Zeitschrift: Flachbahn. Uri : das Infomagazin der Alptransit Gotthard AG
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2014)
Heft: 1

Artikel: Versuchsbetrieb Faido-Bodio : mit 220 km/h durch den Tunnel
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-419323

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 01.06.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

VERSUCHSBETRIEB FAIDO–BODIO

MIT 220 KM/H DURCH DEN TUNNEL

Die ersten Züge fahren im Gotthard-Basistunnel. Und wie. Mit bis zu 220 km/h rauschen die Testzüge auf der 13 Kilometer langen Versuchsstrecke zwischen Bodio und Faido. In diesem ersten, vollständig ausgerüsteten Tunnelabschnitt wird der Tunnel auf Herz und Nieren geprüft. Ende 2015 werden die Tests auf den ganzen Tunnel ausgeweitet.

Südportal Gotthard-Basistunnel: ausgerüstet mit Helm und Sicherheitskleidung geht es zu Fuss durch die Oströhre in den Tunnel. Unvorstellbare 57 Kilometer liegen vor uns bis zum Nordportal in Erstfeld. Wir müssen glücklicherweise nur einige Hundert Meter laufen. Zum nächsten Querschlag. Insgesamt 178 Stück verbinden die beiden Tunnelröhren miteinander.

Es folgt ein Blick in die Weströhre: Hier sieht alles gleich aus. Schienen, Fahrleitungen, ein Handlauf – und mittendrin eine rote Lok der SBB. Nein, kein normaler Zug, der sich im Gotthard-Basistunnel verfahren hat. Es handelt sich um einen Testzug, der am Vormittag schon achtmal die 13 Kilometer auf der Versuchsstrecke von Bodio bis nach Faido gefahren ist und jetzt gerade Mittagspause hat. Ein Zug, vollgestopft mit Elektronik, Sensoren, Thermometer, Kabel und Heizungen. Sie registrieren im Testzug jede Auffälligkeit, wenn dieser unterwegs ist.

Die 13 Kilometer lange Versuchsstrecke beginnt beim Südportal in Bodio und endet vor der Multifunktionsstelle Faido.

Während des Testbetriebs im Gotthard-Basistunnel analysieren die verschiedenen Expertenteams Tausende technische Details. Sie messen die Stabilität und Präzision der Schienen, kontrollieren die Stabilität von Signalsystemen und Funkstrecken. Die Infrastrukturtests sind abgeschlossen. Heute testen die SBB ihre Flotte. Wie erwärmt sich ein Fahrzeug? Was verträgt eine Lok? Wie reagieren die Kühlanlagen? Da keine Passagiere mitfahren dürfen, werden diese mit kleinen Heizungen simuliert. Weitere acht Fahrten folgen am Nachmittag. Die Bremsen haben funktioniert, die Maschinen sind nicht überhitzt, die Messresultate zeigen nichts Besonderes, keine Auffälligkeiten. Alles wie erwartet. Nach vier Stunden sehen wir am Portal von Bodio wieder Tageslicht. Die Diesellok holt den Testzug ab und zieht uns in die Halle auf dem Installationsplatz Bodio.

100 Tage dauert der Versuchsbetrieb für die Basisfunktionen des Tunnels und der Infrastruktur. Der Zeitplan ist sehr eng. Jeder Test muss optimal vorbereitet sein. Wenn die gesamte Bahntechnik im Oktober 2015 in beiden Röhren vollständig montiert ist, werden die Tests auf der 57-Kilometer-Strecke wiederholt. Von Bodio nach Erstfeld und zurück.