

PRZYSTANEK KATARZYŃKA

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

wydanie specjalne
24 listopada 2024 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

Katarzynka AD2024 **Od Świętej Katarzyny do Katarzynek**

Łukasz Domański

Pod koniec każdego roku obchodzimy *Katarzynki* i nie mowa tu o znanych piernikach, a o święcie kolejarzy oraz tramwajarzy. W Poznaniu pod tą nazwą najbardziej znane są obchody święta pracowników poznańskiego MPK. Nazwa tego święta wzięła się od świętej Katarzyny – patronki m.in. wspomnianych wcześniej prowadzących pojazdy szynowe: te mniejsze i większe. W kalendarzu wspomnienie Katarzyny pojawia się 25 listopada, dlatego też poznańskie obchody odbywają się pod koniec listopada.

Święta Katarzyna Aleksandryjska – bo o niej mowa jako o patronce - jest świętą kościoła katolickiego i prawosławnego. Żyła na przełomie III i IV wieku w Aleksandrii (w Egipcie), choć współcześnie niekiedy kwestionuje się jej żywot. Od młodości wyróżniała się intelektem i mądrością. Miała odwagę publicznie bronić chrześcijaństwa i polemizować z pogańskimi filozofami, za co zyskała sławę wyjątkowo odważnej kobiety.

Według legendy, kiedy cesarz Maksencjusz usłyszał o Katarzynie, zażądał od niej, by porzuciła wiarę. W odpowiedzi Katarzyna stanęła przed cesarzem i wyłożyła argumenty na rzecz swojej religii, wykazując logikę swoich przekonań. Było to na tyle przekonujące, że nawróciła nawet grupę uczonych, którzy początkowo mieli za zadanie z nią dyskutować. Jednak za swoją niezłomność Katarzyna poniosła męczeńską śmierć – według podań została skazana na tortury przy użyciu specjalnie skonstruowanego koła, które jednak cudownie się rozpadło. Ostatecznie została ścięta.

Święta Katarzyna jako patronka

Święta Katarzyna jest patronką wielu grup zawodowych, między innymi studentów, uczonych, filozofów, ale także właśnie kolejarzy i tramwajarzy. Skąd to powiązanie? Legendy głoszą, że Katarzyna miała zdolność nadprzyrodzoną do rozkazywania maszynom. To właśnie ta symboliczna moc nad urządzeniami mechanicznymi sprawiła, że zaczęto traktować ją jako opiekunkę tych, którzy pracują z ciężkimi, niekiedy niebezpiecznymi

pojazdami, w tym także kolejarzy. Koło, na którym miała być umęczona, stało się jej symbolem – a jako że w transporcie szynowym koła odgrywają fundamentalną rolę, przypisanie świętej Katarzynie roli patronki kolejarzy i tramwajarzy wydaje się naturalne. Co ciekawe drugim patronem kolejarzy jest św. Rafał Kalinowski, lecz został on kanonizowany w 1991 roku, a więc kiedy św. Katarzyna była już bardziej rozpowszechnionym patronem.

Tradycja świętowania w Polsce

W Polsce tradycja obchodów *Katarzynki* wywodzi się jeszcze z czasów międzywojennych. To wtedy rozwój transportu kolejowego sprawił, że zawód kolejarza stał się istotny, a pracownicy kolei zaczęli poszukiwać swojej patronki. Święta Katarzyna wydawała się idealnym wyborem. W okresie PRL Dzień Kolejarza obchodzono „cywilnie”, w drugi weekend września.

Obecnie *Katarzynka* jest ważnym dniem dla pracowników kolei i komunikacji miejskiej. To nie tylko okazja do świętowania w gronie współpracowników, ale także do podkreślenia trudu pracy kolejarzy i tramwajarzy, którzy każdego dnia dbają o sprawne i bezpieczne funkcjonowanie transportu. W dniu tym organizowane są msze święte w intencji pracowników, a także spotkania, podczas których wyróżniani są zasłużeni dla kolei czy komunikacji miejskiej. *Katarzynka* pozostaje szczególnym dniem w kalendarzu, który nie tylko przypomina o historii i tradycjach, ale także pokazuje, jak bardzo zawody te są zakorzenione w kulturze i życiu społecznym. Otwarte obchody święta Katarzyny w Poznaniu są okazją do pokazania historycznego taboru oraz rozmów z miłośnikami pojazdów i pracownikami spółek.

