

SKIZZEN VON DER INNOTRANS 2010 (3)

Den Namen des Omnibus-Produzenten Solaris (Bus & Coach) kennen die meisten unserer Leser, weil die Fahrzeuge mit ihrer asymmetrischen Frontverglasung in ganz Europa verbreitet sind. Das Unternehmen war ursprünglich die polnische Vertriebs-Tochter des Busherstellers Neoplan (Auwärter). Aber bereits auf der Innotrans 2008 hatte der Inhaber und Geschäftsführer Krzysztof Olszewski das Modell einer Straßenbahn vorgestellt, damals mit der Botschaft „wir wollen unser Angebot für die öffentlichen Verkehrsbetriebe optimieren.“ Diesmal wurde das Vorserienfahrzeug Solaris Tramino präsentiert, das in Poznań (Posen) über ein Jahr lang umfangreich und erfolgreich erprobt wurde. Aus dem Tramino soll später eine große Familie mit drei-, fünf- und siebenteiligen Varianten, mit Längen zwischen 19 und 43 Metern und einem Niederfluranteil von 70 oder 100 % entstehen. Posen hat bereits 40 dieser Fahrzeuge bestellt, die ab 2011 ausgeliefert werden: jede Woche ein Fahrzeug. Der ausgestellte Prototyp (siehe Bild 1) ist ein 32 Meter langer, fünfteiliger Multi-Gelenkwagen; zwischen drei Modulen mit klassischen Drehgestell-Fahrwerken befinden sich zwei „Sänften“, die sich auf die benachbarten Fahrzeugteile abstützen. Der Niederfluranteil (ohne Stufen) beträgt hier 100 %. Olszewski sieht trotz der starken Konkurrenz – auch in Polen – gute Absatzmöglichkeiten. Zitat: „Wir wollen keine Billigfahrzeuge anbieten, aber wir sind uns auch nicht zu schade, maßgeschneiderte Produkte in kleinen Stückzahlen zu produzieren“. Obwohl Solaris der Rechtsform nach eine Aktiengesellschaft ist, wollen die Inhaber ein Familienbetrieb bleiben. Bei der Vorstellung des Tramino deutete Olszewski übrigens an, dass auch über den Bau von Metro-Fahrzeugen „nachgedacht“ wird. (Der Hamburger DT5 stand gar nicht weit davon.)



Bild 1: Dieses Fahrzeug ist noch ein Prototyp des Solaris Tramino. In der Serienfertigung für die Stadt Posen wird er aber noch leichter und breiter ausfallen. Foto: Dr. Jürgen Altfeld auf der Innotrans, 21. September 2010.

Wesentlich älter als der Bushersteller Solaris ist die polnische Firma NEWAG, die 2006 das 130-jährige Firmenjubiläum feierte. NEWAG hieß früher ZNTK Nowy Sącz, auf deutsch: Ausbesserungswerk (der PKP) Neu Sandez – aber ganz korrekt reichen die Wurzeln des Werks bis ins Jahr 1876 zurück. Damals wurden hier – zu Zeiten Österreichs-Ungarns – die Kaiserlich-Königlichen Eisenbahnwerkstätten gegründet. Nowy Sącz liegt nah an der Grenze zur heutigen Slowakei.

Auf der Innotrans 2010 war NEWAG neben Dieselloks mit einem dreiteiligen Dieseltriebzug 221M-01 (2 x 390 kW, $v_{max} = 120$ km/h) vertreten, der für den Betrieb der PKP in der Wojewodschaft Pomorskie (Pommern) als Reihe SA138 (Bild 2) bestimmt ist. Der Zug machte äußerlich, aber besonders auch im Innern einen soliden und komfortablen Eindruck. Verständlicherweise drängen sich Vergleiche mit bei uns eingesetzten Triebwagen auf. Dabei schneiden diese polnischen Fahrzeuge durchaus positiv ab. Fairerweise sollten wir aber auch an die laufenden Kosten denken, die ein solches Fahrzeug verursacht, warten wir also mal ab.

Von der NEWAG gibt es weitere – und nicht immer nur eisenbahntechnische – Besonderheiten zu berichten. Bekannt wurde sie unter anderem, weil sie bei einer Modernisierung aus einem EN57-Triebwagen einen „Pociąg Papieski“ (Papst-Zug) erbaute. Am 27. Mai 2006, während der ersten Pilgerfahrt nach Polen, weihte Papst Benedikt XVI. den bei NEWAG produzierten goldfarbenen „Papstzug“. Die Idee des Baues ist auf Initiative des Kaplans der Eisenbahner – Pfarrer Ryszard Marciniak – entstanden. Der Zug drückt die Dankbarkeit der polnischen Eisenbahner für das Pontifikat des polnischen Papstes Johannes Paul II. aus.



Bild 2: Das Wetter am Eröffnungstag auf der Innotrans 2010 war nicht immer „fotografenfreundlich“. So gibt es hier stellvertretend ein Bild von den Probefahrten des 221M-01 in der Nähe von Gliwice (Gleiwitz). Die üppige Vegetation deutet zunächst darauf hin, dass es sich um Bahnanlagen der DB AG handelt. Tatsächlich ist es aber der Abstellbereich nahe Gleiwitz (PKP). Und es ist dasselbe Fahrzeug, das auf der Innotrans 2010 ausgestellt wurde.

