

PRZYSTANEK KATARZYŃKA

kultowe darmopismo
miłośników komunikacji miejskiej

wydanie specjalne
21-22 listopada 2015 r.

www.kmps.org.pl/przystanek

ISSN 1730-6388

KatarzyŃka 2015 – plan imprezy

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!

ZAJEZDZIA MADALIŃSKIEGO

sobota, 21 listopada 2015 r.

godz. 17.30, 18.00, 18.30, 19.00

Spektakl multimedialny z udziałem poznańskich bimb – od tramwaju konnego do Siemens Combino.

niedziela, 22 listopada 2015 r.

godz. 12.00-16.00 – wystawa taboru

Tabor tramwajowy historyczny: wagon konny Herbrand, N (602+456+436), Carl Weyer (305), 102N (1), 102Na (71), 105N (82), 105N (81), GT6 (615); tabor tramwajowy liniowy: GT8 (901), Moderus Beta (437), Siemens Combino, Solaris Tramino (559); tabor autobusowy: Jelcz RTO 043+P01 (1679+1813), Jelcz PR110 (1383), DAF MB200 (1934), Ikarus 260.04 (1735), Ikarus 280.26 (1545), Solaris Urbino 12 (3016, Transkom), Solaris Urbino 15 (5052, Kombus)

Tabor techniczny: Scania R420 (2268); Mercedes Unimog U400; dźwig MAN TRAM123 (2199); MAN TGM18.240 MONTRAKS (2200); Iveco Euro Cargo Tector (2267), Żuk (2103), radiowóz Nadzoru Ruchu, Fiat 125p Nadzór Ruchu.

LINIA TRAMWAJOWA SPECJALNA

niedziela, 22 listopada 2015 r.

linia obsługiwana taborem współczesnym i historycznym (wagony z wystawy)

Zajezdnia MADALIŃSKIEGO – Hetmańska – Żegrze - Zajezdnia FRANOWO – trasa Kórnicka – rondo Rataje – Królowej Jadwigi - Górna Wilda - Zajezdnia MADALIŃSKIEGO



KATARZYŃKI 2015
CZYLI MPK OD KUCHNI
21 i 22 LISTOPADA br.

W PROGRAMIE

21 listopada:
prezentacja taboru tramwajowego na terenie zaj. Madalińskiego,
4 seanse 17.30, 18.00, 18.30, 19.00

22 listopada (12.00-16.00):
wystawa taboru autobusowego, tramwajowego, sprzętu ratowniczo-
technicznego na terenie zaj. Madalińskiego,

wycieczki tramwajowe z zaj. Madalińskiego na Franowo (linia specjalna obsługiwana taborem współczesnym)
nauka jazdy na terenie zajezdni Franowo pod okiem instruktora

szczegóły na www.mpk.poznan.pl oraz www.kmps.org.pl

ZAJEZDZIA FRANOWO

niedziela, 22 listopada 2015 r.

godz. 12.00-16.00 – nauka jazdy

Możliwość poprowadzenia tramwaju 105Na lub Solaris Tramino pod okiem instruktora MPK.
W ramach opłaty za przejazd – zapraszamy do udziału w kweście "Ratujmy Stare Bimby".

Krótką historia zajezdni przy ul. Madalińskiego

Andrzej Kłos

Zajezdnię przy ul. Madalińskiego 17/19 rozpoczęto budować w 1947 r. 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 dwuosioowych z zapleczem technicznym oraz budynek mieszkalny. W 1948 roku zakończono prace, w wyniku których poznańskie tramwaje wzbogaciły się o jednokierunkową uliczną pętlę Pamiętkowa – Madalińskiego – Traugutta oraz halę dla tramwajów. W latach 1975-76 rozbudowano zajezdnię o siedem ślepo zakończonych, niezadaszonych torów odstawkowych oraz tor w ul. Madalińskiego dla wagonów kończących kursy - zawracających wokół zajezdni. Równocześnie ogrodzono teren zajezdni, wyłączając z ruchu ul. Madalińskiego między ul. Pamiętkową a Hetmańską.

