Kategoria
Relacje

Legenda na polskich torach, czyli garść informacji o ezt EN57

Ezt EN57 czyli elektryczny zespół trakcyjny, normalnotorowy, przeznaczony do obsługi niskich i wysokich peronów, produkowany w latach 1962-1993. To najdłużej produkowany pojazd szynowy na świecie. W tym roku mija dokładnie 58 lat, kiedy z fabryki Pafawag we Wrocławiu pierwszy ezt EN57 wyjechał na tory. Łącznie powstało 1429 sztuk popularnych składów, z czego KM posiadają 184. Na przestrzeni 12 lat wszystkie pojazdy serii EN57 zostały zmodernizowane lub zmodyfikowane w różnym zakresie. Obecnie pojazdy te w Kolejach Mazowieckich to: EN57 - 47 sztuk, EN57AKM - 71 sztuk, EN57AL - 66 sztuk.

Rozpoczynając działalność w roku 2005, Koleje Mazowieckie dysponowały 184 sztukami elektrycznych zespołów trakcyjnych, dzierżawionymi w ramach zorganizowanej część przedsiębiorstwa od „PKP Przewozy Regionalne” sp. z o.o. Dzisiaj ilostan tego taboru zmienia się dynamicznie. Z uwagi na to, że KM są w trakcie dostaw nowoczesnych pojazdów FLIRT, kolejne ezt EN57 są wyłączane z ruchu. Obecnie mamy już 23 pojazdy trwale wyłączone z eksploatacji. Sukcesywnie będą wyłączane kolejne, jednak na całkowite pożegnanie EN57 jest jeszcze za wcześnie. Niektórym z nich pozostało jeszcze nawet kilka lat eksploatacji (do czasu osiągnięcia przebiegu obligującego do wykonania naprawy w poziomie utrzymania P5, tzw. głównej).

W ciągu 15 lat KM stały się najnowocześniejszym przewoźnikiem regionalnym w kraju. W tym czasie park taborowy powiększył się o 144 pojazdy, w tym 131 zupełnie nowych, a wszystkie EN57 zostały zmodyfikowane lub zmodernizowane w różnym zakresie. Modernizacje były realizowane równolegle z dokonywanymi zakupami. Dzięki spółce KM powstały serie EN57KM, AKM oraz AL. Zakres modernizacji poszczególnych serii był bardzo różnorodny i uzależniony od dostępnych w danym momencie na rynku technologii.

Dla każdego typu pojazdów są określone wymagania co do przeglądów. Dla większości EN57 AKM ten okres wynosi 20 lat lub 2 miliony kilometrów, natomiast EN57AL to 30 lat lub 3 miliony kilometrów. Najwięcej ciekawostek danego pojazdu kryją: książka pojazdu oraz książka pokładowa pojazdu z napędem, gdzie wpisywane są wszystkie uwagi dotyczące jego eksploatacji, modernizacji, bieżących napraw i usterek. Każdy maszynista, który rozpoczyna służbę na pojeździe, wpisuje się w książkę pokładową.

Kilka interesujących faktów o EN57:

• W latach 80. (czasy kryzysu ekonomicznego) w pojazdach EN57 wyłączano z użytku centralki do otwierania i zamykania drzwi automatycznych (sterowane przez kierownika pociągu), a zastępowano je sterownikami w pulpicie maszynisty. W związku z tym pojawiły się sygnały dźwiękowe przed zamknięciem drzwi; w PKP Lokomotywowni Warszawa Grochów wykorzystywano sygnalizatory od samochodów Żuk, kupowane w sklepach motoryzacyjnych – pomysłodawcami takiego rozwiązania byli Wacław Wójcik, Andrzej Myszka i Grzegorz Kosmala.

• W pojazdach przyjmowanych bezpośrednio z Pafawagu zdarzały się błędy konstrukcyjne. O jednym z nich opowiada Zbigniew Dzięcioł, mistrz koordynator MNG – „pamiętam go szczególnie, ponieważ zostałem zobowiązany do znalezienia przyczyny uszkodzeń sprężarek głównych i przykrego zapachu, jaki panował w pojazdach. Odkryłem, że czerpnie powietrza zasysanego do sprężarki umiejscowiono w WC, a pasażerowie zamiast w muszlę celowali w te otwory. W związku z tym przerobiono czerpanie powietrza na pudło boczne, ale tam z kolei zaciągało wodę deszczową. Ostatecznie zrobiono zaciąg pod pudłem pojazdu.”

• ezt EN57 w barwach KM zagrały m.in. w takich produkcjach jak: serial „Na Wspólnej” (2004 rok), paradokument „Na sygnale” (2016 rok) oraz film „Pitbull. Nowe porządki” (2015 rok).

• W 1993 r. w PKP Lokomotywowni Warszawa Grochów, obecnie Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru Warszawa Grochów, sześć pojazdów o numerach początkowych od 1912 do 1917 zmodernizowano w ZNTK ,,Mińsk Mazowiecki” do obsługi pociągów Interregio na trasie Warszawa – Kielce. Posiadały jeden człon/wagon Rb z pierwszą klasą z wygodnymi, lotniczymi fotelami, miękką tapicerką i zasłonkami, nagłośnieniem z CD Philips, a także tzw. przedziałem barowym wyposażonym w zlew, kuchenkę, lodówkę itp. Taki właśnie skład pociągu pojechał pierwszy raz w

2005 r. jako pociąg KM „Słoneczny” do Gdyni.

• Mamy też na stanie pojazdy złożone z dwóch innych np. 203 i 204 (o ostatecznym numerze ezt decydował numer wagonu silnikowego).

• Najstarszy ezt EN57 w KM to 038 (wyprodukowany w 1963 r., pozyskany z Lubelskiego Zakładu Przewozów Regionalnych), a najmłodszy to ezt EN57 - 1942 (wyprodukowany w 1992 roku).

• Eksploatowaliśmy jedyny pojazd, który miał system hamulca Knorr (charakterystyczny dla pojazdów serii EW). Był to ezt EN57 nr 038. Niedawno wymieniono w nim hamulec na nowoczesny Oerlikon.

• Niektóre z pudeł pojazdów miały charakterystyczne „ryfle”, czyli karbowane powierzchnie. Ryflowane blachy podobno wzmacniały konstrukcję pojazdu.

TEKST:

Katarzyna Łukasik

Za materiały, na podstawie których powstał dziękujemy Panu Mirosławowi Łukasiewiczowi.

Galeria

2 120 790-2

2
UWAGA!

2 120 648-2
EN57-1908
Radom

RSZAWA ZACHODNIA
2 120 717-5
EN57-1939 rb
1 peron platform
NAPIĘCIEM !
ŚMIERCIĄ !

2 120 682-1
EN57-1922

2 120 598-9
EN57-1808 ra
Koleje Mazowieckie

R 8 WARSZAWA WSCHODNIA
2 120 679-7
EN57-1920 ra

37
36
2 120 649-0
EN57-1909ra

KM 802 W-WA WSCH.
2 120 684-7
EN57-1922rb

EN57KM-1561ra