

Die langersehnte Direktverbindung wird auf den Fahrplan 2023 Wirklichkeit

## Der Goldenpass-Express Montreux–Interlaken



Der Goldenpass-Express mit einer MOB-Ge 4/4 auf einer Testfahrt bei Schönried am 24.8.2022.  
Foto: MOB

■ Stephan Frei, SVEA

Nach ersten Überlegungen in den 1930er-Jahren und jahrzehntelangen Bemühungen kann auf den Fahrplan 2023 endlich eine umsteigefreie Verbindung zwischen Montreux am Genfersee und Interlaken in der Jungfrauregion eingeführt werden. Nachdem lange eine dritte Schiene im Vordergrund gestanden war, scheiterte das Dreischienengleis letztlich an der Querung des Bahnhofs Spiez. In der letzten Planung hätte er mit einem schmalspurigen Gleis unterquert werden sollen, was der Wirtschaftlichkeit definitiv das Genick brach. Die direkte Verbindung ist nicht im Hinblick auf eine Beschleunigung oder auf den Tagestourismus wichtig. Gäste aus dem Ausland und besonders aus Übersee wollen nicht umsteigen, weil sie das nicht kennen und keine Risiken wegen Anschlussbrüchen eingehen wollen. Für Tour Operators muss das Angebot einfach und risikolos sein.

Im Gemeinschaftsprojekt «Transgoldenpass» mussten berücksichtigt werden:

- 2 Eisenbahnunternehmen
- 2 Kulturen
- 2 Sprachen
- 2 Spurweiten
- 2 Perronhöhen
- 2 Stromsysteme
- 2 Zugbeeinflussungssysteme
- 2 Kupplungssysteme



Foto: S. Frei

### Das umpurbare Drehgestell EV18 von Alstom

Erst das Mitte der 2000er-Jahre von der MOB in Zusammenarbeit mit dem Mobilitäts-Engineering-Unternehmen Prose entwickelte umpurbare Drehgestell EV09 brachte das Projekt weiter. Nach der Premiere im Herbst 2008 auf einer Demo-Umspuranlage in Montreux musste das wohl komplizierteste Drehgestell der Welt ein Jahrzehnt bis zur Serienreife als EV18 weiterentwickelt werden. Das Gewicht wuchs dabei von rund 2,5 t auf knapp 3,9 t. Der Radsatzstand beträgt 1,5 m.

Im Februar 2019 wurde der 1979 von Ramseier & Jenzer erbaute Kasten des Bs 221

als erstes Fahrzeug mit den Vorserien-Spurwechseldrehgestellen in der MOB-Werkstätte Chermex ausgerüstet und anschließend ausgiebig getestet.

Das Drehgestell muss nicht bloss die Spurweite um fast ein Drittel bzw. 435 mm von der Meterspur auf die Normalspur verändern, sondern gleichzeitig auch die Wagenkastenhöhe über Schienenoberkante um 185 mm verändern, damit die Einstiege an die Perronhöhe von 55 cm bei der Normalspur bzw. 35 cm bei der Meterspur passen. Die aus konstruktiven Gründen fehlenden 15 mm müssen durch Toleranzen «ausgeglichen» werden.

Der Raddurchmesser von 665 mm ist auch für ein Meterspurdrehgestell gering. Der maximal zulässige Verschleiss beträgt 50 mm. Radbreite und Laufflächenprofil sind so ausgelegt, dass sie für beide Spurweiten passen. Die Behandlung auf einer Unterflurdrehbank ist möglich.

### Wagen

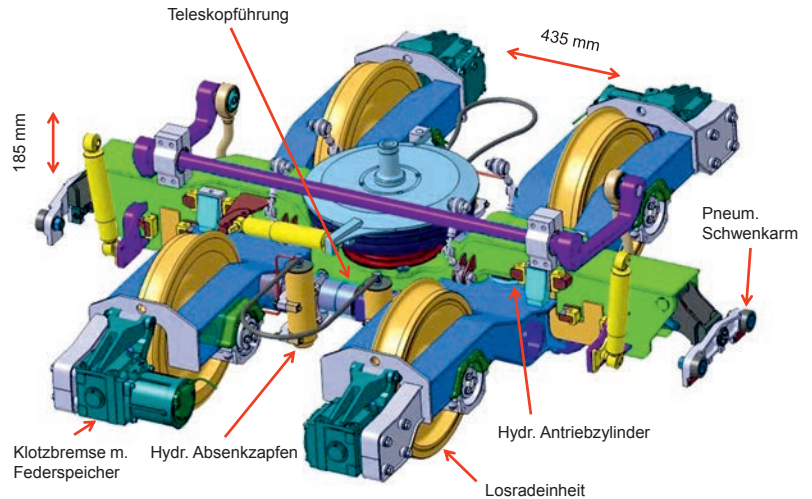
Alle Wagen werden durch die MOB beschafft, stehen in deren Eigentum und wer-