Tak ślepo zakończone tory umożliwiały bezproblemowy i szybki wyjazd pojazdów na trasę, za to utrudniały zjazd tramwajów z linii. Aby zaparkować tramwaj, trzeba wjechać tyłem, w czym motorniczym przez lata pomagali ustawiający zwrotnice warsztatowcy, tym samym przyspieszając proces obsługi codziennej (OC) wagonów.

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 dwuosioowe. 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. W ostatnim okresie funkcjonowania zajezdni było 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.



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

fot. Tomasz Gieżyński, 5.01.1998

Między 2011 a 2012 rokiem zajezdnia miała na stanie i obsługiwała holendry ze zlikwidowanego jeżyckiego depo, czy wypożyczone od MPK Kraków na czas remontów poznańskich torowisk dwukierunkowe GT8S. Mała pojemność zajezdni wynosząca około 25 wozów ośmioosioowych wymuszała wyprowadzanie po uprzednim wykonaniu OC i ewentualnych napraw części wagonów do hali na Franowie.

Dzięki uruchomieniu w październiku 2012 roku hali odstawkowej (obecnie zajezdni) na Franowie pojazdy przestały nocować na ulicach i pętlach. W związku z budową nowego obiektu na wschodzie miasta pocziwa *Madalinka* przeznaczona została do zamknięcia.

W październiku 2014 r. 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 Pamiętkową.

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

Z zajezdni wyjeżdżało w ostatnich miesiącach przed zamknięciem 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 wyjeżdżały z niej także nieliczne wagony. W grudniu 2014 r. zajezdnię ostatecznie zamknięto.

Co dalej z wildecką zajezdnią? Pierwotnie planowano sprzedaż terenu pod zabudowę mieszkaniową. Pierwsze miesiące po wycofaniu stąd ruchu liniowego pokazują, że miejsce to doskonale wpisało się w kulturalną mapę Poznania. Przez całe lato odbywały się tu imprezy i spotkania edukacyjne czy artystyczne. Zgromadzone w hali zabytkowe wagony tramwajowe z miesiąca na miesiąc cieszą się coraz większą popularnością. Na miejscu gromadzone są także rekwizyty związane z historią komunikacji miejskiej w Poznaniu, a Klub Miłośników Pojazdów Szynowych aktywnie uczestniczy w odświeżaniu historycznych wnętrz.

Z wizytą na Franowie

opr. Marcin Jurczak

Nowoczesne tramwaje wymagają odpowiedniego zaplecza technicznego. Wraz ze zwiększaniem liczby tramwajów niskopodłogowych już od wielu lat dyskutowano w Poznaniu o budowie nowej zajezdni. Nowy obiekt powstał na Franowie.

Zajezdnia Franowo – nowoczesność

Zajezdnia tramwajowa Franowo zaplanowana została do obsługi docelowo 150 pociągów tramwajowych, o długości ok. 35 metrów każdy. W pierwszym etapie zajezdnia mieści 100 pociągów, po rozbudowie hali postojowej jej pojemność wzrośnie jeszcze o połowę. Zajezdnia Franowo obsługuje tramwaje dwóch typów. Są to solarisy Tramino, a także wagony GT8 z demobilu (*helmuty*). Infrastrukturę obsługową dostosowano także do potrzeb wagonów o długości 45 metrów.

Zajezdnia składa się z dwóch podstawowych hal. Pierwszą jest hala postojowa. Ma ona 15 torów, na których tramwaje odstawiane są na noc. To pierwsza zajezdnia w Poznaniu, w której wszystkie tramwaje są garażowane. Wagony nie są tym samym narażone na śnieg i mróz. Co ciekawe, w Poznaniu zdecydowano się na przykrycie halą nie tylko samych torów postojowych, ale także towarzyszących im zwrotnic. Dzięki temu nie ma problemu z zamarzającymi rozjazdami.

