

Im Express-Luxuszug über den «Golden Pass»

Weltpremiere: Dank einer neuen Umspuranlage können Fahrgäste mit der MOB/BLS nun von Interlaken Ost bis Montreux umsteigefrei fahren.

Roland Arnet Am 11. Dezember 2022 wird ein Traum der MOB wahr, den sie zusammen mit der BLS und Schweizer Touristikern verwirklicht hat. Ab diesem Tag gibt es, dank einer weltweit erstmaligen Umspuranlage, mit dem GoldenPass-Express täglich direkte MOB/BLS-Züge zwischen Interlaken Ost und Montreux und umgekehrt. Vorbei ist das mühsame Umsteigen mit viel Gepäck für die in- und ausländischen Gäste in Zweisimmen.

Von Interlaken Ost verkehrt vorerst einmal täglich und ab Juni 2023 vier Mal pro Tag der Meterspur-Luxuszug auf Normalspurgleisen nach Zweisimmen. Gezogen wird der Zug von einer Lokomotive der BLS. In Zweisimmen verabschiedet sich die BLS-Lokomotive mit einem als Schnittstelle mitgeführten Interface-Wagen auf ein Stumpengleis. Die Spannung der Fahrleitung wird geändert, und dann übernimmt eine Streckenlok der MOB hinten stossend die Weiterfahrt bis Montreux. Der Aufenthalt des GoldenPass-Express in Zweisimmen dauert acht Minuten, bevor dieser in wenigen Sekunden über die Umspuranlage Richtung Montreux geschoben wird und als Meterspur-Zug weiterfährt. Die Gesamtfahrzeit Interlaken Ost – Montreux beträgt 3 Stunden 12 Minuten.

150-jährige Idee wird Realität

Der GoldenPass-Express besticht durch sein Aussehen, denn die MOB hat das Auswendesign dem prestigeträchtigen Designer Pininfarina sowie Innova Design anvertraut. Von Stadler Rail in Bussnang wurde der Luxuszug gebaut. Dieser verfügt über eine 2. Klasse, eine 1. Klasse und eine neuartige Prestigeklasse. In dieser Luxusklasse befinden sich 18 Sitze, die frei drehbar sind und so immer den besten Ausblick ermöglichen. Der Fahrgast wird so quasi zu einem Teil der Landschaft. Für diese Presti-

geklasse besteht eine Reservierungspflicht. Die Idee, den Genfersee über Gstaad mit dem Thuner- und Brienersee zu verbinden, wurde schon 1873 in einem Schreiben von der Berner Regierung thematisiert. Die drei Tourismusmagnete Montreux, Gstaad und Interlaken arbeiteten schon damals eng zusammen. Komplizierter wurde es aber mit der Umsetzung der Idee. In zwei Bauphasen entstand zwischen 1872 und 1893 die normalspurige Flachbahn-Linie Interlaken Ost – Spiez (17 km), gebaut durch die Bördeli- und die Thunersee-Bahn. 1897 folgte die Normalspurstrecke Spiez – Erlenbach, die 1902 bis Zweisimmen verlängert wurde. Die 51 km lange Verbindung Interlaken Ost – Zweisimmen gehört heute zum Netz der BLS.

Die Montreux–Berner Oberland-Bahn (MOB) wählte für ihr Netz die Meterspur und elektrifizierte dieses von Anfang an. Sie baute zwischen 1901 und 1905 die Linie Montreux – Zweisimmen mit 750 bis 900 Volt Gleichstrom. Mit dem Sommerfahrplan 1906 führte die MOB zusammen mit der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft einen Speisewagen-Dienst ein. Als gemeinsame Marke von MOB, BLS und weiteren Beteiligten wurde 1924 der «Golden Pass» kreiert, und von 1931 bis 1933 verkehrten täglich Pullmanwagen der CIWL von Montreux nach Zweisimmen, mit Anschluss nach Interlaken. Das Projekt einer durchgehenden Verbindung

Zweisimmen – Interlaken über eine dritte Schiene (Normalspurgleis mit innenliegender Meterspur) bis Interlaken Ost wurde in den 1930er Jahren von der MOB intensiv bearbeitet, später immer wieder aufgegriffen, aber nie umgesetzt.

