



Auf der Führerstandsfahrt ins Wallis eröffnen sich neue Perspektiven.

SBB Fahrt im Führerstand

Im ETR 610 durch die Schweiz

Auf dem Schweizerischen Bahnnetz locken zahlreiche Angebote für Fahrten im Führerstand bei verschiedenen Bahn-Unternehmen. Die SBB RailAway bietet neu die Fahrt im ETR 610 Hochgeschwindigkeitszug an. Das war einfach zu verlockend für den Schweizer Eisenbahn-Journalisten Peider Trippi. Man(n) soll sich ja mal was leisten – oder sich entsprechend beschenken lassen.

Seit 2013 erstmals im Programm der SBB-Führerstandsfahrten sind die Hochgeschwindigkeitszüge ETR 610 auf der Strecke Lausanne–Brig. Während man für die vorgängige Übernachtung in der City von Lausanne selbst verantwortlich ist, nimmt ein zweiter, pensionierter Lokführer den Autor für die Führerstandsfahrt im EuroCity 37 kurz nach 8 Uhr auf Fahrsteig 3 unter seine Ob-

hut. Mit von Partie ist auf dieser Fahrt auch ein Auditor, der die Arbeit des ETR 610-Lokführers begleitet.

Acht Fahrmotoren

Der Minutenzeiger auf der Bahnhofsuhr springt auf 8.18 Uhr. Pünktlich und samtweich beschleunigt der Hochgeschwindigkeitszug auf 130 km/h, um gleich nach ein paar Kilometern zwei Baustellen mit 50 res-

pektive 80 km/h zu passieren. Mit dem „kleinen Finger“ stellt der Lokführer den Tempomaten sofort wieder auf 125 km/h und die acht Fahrmotoren, je vier in der Kopf- und zweiten Zugeinheit, beschleunigen den Zug in die kurvenreiche Strecke entlang des Genfer Sees. Dank der fein abgestimmten Neigetechnik geht die Fahrt am mächtigen Wasserschloss Chillon in Sekundenschnelle vorbei.

Seit dem elften Jahrhundert wurde hier residiert; so konnte der Schiffsverkehr auf dem Genfer See sowie der Landweg zum St. Bernhard-Pass beherrscht und mit Zöllen belegt werden. Entlang bekannter Rebberge – die Bahnhaltestellen tragen hier die Namen der köstlichen Weine Epesses und St. Saphorin – gleitet der Zug Richtung Wallis, wo die französischen Savoyer Alpen aus dem Schönwetterdunst auftauchen.

Bis zu 824 Fahrgäste

Während der ETR 610 mit 226 Kilonewton Zugkraft ausgerüstet das ansteigende Tal des Wallis mühelos erklimmt, werden mir die technischen Einrichtungen des auf 250 km/h ausgelegten siebenteiligen Triebzuges erläutert: Der ETR 610 besteht aus zwei voneinander unabhängigen Halbzügen, von denen jeder eine komplette elektrische Ausrüstung so-

wie vier Fahrmotoren besitzt. Untereinander werden die Halbzüge über den Fahrzeugbus in einer Art Vielfachsteuerung betrieben. Maximal können zwei ETR 610 gekoppelt werden, was dann einer Kapazität von 824 Passagieren entspricht. Der Triebzug kann unter vier verschiedenen Stromsystemen eingesetzt werden und die Gesamtleistung des Zuges beträgt 5500 kW. Nach knapp anderthalb Stunden heißt es in Brig vom ETR 610 in den InterCity-Zug 821 nach Bern umsteigen, der bereits am gleichen Fahrsteig eingefahren ist.

Mit 200 km/h durch den Lötschberg-Basistunnel

Der zweite Teil dieser Führerstandsfahrt führt von Brig nach Bern auf der neuen Basistunnelstrecke durch den Lötschberg. Diesmal befinden wir uns im Führerstand des IC2000-Doppelstock-Steuerwagens, der analog den Re 460 und ICN-Triebzügen ausgerüstet ist. Nach zehnmütiger Fahrt tauchen wir mit zunehmender Beschleunigung in den Lötschberg-Basistunnel ein. Unter Aufbietung ihrer gesamten 6100 kW Dauerleistung schiebt die Re 460 den 540 Tonnen schweren Doppelstockzug die Südrampe des Lötschberg-Basistunnels hinauf, um bei knapp 200 km/h ans Leistungslimit zu gelangen.

Dank dem neusten Ausrüstungsstand nach ETCS Level 2 verfügt die Neubaustrecke über keine klassischen Signalanlagen mehr und der Lokführer wird über die 34,6 Kilometer lange Tunnelstrecke durch die Anzeigen der Fahrerlaubnis und des Fahrgriffs geleitet. Der ETCS-Fahrzeugrechner berechnet und überwacht aus den übermittelten Daten und denen des Zuges kontinuierlich die zulässige Höchstgeschwindigkeit und die Sollbremskurve am Ende der Fahrerlaubnis.



Die ETCS-Fahrerlaubnis, als blauer Balken, zeigt uns ungehinderte Fahrt mit knapp 200 km/h im Tunnel an.

Nach einer knappen Viertelstunde verlassen wir den ETCS-geführten Streckenabschnitt und genießen nun die etwas gemächlichere Fahrt durchs Berner Frutigtal, vorbei an grünen Wiesen und blumengeschmückten Häusern. Beinahe hört man noch die Glocken der überall weidenden Kühe. Oberhalb von Spiez kreuzen wir den ICE 1 nach Interlaken und dann geht es Richtung Bern entlang des flachen Aaretals. Kurz vor 11 Uhr treffen wir im Hauptbahnhof Bern ein und verabschieden uns vom Lokführer, der den Zug weiter nach Zürich und Romanshorn führt.

Von Peider Trippi,
Fachjournalist, Schweiz



Nach Ankunft mit dem ETR 610 in Brig heißt es Abschied nehmen, doch ein Erinnerungsfoto ist im Preis inbegriffen.



Neuerdings sind die ETR 610-Lokführer mit iPads für die Streckenanweisungen ausgerüstet. Geschwindigkeitsveränderungen erfolgen allesamt über den Tempomaten.

FOTO: P. TRIPPI-SERVICES

überparteilich
& unabhängig



NETZWERK
Europäischer Eisenbahnen e.V.

Unsere Ziele:

- die Voraussetzungen für einen fairen Wettbewerb auf der Schiene in Deutschland und Europa zu schaffen
- die Interessen der Mitglieder im Eisenbahnverkehrsmarkt gegenüber Politik, Behörden, Industrie und Zulieferunternehmen zu vertreten
- den Informations- und Erfahrungsaustausch zwischen den Mitgliedsbahnen zu pflegen
- Kooperation zwischen den Mitgliedsunternehmen

Werden auch Sie
„Netzwerker“!

**Netzwerk Europäischer
Eisenbahnen e.V.**

Friedrichstraße 186
10117 Berlin

Telefon 030-53 14 91 47-0
Telefax 030-53 14 91 47-20

www.netzwerk-bahnen.de
office@netzwerk-bahnen.de