

Ein Zug sprengt alle Grenzen

100 Lokomotiven die 16 Wagen durch 18 Länder ziehen; ein überlanger Zug, länger als die meisten Bahnsteige, der 12 000 km durch Europa fährt und dabei 26 Grenzübergänge macht. Technisch, betrieblich und organisatorisch einzigartig, wird der ESNtrain vom 28 März bis 21. April Teilnehmer aus ganz Europa durch 18 verschiedene europäische Länder befördern.

Was verbindet Danzig mit Amsterdam und Rom mit Trondheim? Der ESNtrain – ein überlanger Zug der quer durch Europa rollt. Technisch, betrieblich und organisatorisch einmalig wird dieser Zug vom 28. März bis 21. April 2009 durch 18 Länder fahren und jeder kann teilnehmen. Ein sehr anspruchsvolles Projekt, denn zahlreiche Probleme mussten zuvor gelöst werden um einen reibungslosen Fahrtablauf garantieren zu können.

Die 12 000 Kilometer werden meist nachts zurückgelegt. Tagsüber finden interkulturelle Begegnungen und Aktivitäten mit der lokalen Bevölkerung in den 40 besuchten Städten statt. Besondere Highlights sind das Frühlingsfest in Budapest, ein Genuesisches Frühstück, die Geisterfahrt auf dem Neckar in Heidelberg und das Sechseläuten in Zürich. Auch die Bahnreise ist einzigartig: Auf mehreren Teilstrecken begleiten Dampflokomotiven den Zug, in Wien findet eine Stadtrundfahrt auf dem S-Bahn Netz statt und vom deutschen Sassnitz gelangen die Wagons mit Fährschiffen nach Schweden.

Technisch und betrieblich einzigartig

Nicht nur aus kultureller Sicht ist dieser Zug einmalig. Einen überlangen Wagenzug, der durch 18 verschiedene Länder fährt und dabei 26 Grenzen überquert, hat es bis heute noch nicht gegeben. Unzählige technische und betriebliche Lösungen mussten gefunden werden um auf die verschiedenen nationalen technischen Standards und betrieblichen Regelungen Rücksicht zu nehmen. Die verschiedenen Strom- und Zugsicherungssysteme beispielsweise erfordern den Einsatz von 100 Lokomotiven. Auch die enorme Länge des Zuges von fast 500 Metern birgt Probleme. Nur sehr wenige Bahnsteige ermöglichen den Ein- und Ausstieg auf der gesamten Länge des Zuges. Nicht zuletzt die Fährüberfahrt zwischen Deutschland und Schweden ist eine Besonderheit, die sorgfältig geplant werden musste. Einige dieser unzählbaren Herausforderungen sowie die technischen Details des Zuges sind im Anhang dieser Mitteilung aufgeführt.

Vielseitiges kulturelles Programm

Die Menschen aus ganz Europa sind 20 Jahre nach dem Mauerfall und der Wiedervereinigung dazu eingeladen, an der ersten europaweiten Zugfahrt teilzunehmen. Das abwechslungsreiche kulturelle Programm von ESNtrain zeigt die Vielfalt Europas und fördert als Kommunikationsplattform den interkulturellen Dialog.

Erasmus Student Network (ESN)

Das Erasmus Student Network (ESN) ist ein Zusammenschluss lokaler studentischer Erasmus-Initiativen. Europaweit gibt es ESN an über 290 Hochschulen in 33 Ländern und damit gehört es zu den weltweit grössten Studentenorganisationen.

Die non-profit Plattform GmbH führt das Projekt im Rahmen des 20-jährigen ESN-Jubiläums durch. ESN stellt Hände, Köpfe sowie das gesamte Netzwerk zur Verfügung. Von der Projektidee bis zum Abschlussfest werden hunderte Freiwillige im Einsatz sein.

ESNtrain stops

Amsterdam • Bremen

• Brussels • Budapest • Copenhagen • Dresden • Hamburg

• Heidelberg • Innsbruck • Krakow • Lausanne • Ljubliana • Munich • Oslo • Pisa

• Prague • Rome • Stockholm • Trondheim • Vienna • Warsaw • Winterthur • Zagreb • Zurich

• and many more

Kontakt und weitere Informationen

Für Rückfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich zur Verfügung:

Zum Zwecke der Berichterstattung laden wir Sie sehr gerne zur Mitfahrt im Zug ein, wo wir Ihnen einen Blick hinter die Kulissen bieten können.

Ansprechpartner: Benjamin Zielke

Email: train-logistics@esntrain.org

Telefon: +41 76 264 07 22

Internet: www.esntrain.org

Sponsoring

Gerne können Sie sich als Sponsor oder Gönner an der gesamten Fahrt oder einem Teilstück beteiligen und damit das Angebot am Zug für die Teilnehmenden steigern. Denkbar wäre beispielsweise die zur Verfügungstellung einer Dampflokfahrt.

