oprócz tego były także większe makiety, a nawet makieta, gdzie były tramwaje z Lego, które można było poprowadzić. Było co oglądać

Moderus Gamma LF05AC #600 „Bordzio”

No i wracamy do tramwajów, i tym razem przedstawiamy Wam prototypowy, jednoczłonowy, w 100% niskopodłogowy tramwaj Moderus Gamma typu LF05AC o numerze 600 wyprodukowany przez Modertrans Poznań. Jest to dosyć nietypowy tramwaj, bo jest on jak wcześniej było wspomniane krótki. Otóż ten wagon jest kierowany do przewoźników małych sieci tramwajowych obsługujących małą liczbą pasażerów. Ten maluszek jest bardzo nowoczesny, bowiem jego układ napędowy jest wykonany w węglika krzemowego i jest on energooszczędny, dzięki hamowaniu. Jego wnętrze również robi ogromne wrażenie, siedzenia również są bardzo wygodne. Jeżeli chce ktoś przejechać się tym maleństwem to na ten moment kursuje on na linii nr 28 prowadzącej z Ogrodów na Aleje Marcinkowskiego.

autor: Jakub Makowski

Moderus Gamma LF01AC #500

Następny w kolejce, jest również prototyp, ale nieco starszy. Mowa oczywiście o wagonie Moderus Gamma o typie LF01AC, oznaczony numerem 500. Pojazd ten jest najstarszym z rodziny Gamma, bo swą premierę miał w październiku 2016 r. Od maja 2017 r., kursuje liniowo po sieci tramwajowej, lecz zdarza się, że nie pojawia się z różnych przyczyn, ale na ten moment jeździ z pasażerami.

Moderus Gamma LF04AC BD #955

Kolejnym tramwajem, który zwiedzaliśmy, był najnowszy fabrycznie nabytek we flocie tramwajowej poznańskiego MPK, jest dwukierunkowy tramwaj z rodziny Moderus Gamma LF04AC BD o numerze 955, który jest jednym z trzydziestu tramwajów dwukierunkowych, które zostały dostarczone przez poznański Modertrans. Wagon ten jest w 100% niskopodłogowy co pozwoli osobom niepełnosprawnym oraz matkom z dziećmi bezproblemowo dostać się do pojazdu. Co wyróżnia nowy model Gammy od tych kursujących po Poznaniu jest dużo, ale wymienimy tylko te znaczące. Wagon ten posiada zupełnie nowe czoło pochodzące od prototypowego LF05AC, które stanie się prawdopodobnie standardem dla nowych egzemplarzy. Kolejna różnica to kolor wyświetlaczy, który jest biały, gdzie wcześniej dominował kolor bursztynowy w większości taboru tramwajowego. Pojazdy te zostały zakupione, aby zwiększyć liczebność wagonów dwukierunkowych potrzebnych do obsługi trasy tramwajowej na Naramowice oraz podczas remontów.

Solaris Tramino S105P #526

Przejdźmy teraz do wozu, który na pewno każdy z Was, kto czyta teraz ten artykuł, jechał albo na co dzień jeździ do szkoły, natomiast Ci, którzy nie są obeznani w typach tramwajów, nie zastanawiali się kto go wyprodukował. Słyszeliście pewnie o Solarisie?