Umspuranlage statt dritte Schiene

Seit 2008 setzte die MOB auf ein komplett neuartiges Konzept. Anstatt der über Jahrzehnte geplanten dritten Schiene bis Interlaken Ost entstand die neue Idee, die Drehgestelle anzupassen. Diese sollten in einem beweglichen Rahmen zur Führung der Wagen untergebracht werden. Mit diesem variablen Drehgestell und einer Umspuranlage sollte es möglich werden, denselben Zug von einer Spur auf die andere wechseln zu lassen. So einfach dieses Prinzip theoretisch war, so schwierig war danach die praktische Umsetzung. Die MOB suchte für die Realisierung des Konzepts einen Partner in der Industrie. Die Wahl fiel auf Alstom in Neuhausen am Rheinfall.

Im Januar 2019 wurden vier Prototyp-Drehgestelle geliefert und erfolgreich getestet. Nur die Personenwagen sollten über dieses ausserordentliche Drehgestell verfügen. Vorausgesetzt wurde, dass ein Triebfahrzeug der MOB den Zug zwischen Montreux und Zweisimmen zieht (oder stösst) und ein BLS-Triebfahrzeug denselben Zug zwischen Zweisimmen und



Die Umspuranlage in Zweisimmen: Dank innovativer Drehgestelle können die MOB-Wagen von der Meterspur auf die Normalspur wechseln.



Elegant aussen, elegant innen: Der GoldenPass-Express.
Bilder: Roland Arnet

Interlaken bewegt. Dank der Umspuranlage in Zweisimmen verändert sich die Drehgestell-Breite. Die Anlage ermöglicht es, den Zug bei maximal 15 Kilometer pro Stunde in wenigen Sekunden von der Normalspur auf die Meterspur und umgekehrt zu wechseln. Um sich der unterschiedlichen Höhe der Bahnsteige (35 cm auf der Meterspur und 55 cm auf der Normalspur) anzupassen, wird der Wagenkasten für die Normalspur gleichzeitig um 20 cm angehoben. Noch nie war ein Drehgestell weltweit zu einer solchen Leistung in der Lage, doch die Ingenieure von Alstom haben es geschafft. Ein anschauliches Video auf Youtube zeigt den Vorgang: www.youtube.com/watch?v=jJLRo4ao33k

23 neue Luxuswagen

58 Drehgestelle wurden in der Fabrik in Villeneuve (Alstom/Bombardier) hergestellt. Insgesamt 23 Wagen werden von Stadler gebaut, vier davon als Niederflrwagen für Personen mit eingeschränkter Mobilität. Die voraussichtlichen Kosten des Gesamtprojekts, einschliesslich der vier noch im Jahr 2024 zu liefernden Niederflrwagen, liegen bei 89 Millionen Franken (93 Millionen Euro). Der Grossteil dieser



Investitionen fliesst in die Schweizer Wirtschaft. Die MOB, die gemeinsam mit der BLS das Projekt leitet, konnte auf viele weitere Partner zählen. Dabei waren auch die Kantone Waadt, Bern und Freiburg sowie das Bundesamt für Verkehr.

Kapazität des Zuges

Innerhalb des Meterspurnetzes (Montreux – Zweisimmen) beträgt die maximale Kapazität des Zuges 184 Plätze (18 in der Prestigeklasse, 48 in der 1. Klasse und 118 in der 2. Klasse). Auf dem Normalspurnetz (Zweisimmen – Interlaken) sind es 238 Plätze. Dies wegen dem Interface-Wagen (2. Klasse mit 54 Plätzen), der nur auf der Normalspur fährt und die Verbindung zwi-

schen der Stammkomposition des GoldenPass-Express und der BLS-Lok Re 465 sicherstellt.

Mögliche Zukunft

Die GoldenPass Line verbindet Montreux über Interlaken mit Luzern. Vielleicht wird es irgendwann möglich, auch in Interlaken auf das Umsteigen zu verzichten, indem unter dem GoldenPass-Express zusätzlich zum variablen Drehgestell noch Zahnräder montiert würden. Der gleiche Zug könnte so auf drei verschiedenen Gleisarten verkehren: Meterspur (Montreux – Zweisimmen), Normalspur (Zweisimmen – Interlaken) und Meterspur mit Zahnrad (Interlaken – Luzern).