

PRZYSTANEK KATARZYŃKA

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

wydanie specjalne
22-23 listopada 2014 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Katarzyńka 2014 – plan imprezy



ZAJEZDZIA MADALIŃSKIEGO

niedziela, 23 listopada 2014

godz. 12.00-16.00 – wystawa taboru

Tabor tramwajowy historyczny: N (602+456+436); 102N (1); 102Na (71); 105N (193); 105N (194); GT6 (615); tabor tramwajowy liniowy: GT8 (904); Moderus Beta; Siemens Combino; Solaris Tramino; tabor autobusowy historyczny: Jelcz RTO 043+P01 (1679+1813); Ikarus 280.26 (1545);

Tabor techniczny: wagon 4N₁ (2034); WSM-01L (2043) z doczepą; Scania R420 (2268); Mercedes Unimog U400; dźwig MAN TRAM123 (2199); MAN TGM18.240 MONTRAKS (2200); Iveco Euro Cargo Tector (2267).

ZAJEZDZIA FORTECZNA

niedziela, 23 listopada 2014

godz. 12.00-16.00 – nauka jazdy

Możliwość poprowadzenia tramwaju pod okiem instruktora MPK. W ramach opłaty za przejazd – zapraszamy do udziału w kweście "Ratujmy Stare Bimby".

LINIA TRAMWAJOWA SPECJALNA

niedziela, 23 listopada 2014

Zajezdnia MADALIŃSKIEGO – Hetmańska – Starołęcka – Zajezdnia FORTECZNA – Starołęcka – Zamenhofs – Jana Pawła II – Kórnicka – most Św. Rocha – Dowbora-Muśnickiego – Podgórna – Al. Marcinkowskiego – 27 Grudnia – **GWARNA** (makiety kolejowe Zespołu Szkół Komunikacji) – Święty Marcin – Podgórna – Strzelecka – Królowej Jadwigi – Górna Wilda – Pamiętkowa / Zajezdnia MADALIŃSKIEGO

Częstotliwość kursów: co 30 minut lub częściej

Obsługa: wybrane wagony z ekspozycji taboru historycznego

W związku ze zbliżającym się Dniem Tramwajarza, MPK Poznań Sp. z o.o. wraz z Klubem Miłośników Pojazdów Szynowych serdecznie zapraszają do odwiedzenia imprezy okolicznościowej.

Życzymy Państwu niezapomnianych wrażeń!

WYSTAWA MODELI I MAKIET

sobota-niedziela, 22-23 listopada 2014

godz. 10.00-18.00, ul. Fredry 13

Poznański Klub Modelarzy Kolejowych zaprasza na „dni otwarte”.

W programie: wystawa modeli kolejowych, pokazy makiet kolejowych, a w kiosku klubowym dostępne będą publikacje o kolei i komunikacji miejskiej.

Bilety wstępu: normalny 6 zł,
ulgowy 4 zł, rodzinny 15 zł.

Krótką historia zajezdni przy ul. Madalińskiego

Andrzej Kłos

Zajezdnię przy ul. Madalińskiego 17/19 rozpoczęto budować 1947 roku w związku ze znaczącym wzrostem przewozów tramwajowych i wyczerpaniem pojemności istniejących wozowni przy ulicach Głogowskiej i Gajowej. Obrano korzystną wówczas lokalizację zajezdni - blisko zakładów przemysłowych na Wildzie i mocno obciążonej trasy tramwajowej na ówczesnej ul. Feliksa Dzierżyńskiego (obecnie: ul. 28 Czerwca 1956 r.).

Jako pierwsza powstała ośmiotorowa hala o pojemności 45 wagonów dwuosiovcz z zapleczem technicznym oraz budynek mieszkalny. W 1948 roku zakończono prace, w wyniku których poznańskie tramwaje wzbogaciły się o jednokierunkową uliczną pętlę Pamiątkowa - Madalińskiego - Traugutta oraz halę dla tramwajów. W latach 1975-76 rozbudowano zajezdnię o siedem ślepo zakończonych, niezadaszonych torów odstawczych oraz tor w ul. Madalińskiego dla wagonów kończących kursy - zawracających wokół zajezdni. Równocześnie ogrodzono teren zajezdni, wyłączając z ruchu ul. Madalińskiego między ul. Pamiątkową a Hetmańską.

Tak ślepo zakończone tory umożliwiają bezproblemowy i szybki wyjazd pojazdów na trasę, za to utrudniają zjazd tramwajów z linii. Aby zaparkować tramwaj, trzeba wjechać tyłem, w czym motorniczym pomagają ustawiający zwrotnice *warsztatowcy*, tym samym przyspieszając proces obsługi codziennej (OC) wagonów. Obecnie jest to jedyna zajezdnia w Poznaniu z tego typu układem torowym.

