

Luxtorpeda, Pendolino i polska myśl techniczna

23 sierpnia 2022

W latach 2012-2015 spółką PKP PLK zarządzał Remigiusz Paszkiewicz, współpracownik Leszka Balcerowicza z NBP. Kiedy odchodził, jako swoje główne dokonanie na stanowisku wskazał skrócenie czasów podróży: „z Warszawy do Gdańska można już dojechać komfortowo, w trzy godziny zamiast sześciu”. Oto udało się wreszcie powrócić do czasów podróży w PRL! (Kaszub, Neptun) Trawestując pewną maksymę można powiedzieć, że transformacja kraju dzielnie rozwiązuje problemy, które sama wcześniej stworzyła. Kluczem są oczywiście miliardy jakie pakuje się na „rozwiązywanie” tych problemów, a w efekcie rozstrojenie państwowych przedsiębiorstw. W okresie transformacji tak „uregulowano” kolej, by nie stanowiła sensownej alternatywy dla podróży samochodami czy autobusami. Dopiero w 2006 stworzono Fundusz Kolejowy na podobieństwo działającego od 1994 Funduszu Drogowego.

W ramach transformacji nieustannie wydłużano czasy podróży pociągami. Obecnie za kilka miliardów złotych kupiliśmy Pendolino, dzięki czemu na jego trasach udało się przywrócić dawne czasy dojazdów (oczywiście można to byłoby zrobić i bez Pendolino, ale na tym właśnie polegają „słomiane inwestycje”, którymi dorzyna się kolej). A i to nie wszędzie, gdyż na trasie Warszawa-Katowice Pendolino potrzebuje aż 2 godz. 34 min, podczas kiedy EuroCity Sobieski z polską lokomotywą w 2005 pokonywał trasę w czasie 2 godz. 27 min![1]

to zatem Pendolino radzi sobie na tej trasie słabiej aniżeli lokomotywa Pafawagu 104E – specjalnie zaprojektowana właśnie dla CMK! Tak bowiem powinno to wyglądać: najpierw buduje się super tory a następnie super pociągi. Taka kolejność jest konieczna, gdyż czas potrzebny na budowę torów pozwala krajowym inżynierom i producentom rozwinąć odpowiedni projekt.

Oto jak zrobiono to w PRL: rozporządzenie Ministra Komunikacji z 7 sierpnia 1970 postanowiło wybudowanie pierwszej szybkiej magistrali kolejowej – Centralnej Magistrali Kolejowej, która została zaprojektowana do prędkości 250 km/h. Wybudowano ją w latach 1971-1977. Następnie w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Pojazdów Szynowych w Poznaniu rozpoczęło się projektowanie szybkiej lokomotywy dla tej trasy. Projekt został ukończony w 1981. Niestety w latach 80 wszystko spowolniło. Mimo tego lokomotywa ujrzała w końcu światło dzienne – w 1988 roku. Jej dopuszczalna prędkość to 160 km/h. Lokomotywa oparta została na polskich podzespołach, z których szereg miało charakter innowacyjny. Oto ona:

Ten pociąg kilkanaście lat temu szybciej pokonywał trasę niż Pendolino.

Warto dodać, że został zrealizowany tylko mniej zaawansowany projekt wypracowany przez OBRPS. Bardziej zaawansowany został zastopowany prywatyzacją. Silniki dla szybkiej polskiej lokomotywy produkował wrocławski zakład Dolmel – była to pierwsza w Polsce fabryka generatorów, która zaopatrywała polskie elektrownie, osiągając w latach 1970.[2] poziom światowy, produkując wówczas turbogeneratory chłodzone wodorem o mocy 215 MW. Główny inżynier Kazimierz Radwan w latach 1987-1990 prowadził przygotowania do uruchomienia w Dolmelu produkcji generatorów 500 i 1000 MW. W 1990 zakład został jednak sprzedany. Dziś nazywa się Alstom Power, ten sam, który odpowiada za Pendolino. Alstom Power nie tylko dostarczał generatory do polskich elektrowni w okresie transformacji, ale i dla całego świata. Po co mielibyśmy sami produkować polskie elektrownie, skoro możemy zamawiać od Francuzów...

