



Stadler Tango är en spårvagnsmodell i grunden avsedd för högre hastigheter över längre avstånd och för förhållanden i typisk stadstrafik med förhållandevis snäva kurvor och krav på lågt golv. I utförande för BLT (Baselland Transport, meterspår, bilden) är Tango byggd som enriktningssvagn, 44,89 meter lång och 2,3 meter bred och för högsta hastighet 80 km/h.

Foto: Stadler Rail

# Växande specialbyggare

Efter att i många år ha levererat främst motorvagnar av vitt skilda slag till de schweiziska järnvägarna har Stadler Rail Group blivit en stor exportör av spårfordon. Sorti-

mentet har vidgats till att omfatta spårvagnar, först Variobahn och på senare år även Tango, som byggs med erfarenheter från motorvagnstillverkningen.

Av Thomas Johansson

**M**ed invigningen av Bergens Bybane och de spårvagnar som används där aktualiserades en i de nordiska länderna tidigare förhållandevis anonym spårfordonstillverkare: Stadler Rail från Schweiz.

Holdingbolaget *Stadler Rail Group* har huvudkontor i den lilla orten Bussnang i kanton Thurgau och visar en snabb expansionshistoria under de senaste åren. På platsen huserar *Stadler Bussnang* där bland andra motorvagnstyperna GTW, Flirt och allehanda kuggstångsfordon konstrueras och produceras.

Företagets grundare var *Ernst Stadler* som 1942 i Zürich öppnade Ingenieurbüro Stadler som tog som huvudsaklig arbetsuppgift att bygga om väg- och mindre spårfordon till batteridrift.

Efter vidare utveckling öppnades 1962 de första av de nuvarande verkstäderna i Bussnang, varefter 1974 bolaget namnändrades till Stadler Fahrzeuge AG och således blev aktiebolag.

År 1981 avled Ernst Stadler och verksamheten övertogs av hans hustru, Irma Stadler, som 1989 överlät verksamheten till nuvarande VD *Peter Spuhler*. Då inleddes en synnerligen expansiv period, och 1995 presenterades den då tämligen unika motorvagnstypen GTW, vilket uttydes Gelenktriebwagen, således ledmotorvagn.

GTW blev snabbt efterfrågad av de många schweiziska banorna och verksamheten expanderade.

Den anrika firman Schindler Waggon i Altenrhein invid Bodensjön i nordöstra Schweiz övertogs 1997, och då medföljde även lokalerna som ursprungligen byggts för Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein, FFA. Idag finns här 450 medarbetare. Här finns kompetenscentrum för och tillverkning av framförallt dubbeldäckade fordon.

Både Schindler och FFA är mycket kända namn för den som är bevärdad i schweizisk fordonshistoria.



Bergens Bybane och de spårvagnar som används där aktualiserade en i de nordiska länderna tidigare förhållandevis anonym spårfordonstillverkare: Stadler Rail från Schweiz. Foto: Stadler Rail

Tilläggs kan att på udden intill Altenrhein finns orten Arbon, länge hemvist för likaledes legendariska Adolph Saurer AG, som till 1982 byggde lastbilar, bussar och trådbussar.

Saurer och FBW (Franz Brozincevic & Cie Wetzikon) fusionerades till Nutzfahrzeuge Arbon Wetzikon, NAW, som under Mercedes ledning fortsatte fordonsproduktion till 2003, när allt likviderades.

Fler klassiska företag övertogs av Stadler: år 1998 förvärvades Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik, SLM, i Winterthur från dåvarande ägaren Sulzer AG. Vid *Stadler Winterthur* finns idag 210 medarbetare. Detta är även koncernens kompetenscentrum för boggier.

## En tidig fot i Berlin

Stadler blev år 2000 delägare i dåvarande Adtranz fabrik i Pankow i Berlin. När Adtranz år 2001 övertogs av Bombardier Transportation måste vissa produkter från verksamheten i Pankow enligt EU:s konkurrensbestämmelser erbjudas från annan producent, varför Stadler allt sedan dess är helägare av anläggningen i Pankow.

Anläggningen härbärgerade för övrigt ursprungligen Bor-sigwerke, också en klassiskt järnvägstillverkare, främst avseende ånglok för tyska spår.

Nu mera benämns verksamheten *Stadler Pankow GmbH* och är företagets kompetenscentrum för spårvagnar. I Berlinanläggningen finns 730 medarbetare. De flesta av de fordon som ska till tyska avnämare byggs här, liksom exempelvis spårvagnarna för Bergen och Rhônexpress i Frankrike, se artikel längre fram.

Från Adtranz produktportfölj övertog Stadler regionalmotorvagnen Regioshuttle och spårvagnskonstruktionen Variobahn (Variotram).

Variobahn hade ursprungligen av ABB år 1992 offererats till spårvägen i Wien, som emellertid valde spårvagnsmodellen ULF (Ultra Low Floor) från Siemens.

Därefter har Stadler omarbetat Variotram, med syfte att, som man gärna framhåller, göra konstruktionen mer flexibel för att kunna uppfylla de flesta kunders önskemål avseende exempelvis längd, bredd och spårvidd.

Stadlers lokaler i Bussnang har byggts ut i flera omgångar; bland annat eftersom de järnvägsfordon som numera tillverkas blir allt längre. Idag arbetar här 1300 personer.

Ytterligare anläggningar i Schweiz har etablerats, främst genom förvärv av företag, bland annat i Biel, Weiden och Winterthur. Sammanlagt finns i Schweiz 1960 medarbetare.



Foto: PG Andersson

*Nog är det vackert med en spårvagn; speciellt så här, i trolskt nattljus. Men det är inte därför vi öppnar kontor i Göteborg.*

# Göteborg nästa

I vår öppnar Trivector kontor i Göteborg också. Det beror *inte* på att vi fått ännu ett omfattande spårvagnsuppdrag. Det beror inte heller på att vissa konsulter med nördstatus vill skaffa sig anledning att åka spårvagn till arbetet.

Orsaken är alldagligare än så. Vi har genom åren fått diverse förfrågningar, som i vissa fall har utvecklats till något som närmast kan kallas tjat. Och eftersom både personalstyrkan och orderstocken har vuxit stadigt – båda med ett tilltagande västkustinslag – så har det äntligen blivit dags att göra slag i saken.

Våra nuvarande spårvägsexperter kommer för övrigt att bli kvar där de sitter nu, och fortsätta att utreda spårvägar i hela landet. Men de får stöd av en ny stark kraft med Göteborg som bas. Han blir nummer två bland dem som flyttar in på Göteborgskontoret.

Nummer ett blir något så trivialt som en expert på att utveckla processbaserade ledningssystem (ofta enligt ISO 9000).

Låter det konstigt? Förklaringen är att Trivector arbetar med mer än trafik.

Detaljerna hittar du på [www.trivector.se](http://www.trivector.se).



Åldermansgatan 13, 227 64 Lund  
Barnhusgatan 16, 111 23 Stockholm  
046-38 65 00, 08-545 551 70  
[www.trivector.se/traffic](http://www.trivector.se/traffic)