Foto: Sammlung Dr. Jürgen Altfeld

Bei unserem Rundgang durch den „Osteuropa-Teil“ der Innotrans fiel uns und vielen anderen Besuchern ein Triebzug „ins Auge“, der bereits durch seine äußere Form bestach (Bild 3). Er ist eine Gemeinschaftsarbeit der beiden kroatischen Hersteller „KONČAR“ (Zagreb) und TŽV Gredelj (Zagreb; siehe auch HB Heft 8/2010 Seiten 23/24). Einige Daten sollen verdeutlichen, dass auch in östlichen Teilen Europas fortschrittliche Elektro-Nahverkehrszüge gebaut werden können: Der ausgestellte Zug – 6112 001 – ist einer von vier Vorserienfahrzeugen, die an die HŽ (Kroatien) und ŽFBH (Bosnien-Herzegowina) zur Erprobung geliefert werden sollen. Die vierteilige Niederflur-Garnitur ist rund 75 Meter lang, 4,28 Meter hoch, 2,89 Meter breit und wiegt 172 t. Die Achsanordnung ist konventionell: Bo' 2' 2' 2' Bo'. Die weiteren Werte sind beeindruckend: Leistung am Rad 2.000 kW, Anfahrzugkraft 200 kN, $v_{\max} = 160$ km/h. Aber auch der (durchgehende) Raum für die Fahrgäste wirkt überzeugend hell und freundlich; bis zu 220 Sitzplätze können eingebaut werden. Eine Klima-Anlage für den Triebfahrzeugführer und die Fahrgäste ist selbstverständlich.



Bild 3: Eine gelungene – außen wie innen – attraktive Erscheinung ist diese Niederflur-Gelenkbahn aus Kroatien. Die beiden Unternehmen Končar und TŽV Gredelj (beide aus Zagreb) zeigen damit beeindruckend, wie moderne Elektro-Triebzüge aussehen können.

Grafik: Končar – Electric Vehicles Inc.

Die Končar Aktiengesellschaft wurde bereits 1921 gegründet und produzierte zunächst sehr erfolgreich Elektromotoren. Die heutige Unternehmensgruppe mit über 4.000 Beschäftigten nennt folgendes Produktionsprogramm: Bau und Modernisierung von ELocs (z. B. Kroatische Elektro Lokomotiv-Baureihe HŽ 1142), Bau von Niederflur-Straßenbahnen (z. B. Crotram TMK 2200) sowie von Elektromotoren, Transformatoren und Kraftwerken.

Der andere Partner ist die kroatische Firma TŽV Gredelj, welche sich bei „Refurbishments“ (Modernisierung, Aufarbeitung) einen hervorragenden Ruf erarbeitet hat, zum Beispiel die erste V 100 (vormals 212 184) für die Bahnen der Föderation in Bosnien-Herzegowina. TŽV Gredelj gehört – genauso wie die Einzelfirmen der Končar-Gruppe – als Nr. 61 zu den „Top 500 Unternehmen Kroatiens“ und beschäftigt rund 1.600 Mitarbeiter.

Ein seit Jahren in Eisenbahner-Kreisen wohlbekanntes und auf der Innotrans regelmäßig ausstellendes Unternehmen ist der polnische Hersteller „PESA“. Die Abkürzung bedeutet „Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA“ (deutsch: Schienenfahrzeuge Bromberg AG) und geht in seinem Ursprung im Juli 1851 auf den Reparaturbetrieb der Preußischen Ostbahn zurück. Pesa baut so ziemlich alles, was auf Schienen fährt: Diesel- und Elektro-Triebwagen, Straßenbahnen, Personenwagen und Güterwagen sowie Diesel- und Elektro-Lokomotiven. Außer in Polen fahren auch in Italien, Litauen und in der Ukraine Fahrzeuge von Pesa. Auf der Innotrans zeigte der Hersteller einen Elektro-Triebzug aus der „ELF“-Familie. (ELF bedeutet Electric Low Floor.) Die Form ist etwas gewöhnungsbedürftig (siehe Bild 4), auch der Fahrgastraum wirkt nicht so hell und elegant wie beim 6112 (Bild 3) von Končar. Der ausgestellte Triebzug ist der erste aus einer Bestellung für die Wojewodschaft Slaskie (Schlesien); dort wird er als Reihe EN 76 unter 3 kV = rollen. Weitere Züge aus der Elf-Familie werden noch 2011 als S-Bahn-Verkehr in Warschau in Betrieb gehen. Andere Varianten mit einer v_{\max} bis 190 km/h oder mit bis zu acht Wagen werden ebenso angeboten. Abschließend ist noch zu berichten, dass Pesa auch noch seine neueste Tram „Swing“ präsentierte.



Bild 4: Die Provinz Schlesien hat bei „PESA“ acht dieser Züge bestellt – der erste hatte seine Premiere auf der Innotrans 2010 in Berlin.

Foto: Dr. Jürgen Altfeld am 21. September 2010.

Mit diesem Beitrag wollen wir unser Skizzenbuch von der „InnoTrans 2010“ schließen. Wir bitten um Nachsicht, dass wir zwangsläufig nur einige, wenige Fahrzeuge vorstellen konnten. Zum Schluss bedankt sich der Verfasser ausdrücklich bei unserem FdE-Mitglied Günter Rühmann für seine Hilfe und Geduld beim „Daten sammeln“.