Dzięki św. Katarzynie Aleksandryjskiej, pracownicy transportu szynowego mają swoją patronkę. Symbolizuje ona odwagę, siłę i ciepłość – cechy nieodzowne w zawodzie kolejarza i tramwajarza, dzięki którym łatwiej sprostać trudom służby dnia codziennego.

Jak zmieniały się stanowiska motorniczego w poznańskich tramwajach? Od „zydelka” i wiatru we włosach do wygodnego fotela

Wojciech Fleischer



Stanowisko motorniczego w tramwaju typu N....
fot. Wojciech Fleischer, 7.11.2024 r.

Jak zmieniały się poznańskie tramwaje? Tak jak na przestrzeni lat zmieniała się w wagonach przestrzeń dla pasażerów, tak i dla motorniczego komfort jazdy bardzo mocno się przez te 145 lat poprawił. Charakterystyka kabiny jest przecież zupełnie inna niż przestrzeni pasażerskiej: ze względu na m.in. dużo krótszy czas przebywania w pojeździe pasażerów niż motorniczych oraz konieczność uwzględnienia możliwych aktów wandalizmów czy też zabrudzeń pojazdu. Miejsce pracy motorniczego ze względu na konieczność zapewnienia większego komfortu z biegiem lat zostało mocno udoskonalone i przede wszystkim – oddzielone od pozostałej części wagonu.

Początki

Zarówno w wagonach konnych, jak i pierwszych wagonach elektrycznych prowadzący tramwaje pracowali na stojąco, a także byli narażeni na działanie czynników



... i „luksusowy” pulpit moderusa Gamma.
fot. Wojciech Fleischer, 7.11.2024 r.

pogodowych. O ile w tramwajach konnych ze względu na użycie „naturalnej siły napędowej” prędkość poruszania się nie była na tyle wysoka, aby jej wpływ był znaczący dla motorniczego, o tyle już w pierwszych tramwajach elektrycznych – Typu I (taki wagon kursuje latem na linii turystycznej) już przy temperaturze poniżej 20 stopni Celsjusza warto wyposażyć się w kurtkę czy cieplejszą bluzę. Patrząc na zmiany klimatyczne z jakimi mamy do czynienia należy stwierdzić, że przy srogich zimach jakie kiedyś miały miejsce, prowadzący musieli ubierać na siebie kilka warstw odzieży, a podstawowym elementem ubioru z pewnością były grube, skórzane rękawice.

Z upływem lat, tramwaje zostały zmodyfikowane tak, aby oddzielić motorniczego od warunków atmosferycznych i tym samym komfort jego pracy został znacząco podniesiony, oczywiście zgodnie z aktualnymi możliwościami techniki. Początkowo wagony mimo zabudowania pomostów nadal charakteryzowały się koniecznością prowadzenia pojazdu na stojąco. Następnie zaczęto wykorzystywać tzw. „zydelki” czyli stalowy taboret, dzięki któremu motorowi zyskali kolejny element wygody w prowadzeniu pojazdu, dzięki możliwości jazdy na siedząco. Należy oczywiście pamiętać, że latem przy wyższych temperaturach dla zwiększenia swojego komfortu motorniczy otwierał pierwsze drzwi pojazdu, a po wprowadzeniu otwieranych okien mógł wywołać sobie przyjemny przeciąg, co nie było bez znaczenia przy kilkugodzinnej jeździe w upalnej pogodzie.

Prawdziwy przełom

Wszystkie z wagonów dostarczanych do początku lat 70. XX wieku łączy jednak sposób ich prowadzenia. Motorniczy używał dwóch „korb”, dzięki którym rozpędzał i hamował. Dopiero w wagonach typu 102N zrezygnowano z osobnej dźwigni hamulca ręcznego, co uwolniło przy prowadzeniu dla motorniczego prawą rękę, która mogła teraz obsługiwać m.in. dzwonek czy drzwi. Kolejną nowinką były wprowadzone do Poznania w latach 1975-1990 tzw. „stopiątki” (kursujące dziś w dwuwagonowych składach), które prowadzi się przy użyciu nóg. Pozostałe wagony jakie w dalszym okresie czasu wprowadzono do taboru MPK Poznań Sp. z o.o. obsługuje się lewą ręką, a jedynie przy pomocy nóg obsługiwany jest np. czuwał jazdy zamontowany w m.in. „helmutach”. Wprowadzenie polskich wagonów z okresu lat 70 przyniosło także motorniczemu wprowadzenie foteli w kabinach, co miało ogromne znaczenie dla wygody prowadzenia pojazdów. Można więc śmiało stwierdzić, że to w tym okresie nastąpił największy przełom. Kolejne, nowsze wagony opierały się o już znane rozwiązania – prowadzenie pojazdu jedną, lewą ręką, wydzielona kabina, otwierane okna, czy też zamontowane wiatraki. Różnica w wagonach polskiej i zachodniej produkcji tamtego okresu czasu (patrząc na wagony z tzw. demobilu jakie trafiły do Poznania) nie jest aż tak znacząco inna, mimo, iż konstrukcyjnie wagony różniły się od siebie całkiem mocno. Tu jednak warto zauważyć