Ta sama głęboka myśl transformacyjna stanęła za oddaniem Pafawagu. Na początku lat 1990. polscy inżynierowie doszli do wniosku, że po dopracowaniu lokomotyw 104E, jeżdżących 160 km/h, czas pójść krok naprzód, uruchamiając prace nad lokomotywą na 200 km/h (110E). Nie jest zatem prawdą, że Polska nie miała szybkich lokomotyw. Już w 1996 powstały w

Pafawagu modele 112E o prędkości konstrukcyjnej 220 km/h! 8 sztuk zamówiło PKP na trasę Warszawa-Berlin. W tym czasie niemiecki gigant Adtranz znalazł się w poważnych tarapatach finansowych, generując straty. Tuż po wprowadzeniu tak nowoczesnych lokomotyw sprzedano zatem Pafawag Niemcom.[3]

Najszybsze polskie pociągi zostały rychło usunięte z Polski: PKP odsprzedała je włoskiemu Rail Traction Company, który przemaalował je na włoskie barwy i rozpoczął kursy z Włoch do Niemiec.

Po sprzedaży Adtranzowi Pafawag przestał produkować pociągi. W ten sposób Polska została wyzwolona z innowacyjnych technologii szybkich pociągów i turbogeneratorów. Zamiast kupować od Pafawagu PKP kupiło Pendolino od Alstomu. W 2013 Alstom otrzymał jeszcze lepsze zamówienie: turbogeneratory dla Elektrowni Opole o mocy 900 MW za 5 mld zł.

Pendolino nie ma po czym jeździć w Polsce, gdyż jak wykazała kontrola NIK z 2012[4] – nie realizowano przewidzianych inwestycji na kolei, choć były na nie miliardowe środki unijne do uruchomienia z perspektywy finansowej 2007-2013. Dopiero po kontroli NIK zaczęto aktywizować FK.

Na te tory, które są obecnie, do osiągnięcia czasów dojazdów Pendolino – wystarczyłyby polskie pociągi, które byłyby dostępne finansowo także dla uboższej części społeczeństwa.

Tam gdzie nie ma Pendolino podróż koleją jest często dłuższa niż w okresie PRL czy nawet II RP.

Ulotka PKP z lat 1990. z czasami podróży podobnymi do Pendolino.

Przed wojną też mieliśmy Pendolino, tyle że polskie i znacznie korzystniejsze gospodarczo – nazywało się Luxtorpeda, której niektórych standardów przejazdów nie udało się pobić ani w PRL ani w III RP. Na trasie Kraków – Zakopane podróż Luxtorpedą zajmowała rozkładowo 2 godz. 45 min (rekord: 2 godz. 18 min.), dziś: 3 godz. 18 min. Ciągle za to mamy zakorkowaną

Zakopiankę. Na trasie Warszawa – Białystok: Luxtorpeda 1 godz. 58 min.[5] W III RP sukcesywnie wydłużano czas podróży. Jeszcze w latach 1990. ekspres Mickiewicz niewiele ustępował czasowi sprzed wojny. W 2005 było to już 2,5 godz. Później skasowano bezpośrednie połączenie Białegostoku, z którego łatwiej dojechać na Białoruś niż do Warszawy. Na trasie Kutno-Płock[6] pociąg przyspieszony Mazovia pokonuje trasę w 1 godz. i 15 min, przed wojną zwykły osobowy pociąg parowy pokonywał ją w czasie 1 godz. 10 min.

Luxtorpeda.

Największą bujdą jaką stale słyszymy wokół Pendolina jest to, że nie było innego wyjścia, bo żaden z polskich producentów nie miał w swojej ofercie nic szybkiego. Jak II RP zbudowała polskie Luxtorpedy?

Po odzyskaniu niepodległości Polska infrastruktura znajdowała się w o wiele gorszym stanie w porównaniu do tego, co miała na początku III RP. Mimo tego już w 1919 trzech inżynierów przy pomocy dwóch polskich banków założyło Pierwszą Fabrykę Lokomotyw w Polsce „Fablok”. Ponieważ ówczesny rząd zainteresowany był rozwojem polskiej gospodarki, więc w 1920 roku zawarł umowę z Fablokiem na kupno 1200 lokomotyw w okresie 10 lat. Jej podstawą nie była konkurencyjna oferta lokomotyw wobec oferty zagranicznej, bo młoda gospodarka musi dostać czas i warunki na zbudowanie własnych produktów i produkcji. Dopiero w oparciu o umowę z rządem Fablok zaczął budować fabrykę, tworzyć projekty i realizować pierwsze produkcje. Pierwszy polski parowóz opracowano przy pomocy austriackiej fabryki StEG, w oparciu o austriackie podzespoły. Już niecałe 7 lat od odzyskania niepodległości, w 1924, w Fabloku powstał pierwszy parowóz oparty na podzespołach krajowych. Od 1931 Fablok produkował już na eksport – do Bułgarii, Maroka, ZSRR i na Łotwę. W III RP Fablok nieustannie był niszczonej. Firma upadła w 2013.

