

PRZYSTANEK KATARZYŃKA

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

wydanie specjalne
27 listopada 2022 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Katarzyńka AD2022 Następny przystanek – Dworzec Zachodni!

Lukasz Bandosz

Po przerwie spowodowanej pandemią w tym roku Klub Miłośników Pojazdów Szynowych i Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu sp. z o.o. wracają z obchodami „Katarzyńki”. Staraliśmy się przygotować dla odwiedzających nas 27 listopada 2022 roku jak najwięcej atrakcji, skierowanych do mieszkańców Poznania, odwiedzających stolicę Wielkopolski turystów, ale również miłośników komunikacji miejskiej. Atrakcje będą zlokalizowane w różnych częściach Poznania:

Zajezdnia Głogowska

Nauka jazdy wokół zajezdni tramwajem Moderus Beta w godzinach 11.00 – 17.00 (kursy co 10 minut); ponieważ popularność tej atrakcji była zawsze większa niż możliwość zaspokojenia oczekiwań wszystkich chętnych, w tym roku obowiązują zapisy, a ilość miejsc jest ograniczona*,

Zwiedzanie muzeum wraz z warsztatami tworzenia obrazów z koralii;

Wystawa modeli papierowych i w skali H0 w pomieszczeniu „śniadalni” przy hali postojowej;

Wystawa modeli z klocków LEGO oraz wystawa obrazów w wagonie typu 4N 689;

Dworzec Zachodni PST

Na obu torach przystanku wystawa taboru historycznego (wagon typu I + WD, GT8, 105N), współczesnego (Gamma, Beta, Tramino), dodatkowo autobus elektryczny, tabor gospodarczy (Unimog, dźwig, pojazd sieciowy). Dodatkową atrakcją będzie obecność wagonu Moderus Gamma LF05AC z firmy Modertrans.

Maltanka

Kursowanie pociągów prowadzonych parowozem Borsig oraz wagonem motorowym Ryjek,

Wszystkie atrakcje połączy linia tramwajowa, która kursować będzie z Zawad na Górczyn przez ulice: Jana Pawła II, Krzywoustego, Królowej Jadwigi, Matyi

Szanowni Czytelnicy

PRZYSTANEK

Tradycyjna impreza „Katarzyńkowa” powraca! I to z niemalym rozmachem. Tradycyjnie zachęcamy Szanownych Czytelników do wspólnego świętowania!

Zespół Redakcyjny

i Głogowską. Linia będzie obsługiwana tramwajami: N+ND, H+ND, 102N, 102Na, 105N, GT6, GT8, co zapewni częstotliwość na poziomie 10-15 minut.

Dodatkowo uruchomiona zostanie linia autobusowa na trasie Dworzec Zachodni – zajezdnia Kacza, linia zatrzymywać się będzie na swojej trasie na przystanku Krauthofera (pod zajezdnią tramwajową Głogowska). Obsługę stanowić będą autobusy Jelcz PR110, Ikarus 260 i DAF MB200. Z pokładu autobusów będzie możliwość zwiedzenia zajezdni Kacza, przejazd przez halę OC, stację paliw oraz stację ładowania. Na terenie zajezdni pokazane zostaną pojazdy przez nią eksploatowane: Mercus, Kapena, MAN NG313, MAN Lion's City, Solaris Electric. Odjazdy z Dworca Zachodniego co 30 minut od 12.00 do 15.30.

* PS. Widząc w jakim tempie zarezerwowane zostały wszystkie dostępne terminy na „naukę jazdy”, podejmiemy się próby organizowania takiego wydarzenia częściowo.

Rozkład jazdy – linia tramwajowa	
Odjazdy z Zawad:	11.34-14.24 – co 10 minut, 14.39-15.39 – co 15 minut, 15.49, 15.59
Odjazdy z Górczyna:	11.43, 11.53, 12.08, 12.23-13.43 – co 10 minut, 13.53-15.08 – co 15 minut, 15.08-15.58 – co 10 minut
Rozkład jazdy – linia autobusowa	
Odjazdy z Dworca Zachodniego:	12:00-15:30 – co 30 minut

Premiera AD2022 H znaczy Heidelberg

dr Marcin Jurczak

Pojawienie się na trasie nowego wagonu zabytkowego zawsze budzi wiele emocji. To zazwyczaj ukoronowanie wieloletnich starań, poszukiwania detali i drobiazgowego odtwarzania historycznej rzeczywistości. Tym razem radość jest tym większa, bo na trasy powraca wagon, którego odbudowa towarzyszy Klubowi Miłośników Pojazdów Szynowych od samego początku.

