

Flexliner w Polsce

Na przełomie listopada i grudnia 1996 roku odwiedził Polskę duński pociąg IC3 (lub, jak obecnie nazywa go producent, IC3D – diesel), który jest spalinowym zespołem trakcyjnym, eksploatowanym przez koleje duńskie (DSB) w sieci InterCity. Składy te, zbudowane w duńskiej fabryce koncernu Adtranz (dawniej Scandia Randers), zastąpiły w Danii pociągi „Lyntog”, wywodzące się z niemieckiego zespołu serii 601 (dawniej VT 11.5). Zespół IC3 składa się z trzech wagonów spoczywających na wspólnych dwuosiowych wózkach. Cztery chłodzone powietrzem wysokoprężne silniki o mocy 294 kW każdy napędzają za pośrednictwem mechanicznej przekładni po jednej osi każdego z czterech wózków zespołu. Po dwa silniki wraz z pozostałą aparaturą umieszczone są pod podłogą skrajnych wagonów. Prędkość maksymalna pociągu wynosi 180 km/h. Jeden zespół ma 144 miejsc do siedzenia, w tym 16 w pierwszej klasie.

Niewątpliwie jednym z ciekawszych rozwiązań technicznych jest sposób łączenia zespołów w dłuższe składy. Zastosowano tu wypełniany powietrzem gumowy pierścień, otaczający czołową ścianę wagonu. Ściana ta stanowi jednocześnie szczytowe drzwi, które wraz z pulpitem sterowniczym otwierają się do środka wagonu, umożliwiając swobodne przejście między połączonymi jednostkami. Łatwość łączenia i rozłączania zespołów ma szczególne znaczenie w Danii, ze względu na konieczność dzielenia pociągu przy wjeździe na promy, a także przy szeroko stosowanych przez DSB łączonych relacjach pociągów.

Zespół IC3, określany przez producenta jako IC3D (InterCity 3-wagonowy, diesel) stał się początkiem całej rodziny składów nazwanych Flexliner. W jej skład wchodzi obecnie eksportowe odmiany IC3 (eksploatowane w Szwecji i Izraelu) i czterowagonowa wersja elektryczna, eksploatowana przez DSB w ruchu Interregio, IR4E. Kolejne odmiany są w fazie budowy prototypów lub projektowania. Szerszy opis pociągów rodziny Flexliner znajdzie Czytelnicy w numerze 3/96 kwartalnika „Świat Kolei”.

Do Polski przyjechały dwa zespoły IC3. W niedzielę, 24 listopada dotarły one promem do Świnoujścia, skąd następnego dnia przejechały do Wrocławia. W zakładach „Pafawag”, które od niedawna także wchodzi w skład koncernu Adtranz, 26 listopada miała miejsce konferencja prasowa. Dzień później odbyła się pokazowa jazda do Legnicy i z powrotem, a skład został udostępniony do zwiedzania. Była to niestety jedyna prezentacja pociągu w ruchu, dostępna dla szerokiej publiczności. Z powodu problemów związanych z większą skrajnią pojazdu, nietypową dla większości kolei UIC, zrezygnowano z wcześniejszych zamiarów jazd w planie pociągów rozkładowych, stałych lub dodatkowych. Ze względu na większą szerokość wagonów, na niektórych stacjach, przy wysokich peronach nie można było otworzyć wysuwających się na zewnątrz drzwi wejściowych. Podobny problem wystąpił przy wprowadzaniu pociągów IC3 na trasę Kopenhaga – Hamburg. W związku z tym 10 zespołów przeznaczonych do tego celu ma przekonstruowany mechanizm otwierania i zamykania

drzwi tak, że dolna część drzwi odsuwa się w mniejszym stopniu na zewnątrz niż górna. Spośród zespołów, które zawiąły do naszego kraju, jeden był wykonany właśnie w takiej wersji – niestety drugi miał drzwi normalne, w „duńskiej” wersji, co spowodowało opisane kłopoty.

Po pobycie we Wrocławiu skład przejechał do Krakowa, gdzie w piątek 28 listopada uświetnił uroczystość oddania do eksploatacji peronu numer 1 krakowskiego dworca głównego, ostatniego z pięciu nowo zbudowanych. Zakończyło to pierwszy etap przebudowy i modernizacji dworca. Następnie duński skład odjechał do Warszawy, gdzie odbyły się ostatnie prezentacje. 3 grudnia, podczas promocyjnego przejazdu do Grodziska Mazowieckiego, zaprezentowano pociąg dziennikarzom, po czym odbyła się konferencja prasowa z udziałem m.in. Prezesa Zarządu PKP – Dyrektora Generalnego PKP, p. Jana Janika, członka zarządu, p. dyrektora Jerzego Śmiałkowskiego i innych przedstawicieli DG PKP oraz reprezentantów Adtranz na czele z prezydentem koncernu na Europę Środkową, p. Johnem Kapalą i szefem Adtranz Polska, p. Antonio Masiewiczem. Na konferencji mówiono o planach firmy związanych z przejęciem 75% udziałów we wrocławskim „Pafawagu” i finalizowanym właśnie kontraktem na budowę dla PKP 50 lokomotyw elektrycznych. Przedstawiciele Zarządu PKP poinformowali też o zamiarze ogłoszenia w 1997 roku przetargów na dostawę prawie 100 tzw. pociągów zespołowych, w tym 16 z przechylnymi pudłami wagonów oraz dużej partii pojazdów zwanych umownie autobusami szynowymi, przeznaczonych do pasażerskich przewozów regionalnych i lokalnych (o nowoczesnych pojazdach tego typu pisaliśmy w *tts* 9/96).

4 grudnia Flexliner można było zwiedzić na Dworcu Głównym w Warszawie, skąd odjechał do Świnoujścia, a następnie, podobnie jak w drodze do Polski, promem przez Ystad wrócił do Danii.

□

Andrzej Harassek