Podstawą Luxtorpedy była decyzja Ministerstwa Komunikacji z 1933 o zamówieniu dla PKP czteroosiowych wagonów silnikowych o

prędkości maksymalnej 140 km/h dla ruchu dalekobieżnego oraz dwuosiowych o prędkości maksymalnej 70 km/h dla ruchu lokalnego. W oparciu o tę decyzję w różnych polskich zakładach zaczęły powstawać Pociągi Motorowo-Ekspresowe, które budowano w HCP, Fabloku, Lilpop, Rau i Loewenstein. Najszybsze pociągi ekspresowe powstały w zakładach Hipolita Cegielskiego, osiągając 130 km/h.

Nader ciekawa jest historia powstania tej wybitnej Fabryki Machin. Hipolit Cegielski nie był inżynierem lecz filozofem, który w okresie zaborów nauczał polskiego w gimnazjum rozwijając jednocześnie humanistyczną karierę naukową. W 1845 napisał wielokrotnie wznawiany podręcznik „Nauka poezji”. Jego karierę złamało Powstanie wielkopolskie z 1846 po którym w ramach represji utracił prawo nauczania. W ten sposób zmuszony sytuacją materialną założył warsztat remontujący pługi i radła. Kontynuował jednocześnie publikacje lingwistyczne. W 1860 polonista zaczął już produkować lokomobile, czyli swoiste traktory parowe. Prawdziwym skokiem dla Fabryki Machin Cegielskiego było odzyskanie niepodległości, dzięki czemu mogła ona przejmować kilka zakładów poniemieckich, zwiększając zatrudnienie z kilkuset osób do ponad 5 tys. w 1923. W III RP jest odwrotnie: to polskie zakłady masowo oddano zagranicznym przedsiębiorcom, nazywając ten okres dla niepoznaki „25 lat wolności”.

Pendolino obecnie kursuje zupełnie bezsensownie – kiedy brak jest dla niego torów. Reklamowane szumnie obniżenia czasów podróży są zwykłym przywróceniem czasów sprzed kilkunastu lat. Czasy te można by osiągnąć również za pomocą posiadanych przez Polskę lokomotyw, np. Husarz (pojechał 235 km/h na CMK). Trzeba było jednak pospiesznie kupić szybkie pociągi przed budową torów, gdyż później trzeba by zamawiać w polskim zakładzie, gdyż do czasu wybudowania infrastruktury zdążyłyby już powstać szybkie polskie pociągi – zapewne taka „logika” stanęła u menedżmentu gnębiącego polską kolej. O tym, że „groźba” ta była realna świadczyć może fakt, że już w 2013, a

więc przed uruchomieniem Pendolino, polski Newag Impuls przekroczył 200 km/h (osiągając na CMK 211 km/h), w 2015 do grona szybkich dołączyła Pesa Dart.

Impuls firmy Newag z Nowego Sącza.

Zamiast więc od lat realizować systematyczną modernizację ważnych tras, inwestycje te najpierw odwlekano i torpedowano a następnie skumulowano paraliżując trasy i destabilizując spółki. Przykładem modernizacja trasy Warszawa-Białystok rozpoczęta w 2014. Wedle umowy miała być prowadzona z zachowaniem przejezdności, tymczasem po rozpoczęciu robót PLK bez problemu przystało na zablokowanie przejezdności, zawieszając kursowanie jakichkolwiek pociągów.

