

Tramwaje przyjechały bez torów

Kolejne dwa wagony zmodernizowała spółka „Tramwaje Szczecińskie”. Proces trwa od lat, a odnowione niemal 40-letnie składy w coraz większej liczbie kursują po mieście. Tym razem jednak pojawił się problem. Wprawdzie warsztaty spółki przy ul. Klonowica od zajezdni w al. Wojska Polskiego w prostej linii dzieli zaledwie kilkaset metrów, od kilku miesięcy są one odcięte od całej sieci.

Wagony w połowie lat 80. ub. wieku dla miast we Wschodnich Niemczech wyprodukowano w Czechosłowacji. Szczecin odkupił je w 2006 r., gdzie przeszły wcześniej gruntowną modernizację. Kolejne przebudowy rozpoczęły się w roku 2011. Obecny etap zakłada zmodernizowanie 18 przegubowych wagonów typu Tatra Kt4Dt i cały proces dobiega końca. Zazwyczaj po zakończeniu prac odnowiony skład o własnych siłach wracał do zajezdni Pogodno, gdzie stacjonują wszystkie wagony tego typu. Od kilku miesięcy jest to jednak niemożliwe.

– Po likwidacji pętli Krzekowo i rozpoczęciu budowy nowego odcinka ul. Sosabowskiego tor prowadzący do naszych warsztatów przy ul. Klonowica został odcięty od reszty sieci – przypomina Krystian Wawrzyniak, prezes spółki „Tramwaje Szczecińskie”. Przed rozpoczęciem prac sprowadziliśmy tam kilka wagonów przewidzianych

do modernizacji. Dwa z nich są gotowe, ale nie było jak ich przywrócić do eksploatacji.

Możliwe jest przewiezienie tramwaju na specjalistycznej lawecie, ale jej sprowadzenie do Szczecina to spore koszty. Spółka wykorzystała jednak okazję: w nocy ze środy na czwartek na takiej właśnie lawecie przyjechał z poznańskiej fabryki ostatni z zakupionych przez firmę częściowo niskopodłogowych składów. To pozwoliło znacznie obniżyć koszty nietypowej operacji, która odbyła się z czwartku na piątek. Do macierzystej zajezdni w al. Wojska Polskiego wróciły z warsztatów dwa zmodernizowane składy.

Odnowione Tatry otrzymują szczecińskie barwy Floating Garden, zamiast berlińskich żółtych. To jednak tylko zewnętrzna kosmetyka. Zakres prac jest znacznie większy. Obejmuje m.in. m.in.: montaż nowych zestawów falownikowych układów napędowych,



Z 73 poniemieckich wagonów sprowadzonych w 2006 r. już tylko 4 czekają na modernizację. Po raz pierwszy jednak po zakończeniu prac do macierzystej zajezdni z oddalonych o kilkaset metrów warsztatów wrócily na lawecie.

ych, trakcyjnych silników asynchronicznych prądu zmiennego, kompletnie wyposażonych paneli pulpitu motorniczego, klimatyzatorów w kabinach motorniczych, wymianę pantografów, siedzeń oraz oświetlenia zewnętrznego

i wewnętrznego. Dzięki prowadzonym od 2011 r. modernizacjom w Szczecinie pozostały już tylko 4 żółte Tatry w wersji takiej, w jakiej sprowadzono je z Niemiec. A dzięki nietypowej operacji pasażerowie oraz motorniczowie,

których przybywa, mogą korzystać z bardziej nowoczesnych tramwajów, które po zakończeniu prac beczynnym stały w firmowych warsztatach. ©

**Tekst i fot.
Tomasz TOKARZEWSKI**