sporą różnicę dla pasażera, gdzie polskie wagony opierały się o twarde, plastikowe siedzenia opierały się głównie o twarde, plastikowe siedzenia (mimo próby wprowadzenia miękkich foteli pokrytych tworzywem sztucznym w pierwszych wagonach 102N/102Na), a np. wagony niemieckie posiadały siedzenia z miękką tapicerką.

Wagony niskopodłogowe z joystickiem

Wprowadzenie wagonów niskopodłogowych lub częściowo niskopodłogowych nie było wbrew pozorom momentem przełomowym, a tak na dobrą sprawę dopiero wprowadzenie klimatyzacji było kolejnym znaczącym krokiem w poprawie warunków pracy motorniczych poznańskich tramwajów. Podstawowa różnica to sposób prowadzenia pojazdu przy użyciu joysticka, natomiast z upływem czasu oprócz

klimatyzacji wprowadzono możliwość obsługi dzwonka, piasecznicy i hamulców szynowych (a w niektórych wagonach także kierunkowskazów) z prawego podłokietnika, a następnie fotele z regulowanymi elementami pozwalającymi m.in. na dostosowanie jego kształtu do lędźwi czy preferencji w zakresie położenia podłokietników. Oprócz elementów mających bezpośredni wpływ na prowadzenie pojazdu, obecnie uwzględnia się w wyposażeniu tramwajów także radio (np. wagony Gamma) czy lodówkę dla motorniczego (np. Tramino). Mimo wszystko pamiętajmy o tym, że motorniczy prowadzi tramwaj przez nawet 9-10 godzin, dlatego przy obecnym natężeniu ruchu drogowego i ilości przewożonych pasażerów warto kompleksowo dbać o jego komfort, co na pewno przekłada się na bezpieczeństwo podróży. Nie tylko jako osoby prowadzącej, ale człowieka, który potrzebuje chwili przerwy i relaksu na pętlę.

Z wizytą w Poznańskim Klubie Modelarzy Kolejowych Prezentacja makiet PKMK

Marek Malczewski

Pierwszą wystawę modelarską Poznański Klub Modelarzy Kolejowych zorganizował w 1990 roku w pomieszczeniach Domu Kultury Kolejarza. Natomiast jubileusz 150-lecia kolei na ziemiach polskich (którego obchody trwały od 1992 do 1995 roku, czyli od jubileuszu powstania pierwszej w dzisiejszych granicach linii Brzeg – Oława po uruchomienie Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej) zaowocował zorganizowaniem w Polsce, przez kluby z Poznania i Krakowa prestiżowego Kongresu MOROP – międzynarodowej organizacji zrzeszającej modelarzy kolejowych.

Kongres rozpoczął się w Poznaniu, a oprócz seminarium i parady parowozów w Wolsztynie, w hali Międzynarodowych Targów Poznańskich odbyła się wystawa modelarstwa kolejowego, będąca praprzodkiem dzisiejszych Targów Hobby. Wtedy to swoją premierę miała makietka o długości prawie 30 metrów, w kształcie litery L, zbudowana przez poznańskich modelarzy.

W tym czasie Technikum Kolejowe zrezygnowało z eksploatacji kotłowni węglowej, a dawny magazyn opału w piwnicy został przeznaczony dla makietki prezentowanej pierwotnie na MTP. Oczywiście pomieszczenia piwniczne są mniejsze, więc konieczna była przebudowa makietki – została podzielona na dwie części, które po połączeniu w kształt litery U są eksponowane w pomieszczeniu klubowym do dnia dzisiejszego.