To fabryka zajmująca się produkcją autobusów i trolejbusów, ale czy wiedzieliście, że produkowano także tramwaje? Otóż w 2007 r. opracowano projekt w pełni niskopodłogowego tramwaju, który miał być seryjnie produkowany przez Solarisa. Początkowo tramwaj miał otrzymać nazwę Gecko, ale po jakimś czasie stwierdzono, że nazwa ta niezbyt pasuje do pojazdu produkowanego pod znakiem zielonego jamnika, więc zmieniono na Tramino. Prototyp powstał we współpracy ze Autosanem i jego montaż odbywał się na terenie zajezdni MPK w Łodzi. Jego oficjalna premiera miała miejsce jesienią 2009 roku podczas targów kolejowych TRAKO w Gdańsku. Również rok później został podpisany przetarg na 45 w pełni niskopodłogowych tramwajów dla poznańskiego MPK i ten przetarg wygrał Solaris Bus & Coach z Bolechowa i na początku 2011 roku do Poznania dotarł pierwszy egzemplarz, a w lipcu rozpoczęto liniową eksploatację i tak dostawy trwały do 2012 roku kiedy został dostarczony ostatni, 45-ty tramwaj. Od tamtej pory Solarisy Tramino są bardzo często wykorzystywane na liniach o wysokich potokach i do dziś można je łatwo spotkać. A czy dzisiaj Solaris produkuje dalej tramwaje?

I tu niestety muszę rozczarować, ale Solaris od prawie 10 lat nie produkuje już tramwajów, bo w 2018 r. bolechowska fabryka autobusów została wykupiona przez hiszpańską firmę CAF, lecz szczegóły dotyczące zakończenia produkcji Tramino można łatwo znaleźć w internecie. Także to tyle o Tramino, lecimy obczać następną bimbę...

KATARZYŃKA 2025 – 145-LECIE POZNAŃSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

autor: Jakub Makowski

Moderus Beta MF02AC2 #415

Przedostatnim wozem na naszej liście, jest chyba najbardziej stereotypowy tramwaj, którego można bardzo łatwo spotkać w Poznaniu. I tym właśnie tramwajem jest częściowo

niskopodłogowy tramwaj Moderus Beta, którego możecie od 2011 roku spotkać w ruchu liniowym. Jest on unowocześnionym i seryjnie produkowanym potomkiem tramwaju typu 115N wyprodukowanego z zakładach Fabryki Pojazdów Szynowych im. Hipolita Cegielskiego w 1995 r. Aktualnie po Poznaniu kursuje ponad 50 pojazdów z tej rodziny w 3 różnych odmianach i właśnie ta najstarsza odmiana, a konkretnie 10 zużytych egzemplarzy idzie właśnie na naprawę główną i ten właśnie ten egzemplarz o numerze 415, który jest najstarszym pojazdem z rodziny Bet, przeszedł właśnie taką naprawę i obecnie w momencie pisania tego artykułu 4 wagony przeszły modernizację i czasami zaglądają na Ogrody. Zmiany jakie dokonano są znaczące, od zmiany malowania aż po wymianę tapicerki siedzeń oraz wymiany falowników.