### Technische Beschreibung des Drehgestells EV18

Im Wesentlichen bestehen die Seriedrehgestelle aus:

- zwei Halbrahmen, an denen vier Einzelnradenheiten und vier Klotzbremseinheiten mit integriertem Federspeicher montiert sind,
- einer sich mittels Gummielementen auf den Halbrahmen abstützenden Quertraverse,
- einem sich auf der Quertraverse abstützenden Zentralluftfedersystem mit integrierter Notfeder (abgeleitet vom Drehgestell Centro 1000 der B Niederflur 231–238 und letztlich vom Drehgestell der ICN RABDe 500),
- einem sich zwischen Wagenkasten und Quertraverse abstützenden Wankstabilisatorsystem,
- zwei Vertikal- und einem Querdämpfer,
- zwei für den Umspurprozess benötigten, aktiv betätigten Rollenschwenkarmsystemen mit Sensorik sowie
- einem für den Umspurprozess benötigten, ohne externe Energiezuführung arbeitenden Hydrauliksystem mit Sensorik.

Quelle: Uwe Heinrich, Entwicklung und Bau der Umspurdrehgestelle für die MOB, in: Der Eisenbahningenieur, Heft 9/2020, DVV Media Group, Hamburg



Die Vorserien-Drehgestelle EV18 auf einem Meterspurgleis. bei Stadler 23 Wagenkasten. Chernex, 30.1.2019.

Foto: MOB

Konzept des Drehgestells EV18 mit ausgeklappten Rollschlitten an den Schwenkarmen für die Umspurung von Meter- auf Normalspur. Die Masse zeigen die den Zeichnung: Alstom

den auch durch die MOB instandgehalten. Die BLS zahlt für die Leistungen auf ihrem Netz Miete.

Bei Alstom wurden 58 Drehgestelle bestellt, bei Stadler 23 Wagenkasten.

Pininfarina gestaltete besonders den Kopf der Steuerwagen, Innova Design die Innenausstattung. Stadler baute die Wagenkasten und montierte die Innenausstattung im Werk Bussnang. Die Drehgestelle wurden im Alstom-Werk Stendal montiert. Beim Strassentransportunternehmen Friderici in Tolochenaz (bei Morges) wurden die Wagenkasten auf die Drehgestelle gesetzt. In Zweisimmen wurden die Wagen in Betrieb gesetzt.

Um das Behindertengleichstellungsgesetz zu erfüllen, war vorgesehen, die 2010/2012 beschafften B Niederflur 231–234 auf Umspur-Drehgestelle zu setzen. Bei genauerer Betrachtung erwiesen sich die Wagenkasten mit geklebten Fenstern als untauglich, weshalb 2020 4 neue Wagenkasten mit Niederflureingang und rollstuhlgängiger Toilette bestellt wurden.

Die Ablieferung der Wagen begann Mitte 2021. Unterdessen sind alle Wagen und Steuerwagen abgeliefert, bis auf die nachbestellten Niederflurwagen, welche im Verlauf des nächsten Jahres folgen.

## Einige Daten der GPX-Wagen

Die Wagenbreite beträgt 2,63 m. Die Wagen sind mit vollautomatischen Kupplungen Typ Schwab von Faiveley ausgerüstet, welche die mechanischen sowie pneumatischen und elektrischen Verbindungen sicherstellen. Die Interfacewagen tragen Seite Montreux eine UIC-Schraubenkupplung und seitliche Puffer.

Alle Wagen sind Zweispannungswagen, d.h. die Zugsammelschiene wird entweder mit 1 kV = ab Schmalspurtriebfahrzeug

oder 1 kV 16,7 Hz ab Normalspurtriebfahrzeug gespeist. Die beiden Hilfsbetriebeumrichter je Wagen können beide Stromarten verarbeiten.

Die Wagen sind auf beiden Spurweiten für v max 100 km/h zugelassen und weisen ein Bremsverhältnis von 125% auf. Auf der Schmalspur wurden die Abnahmeprobefahrten mit v max 110 km/h auf der Strecke Zweisimmen–Lenk durchgeführt.

