

O szwajcarskiej technice kolejowej w CNTK

SWISSRAIL Export Association to zrzeszenie szwajcarskich firm produkujących i świadczących usługi dla przedsiębiorstw zajmujących się transportem szynowym. Powstało ono w 1977 r. i liczy obecnie 60 członków. Na terenie Szwajcarii SWISSRAIL współpracuje zarówno ze Szwajcarskimi Kolejami Federalnymi (SBB), jak z innymi przewoźnikami ze wszystkich dziedzin transportu szynowego, a także kolei linowych. Celem zrzeszenia jest m.in. koordynacja działań i pomoc stowarzyszonym firmom w kontaktach z zagranicznymi przedsiębiorstwami transportowymi i firmami zainteresowanymi współpracą, także w dziedzinie transferu technologii. Bogate doświadczenie szwajcarskiego przemysłu w dziedzinie techniki transportu szynowego jest dużym atutem SWISSRAIL.

W seminarium, jakie odbyło się 22 kwietnia br. w Centrum Naukowo-Technicznym Kolejnictwa w Warszawie, SWISSRAIL było reprezentowane przez kilkanaście firm, które przedstawiły przedstawicielom z PKP, zakładów naprawczych, przemysłu krajowego, ośrodków badawczo-rozwojowych i biur konstrukcyjnych szeroką ofertę w zakresie budowy pojazdów, infrastruktury transportu szynowego, urządzeń łączności i telekomunikacji oraz usług konsultingowych. Część z firm szwajcarskich, które przybyły na sympozjum są dobrze znane już od lat w Polsce – Isola, ENOTRAC, MATISA, STADLER, to firmy, dla których sympozjum stało się okazją do odnowienia i poszerzenia kontaktów handlowych z polskim przemysłem i przewoźnikami. Ostatnia z wymienionych firm – STADLER wchodzi obecnie w skład międzynarodowego koncernu Adtranz, obecnego także w Polsce. W ub. roku autobus szynowy tej firmy odbył szereg jazd próbnych w kraju. Podczas sympozjum przedstawione zostały najnowsze wersje tych autobusów, i jako ciekawostka zdjęcie egzemplarza, który był prezentowany w Polsce. Po zakupieniu przez prywatnego przewoźnika został on przemalowany na całkiem odmienną kolorystykę. Obecny użytkownik jest zadowolony z wyników eksploatacji, ponieważ po jego wprowadzeniu zanotował wzrost przewozów. Głównymi nabywcami autobusów stały się ostatnio lokalne koleje prywatne, rozwijające się na liberalizującym rynku transportowym w Europie Zachodniej. Autobus STADLERA w wyniku transferu technologii znajdzie się też w ofercie Pafawagu.

(jr)

Spotkanie w GEC Alsthom KONSTAL

23 kwietnia br. w Chorzowie odbyło się spotkanie, w którym udział wzięli zaproszeni przez producenta przedstawiciele przedsiębiorstw komunikacji tramwajowej w Polsce oraz Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Jak już informowaliśmy na łamach *tts*, większość udziałów chorzowskiego KONSTALU została wykupiona z NFI przez międzynarodowy koncern GEC Alsthom. Ostatnie lata nie należały do pomyślnych dla zakładu. Nastąpił gwałtowny spadek zamówień na nowe tramwaje w Polsce, bynajmniej jednak nie z powodu nasycenia rynku tymi pojazdami. Nakłady na komunikację zbiorową w Polsce są bardzo niskie, dalekie od zaspokojenia potrzeb przewozowych i poprawy jakości usług. W ostatnich latach jedynym nabywcą tramwajów były tylko Tramwaje Warszawskie. W br. dwa tramwaje typu 114Na (*tts* 4/97) zostały zakupione dla Gdańska.