W połowie lat siedemdziesiątych planowano powiększenie zajezdni o tereny do ul. Fabrycznej, ostatecznie jednak powstała tam baza przewozów ciężarowych PKS. Obecnie na tym terenie mieści się kompleks handlowo-mieszkalny. W związku z uruchomieniem w pierwszej połowie lat 70. XX w. torowiska na ul. Hetmańskiej przeorganizowano wyjazd z zajezdni likwidując szyny na ul. Traugutta.

Na początku działalności *Madaliny* stacjonowały tam wagony dwuosiovcowe. Od 1972 r. w mieście kursują wyłącznie wagony produkcji powojennej. W związku z przybywaniem kolejnych wagonów Konstal 105Na do Poznania na Wildę przekazywane były przegubowe *stodwójki*.

W połowie lat dziewięćdziesiątych XX wieku dotarły tu pierwsze używane wagony z Niemiec, które wkrótce całkowicie wyparły polskie serie 102N i 102Na. W ostatnich latach stacjonowały tu tylko *helmuty*, w kilku wersjach. Obecnie to 47 sztuk „długich” - GT8: z Düsseldorfu i Frankfurtu nad Menem (w tym 6 sztuk dwukierunkowych).

Do końca grudnia 2010 roku zajezdnia stanowiła jeden wydział - S-2 - razem z wozownią przy ul. Gajowej. Po likwidacji najstarszej zajezdni naszego miasta obsługę techniczną wszystkich tamtejszych wagonów przeniesiono na Wildę, a miejsca postojowe wyznaczono w różnych punktach miasta.

Między 2011 a 2012 rokiem zajezdnia miała na stanie i obsługiwała holendry ze zlikwidowanego jeżyckiego



Madalina z dawnych lat. Od lewej: wagony 102Na nr 27, 21 i 42, obok nich GT6 nr 600.

fol. Tomasz Gieżyński, 5.01.1998

depo, czy wypożyczone od MPK Kraków na czas remontów poznańskich torowisk dwukierunkowe GT8S. Mała pojemność zajezdni wynosząca około 25 wozów ośmioosiovcowych wymusza wyprowadzanie po uprzednim wykonaniu OC i ewentualnych napraw części wagonów do hali na Franowie. Pojazdy nieliniowe - historyczne przypisane obecnie do tego wydziału to: Konstal N+ND wraz z zabytkowym sanockim wagonem ND, wykorzystywane w sezonie letnim na linii turystycznej nr 0, Düwag GT6 oraz Beijnes 3G.

Dzięki uruchomieniu w październiku 2012 roku hali odstawczej na Franowie pojazdy przestały nocować na ulicach i pętlach. W związku z budową nowego obiektu na wschodzie miasta pocziwa *Madalinka* przeznaczona jest do zamknięcia.

Obecnie Klub Miłośników Pojazdów Szynowych oraz Komisja Rewitalizacji Rady Miasta Poznania czynią starania, aby *Madalina* nie podzieliła losu zabytku z ul. Gajowej i nie została sprzedana. Celem jest utworzenie muzeum komunikacji.

W październiku br. w ramach remontu torowiska na ul. 28 Czerwca 1956 r. zlikwidowano rozjazd i tor (a zarazem trójkąt torowy umożliwiający zawracanie wagonów) wjazdowy na zajezdnię od strony ul. Hetmańskiej w Pamiątkową.

Obecnie zajezdnia to mały i odgrywający coraz mniejszą rolę, niezbyt funkcjonalny powojenny obiekt. Wciśnięta między budynki mieszkalne niedaleko krzyżówki ulic Hetmańskiej i 28 Czerwca 1956 r. jest najubożej wyposażoną zajezdnią: bez tokarki podtorowej zestawów kołowych, czy też z myjnią wagonów na świeżym powietrzu (nie można z niej korzystać podczas mrozów).

Z zajezdni wyjeżdża na trasy zaledwie 8 wagonów w dni robocze rano i 4 po południu, a dodatkowo także trzy wozy linii nocnej 201. W soboty i święta z zajezdni wyjeżdżają w tej chwili nieliczne wagony.

Co dalej z wildecką zajezdnią? Pierwotnie planowano sprzedaż terenu pod zabudowę mieszkaniową. Miejmy nadzieję, że mimo kiepskiej kondycji finansowej Miasta Poznania, uda się w tym klimatycznym miejscu stworzyć prawdziwe i żywe muzeum transportu miejskiego z możliwością prezentacji pojazdów szynowych.

