

Od pierwszych

tramwajów...

Działalność służby energetycznej w powojennej historii komunikacji miejskiej w Szczecinie rozpoczęła się natychmiast po zakończeniu działań wojennych. W nielicznej grupie poznańskich tramwajarzy byli pionierzy elektrycy którzy z zapałem przystąpili do odbudowy zniszczonych urządzeń zasilających. Dzięki ofiarnej pracy i poświęceniu tych ludzi uruchomiono pierwsze podstacje prostownikowe i odbudowywano całkowicie zniszczoną sieć trakcyjną. Ruszył pierwszy tramwaj. Radość tych ludzi była spontaniczna. Ich świadomość o dobrze spełnionym obowiązku, jeszcze spotęgowała zapał do pracy.

Remontowano kolejne podstacje prostownikowe, przybywało sieci trakcyjnej. W końcu 1947 roku pracowały cztery podstacje i odbudowano 35 km sieci trakcyjnej. Ciągły rozwój miasta wymagał dalszej odbudowy potencjału energetycznego. Uruchomiono kolejne dwie podstacje prostownikowe i odbudowano kolejne kilometry sieci trakcyjnej.

Moc zainstalowana w urządzeniach podstacji oraz parametry techniczne tych urządzeń pozwalały jedynie na eksploatację taboru tramwajowego o małej mocy i w ograniczonej ilości.

W końcu lat pięćdziesiątych zaczęły wchodzić do ruchu nowe tramwaje typu N o znacznie większej mocy niż będące w eksploatacji wagony poniemieckie. Nowy tabor spowodował, że eksploatowane przestarzałe i przeciążone prostowniki często ulegały uszkodzeniom zakłócając ruch tramwajowy w mieście, i aby nie dopuścić do całkowitego sparaliżowania komunikacji tramwajowej przystąpiono do budowy nowych stacji prostownikowych. W odstępach dwu-, trzyletnich oddawano do użytku nowe podstacje. Były to jednak podstacje oparte na prostownikach rtęciowych, wymagających stałej obsługi i ciągłego nadzoru.

Stan taki trwał do początku lat siedemdziesiątych, kiedy to przemysł rozpoczął produkcję prostowników opartych na półprzewodnikach. Ten fakt wykorzystali tramwajarze elektrycy, przystępując natychmiast do modernizacji podstacji. W ramach modernizacji dokonano całkowitej przebudowy urządzeń i wymieniono prostowniki rtęciowe na bardzo pewne w eksploata-

cji prostowniki krzemowe. Należy w tym miejscu stwierdzić, iż wielkie zaangażowanie i doskonała znajomość wykonywanych prac przez zatrudnionych przy modernizacji elektromonterów i kierownictwa, pozwoliła wykonać wszystkie prace przy zachowaniu ciągłości ruchu elektrycznego, a więc przy normalnym ruchu tramwajowym w mieście.

Nowy rodzaj urządzeń prostowniczych umożliwił wprowadzenie całkowitej automatyzacji pracy stacji. W 1978 roku na bazie urządzeń zdalnego sterowania, opracowano w przedsiębiorstwie i wykonano stanowisko z którego dozoruje się i steruje zdalnie pracą wszystkich podstacji prostownikowych eliminując całkowicie osobową obsługę.

Pod koniec lat siedemdziesiątych w komunikacji miejskiej pojawiają się nowe wozy tramwajowe. W miejsce starych wagonów typu N rozpoczęto produkcję wagonów początkowo 102 N, a następnie 105 N. Są to wagony o zwiększonej mocy i uzyskujące większą szybkość. W następstwie tego służba energetyczna przystąpiła do rozbudowy istniejącej sieci zasilającej, aby dostarczyć odpowiedniej mocy nowym tramwajom. Ułożono kable SN 15 kV, zmodernizowano sieci trakcyjne, wybudowano nowe podstacje prostownikowe.

Jedną z nich oddano do ruchu w 1982 roku, która umożliwiła przedłużyć linii nr 2 do Basenu Gómiczego, jest stacją prototypową zaprojektowaną i wykonaną w przedsiębiorstwie na bazie typowych kontenerów. Zastosowanie kontenerów pozwoliło na wyeliminowanie drugiego budynku i skróciło czas budowy.

Obecnie przedsiębiorstwo posiada długoletni plan rozwoju komunikacji tramwajowej, w którym również ujęta jest dalsza rozbudowa sieci energetycznej, stacji prostownikowych oraz sieci trakcyjnej.

Należy zaznaczyć, że nad całą gospodarką elektroenergetyczną w przedsiębiorstwie czuwa kilkuosobowa grupa inżynierów i techników elektryków zrzeszonych w kole zakładowym SEP, które w kwietniu tego roku obchodzi 20-lecie swego istnienia.