

komercyjny i z góry spółka miałaaby pozyskać ok. 50 mln zł, przeznaczając je na potrzeby inwestycyjne i akwizy-

zawęły systemy EBS to: ograniczenie hałasu dzięki okryciu masą zalewową powierzchni bocznej szyny, redukcja

i doświadczeń. Trwałość i zminimalizowanie kosztów przyczyniły się do tego, że system EBS stał się sprawdzoną

tecznym rozwiązaniem problemu nierównomiernego osiadania toru i jezdnii oraz tak uciążliwego zjawiska tzw. kla-

peronując np. wielotorowy przejazd kolejowy w Krakowie na ulicy Łokietka, gdzie niedawno nawierzchnia taka została zrealizowana.

Nicolaus z bydgoskiej Pesy jedzie do Bari

ATR220 – pociąg klasy europejskiej

FRANCISZEK NIETZ

W hali numer 5 Zakładów Pojazdów Szynowych PESA, w której mimo upalnego, sierpniowego południa trwa ożywiona praca, główne miejsce zajmuje lśniąca nowość i prawie gotowy do wysyłki trzyskładowy spalinowy pociąg ATR 220. To drugi z 23 pojazdów, które do lipca 2009 r. trafią do Bari i odnowią cały tabor tamtejszych Kolei Południowo-Wschodnich (FSE), jedynego regionalnego przewoźnika kolejowego na „obcasie” Włoch.

Kontrakt ten, wartości 50 mln euro, podpisano w 2006 r. Pociągom nadano imię „Nicolaus” na cześć świętego patrona Bari. Pierwsze trzy sztuki wożą już pasażerów i zbierają – jak wynika z relacji włoskiej prasy – bardzo dobre opinie. Nowe, eleganckie pojazdy z Polski, napędzane dwoma silnikami MAN-a, z przekładnią hydrodynamiczną firmy Voigh, zabierające ponad 300 pasażerów, wyposażone w klimatyzację i przystosowane do przewozu niepełnosprawnych podbiły tamtejszych mieszkańców.

Zarząd Pesy ma nadzieję, że Bari będzie przyczółkiem do kolejnych kontraktów we Włoszech. „Na rynku tym – mówi Jerzy Berg, dyr. marketingu i rozwoju – jesteśmy już znani i dobrze, jak sądzę, oceniani. Niedawno brali-

śmy po raz pierwszy udział w targach w Turynie, gdzie poznaliśmy nowych, potencjalnych klientów. Mamy nadzieję, że dzięki kontraktowi na ATR 220 uzyskamy nowe kontrakty. Nasza obecność jest jakby złamaniem monopolu dwóch dużych firm – Alstom i AnsaldoBredy, które dominowały dotąd na tym rynku. Włosi dobrze też odebrali fakt, że jako jedyny producent dostarczyliśmy pierwsze pojazdy terminowo. Inni producenci, obecni na tym rynku, mieli w tym względzie opóźnienia od półtora roku do dwóch lat”.

Stawka na eksport. Bari to kolejny przyczółek eksportowy bydgoskich zakładów, ale przedtem były już inne. W hali, w której produkowane są „Nicolausy”, zapoznałem się z pierwszym

egzemplarzem spalinowego autobusu szynowego o fabrycznym symbolu 620 MCR, przygotowywanym dla Litwy. Dział handlowy prowadzi też rozmowy z pozostałymi krajami nadbałtyckimi. PESA Bydgoszcz uczestniczy w przetargu na nowy tabor kolejowy w Estonii.

Wcześniej spółka, jako jedyny w Europie zakład, podjęła się opracowania i produkcji luksusowego szynowego autobusu inspekcyjnego dla kolei ukraińskich. Jest to komfortowo urządzony pojazd, dysponujący salą konferencyjną, przedziałami biurowo-sypialnymi i kompletnie wyposażonymi łazienkami.

Tabor ten wzbudził zainteresowanie w Rosji i być może jeszcze w tym roku dojdzie do podpisania z tamtejszymi kolejami kontraktu na dostawę pierwszego takiego szynobusu. Wcześniej zakłady



Sebastian Kamecki z PESY prezentuje wnętrze gotowego do wysyłki ATR 220

Fot. Franciszek Nietz

dokonywały dla Kolei Rosyjskich napraw głównych niemieckich wagonów sypialnych. „W tej chwili przygotowujemy kolejny kontrakt na modernizację 90 takich wagonów – mówi dyr. Berg. – Bardzo chcielibyśmy szerzej wejść na ten wielki rynek ze swoją ofertą”.

Nie tylko pociągi. PESA szczeni się nie tylko zespołami spalinowymi, elektrycznymi autobusami spalinowymi, elektrycznymi zespołami trakcyjnymi nowej generacji, jeżdżącymi obecnie na trasie Warszawa – Łódź czy nowoczesnym wagonem sypialnym standardu Euronight. Najnowszą konstrukcją zakładów jest niskopodłogowy, wieloczłonowy tramwaj modułowy, eksploatowany już w Warszawie, Łodzi, Elblągu i Bydgoszczy. Pojazd ten zbiera obecnie na ogół bardzo pozytywne recenzje, nie więc dziwnego, że firma wystartowała w przetargu ogłoszonym w sierpniu przez Tramwaje Warszawskie na zakup 186 takich pojazdów.

Będzie to jedno z największych tego typu zamówień w Europie, jego wartość przekroczy miliard złotych. Tramwaje muszą mieć około 30 m długości, monitoring, klimatyzację i miejsce na automaty biletowe. Powinny zostać dostarczone w latach 2010-2013.

W bydgoskich zakładach pracuje około 2600 osób. Zatrudnieni są oni przy produkcji nowego taboru, ale także

SUMMARY

Bydgoszcz-based rolling stock manufacturer Zakłady Pojazdów Szynowych PESA produces subsequent vehicles out of 23 purchased by Italian South-Eastern Railways. The first three have already been delivered to Bari, they carry passengers, and collect very positive opinions – as Italian press reported.

PESA takes pride not only in those trains. It also delivers to the market electric diesel rail-buses and electric traction sets of the latest generation, driving on route between Warsaw and Łódź or modern Euronight standard sleeping cars. The latest design of the plant is a low-deck, multiunit modular tram, already being used in Warsaw, Łódź, Elbląg, and Bydgoszcz. Approximately 2,600 workers are employed at the Bydgoszcz plant. They are employed at production of a new rolling stock, but also at rep-airs of locomotives, cargo wagons and passenger rail cars. At present, 140 different vehicles are constructed at the plant – informed Sebastian Kamecki, the manager of Z3 section where new rolling stock is built and review checks are made of the rolling stock that has been used for years.

przy naprawie lokomotyw, wagonów towarowych i pasażerskich. Obecnie w całej Pesie powstaje 140 różnych pojazdów – informuje Sebastian Kamecki, kierownik wydziału Z3, w którym powstaje nowy tabor, a także dokonuje się przeglądów taboru eksploatowanego od lat.