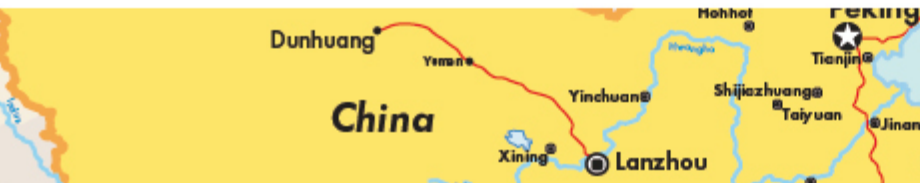


Hochgeschwindigkeit



Eisenbahnen haben in China eine besondere Bedeutung, sind sie doch Synonym für technischen Fortschritt und wirtschaftliche Entwicklung. Das gilt insbesondere für Hochgeschwindigkeitszüge. Eine Reihe von in China gebauten Hochgeschwindigkeitszügen zeugen vom Mut und den Fähigkeiten chinesischer Ingenieure.



Schlafwenzug „160 km/h“ (Lanzhou–Dunhuang)

von Dirk Wimmer



Dabei wurden Projekte realisiert, die entweder vom chinesischen Eisenbahnministerium (MoR, Ministry of Railways) geführt oder von privaten Investoren realisiert wurden. Die Züge werden nach ihrer Höchstgeschwindigkeit klassifiziert. Im Allgemeinen sind die dabei entstandenen Lokomotiven und Wagen nicht in herkömmlichen chinesischen Zügen verwendbar.

SMA engagiert sich seit dem Jahr 2000 erfolgreich in China. Alle nachfolgend beschriebenen Hochgeschwindigkeitszüge haben trotz ihrer unterschiedlichen Konstruktionsarten und Hersteller eine Gemeinsamkeit: Die Hilfsbetriebeumrichter stammen von SMA.

Beim Projekt „160 km/h“ handelt es sich um einen mit einer Diesellok bespannten Schlafwenzug, der hauptsächlich bei SiFang in Qingdao gebaut wurde. Der Zug wird als Nachtzug zwischen Lanzhou und Dunhuang eingesetzt, wobei die beiden Züge jeweils in Gegenrichtung unterwegs sind. Die Reise verläuft Nacht für Nacht fast 1.000 km entlang der chinesischen Mauer, von der Industriestadt Lanzhou im engen Tal des gelben Flusses bis ins legendäre Dunhuang, dem östlichen Ende der Seidenstraße am Rande der Wüste Gobi.

Im Gegensatz dazu wurden die acht Züge des Projektes „200 km/h“ für den Einsatz zwischen den Großstädten Guangzhou und Shenzhen

im Reich der Mitte



Triebkopf des „Blauen Pfeils“ (Guangzhou–Shenzhen)

Prototyp „210 km/h“ (Peking–Shenyang)

im wirtschaftlich boomenden Perlfussdelta entwickelt. Die auch „Blauer Pfeil“ genannten elektr-

ischen Triebzüge sind aus einem Triebkopf, sieben Mittelwagen und einem Steuerwagen zusammen-

gestellt. Die im 30-Minuten-Takt pendelnden Schnellzüge haben die Fahrzeit zwischen den Metropolen auf gut eine Stunde schrumpfen lassen. Dabei wurden die Fahrzeuge privat finanziert und an den Eisenbahnbetreiber vermietet.

Gleiches gilt für das Projekt „210 km/h“. Der technisch wohl spektakulärste chinesische Hochgeschwindigkeitszug besteht aus

neun Wagen. Die beiden Endwagen sind als Steuerwagen ausgebaut und jeweils drei Wagen teilen sich Hilfsbetriebe- und Traktionsausrüstung. Im Gegensatz zu allen anderen chinesischen Hochgeschwindigkeitszügen wurde auf einen Triebkopf verzichtet, die Traktionsausrüstung ist vielmehr über den Zug auf die Drehgestelle verteilt. Die Lösung erinnert somit an den ICE 3. Die Ähnlichkeiten setzen sich sogar im Innenraum fort, Fahrgäste, die den ICE 3 kennen, werden sich sofort heimisch fühlen. Auch dieser Zug ist privat finanziert und wie der „Blaue Pfeil“ in Changchun bei CRC gebaut worden. Die beiden Einheiten sind zurzeit für den Einsatz zwischen den Großstädten Peking und Shenyang vorgesehen. Eine