Tabor gospodarczy wczoraj i dziś

Stan Strykowski



Wagon gospodarczy typu WSM-01L 2043 jest przeznaczony do konserwacji sieci trakcyjnej. Posiada przyczepkę oznaczoną jako PWSM-01L, na której znajduje się podnośnik koszowy do robót na wysokości. Skład, dostarczony przez ZNTK Stargard Szczeciński na początku 1997 roku, jest napędzany silnikiem wysokoprężnym i posiada generator prądowłóczy. W kabinie pojazdu jest miejsce dla motorniczego/operatora oraz sześcioposobowej brygady robotniczej.

fol. Bartosz M. Kaj, 9.03.2008

Celem sprawnej obsługi zdarzeń losowych i zarządzania infrastrukturą miejski przewoźnik wykorzystuje szeroką gamę pojazdów technicznych.

Jednym z pierwszych pojazdów tego typu w Poznaniu był konny wagon wieżowy do naprawy sieci trakcyjnej. Obecnie używane są m.in. pojazdy przebudowane do celów gospodarczych z tramwajów liniowych.

Na wystawie prezentowane są: wagon typu 4N₁ oraz pojazd typu **WSM-01L** wraz z doczepą. Pierwszy z pojazdów to **4N₁ 2034** służący jako pług odśnieżny. Został wyprodukowany w Konstalu w 1955 r., służył w Warszawie z numerem 768, przyjechał do Poznania w roku 1966. Drugi jest wozem do konserwacji sieci trakcyjnej.

Wśród technicznych wagonów tramwajowych MPK są m.in. cztery przebudowane GT6. Trzy z nich (**2608, 2616, 2617**) pełnią funkcję holowników, czwarty (**2603**) jest wozem służb torowych. Wykorzystywane są do przewozu materiałów i części zamiennych, a także do holowania uszkodzonych tramwajów. Warsztaty MPK własnym sumptem zdemontowały w nich siedzenia w drugim członie oraz przebudowały trzecie drzwi, które zostały skrócone do poziomu podłogi, dzięki czemu możliwy jest załadunek towaru za pomocą wózka widłowego. Pojazdy pochodzą z serii zakupionej z Frankfurtu nad Menem.

Oprócz tramwajów gospodarczych, MPK używa również szerokiej gamy technicznych pojazdów drogowych,

począwszy od pocziwego Żuka, a skończywszy na nowoczesnym Mercedesie Unimogu.

TRAM123 o numerze **2199** to specjalistyczny podnośnik na terenowym podwoziu MAN/STAR 18.225 4x4. To pojazd służący do likwidacji skutków kolizji i wypadków z udziałem tramwajów, awarii i wykolejeń. Jego maksymalny udźwig to 12,5 tony. Posiada m.in. możliwość jazdy po szynach – zastosowany napęd hydrostatyczny pozwala na osiągnięcie prędkości na torach do 15 km/h.

MAN TGM18.240 **MONTRAKS** (nr taborowy **2200**) to pojazd przeznaczony do prowadzenia prac związanych z budową i konserwacją sieci trakcyjnej. Może być wykorzystywany także do usuwania awarii sieci trakcyjnej. Ma możliwość poruszania się po szynach, a także pracy w trybie tzw. wysięgu bocznego.

Podobnie jak rodzina pojazdów TRAM, także i ruchome podesty **MONTRAKS** powstają w Przemysłowym Instytucie Maszyn Budowlanych pod Warszawą.

Iveco EuroCargo Tector o numerze **2267** także posiada także wózki do jazdy po szynach. Pojazd wykorzystywany jest do czyszczenia torowisk, zimą może znaleźć zastosowanie m.in. jako pług odśnieżny.

Najnowszy i najpotężniejszy pojazd tramwajowej Zakładowej Służby Ratowniczej to **Unimog U400 V2R-600-RESCUE**. Jest on wykorzystywany do usuwania skutków zdarzeń komunikacyjnych, zarówno wypadków jak i awarii i wykolejeń. Unimog jest wyposażony w koła do jazdy po szynach, kamery, dodatkowe oświetlenie (w tym sześciometrowy maszt oświetleniowy), wyciągarkę o sile 10 ton oraz specjalne przyłącza hydrauliczne. Są one wykorzystywane do podłączania np. nożyc służących do rozcinania blachy.



Scania R420 2268 jest autobusowym pogotowiem techniczno-naprawczym. Służy do holowania zepsutych autobusów, wymiany uszkodzonego ogumienia w pojazdach i wszelkiego rodzaju napraw oraz likwidacji skutków wypadków drogowych.

fol. Bartosz M. Kaj, 11.06.2014

KMPS – dla ludzi z pasją

Tomasz Gieżyński

Klub Miłośników Pojazdów Szynowych to stowarzyszenie skupiające w swoich szeregach ludzi o zainteresowaniach oscylujących wokół szeroko pojętej tematyki komunikacji zbiorowej, szczególnie szynowej i miejskiej. Od 1996 nieformalnie, a od 2001 – dzięki zarejestrowaniu stowarzyszenia w sądzie – „w majestacie prawa” spotykamy się i prowadzimy szereg działań na rzecz popularyzacji wiedzy o komunikacji miejskiej oraz ratowania pamięci o jej historii.

