



Na właściwych torach

Biuletyn Rzecznika Prasowego Spółki

Hipolity przyjechały!



Nareszcie są – dwa nowiutki „Hipolity” wyjechały na stołeczne tory!

W dniu 13 stycznia 2007 r. przyjechały długo oczekiwane dwa pierwsze wagony dla Warszawy wyprodukowane przez Zakłady Cegielskiego z Poznania.

W sumie na stołeczne tory wyjedzie ich trzydzieści.

Kolejne mają być dostarczane

po trzy w miesiącu,

a dostawy zakończą się z końcem października bieżącego roku.

Wszystkie jeździć będą na trasach w Al. Jerozolimskich,

a stacjonować będą w Zajezdni R-1 „WOLA” przy ul. Młynarskiej.

Numer taborowy będą kontynuowane 2..... Koszt całości zakupu przekroczył

z podatkiem VAT 56 mln zł. O szczegółowych danych technicznych 123N będzie można

przeczytać w przyszłym numerze Biuletynu.

Natomiast już w sierpniu przyjechać ma pierwsza partia niskopodłogowych, wieloczołowych

tramwajów z bydgoskiej PESY. Tramwaje Warszawskie zamówiły ich 15.



ZŁAPAŁ ZŁODZIEJA

Było kilka minut po godzinie piętnastej, gdy motorniczy Ireneusz J. (z Zakładu R-1 „WOLA”) zobaczył coś niepokojącego w tramwaju, który prowadził. Dojeżdżał właśnie do Wawrzyszewskiej swoją 24-ką, gdy zobaczył pasażera kradnącego... poręcze. Natychmiast zamknął wszystkie drzwi tramwaju – nie pozwalając złodziejowi uciec. Niezwłocznie wezwał przez SNRT instruktorów z Centrali Ruchu. Przybyli po kilku minutach instruktorzy zaalarmowali policję. Funkcjonariusze przybyli błyskawicznie i ujęli złodzieja. Cała akcja trwała

dosłownie kilka minut. Brygada ruszyła z 10 minutowym „poślizgiem”.

Przy złodzieju znaleziono aż 10 metrów poręczy tramwajowych wraz z uchwytyami. Tak więc złodziej nie dewastował jedynie tego wagonu, ale zrobił to tego dnia już w kilku innych. Dzięki przytomności i bardzo szybkiej reakcji motorniczego złodziej wpadł na gorącym uczynku.

W dowód uznania Zarząd Spółki Tramwajów Warszawskich przyznał motorniczemu (z funduszu nagród na 2007 rok) nagrodę pieniężną w kwocie 800 złotych.

Kradzieże poręczy, aluminiowych elementów a nawet kasowników (!) stało się już niemal plagą w warszawskich tramwajach, stąd też taka postawa naszych motornicznych powinna zasługiwać na najwyższe uznanie nie tylko Zarządu Spółki ale i społeczeństwa.

Dlatego też zwracamy się z apelem do wszystkich naszych pracowników o przywiązywanie większej uwagi nie tylko do dbałości czy punktualności i uprzejmości podczas jazdy, ale i do tego co dzieje się w naszych wozach, a Panu Ireneuszowi – jeszcze raz serdecznie dziękujemy.

NOWE RADIOWOZY

O trzy nowe Skody Fabie wzbogaciły się Tramwaje Warszawskie. Będą one pełniły funkcje radiowozów. Do tej pory Spółka dysponowała jedynie 6 takimi autami – teraz będzie ich 9. Pięć z nich będzie codziennie patrolować sytuację na torach, a 4 stać będą w tzw. pogotowiu.

Radiowozy używane są przez instruktorów nadzoru uchu nie tylko do kontroli pracy motornicznych i tzw. rozładowywania korków, ale przede wszystkim do na-

tychmiastowej interwencji w razie awarii, kolizji czy wypadku oraz „niewłaściwego” zachowywania się któregoś pasażerów. To właśnie ich załogi są najczęściej jako pierwsze (jeszcze przed policją, strażą czy pogotowiem) na miejscu zdarzenia. Powiadają odpowiednie służby oraz prowadzą i koordynują, do ich przyjazdu, akcję ratunkową.

Śmiało więc można powiedzieć, że dodatkowe 3 auta pomogą w dbaniu o bezpieczeństwo tak pasażerów w tramwajach jak i osób stojących na przystankach.



Środki finansowe na zakup radiowozów w wysokości 100 tys. zł przekazało Spółce Tramwaje Warszawskie – PZU S.A.

WIĘCEJ ZDROWIA

Nowiutki gabinet stomatologiczny otworzył swoje podwoje dla pracowników Spółki Tramwaje Warszawskie z zakładów R-1, R-2 oraz T-3 i Zarządu. Pracownicy z innych zakładów – leczyc się będą jak do tej pory w swoich gabinetach. Otworzono go w przychodni przy

ul. Siedmiogrodzkiej 20. Nowoczesny sprzęt stomatologiczny na miarę XXI wieku oraz fachowość lekarska sprawi, że strach przed dentystą odejdzie



czwartek w godz. 7:00 – 14:30.
W piątek oraz podczas weekendów gabinet jest nieczynny.