Siemens Combino Advanced AG #501

Ostatnim tramwajem, który Wam przedstawiamy w tym artykule jest Siemens Combino Advanced AG o numerze w swym oryginalnym wyglądzie przedstawiającym wagony tego typu jeszcze zanim przeszły modernizację. Historia tych wagonów sięga początków lat 2000-tych, kiedy to Poznań planował zakup tramwajów w pełni niskopodłogowych, ponieważ wagony Tatra, które MPK zakupiło były dosyć awaryjne. W wrześniu 2002 r. rozpoczęto testy sprowadzonego z Amsterdamu, tramwaju marki Siemens Combino o numerze 2039 w charakterystycznym dla tego miasta, malowaniu białe – niebieskim. Wagon ten od momentu pobytu w Poznaniu wzbudzał bardzo duże zainteresowanie wśród pasażerów, a także uznanie wśród motorniczych. MPK rozpiło przetarg na 14, w pełni niskopodłogowych tramwajów i przetarg wygrał koncern Siemens. I tak w grudniu 2003 r. pojawił się pierwszy egzemplarz, a w styczniu po tym jak pierwsze sztuki się pojawiły w ruchu liniowym, zostały powitane przez poznaniaków oraz władarzy miasta. Na początku jednak z wagonami nie było tak kolorowo. Po jakimś czasie Siemens przekazał miastom, w których wagony z rodziny Combino są eksploatowane, że wystąpiła wada konstrukcyjna polegająca na szkieletu wykonanym ze stopu aluminium, który po jakimś czasie zużywa się i może to doprowadzić do tragedii, dlatego Siemens zlecił przewoźnikom, aby przekazali do naprawy gwarancyjnej swoje pojazdy. Wszystkie poznańskie Combino powróciły do ruchu po niezbędnych naprawach w 2007 r. Po tym czasie wagony stały się swego rodzaju legendą wśród innych tramwajów niskopodłogowych. Był chwalony, przez motorniczych za bardzo wysoką niezawodność i właśnie z tego znane były bimby Siemens'a. W 2014 roku wprowadzono Poznańską Elektroniczną Kartę Aglomeracyjną, a wraz z nią mocno modyfikowano w wagonach System Informacji Pasażerskiej. Co ciekawe planowano, aby w Siemensach miały pojawić się charakterystyczne w poznańskich tramwajach tablice w postaci okrągłej tarczy na górnej części, ale Siemens nie wyraził zgody ze względów estetycznych, i jedyna zmiana jaka doszła, to zmiana wyświetlaczy z klapkowych na LED-owe o kolorze bursztynowym. Lata mijały i w wieku 18 lat, tramwaje te zostały wysłane na remont do firmy SAATZ, a pierwszy egzemplarz, wóz o numerze 503, zadebiutował na linii nr 2, 16 lutego 2023 r. Ostatnie niezmodyfikowane Combino, o numerze bocznym 507, zjechał do zajezdni po raz ostatni, 19 marca 2024 r., o godzinie 10:41. Wagony po modernizacji zyskały nowe układy napędowe, a także nowe malowanie, lecz jeden pojazd pozostał w swym oryginalnym, charakterystycznym malowaniu. Mowa właśnie o wagonie #501, który został, tak naprawdę zmodernizowany przez SAATZ, zaprezentowane również na Katarzynkach w 2023 r. Wagon ten przedstawia historię owych pojazdów poprzez zdjęcia na siedzenia.

KATARZYŃKA 2025 – 145-LECIE POZNAŃSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ

autor: Jakub Makowski

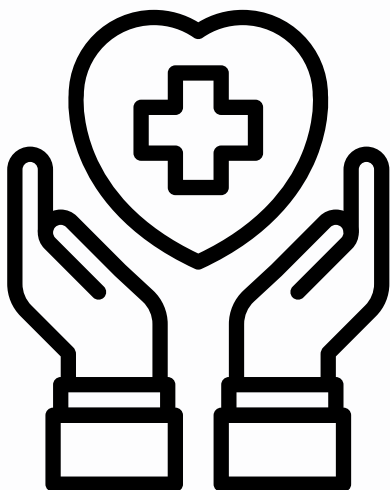
Podsumowanie

Także to tyle z tej relacji z tej wyjątkowej imprezy. Tegoroczna edycja była bardzo udana i uważamy, że warto w przyszłym roku się wybrać i zobaczyć te ciekawe pojazdy od kuchni. Mamy nadzieję, że ten artykuł Wam się spodobał i dziękujemy za przeczytanie go.



W styczniowym konkursie wzięli udział:

- Joanna Luty - postanowienie noworoczne związane z zdrowiem, podróżami oraz edukacją.
- Daniel Kęsy - postanowienie noworoczne związane z poznaniem historii swoich przodków oraz podróżami.



Tematyka:

Zdjęcia przedstawiające ferie zimowe, np.:

- *zimowe zabawy (sanki, narty, łyżwy, lepienie bałwana),*
- *krajobrazy i przyroda zimą,*
- *podróże i wypoczynek,*
- *ferie w domu – kreatywnie i nastrojowo,*
- *chwile spędzone z rodziną lub przyjaciółmi.*



Termin:

Prace należy dostarczyć do 1 marca 2026 roku do Pani Leny Filipowicz lub Michała Jamróż



Nagrody:

Punkty do całorocznej klasyfikacji konkursowej !