Jeżeli interesują Cię podróże w poszukiwaniu ciekawych systemów komunikacyjnych lub linii kolejowych, jeżeli zbierasz lub wykonujesz modele pojazdów, jeżeli zgrabiesz w archiwach w poszukiwaniu ukrytych w mrokach dziejów ciekawostek komunikacyjnych z dawnych lat, jeżeli interesuje Cię turystyka postindustrialna z pogranicza archeologii i techniki, jeżeli chcesz brać udział w okolicznościowych imprezach tramwajowych, dbać o obecne i przyszłe zabytki techniki transportu, jeżeli chcesz wymieniać się bieżącymi informacjami z zakresu funkcjonowania transportu w Poznaniu, Polsce, Europie, na świecie... Jeżeli chcesz poznać ludzi o takich samych lub podobnych zainteresowaniach – KMPS jest miejscem dla Ciebie!

Jednym z najważniejszych, ale i najtrudniejszych zadań stojących przez KMPS jest ochrona i odbudowa zabytkowego taboru. Aby urzeczywistnić nasze marzenia o stworzeniu przekrojowej kolekcji, stowarzyszenie prowadzi kwestę „Ratujmy Stare Bimby” oraz w ramach posiadanego statusu organizacji pożytku publicznego pozyskuje środki z 1% podatku dochodowego. Nie da się ukryć, że zebranie całości kwot potrzebnych na zaplanowane odbudowy wagonów trwałoby zbyt długo. Próbujemy więc pozyskać dodatkowo sponsorów

zewnątrznych (firmy, instytucje, fundusze unijne, budżet obywatelski). Nie każda z tych możliwości jest dla nas łatwym celem, ale być może, przy odrobinie szczęścia już niedługo mieszkańcy Poznania będą mogli obejrzeć bardzo wymierne efekty trwającej już dobrych kilka lat zbiórki... Liczymy też na wsparcie naszych projektów w ramach budżetu obywatelskiego, i to zarówno podczas weryfikacji wniosków przez władze miasta, jak i później w trakcie głosowania mieszkańców. Jak do tej pory największym sukcesem jest współudział w szczęśliwie zakończonym remoncie doczepy typu ND o numerze 436 produkcji Sanockiej Fabryki Wagonów, która odbudowana została do wersji fabrycznej i od pewnego czasu uświetnia swym udziałem rozmaite imprezy okolicznościowe oraz niektóre kursy linii turystycznej, będąc jednak z konieczności póki co ciągnięta zmodernizowanym wagonem silnikowym typu N o numerze 602.

Od wielu już lat członkowie KMPS obsługują większość zadań związanych z funkcjonowaniem linii turystycznych – tramwajowej zerówki i autobusowej setki. Co roku w sezonie spotykamy się w weekendy, by prowadzić stare pojazdy i sprzedawać w nich bilety oraz oprowadzać podróżnych po Muzeum Komunikacji w zajezdni Głogowska, a nade wszystko by z okien tramwaju czy autobusu pokazać piękno naszego miasta. Osobną sekcję stanowi grupa związana z kolejką parkową Maltanka. Organizuje ona liczne działania na rzecz prawidłowego funkcjonowania i reprezentacyjnego wyglądu tej małej, ale bardzo ważnej dla Poznania kolei.

W ramach codziennej pracy zajmujemy się zabezpieczaniem ginących na naszych oczach „drobiazgów”, związanych z funkcjonowaniem transportu publicznego. Zmieniające się wzory czy konstrukcje tablic informacyjnych, biletów, biletomatów, rozkładów jazdy, słupków, kierunkowskazów, drzwi, atrap reflektorów, znaków przystankowych i wielu, wielu innych, pozorne nieistotnych przedmiotów, także podlegają skrupulatnej ocenie i zabezpieczeniu dla przyszłych pokoleń. W taki sposób, abyśmy mogli kiedyś pokazać w szczegółach, jak wyglądał świat tramwajów w dawniejszych czasach.

Dodatkami do naszej działalności są między innymi niniejsze pismo „Przystanek”, internetowa Poznańska Galeria Komunikacyjna oraz zamknięte forum klubowe, dostępne tylko dla członków z opłaconą składką. Są to przede wszystkim platformy wymiany informacji o przeszłości, teraźniejszości i przyszłości komunikacji zbiorowej w Poznaniu i poza nim.



**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

REDAKCJA: Tomasz Gieżyński, Andrzej Klos, Stan Strykowski

KOREKTA: Agnieszka Jaworska-Goździewska

NAKLAD 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.