Wszyscy, którzy chcieliby skorzystać z pomocy stomatologa proszeni są o wcześniejsze umawianie się telefonicznie pod bezpośrednim numerem telefonu: 022 534-43-58.

w zapomnienie.

Godziny otwarcia:

poniedziałek, wtorek, środa,

Będzie równiej!

Zakład Torowo–Sieciowy T-1 stał się posiadaczem pierwszej w Polsce nowej nowoczesnej szlifierki torowej SF-50.



Jej producentem jest niemiecka firma Windhoff, która specjalizuje

się w produkcji tego typu pojazdów. Jest to pojazd dwukierunkowy o długości 12,5 m, szerokości 2,2 m i wysokości przy złożonym odbieraku prądu 3,55 m, oraz masie własnej 31t. Jest napędzana czterema niezależnymi trójfazowymi silnikami asynchronicznymi

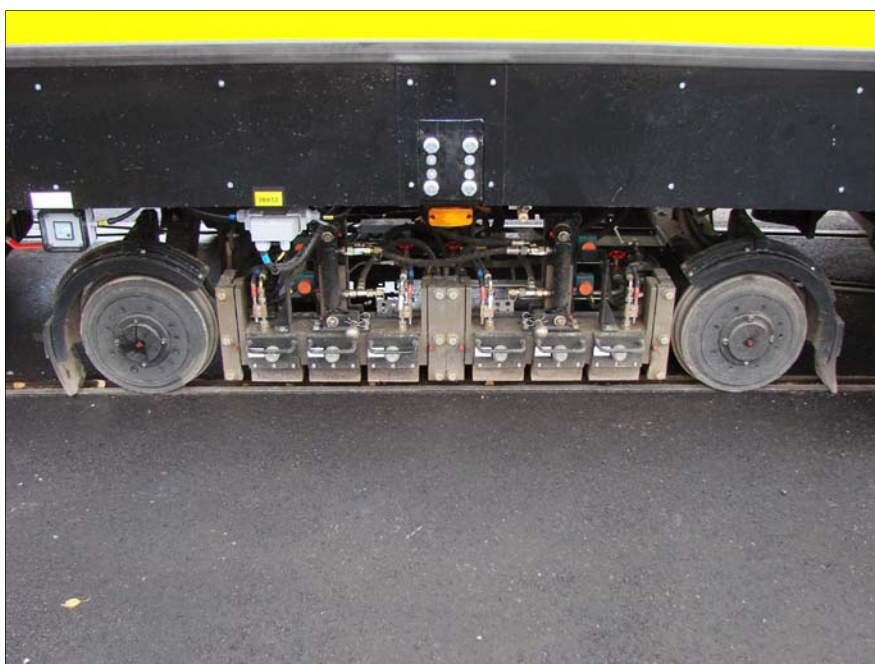
typu FDI-A6 408/2-1218 o mocy 100 kW każdy i prądzie znamionowym 186 A produkcji SSB Salzbergen. Pomędzy dwoma wózka-

mi napędowymi znajduje się wózek toczny z opuszczanymi kamieniami szlifierskimi, który może być podniesiony gdy pojazd nie wykonuje szlifowania szyn. Od strony kabiny A z przodu można zamontować lemieszowy pług odsnieżny produkcji TUCHEL MASCHINEN-BAU GmbH (wyposażenie dodatkowe), tak więc pojazd ten może



i wibracje emitowane przez tramwaje liniowe. Pojazd ten może poruszać się z prędkością do 50 km/h,

lecz gdy szlifuje jego max prędkość zależy od siły docisku kamieni do szyny – im jest ona większa tym pojazd jedzie wolniej. Jest to pierwszy pojazd w Warszawie z pantografem o ujemnym nachyleniu (jest odwrotnie zamontowany patrząc od strony kabiny A). Miejmy nadzieje, że pojazd



być wykorzystywany również zimą. Natomiast wiosną i latem pojazd można jeszcze użyć do podlewania trawników w torowisku (np. na ul. Powstańców Śląskich), oraz do opryskiwania torowiska herbicydem (środek niszczący chwasty). Pojazd może jeszcze służyć do czyszczenia zwrotnic, oraz jako holownik. Lecz główną jego rolą jest szlifowanie główki szyn w celu jej wyrównania, co zmniejsza hałas

będzie dobrze służył przez wiele lat.

Adrian Pindór



140-lecie tramwaju konnego w Warszawie



Warszawa. Plac teatralny

W połowie XIX wieku gwałtownie rozwijająca się stolica Królestwa Polskiego coraz bardziej potrzebowała sprawnej komunikacji publicznej. Kursujące wówczas omnibusy konne jeździły nieregularnie i nie były w stanie przewieźć większej liczby pasażerów. Impulsem do zmian stała się budowa kolei warszawsko-petersburskiej (1862 r.) oraz budowa stałego połączenia obu brzegów Wisły – mostu Kierbedzia (1864 r.). Otwarcie mostu umożliwiło właścicielowi kolei warszawsko-petersburskiej podjęcie starań o budowę tramwaju konnego, łączącego Dworzec Petersburski ze śródmieściem i znajdującym się tam dworcem kolei warszawsko-wiedeńskiej. 17 grudnia 1865 r. Rada Administracyjna Królestwa Polskiego udzieliła Głównemu Towarzystwu Dróg Żelaznych Rosyjskich koncesję na budowę i eksploatację linii tramwaju konnego – oficjalnie nazwanego „Żelazną Drogą Konną”.