W dzisiejszym stanie infrastruktury nawet Przewozy Regionalne mogą być konkurencją dla IC Pendolino. Już dziś PR mają sporo Impulsów, które mają ustaloną prędkość eksploatacyjną na 160 km/h, co przy znacznie niższych cenach przejazdów groziłoby kompromitacją Pendolino. Na dodatek PR zaczęły coraz bardziej uatrakcyjnić swoją ofertę: bilety kupowane przez internet nawet za złotówkę (jeśli z wyprzedzeniem), w REGIOekspresach od 2010 wprowadzono bezpłatny internet, multimedia oraz audiobooki dla pasażerów. Wraz z wprowadzeniem Pendolino wycięto więc tani pociąg InterRegio Jan Matejko z Krakowa do Warszawy. A od września znikają wszystkie InterRegio PR.

Na stan dzisiejszej infrastruktury polscy producenci dysponują pociągami pozwalającymi na szybsze pokonanie trasy aniżeli Pendolino. Na trasie Warszawa-Gdańsk Pendolino obecnie porusza się z prędkością maksymalną 160 km/h, czyli taką jaką poruszają się również pociągi Przewozów Regionalnych Pesa Elf. Tyle że Elf ma lepsze przyspieszenie wobec Pendolino ($1,2 \text{ m/s}^2$ wobec $0,49 \text{ m/s}^2$ [7]), wobec tego mógłby tę trasę przejechać szybciej. Pendolino nie jest jakimś uniwersalnym superpociągiem – jego głównym atutem jest „pendolino” czyli wychylne pudło, które umożliwia szybką jazdę na zawiłych trasach, tyle że w Polsce kupiono Pendolino bez pendolino, które już na starcie gorzej sobie radzi niż o wiele tańsze

polские produkcje. Elf w 2011 został uznany najlepszym produktem w konkursie Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji na targach Trako w Gdańsku.

Po przejęciu władzy w PKP przez Grupę Balcerowicza polskie koleje straciły w latach 2012-2014 10 mln pasażerów.[8] Ich sposób działania jest analogiczny do działalności samego Leszka Balcerowicza: wygaszanie tego co działa w ramach państwa. Wkrótce po objęciu władzy w PLK przez Paszkiewicza ogłosił on program „optymalizacji 10% linii kolejowych”, czyli zamknięcia linii na 2 tys. km! W wielu miejscach Polski podjęto batalię o liczne tory. Podobny los spotyka bocznic: trwa ich wyprzeż i zamykanie. Szacuje się, że w ostatnich latach zamknięto ok. połowy bocznic.

Tzw. eksperci medialni tłumaczą społeczeństwu, że to dla dobra PKP, podczas kiedy jest dokładnie przeciwnie: likwiduje się intratne, strategiczne bądź posiadające duży potencjał linie i bocznic. Sam rynek bocznic jest miliardowy. Menedżmentowi chodzi pewnie o to, by tanim kosztem przeszło to do prywatnych portfeli wielkich graczy. W licznych miejscach Polski podnoszono[9], że do zamknięcia przeznaczają się linie z wielkim potencjałem.

Najbardziej wymowną ilustracją charakteru tej działalności stanowi kazuś zabytkowych torów Słupska. Powstała tam wyjątkowa inicjatywa grupy pasjonatów kolei, którzy własnymi siłami zaczęli reaktywować ruch na zamkniętych i niszczących torach. PKP 20 lat wcześniej zrezygnowała z ich użytkowania. W 2013 powołano Słupską Powiatową Kolej Drezynową[10] jako prywatną inicjatywę dążącą do przejęcia nieczynnej linii i uruchomienia na niej atrakcyjnej trasy turystycznej. Zaczęli jej remont, a nawet budowę prowizorycznego peronu. Pod koniec 2014 proces reaktywacji bocznic brutalnie przerwało PKP: rozebrano tory i sprzedano na złom. Była to ostatnia część zabytkowej linii z 1894, która w 1945 została rozebrana przez Sowietów.

Ludzie biorą sprawy we własne ręce – maluch remontowy. Ten schemat działania powtarzano niejednokrotnie: zamykano atrakcyjne linie z dużym potencjałem, kiedy zaś lokalna społeczność była na tyle zorganizowana, by rozpocząć starania o reaktywację, zlecano rozbiórkę i złomowanie torów. Ten los miał spotkać najładniejszą linię kolejową w Polsce – 285[11], łączącą Wrocław z Górami Sowimi przez urokliwą dolinę Bystrzycy. W 2000 w czasie pierwszej wielkiej rzezi linii kolejowych w Polsce została ona zamknięta. W 2007 postanowiono ją zrewitalizować i reaktywować, uatrakcyjniając dodatkowo szynobusem Pesy. Późniejsze zawirowania polityczne wyhamowały projekt. Mimo tego w 2011 władze samorządowe ogłosiły przetarg na rewitalizację trasy. Co robi bankowy menedżmęt PKP? Ogłasza przetarg na rozbiórkę i sprzedaż złomu linii 285. W lokalnej prasie pojawiają się głosy: Banda zbrodniarzy[12] oraz rusza akcja ratowania linii.