Jedno z ramion makietki ma długość około 11 metrów, a drugie około 14 metrów. Znajdują się tam rozbudowane układy linii normalnotorowych, jest też kolej wąskotorowa (na jednym z odcinków poprowadzona jako trzyszynowa w splocie z koleją normalnotorową) oraz linia tramwajowa z budynkiem zajezdni wzorowanym na drezdeńskiej zajezdni Möckten. Na zboczach górskich wypatrzeć można koleje linowe oraz kolej linowo-terenową. Jest też kanał wodny z portem przeładunkowym, a w renowacji znajduje się „jezdnia” po której samodzielnie mogą się poruszać miniaturowe samochody. Makietka ta jest cały czas modernizowana. Na potrzeby ekspozycji targowej w 1995 roku była zbudowana jako modułowa. Jednak

podział szyn na odcinki przy bardzo rozbudowanym układzie torowym sprawiał sporo problemów eksploatacyjnych i całość torowisk została w ostatnich latach wymieniona na tor ciągły. Jednocześnie zrezygnowano ze sterowania analogowego gdzie do każdego rozjazdu, semafora czy odcinka toru doprowadzone były przewody sterujące, co tworzyło niewyobrażalną pajęczynę pod płytą makietki. Obecnie wszystkie urządzenia oraz pojazdy kursujące po makiecie sterowane są cyfrowo – mają nadany swój unikalny adres i przetwarzają rozkazy skierowane do tego konkretnego urządzenia. Niektóre „pozakolejowe” obszary makietki są przygotowane jako modułowe. Teraz jest prezentowany moduł „wesołe miasteczko”, ale w jego miejscu może pojawić się inny temat.

Z pomieszczenia z makietką „ex-targową” możemy przejść do kolejnego, w którym znajduje się makietka modułowa stacji Międzychód. Ta makietka od samego początku została przygotowana jako przenośna, a więc można ją rozdzielić na poszczególne segmenty, wynieść poza budynek i zaprezentować w dowolnym miejscu. Do najdrobniejszego szczegółu odzwierciedla ona stację Międzychód, jedną z ostatnich gdzie na początku lat 90.



Dla zwiedzających w PKMK udostępniona zostanie m.in. tzw. duża makietka.

fol. Marek Malczewski, 29.10.2024 r.

XX wieku dominowała jeszcze trakcja parowa. Stację, do której nigdy nie dotarła elektryfikacja! A jednocześnie która już w czasach zaborów korzystała z dobrodziejstw trakcji elektrycznej! Docierały do niej bowiem wagony akumulatorowe systemu Wittfelda. Jeden z nich można zobaczyć na makiecie – ustawiony przy parowozowni, gdzie w małej bocznej szopce istniało stanowisko do ładowania. W Polsce zachował się jeden zestaw tego typu, odbudowany w 1995 roku staraniem Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei. Dziś jest eksponowany w zabytkowej Parowozowni Skierniewice.

Makieta stacji Międzychód ma długość około 18 metrów, a prezentowana część ma około 11 metrów długości. Modułowa (i znormalizowana) konstrukcja umożliwia łączenie z innymi makietami.

Będąc w piwnicach, warto zjechać do najstarszych pomieszczeń klubowych. Pierwotnie była tam nasza najstarsza makieta, ale okazała się na tyle niefunkcjonalna iż na początku XX wieku została zdemontowana. Obecnie jest tutaj prezentowana makieta stacji Międzychód Letnisko. Jest to również makieta modułowa, która może być zdemontowana i włączona do dowolnej makiety wykonanej zgodnie ze standardami modelarskimi. Międzychodzkie makiety są zbudowane z najwyższym możliwym realizmem. Były wielokrotnie prezentowane i nagradzane na imprezach zewnętrznych, w tym na niemieckich targach w Lipsku. Prezentowały je czasopisma modelarskie, od Świata Kolei począwszy po MIBA. Miniaturbahnen. W 2023 roku podczas Targów Hobby obydwie makiety: Międzychód i Międzychód Letnisko zostały połączone łukiem i były prezentowane w hali MTP. Stworzyły imponującą konstrukcję!