W ciągu roku wybudowano łącznie 6,2 km torowiska. Główna linia prowadziła od Dworca Petersburskiego przez ulice Aleksandrowską, most Kierbedzia, plac Zamkowy, Krakowskie Przedmieście, Królewską i Marszałkowską do Dworca Wileńskiego oraz 3 odnogi: do Dworca Terespolskiego, do punktu ładunkowego nad Wisłą i przez Królewską do placu Grzybowskiemu. Linia ta była jednotorowa z 4 mijankami, rozstaw szyn był taki sam jak w kolejach rosyjskich (1525 mm). Pierwsze cztery wagony wykonano w warsztatach Towarzystwa Dróg Żelaznych w Petersburgu. Następne zakupiono w Danii. Wagony te, o konstrukcji stalowo-drewnianej miały 2 pomosty – dolny zamknięty i górny otwarty, co pozwalało na zabranie jednorazowo 35 pasażerów. Z racji dużej wagi ciągnięte były przez dwa konie.

We wtorek 11 grudnia 1866 roku linia tramwajowa została oddana do użytku publicznego. A co jest bardzo ważne, a niewiele osób o tym wie – była to trzecia taka linia na świecie! Od po-

czątku istniały dwa rodzaje tramwajów – komunikacja między-dworcowa do przewozu pasażerów kolei i przewożenia towarów oraz komunikacja wewnątrzmijska – tramwaje te początkowo kursowały początkowo pomiędzy kościołem pw. Św. Anny i Dworcem Wiedeńskim, a po dokupieniu kolejnych wagonów pasażerskich – na całej długości linii. Tramwaj konny odniósł sukces – w 1869 roku przewieziono w ten sposób aż 378 tys. pasażerów. Sieć tramwaju konnego kolejowego, krótka



Warszawa.

Teatr Wielki.

i zaprojektowana dla spełnienia zadań przedsiębiorstwa kolejowego szybko przestała spełniać potrzeby mieszkańców miasta, tym bardziej że właściciel nie był skory do jej rozbudowy.

Władze miasta wzięły sprawy we własne ręce i 23 października 1880 roku podpisały z Towarzystwem Belgijskim umowę na budowę w ciągu 3 lat 7 linii tramwaju konnego z prawem do późniejszej eksploatacji przez 35 lat. Latem 1881 roku rozpoczęto budowę, a już 18 października 1881 r. nastąpiło otwarcie I linii – z Uranowa przez Świętojerską, Krakowskie Przedmieście, Aleję Ujazdowską do Rogatek Mokotowskich. Szybko nastąpiła dalsza rozbudowa sieci – w ciągu roku uruchomiono linię do Placu Teatralnego, na Powązki, Wolę (do ul. Młynarskiej), a po przejęciu sieci tramwaju kolejowego – także wzdłuż Marszałkowskiej i na Pragę. W końcu 1883 sieć liczyła 21,5 km, 80 tramwajów w dzień roboczy (i 96 w święto) kursowa-

ło po 11 liniach, przewoząc rocznie 10 mln. pasażerów. Poszczególne linie były oznaczone kolorami na tabliczkach, a w nocy lampami świecącymi z kolorowej szybki. Na dachu wzdłuż burt wagonu znajdowały się tablice z przebiegiem linii (po polsku i rosyjsku), natomiast na ścianach czołowych znajdowały się tablice z nazwami krańców.

Od 1882 roku wagony tramwaju konnego produkowano w warszawskiej fabryce Lilpopa. Wagony były letnie i zimowe, a te ostatnie podzielone były na dwa przedziały – I klasy (miękkie siedzenia) i II klasy (twarde ławki, każda z nich miała po 6 miejsc do siedzenia i 5 do stania. W następnych latach otwierano kolejne odcinki – m.in. do cmentarza Wolskiego, wzdłuż Alej Jerozolimskich (do ul. Żelaznej) i wzdłuż Nowowiejskiej. W 1899 roku władze miasta wykupiły tramwaje konne od Towarzystwa Belgijskiego, przekazując je w dzierżawę tzw. Zarządowi Tramwajów.

W chwili przejścia sieć tramwajowa liczyła 29,3 km długości, po których kursowało 17 linii, tabor liczący 282 wagony był obsługiwany przez 650 koni. Zastrzyk finansowy z kasy miasta pozwolił nie tylko na odnowienie taboru i istniejącej sieci ale także na jej dalszą rozbudowę.

Jacek Karst
Pocztówki ze zbiorów
Piotra Szczęsnego i Jacka Karsta