Historia wagonów typu KSW sięga II wojny światowej. W 1944 r. transport nowych wagonów tramwajowych dla Wiednia, w wyniku wojennej zawieruchy zamiast do stolicy Austrii trafił... do Poznania. Z powodu braku wyposażenia elektrycznego część z nich nie trafiła jednak do eksploatacji jako wagony silnikowe, ale wozy doczepne. Wagony KSW (Kriegs-Strassenbahn-Wagen) wyprodukowano w Waggonfabrik Fuchs w Heidelbergu. To specjalna konstrukcja tramwaju charakteryzująca się prostotą i łatwością napraw w trudnych wojennych czasach. Charakterystyczne szerokie drzwi miały ułatwiać ewakuację w trakcie nalotów bombowych. Dodatkowym elementem charakterystycznym było ich jednolite, szare malowanie.

Wagon 158 w pełni wyposażony został dopiero w 1950 r. i wtedy rozpoczęto jego eksploatację jako wozu silnikowego. Po remoncie (w latach 60) kursował jeszcze z pasażerami do roku 1972, później trafił do floty wagonów gospodarczych (z numerem 2033). W latach 90. zakończono jego eksploatację. Druga połowa lat 90. to okres intensywnej kasacji wagonów dwuosioowych. Wagon typu KSW (od miejsca produkcji nazywany w Poznaniu także typem H czy po prostu „Heidelbergiem”) udało się jednak uratować i zabezpieczyć – najpierw na terenie torów odstawczych przy ul. Budziszynskiej, a później – na tyłach zajezdni tramwajowej Głogowska. Wagon uratowany został dzięki determinacji członków KMPS i przy wsparciu ówczesnej dyrekcji MPK.

Przez lata niszczał pod chmurką, wreszcie pojawiła się szansa na jego odbudowę. Remont wagonu 158



Uroczysta premiera wagonu typu Heidelberg zbiegła się z Europejskim Dniem Bez Samochodu. Wagon zadebiutował w ruchu liniowym w ostatnim dniu tegorocznego kursowania linii turystycznych.

fol. Łukasz Bandoz, 22.09.2022 r.

powierzono MPK SA w Krakowie – krakowskie warsztaty posiadają duże doświadczenie w odbudowie wagonów zabytkowych. Heidelberg wyremontowany został z maksymalną dbałością o szczegóły, pieczołowicie odtworzono nie tylko elementy drewnianego wnętrza, ale także wszystkie detale techniczne. Dzięki odnalezionej dokumentacji możliwe było odbudowanie także charakterystycznych elementów układu napędowego (np. oryginalnego zawieszenia silnika) czy układu hamulcowego (w tym hamulców szynowych). Przy współpracy z hobbistami z Niemiec udało się uzyskać także niepublikowane wcześniej rysunki wagonu, co pozwoliło na dodanie kolejnych, oryginalnych elementów. To wszystko sprawia, że choć na pierwszy rzut oka Heidelberg przypomina eksploatowane w dużej liczbie wagony generacji N, w praktyce (jako ich protoplasta) różni się od polskiej serii wieloma detalami.

Odbudowany wagon z serii KSW wrócił do liniowej eksploatacji w Poznaniu. Zadebiutował 25 września 2022 r. na linii nr 0 – w towarzystwie swoich młodszych kuzynów – wagonu typu N (nr 286) oraz krakowskiego wagonu 4N1 (nr 43), będącego tegorocznym gościem poznańskich linii turystycznych. Kursowanie łącznie trzech pociągów obsługiwanych wagonami dwuosioowymi w łącznej liczbie pięciu wagonów to nowy poznański rekord. Dotychczas na liniach turystycznych spotykaliśmy maksymalnie cztery takie wagony – jak chociażby składy 286+436 i 43+436 na inauguracji sezonu 2022. Teraz flota dwuosioowych wagonów silnikowych zwiększyła się (nie licząc typu I) do dwóch.

Drobiazgowość i szczegółowość w odbudowie wagonu 158 robi duże wrażenie. A duma jest tym większa, że to dziś jedyny eksploatowany w Polsce wagon silnikowy tej serii i jeden z zaledwie kilku w Europie.



Wagon typu Heidelberg w towarzystwie wozów generacji N: 286, 436 i 43. Wagon KSW jest protoplastą generacji N, pomimo wizualnego podobieństwa różnic pomiędzy dwoma generacjami wagonu jest sporo.

fol. Łukasz Bandoz, 22.09.2022 r.

