

Pierwszy wypadek w Polsce dwóch pojazdów z napędem elektrycznym

12 lutego 1944 r., miała miejsce najprawdopodobniej pierwsza w Polsce kolizja ciężarówki z napędem elektrycznym, z elektrowozem pociągu na strzeżonym przejeździe kolejowym. Kabina samochodu została zmiażdżona, ale nikt nie zginął.



(Zdj. 1) Wrak ciężarówki po zderzeniu z elektrowozem.

Jeszcze tuż przed wojną, w Oddziale Międzylesie Fabryki Aparatów Elektrycznych Kazimierz

Szpotkański i Spółka S.A. był nowiutki samochód ciężarowy Chevrolet, ale 24 września został skonfiskowany razem z dwoma samochodami osobowymi, jakie posiadała fabryka. Powstał problem z przewożeniem towarów pomiędzy fabryką macierzystą na Warszawskiej Pradze, a jej oddziałem w Międzylesiu, odległym o 12 km. Na początku zakupiono konia, a właściwie wychudzoną szkapę o imieniu Lalka, która z trudem pokonywała drogę pomiędzy macierzystą fabryką a Międzylesiem. Szkapę ciągnęła tzw. „resorówka”, czyli stosunkowo lekki wóz, specjalnie przygotowany w warsztacie oddziału. Jednorazowo przewoziła 2-3 wyłączniki olejowe wysokiego napięcia. Niestety w 1941 r. „resorówka” została skonfiskowana przez niemieckie wojsko. Pozostała szkapę, która została oddelegowana do fabryki macierzystej.

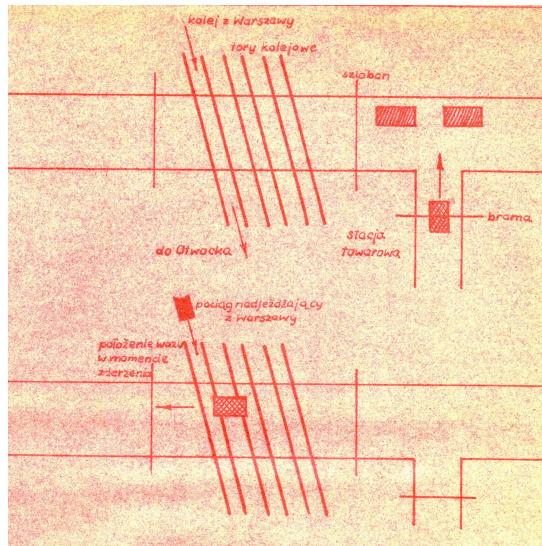
Na całe szczęście, kilka miesięcy wcześniej powstał pomysł skonstruowania 2 pojazdów z napędem elektrycznym, jeden dla fabryki macierzystej a drugi dla oddziału w Międzylesiu. W tym celu fabryka zakupiła w Miejskich Zakładach Komunikacyjnych dwie spalone półciężarówki marki Ford, które w warsztacie oddziału zostały zrekonstruowane. Każdy z tych samochodów w miejsce silnika spalinowego miał zainstalowany silnik elektryczny (59 V, 66 A) i akumulator (320 Ah), który został zainstalowany bezpośrednio za kabiną kierowcy. To zmniejszyło powierzchnię ładunkową, ale i tak była ona większa od powierzchni jaką miała „resorówka”. Oba pojazdy zostały formalnie zarejestrowane i dopuszczone do ruchu w kwietniu 1941 r. Samochód ważył ok. 2400

kg, w tym akumulator 1000 kg, ładowność 1500 kg, dopuszczalna prędkość do 15 km/godz. (zdjęcie 2). Jednak prędkość podróżna to tylko 10 km/godz. Stąd mieszkańcy Międzylesia nazwali go „Żółciem Międzylesia”. Zużycie energii 1 kWh na 1 km. Łącznie tymi samochodami zostało przewiezione w czasie wojny ok. 4500 ton urządzeń i materiałów, a sumaryczny przebieg to ok. 50 000 km.



(Zdj. 2) Jeden z dwóch samochodów ciężarowych z napędem elektrycznym w FAE w okresie wojny

Dużym lokalnym wydarzeniem był wypadek kolejowy ciężarówki z Międzylesia 12 lutego 1944 r. ok. godz. 17:30. Samochód kierowany był przez dyrektora Oddziału Międzylesie inż. Waleriana Czarneckiego. Razem z nim w kabinie siedzieli jeszcze dwóch pracowników, a trzeci siedział na ławce zainstalowanej na platformie załadunkowej. Na platformie nie było towaru. Samochód miał wyjechać z terenu dworca kolejowego w Wawrze z zamiarem skręcenia w lewo na drogę Warszawa-Międzylesie. Jednak nie mógł wyjechać z bramy terenu dworca, gdyż kilka metrów dalej był strzeżony przejazd kolejowy, szlabany były zamknięte, a przed szlabanem stały dwa samochody ciężarowe. Po kilku minutach przejechał pociąg relacji Otwock-Warszawa, wyszedł dróżnik i otworzył szlabany. Samochody ciężarowe odjechały. „Żółw Szpotańskiego” powoli skręcił w lewo i wjechał na przejazd kolejowy. Wtedy, kierujący zobaczył jakieś światła po prawej stronie. Po chwili zorientował się, że to są światła pociągu. Krzyżąc „pociąg” zahamował i wyskoczył z pojazdu. To samo zrobili pasażerowie. Po chwili elektrowóz pociągu uderzył w maskę samochodu, cofając ją o kilka metrów, gdyż uderzenie elektrowozu było pod rozwartym kątem w stosunku do pozycji samochodu (patrz zdjęcie 3). Na szczęście przesuwające się części rozbitego samochodu, tylko lekko zraniły kierowcę, nawet nie była potrzebna pomoc lekarska. Trójka pasażerów nie odniosła obrażeń. Późniejsze śledztwo, prowadzone przez policję, wykazało że na „Żółwia Szpotańskiego” wjechał opóźniony pociąg relacji Warszawa - Otwock, o którym nie wiedział dróżnik i dlatego otworzył szlabany.



(Zdj. 3). Szkic wypadku samochodu z napędem elektrycznym z elektrowozem

Odział w Międzylesiu stracił kolejny pojazd, który został zełtomowany. Z całego karambolu pozostał nie zniszczony całkiem nowy akumulator. Do września 1944 r. komunikację pomiędzy fabryką macierzystą, a Międzylesiem zapewniała tylko jedna ciężarówka z napędem elektrycznym, a ponieważ miała już wyeksploatowany akumulator, to zainstalowano w niej akumulator pojazdu zełtomowanego.

Najprawdopodobniej był to pierwszy wypadek w Polsce dwóch pojazdów z napędem elektrycznym na strzeżonym przejeździe kolejowym.

*oprac. Zbigniew Filinger
Przewodniczący Komisji Historycznej O. Warszawskiego SEP*