Spotkanie, które otworzył prezes GEC Alsthom KONSTAL – Hans Peter Engel, było okazją do prezentacji planów i możliwości produkcyjnych KONSTALU w nowych warunkach ekonomicznych i organizacyjnych. Zakład uzyskał obecnie możliwość transferu technologii z innych zakładów koncernu. Ostatnie lata to także okres intensywnych prac nad nowymi, własnymi konstrukcjami tramwajów. W ub. roku został wyprodukowany dwuczłonowy przegubowy tramwaj 112N z obniżoną częściowo podłogą w drugim członie (*tts* 7/97), eksploatowany obecnie w Warszawie. Następnym krokiem było wyprodukowanie dla Gdańska dwóch tramwajów 114Na z podłogą obniżoną w środkowym członie. Jeszcze w br. roku zostanie przekazany do eksploatacji trzyczłonowy tramwaj 116N. Pierwsze z tych tramwajów zostały zamówione dla Warszawy. Konstrukcję tych tramwajów omówił dyrektor techniczny zakładu Franciszek Lipiński wraz z konstruktorem Piotrem Ninardem. Nowy tramwaj zewnętrznie nie będzie się różnił w sposób istotny od tramwaju 114Na, który został dobrze przyjęty przez podróżnych. Podłoga będzie już obniżona na znacznie większej części, wyższa będzie tylko na końcach pojazdu nad wózkami napędowymi. Wózek, na którym będzie oparty środkowy człon, będzie toczny. Pierwsza partia nowych tramwajów będzie miała wyposażenie elektryczne krajowe z napędem prądu stałego. W przyszłości, na życzenie zamawiającego, tramwaje mogą być wyposażone w napęd prądu przemiennego.

Najnowsza generacja napędów prądu przemiennego produkcji GEC Alsthom, pod nazwą handlową ONIX, została zaprezentowana w jednym z kolejnych referatów. Pod nazwą tą kryją się 3 urządzenia: ONIX DRIVE – falownik wykonany w technologii IGBT o mocy 500 kW i masie 110 kg, ONIX MOTOR – silnik trakcyjny asynchroniczny trójfazowy i AGATE – sterownik mikroprocesorowy. Niewielkie wymiary i masa silnika pozwala na rezygnację z klasycznych osi w wózku. Koła są rozprężnięte mechanicznie, a każde z nich jest napędzane indywidualnym silnikiem. Rozwiązanie to ułatwia konstrukcję tramwajów w pełni niskopodłogowych.

Dotychczas wyprodukowano, bądź znajduje się w produkcji, ponad 1000 urządzeń ONIX. W trakcie dyskusji padło pytanie ze strony zaproszonych gości o udział kosztów zespołu napędowego ONIX w cenie tramwaju, bowiem przekładnie prądu przemiennego pomimo niewątpliwych zalet są stosunkowo drogie. W Europie Zachodniej udział ten wynosi około 20 % ceny tramwaju, w Polsce może być wyższy z powodu niższych cen nadwozi i wyposażenia tramwajów.

W trakcie spotkania zaprezentowano opracowywaną przez GEC Alsthom koncepcję tramwaju modułowego CITADIS. Model tramwaju będzie prezentowany w tym roku na kongresie UITP. W przyszłym roku tramwaj ten powinien wyjechać już na ulice. Jest to projekt tramwaju tzw. modułowego, montowanego w konfiguracji stosownie do życzeń klienta, co pozwoliłoby na obniżenie ceny tramwaju. Ostatnio w Europie Zachodniej nasiliły się wysiłki producentów, chcących zaoferować tramwaj o jak najniższej cenie, jak najbliższej magicznemu 1 mln USD. O projektach i ich realizacji w Niemczech i Wlk. Brytanii już pisaliśmy (*tts* 9/96 i 1/97).

Prezentowane były także oferty modernizacji wyposażenia elektrycznego i układów biegowych już eksploatowanych tramwajów. Dwa tramwaje z przekształtnikami z belgijskiego zakładu GEC Alsthom ACEC jeżdżą obecnie w Warszawie (*tts* 1/96).

Nowe konstrukcje tramwajów prezentowane były przez przedstawicieli niemieckiego zakładu GEC Alsthom LHB z Saltzgitter, od lat współpracującego z KONSTALEM. Jeden z tych tramwajów został przetransportowany z Niemiec do Katowic, gdzie dokonano jego prezentacji.

(jr)