Druga część zajezdni to tzw. hala główna. Znalazło się tutaj 11 torów do obsługi pojazdów, wraz z towarzyszącym zapleczem socjalnym i biurowym. To miejsce, gdzie tramwaje przechodzą zarówno tzw. obsługę codzienną jak i naprawy oraz planowe przeglądy. Po powrocie z trasy sprawdzane są najważniejsze elementy tramwaju, decydujące o bezpieczeństwie i możliwości kontynuowania jazdy kolejnego dnia. Tramwaje są także sprzątane i myte. Na terenie zajezdni zlokalizowane są m.in.: stacja transformatorowa zasilająca sieć trakcyjną, kabina do przygotowania lakierniczego i kabina lakiernicza, stanowisko profilowania obręczy kół z tokarką podtorową, myjnia z zamkniętym obiegiem wody (zajezdnia posiada łącznie dwie myjnie), urządzenia do pomiaru płaskich miejsc na kołach oraz laserowego pomiaru kół czy centralny odkurzacz. Zajezdnia posiada także tor testowy, na którym są wykonywane próby

hałasu i prędkości. Tor ten ma długość 430 metrów i jest pierwszym tego typu miejscem w Poznaniu.

System DMS – automatyzacja

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne jako pierwsze w Polsce zdecydowało się na wdrożenie systemu zarządzania zajezdnią – DMS. Depot Management System to system informatyczny, nadzorujący realizację procesów i sterujący pracą urządzeń. System całościowo zarządza procesami zachodzącymi w zajezdni, nadzorując ruch pojazdów, codzienną obsługę po powrocie z trasy czy realizowane naprawy. System DMS automatyzuje wiele procesów, związanych z przyporządkowaniem pojazdów do zadań czy wyznaczaniem miejsc parkingowych. DMS przy wykorzystaniu urządzeń automatyki wytycza także trasę przejazdu przez teren zajezdni, kieruje ruchem pojazdów czy steruje bramami do hal. Został zintegrowany z elementami infrastruktury zajezdni, wyposażenia warsztatu, współpracuje także z systemami służącymi do planowania pracy motorniczych. System dostarczyła firma PSI.

System zgodnie ze zdefiniowanymi regułami wskazuje niezbędne czynności obsługowe, nadzoruje także prace związane z tzw. obsługą cykliczną. Zadaniem systemu jest także przypisanie pojazdów do zadań – tak by na wybranych liniach i brygadach kursowały odpowiednie typy wagonów (np. niskopodłogowe), a wszystkie tramwaje w odpowiedniej kolejności mogły punktualnie wyjechać z zajezdni.

Franowo w liczbach

Zajezdnia Franowo to obiekt o imponujących rozmiarach. Zajmuje teren ok. 17 hektarów (dla porównania: zajezdnia Głogowska ma niecałe 3 hektary powierzchni). Znajduje się tu ok. 100 zwrotnic (w całym Poznaniu jest ich ok. 500) i 6,3 km toru pojedynczego (w całym mieście: 135 km). Budowa zajezdni współfinansowana była ze środków unijnych. Wsparcie z Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (aktualnie: Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju) wyniosło 59% kosztów całego projektu i osiągnęło kwotę ponad 152 mln zł.



Zajezdnia Franowo – hala postojowa i ekran systemu zarządzania zajezdnią.

fol. Marcin Jurczak

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 grzebiez 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 zewnętrznych (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. W 2015 r. do grona wagonów zabytkowych dołączył wagon typu Carl Weyer.

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, pozornie 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 (www.galeriapgk.org) 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.

Od 2015 r. opiekujemy się obiektem zajezdni tramwajowej przy ul. Madalińskiego.



**Interesujesz się komunikacją miejską?
Zbierasz bilety, rozkłady jazdy i inne pamiątki?
Chcesz poznać ludzi o podobnych zainteresowaniach?**

Zapraszamy do KMPS!

**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 Kłos

NAKLAD WYDANIA SPECJALNEGO: 450 egzemplarzy

Za poglądy i informacje przedstawione w artykułach odpowiadają ich autorzy. Treść publikacji nie oznacza oficjalnego stanowiska Klubu Miłośników Pojazdów Szynowych w Poznaniu.