Anhang

Technische, betriebliche und organisatorische Details zum Zug

Technische Daten zum Zug

- Zuglänge: 500 m
- Anhängelast: 771 t (zuzüglich 80 – 160 t für die Lokomotiven)
- Anzahl Liegewagen: 9
- Anzahl Schlafwagen: 1
- Anzahl Bar- und Gesellschaftswagen: 2
- Anzahl Speisewagen: 1
- Anzahl Gepäckwagen: 1
- Anzahl Salonwagen: 2
- Zurückzulegende Strecke: 12000 km
- Höchstgeschwindigkeit des Wagenzuges: 140 km/h
- Anzahl Schlafplätze: 700
- Organisierendes Eisenbahnverkehrsunternehmen: ÖBB Erlebnisbahn

Einige Herausforderungen

Nicht nur aus kultureller Sicht ist dieser Zug einmalig. Einen überlangen Wagenzug, der durch 18 verschiedene Länder fährt und dabei 26 Grenzen überquert, hat es bis heute noch nicht gegeben. Unzählige technische und betriebliche Lösungen mussten gefunden werden um auf die verschiedenen nationalen technischen Standards und betrieblichen Regelungen Rücksicht zu nehmen. Die verschiedenen Strom- und Signalisierungssysteme beispielsweise erfordern den Einsatz von 100 Lokomotiven. Auch die enorme Länge des Zuges von fast 500m birgt Probleme. Nur sehr wenige Bahnsteige ermöglichen den Ein- und Ausstieg auf der gesamten Länge des Zuges. Der Ausstieg kann oftmals nur bei wenigen Wagen erfolgen, während die verbleibenden Wagen Weichen und andere Gleise blockieren. Ein anderes Problem hat die enorme Zuglänge in den Niederlanden hervorgerufen. Dort war der Halt in den Bahnhöfen von Amsterdam und Utrecht zwar möglich, die für Personenzüge vorgesehenen Abstellgleise reichen in ihrer Länge jedoch nicht aus. Daher ist es erforderlich, den Zug leer durch die Gegend zu fahren um die Zeit zu überbrücken, die den Teilnehmern für die Stadtbesichtigung zur Verfügung steht.

Eine weitere betriebliche Herausforderung ist die Fährüberfahrt zwischen Deutschland und Schweden, schliesslich muss auf dem Fährschiff Platz für 16 Wagen gefunden werden und die für die gesamte Strecke genutzten Wagen müssen für die Fährüberfahrt zugelassen und ausgerüstet sein. Auch ist eine bestimmte Reihenfolge der Wagen für die Überfahrt erforderlich, was umfangreiches Rangieren in Deutschland vor Einfahrt auf das Schiff erfordert. Nach Ankunft in Schweden muss dann die alte Reihenfolge wieder hergestellt werden, bevor die Weiterfahrt nach Linköping stattfinden kann, ebenfalls verbunden mit Rangierbewegungen.

Manche Vorhaben konnten leider nicht realisiert werden. Eine Stadtrundfahrt mit Dampflokomotive auf dem Wiener S-Bahn-Ring lässt sich so leider nicht realisieren. Problem war nicht, einen Platz im Fahrplan zu finden (die Wiener S-Bahnen fahren normalerweise im 3-Minuten-Takt). Stattdessen bestand die Gefahr, dass die Dampflokomotive den Feuersalarm

in den Tunnels aktiviert hätte. Daher findet die Stadtrundfahrt nun mit einer elektrischen Lokomotive statt.

Nichtzuletzt die enorme Zugmasse (teilweise über 900 t) erinnert eher an einen schweren Güterzug, als an einen modernen Reisezug. Auf gebirgigen Strecken muss der ESNtrain daher mit zwei Lokomotiven gefahren werden um die notwendige Leistung zu erbringen, ein Verfahren, was sonst für Reisezüge nicht angewendet wird.

Viele weitere Probleme steckten im Detail. Die Toiletten im Zug beispielsweise besitzen prinzipiell ein reguläres Auffangbecken. Problematisch ist jedoch ein einzelner Wagen des gesamten Zuges, der stattdessen mit einem Vakuum-WC ausgerüstet ist. Da es in der Schweiz nur drei Entleerungsstationen für solche WCs gibt, würde dies eine Leerfahrt des gesamten Zuges von Winterthur nach Zürich erfordern, wenn die Nutzung des WCs sichergestellt werden soll.

All diese Probleme stellten eine enorme Herausforderung für alle Beteiligten. Doch durch die grosse Begeisterung der nationalen Bahnunternehmen und mit den ÖBB Erlebnisbahn als organisierendes Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten stets Lösungen gefunden werden.