Opuszczamy piwnice i wracamy na wewnętrzny dziedziniec szkolny. Zielonymi, stalowymi schodkami kierujemy się na antresolę, w której znajduje się kolejna makieta. **Makieta dydaktyczna**, powstała na potrzeby Zespołu Szkół Komunikacji, umożliwia szkolenie przyszłych dyżurnych ruchu. Na powierzchni ponad 20 metrów kwadratowych znajduje się małe miasteczko które otacza linia kolejowa z trzema stacjami. Tutaj najistotniejsze nie jest odwzorowanie modelarskie, lecz sterowanie tychże stacji. Każda z nich jest bowiem sterowana za pomocą urządzeń „jak na prawdziwej kolei”. Najbardziej imponujące i rzucające się w oczy są oczywiście urządzenia mechaniczne znajdujące się pod ścianą. Te wielkie dźwignie, pochodzącej ze zlikwidowanej nastawni, choć sterują miniaturowymi pojazdami to zachowują pełną funkcjonalność pierwowzoru. Łącznie z tak zwanymi uzależnieniami, które kontrolują pracę dyżurnego ruchu i na przykład nie pozwalają na podanie sygnału „wolna droga” gdy rozjazd wyjazdowy nie zostanie prawidłowo ustawiony. Nastawnie mechaniczne na sieci PKP są stopniowo likwidowane, ale wciąż można spotkać stacje gdzie

są wykorzystywane – jak choćby w „prawdziwym” Międzychodzie. Od strony okien można zobaczyć pulpit nastawni przekaźnikowej typu E. Tutaj dyżurny ruchu operuje tylko przyciskami, ale kontrolę poprawności wszystkich działań realizuje system przekaźnikowy zabudowany w szafie sterowniczej umieszczonej pod ścianą.

Ostatnia nastawnia odwzorowywała pierwszą w Wielkopolsce komputerową nastawnię systemu OSA, zainstalowaną w połowie lat 90. (podczas pierwszej modernizacji) na stacji w Opalenicy. Ten system na PKP nie jest już wykorzystywany, zastępowany jest nowocześniejszymi rozwiązaniami opartymi na Lokalnych Centrach Sterowania (dostarczanych np. przez dawny Thales – obecnie Hitachi Rail GTS – czy też czeską firmę AZD). W tym roku miniaturowa Opalenica jest sterowana autorskim rozwiązaniem opracowanym przez uczniów ZSK.

W szkolnej stołówce znajdziemy ekspozycje czasowe. Makieta LGB w zimowej scenerii wkrótce stanie się atrakcją prezentowaną w oknie szkolnym, uruchamianą automatycznie w określonych godzinach.

Godna uwagi jest diorama ze stacją Zaniemyśl w wielkości H0e, a także kolekcje modeli w wielkości H0 ze zbiorów prywatnych. Tych, którzy planują rozpocząć przygodę z modelarstwem na pewno zainteresuje stoisko zatytułowane **Warsztat modelarza**. Na koniec zapraszamy do księgareni, oferującej publikacje o szeroko rozumianej komunikacji szynowej, w tym *Dzieje komunikacji miejskiej w Poznaniu* autorstwa Remigiusza Grochowiaka. Można też zakupić ogólnopolski magazyn miłośników komunikacji szynowej – Świat Kolei. Dzięki współpracy bezpośrednio z wydawcami, książki oferowane są z atrakcyjnymi rabatami.

Prezentacja makiet czynna jest tylko w jeden weekend w roku (23-24 XI 2024), w godzinach od 10:00 do 18:00. Wejście do ZSK znajduje się w podcieniach, na narożniku ulic Fredry i Mielżyńskiego. Wstęp jest biletowany, bilet normalny kosztuje 20 złotych, „emerycki” 15 zł, ulgowy (do 15 lat) 10 zł, a „rodzinny” (2+2) 50 zł. Cały dochód przeznaczony jest na dalszy rozwój klubowych makiet oraz powiększanie kolekcji taboru. **Zapraszamy!**



Klub Miłośników Pojazdów Szynowych zrzęca osoby interesujące się komunikacją miejską, nie tylko historyczną. Zachęcamy do przyłączenia się do nas i wspierania naszych działań, także poprzez przekazywanie na zabytki komunikacji miejskiej **1,5 %** swojego podatku.

Zapraszamy do KMPS!

PRZYSTANEK

WYDAWCA: MCM Marcin Jurczak

EMAIL REDAKCJI: przystanek@kmps.org.pl

REDAKTOR NACZELNY: dr Marcin Jurczak

ZESPÓŁ REDAKCYJNY: Łukasz Bandosz, Łukasz Domański, Marcin Jurczak, Wojciech Fleischer, Marek Malczewski

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.