Przegląd bieżących inwestycji infrastrukturalnych Nowe tory nie tylko w nowych miejscach

Wojciech Fleischer

We Wrocławiu „TORYwolucja”, w Szczecinie „Torowa rewolucja”, w Grudziądzu, Gorzowie Wielkopolskim i Częstochowie czasowe zamknięcia całej sieci tramwajowej, a w poznańskich mediach armagedon czy też inne synonimy klęsk i katastrof, ale po kolei...

Wraz z przyznaniem Poznaniu organizacji Mistrzostw Europy w piłce nożnej, które odbyły się w roku 2012, a przede wszystkim po zmianie „głowy” Poznania w roku 2014 nastąpił pewien przełom w podejściu i intensywności przebudów czy budów nowych torów tramwajowych. Lata zaniedbań w zakresie finansowania tego bardzo ważnego elementu infrastruktury spowodowały regularnie pogarszający się jej stan, co przyczyniło się nie tylko do zmniejszenia prędkości przejazdowych, ale przede wszystkim zmniejszenia bezpieczeństwa. Zmiana podejścia do tak istotnego tematu jak bieżące utrzymanie elementów infrastruktury, dzięki któremu poruszają się tramwaje,

była możliwa poprzez podniesienie miejskich środków przeznaczonych na ten cel. Kluczowe było także wykorzystanie środków unijnych także na bieżące przebudowy, a nie tylko na budowę nowych tras w stolicy Wielkopolski. To spowodowało wzrost zamierzeń inwestycyjnych i remontowych. A pamiętajmy, że to właśnie tramwaje stanowią komunikacyjny kręgosłup Poznania.

Począwszy od lat 2011 – 2017, podczas których przebudowano okolice Ronda Kaponiera, ul. Dąbrowskiego na odcinku od ul. Żeromskiego do ul. Botanicznej i ul. Grunwaldzką (wybrane fragmenty) czyli około 4 km tras, środki z Unii Europejskiej zaczęły być przeznaczane na kolejne miejsca, w których tramwaje już istniały a inwestycje nie były spowodowane pracami drogowymi (torowisko na Moście Rocha czy w ciągu ul. Podwałe w budowy ul. Hłonda). W tym samym okresie czasu długość nowych



Klub Miłośników Pojazdów Szynowych powstał, aby zrzęcać osoby interesujące się komunikacją miejską, zarówno tą współczesną, jak i historyczną. Miłośnicy tramwajów, autobusów, ale również kolei działając w KMPS zrealizują swoje zainteresowania, poszerzają wiedzę. Staramy się m.in. propagować korzystanie z komunikacji miejskiej, a także wdrażanie w niej najlepszych rozwiązań. W Klubie możemy wymienić się swoimi poglądami, spostrzeżeniami, staramy się również rozpowszechnić wiedzę kierując swoją działalność na zewnątrz np. poprzez imprezy organizowane dla mieszkańców Poznania. Jednak najważniejsze zadania, jakie przed nami stoją, to opieka nad historycznymi i zabytkowymi pojazdami komunikacji miejskiej. Członkowie KMPS realizują swoją pasję również zawodowo, pracując w takich instytucjach jak MPK, ZTM, PIM, czy też w firmach branży kolejowej.

Nasze działania zmierzające kierunku zachowania i przywracania świetności historycznych pojazdów komunikacji miejskiej często polegają na nakłanianiu ich właścicieli (głównie MPK w Poznaniu) do wykonania niezbędnych prac i remontów. Przewoźnik powinien w ten sposób dbać o pojazdy, które przecież wykorzystuje w pracy przewozowej. Regularne wykonywanie remontów generalnych pojazdów zabytkowych ze względu na brak środków jest jednak utrudnione i czasochłonne. Właśnie dlatego od kilku lat prowadzimy kwestę „Ratujmy Stare Bimby”. Uzysaliśmy również status organizacji pożytku publicznego, dzięki czemu każdy rozliczając swój podatek dochodowy, może przekazać 1% naszemu stowarzyszeniu. Środki z tych dwóch źródeł są zbierane i zostaną przeznaczone na gruntowny remont jednego z tramwajów. Z własnych zasobów finansujemy bieżące prace wykonywane ochotniczo przez członków stowarzyszenia.

Dzięki staraniom i działalności KMPS możemy cieszyć się w Poznaniu rozszerzającą się flotą pojazdów historycznych i zabytkowych. Jednocześnie lista pojazdów oczekujących na remonty lub odbudowę wciąż jest długa. Zachęcamy wszystkich do przyłączenia się do nas, zarówno poprzez wstąpienie w szeregi KMPS, jak i uczestnictwo w kweście czy przekazywanie na zabytki komunikacji miejskiej **1%** swojego podatku.