W ostatnich miesiącach pojawiają się pewne pozytywne impulsy – podcina się władzę bankierów na kolei. Podpisano porozumienie z koleją wstrzymujące rozbiórkę linii 285.[13] Wydział do Walki z Przestępczością Gospodarczą Komendy Stołecznej Policji pod nadzorem Prokuratury Okręgowej Warszawa-Praga rozpoczął śledztwo w sprawie „Wyrządzenia szkody majątkowej w znacznych rozmiarach w mieniu PKP S.A.” – za raport firmy McKinsey[14], która opracowuje wskazówki dla PKP. To ta firma wskazała PKP listę 4 tys. km linii do zamknięcia, to z jej wskazówki Przewozy Regionalne podwyższyły w 2012 o połowę cenę biletu z Krakowa na lotnisko w Balicach, stając się jednym z najdroższych przewoźników, tracąc dzięki tej decyzji pasażerów (na rzecz autobusów) oraz zaufanie władz samorządowych.

Po 25 latach pora zakończyć eksperymenty na kolei i postawić na ten środek transportu. Jesteśmy na ostatniej prostej przed unijnym uwolnieniem rynku przewozów pasażerskich. Państwu potrzebna jest długofalowa polityka gospodarcza, stwarzająca odpowiednie ramy dla rozwoju polskiego kapitału. Dzięki niemu rozwija się wszystko inne: społeczeństwo, kultura, nauka.

Autorstwo: Mariusz Agnosiewicz

Źródło: Racjonalista.pl

PRZYPISY

[1]

http://www.szybkiekoleje.org.pl/ns/pdf/paczka_2/najszybsze.pdf

[2]

http://www.wnp.pl/artykuly/generatory-w-polskiej-energetyce-historia-stan-dzisiejszy-przyszlosc,4557_0_158_9_0.html

[3] Polska transformacja zazwyczaj kierowała się swoistą sprawiedliwością: starano się najlepsze polskie kąski dzielić w miarę równo pomiędzy Niemców i Francuzów (kiedy RMF przypadł Niemcom, Zet-ka przypadła Francuzom).

[4] <http://www.nik.gov.pl/plik/id,4754,vp,6175.pdf>

[5]

<http://www.szybkiekoleje.org.pl/ns/index.php/component/content/article/121-rekordy/123-najszybsze-pociagi-na-sieci-kolejowej-polski>

[6]

http://iripk.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=61:szybka-kolej-przedwojenna

[7]

http://inforail.pl/elf-szybszy-od-pendolino_more_42935.html

[8]

<http://www.kurierkolejowy.eu/aktualnosci/22445/Czas-podrozy-Pendolino-po-CMK-kolejowym-dj-vu.html>

[9]

<http://www.andrzejromanek.pl/uploaded/files/interwencje/zapytanie%20poselskie%20-%20likwidacja%20linii%20kolejowej%20Nowy%20S%C4%85cz%20-%20Rabka-Zdr%C3%B3j%20->

%20pimo%20do%20prezesa%20PKP%20PLK%20SA.pdf

[10]

<http://radiogdansk.pl/index.php/wydarzenia/item/17797.html>

[11]

<http://www.drezyny.org/index.php/linia-285/historia-powstania-i-eksploatacji-linii-nr-285/>

[12]

<http://terazsudety.pl/apel-o-ratowanie-linii-kolejowej-285-wroclaw-swidnica-jedlina-zdroj-list-od-czytelnika>

[13]

<http://regionfakty.pl/region-wszystkie/walbrzych/uratuja-najpieniej-sza-linie-kolejowa-w-polsce>

[14]

<http://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/arttykul/pkp-pod-lupa-prokuratury-za-analazy-firmy,99,0,1853795.html>