Zapraszamy do KMPS!



Przebudowa pętli Wilczak jako część projektu realizowanego przy wsparciu środków zewnętrznych. Dodatkowe rozjazdy pozwalają na manewrowanie wagonów: zmianę toru i kierunku jazdy.

fot. PIM, 15.07.2019 r.



Budowa trasy tramwajowej na Naramowice – największa inwestycja w rozbudowę sieci tramwajowej w ostatnich latach. Trasa obsługiwana jest wyłącznie przez wagony dwukierunkowe.

fot. PIM, 11.03.2022 r.

torowisk w mieście (przedłużenie trasy Poznańskiego Szybkiego Tramwaju do Dworca Zachodniego oraz budowa trasy tramwajowej na Franowo) wyniosła 4,5 km.

Kolejne lata i przydział środków unijnych z perspektywy na lata 2014 – 2020 (z koniecznością rozliczenia środków do końca roku 2023) przyniosły kolejne inwestycje. Od 2017 do końca 2021 r. w ramach inwestycji prowadzonych przez spółkę Poznańskie Inwestycje Miejskie przebudowano ok. 2,65 km torowisk (ul. Św. Marcin, ul. Wierzbicice, rejon Ronda Rataje), natomiast nowe odcinki (do ul. Włodarskiej i pętli Unii Lubelskiej) wyniosły ok. 2,32 km. Do długości torowisk zmodernizowanych czy też przebudowanych należy również doliczyć prace realizowane przez Zarząd Transportu Miejskiego przy udziale Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego.

Lata 2022 i 2023 to już wspomniana wcześniej kulminacja prac torowych. Całe centrum miasta (ok. 2,5 km), Trasa Kórnicka (ok. 1,9 km) finansowane częściowo ze środków Unii Europejskiej oraz trasa PST (ok. 6,3 km) finansowane częściowo ze środków Rządowego Programu Polski Ład to również przykłady realizacji przebudów, które wyraźnie przewyższyły skalą nowe odcinki – całość trasy tramwajowej na Naramowice czyli odcinek od ul. Włodarskiej do ul. Błażeja o długości ok. 1,77 km.

Kluczową kwestią, która zastanawia wielu mieszkańców jest spiętrzenie prac w jednym czasie. Biorąc pod uwagę niewątpliwie słuszny trend wykorzystywania środków zewnętrznych będących znacznym wsparciem dla budżetu miasta (obarczonego trudną sytuacją gospodarczą) i konieczność wykonania prac w odpowiednich terminach powoduje podejmowanie

trudnych decyzji i prowadzenie prac w kilku miejscach jednocześnie. Przez spiętrzenie uciążliwości inwestowanie w remonty torowisk zyskało w ostatnim czasie wielu przeciwników. Remonty dadzą możliwość ponownej jazdy z wyższymi prędkościami, co skróci czas przejazdu i zwiększy jego komfort. A dojazd z Piątkowa czy Winograd do Centrum będzie możliwy z prędkością nawet 70 km/h. Pamiętajmy również o taborze, który na torowiskach w złym stanie nie tylko wiezie nas mniej komfortowo, ale również mniej bezpiecznie. W dzisiejszych czasach bezpieczeństwo to niewątpliwie jedna z kwestii priorytetowych.

Inwestycje, przebudowy, remonty to nie tylko torowiska, które są najbardziej namacalnym elementem infrastruktury dla mieszkańców i pasażerów. Pamiętajmy, że tramwaje poruszają się również dzięki sieci i kablom trakcyjnym, stacjom prostownikowym oraz kablom je zasilającym. Także te elementy infrastruktury poddawane są renowacji i modernizacji przy okazji projektów inwestycyjnych.



Infrastruktura tramwajów to nie tylko torowiska. To także wszelkie pacy związane z budową i modernizacją sieci trakcyjnej czy podstacji zasilających. Te obiekty też potrzebują modernizacji, zwłaszcza, że wymagania elektroenergetyczne nowoczesnych, niskopodłogowych tramwajów są większe.

fot. PIM, 30.06.2021 r.

PRZYSTANEK

WYDAWCA: MCM Marcin Jurczak

EMAIL REDAKCJI: przystanek@kmps.org.pl

REDAKTOR NACZELNY: dr Marcin Jurczak

ZESPÓŁ REDAKCYJNY: Łukasz Bandosz, Wojciech Fleischer

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.