In jedem Wagen sind eine Toilette und ein Gepäckgestell eingebaut, hingegen keine Garderobe. Angesichts der Panoramafens-

Wagentyp Nummern	Sitzplätze			Länge über Puffer	Tara	Bemerkung
	Prestige	1.	2.			
Bsi 291–293	–	–	54	18,9 m	25,3 t	Interface
Ast 181–184	9	20	–	19,4 m	26,5 t	Führerstand für MOB
As 191–194	–	28	–	18,8 m	26,5 t	Catering-Zone
Bs 271–274	–	–	39	18,8 m	25,3 t	Niederflureingang, in Bau
Bs 281–284	–	–	54	18,8 m	25,5 t	
ABst 381–384	9	–	25	19,4 m	26,5 t	Führerstand für MOB und BLS
1 Komposition	18	48	118	95 m	130 t	Montreux–Zweisimmen
	18	48	172	114 m	155 t	Zweisimmen–Interlaken Ost

Die Wagen sind unter 96 85 830 0xxx im nationalen Fahrzeugregister eingetragen (rollingstock.ch).



Prestige-Abteil in einem ABst. Bussnang, 9.7.2020.



1.-Klass-Abteil. Bussnang, 9.7.2020.

Fotos: MOB



Demonstration der Umspuranlage in Zweisimmen am 1.5.2019 mit dem Bs 221 mit den Vorserien-Drehgestellen EV18 und dem ABe 4/4 9303: Der Wagen fährt von der Normalspur herkommend zuerst über die vier pfeilförmig angeordneten Gegenführungen für das Eingreifen der drehgestellseitigen absenkbaren Führungszapfen des Hydrauliksystems, womit die Räder auf dem Spurkranz über die Abstützfläche ins Meterspurgleis rollen, anschliessend wird der Wagenkasten kontinuierlich um 185 mm abgesenkt. Fotos: S. Frei

## MOB-Fahrleitungsspannung

Die Fahrleitungsspannung der MOB wird vereinfacht mit 1000 V = angegeben. Die Fahrleitungs-Nennspannung beträgt aktuell 960 V =.



Während des Umspurvorgangs rollt der Wagenkasten mit den Laufrollen des Rollenschlittens am Schwenkarmsystem der Traverse auf den geneigten Laufbahnen der Umspuranlage.

ter sind keine Gepäcklängsträger montiert. Die Fensterpfosten sind möglichst schmal gehalten. Leider ist es nicht gelungen, in den Prestige-Abteilen ungeteilte Fenster einzubauen. Fenster zum Öffnen sind keine eingebaut.

Die Wagen sind klimatisiert und videoüberwacht. Das Kundeninformationssystem ist optisch und akustisch. Sämtliche Türen öffnen sich auf Knopfdruck. Die gegenüberliegenden Türen bei den Wagenübergängen öffnen sich nacheinander auf einen Knopfdruck. Alle Sitze bieten 230-Volt- und USB-Steckdosen.

Auf WLAN wurde angesichts der zahlreichen, noch nicht mit Mobilfunk ausgerüsteten Tunnels bei der MOB verzichtet. Die Fenster sind mobilfunkoptimiert, ohne die Aussicht zu stören.

Die technischen Angaben sind so weit wie möglich an den Wagenenden neben den Übergängen angeschrieben.

Die Wagen werden technisch für das ganze Normalspurnetz zugelassen. Da die Steuerwagen nur die Crashnorm der Meterspurbahnen erfüllen, welche ein Drittel tiefer liegen als jene der Normalspurbahnen, muss für den Einsatz eine streckenabhängige Risikoanalyse durchgeführt werden. Für die Strecke Zweisimmen–Spiez–Interlaken Ost zeigte sie ein positives Resultat. Auf der Meterspur ist ein Übergang zu den MVR (Adhäsionsstrecken) und den TPF technisch möglich.

Die Steuerwagen sind mit den Zugbe-

einflussungen ZSI-127 für die Meterspur und die Abst zusätzlich mit ZUB262ct für die Normalspur ausgerüstet (Zweisimmen–Interlaken Ost werden sämtliche Signale mit ZUB überwacht, so dass kein Signum notwendig ist).

Die Wagen werden zu 4 fixen Stammkompositionen ABst - Bs - Bs - As - Ast zusammengestellt, vorerst vierteilig, spätestens ab Ende 2023 fünfteilig. 3 Stammkompositionen werden für den fahrplanmässigen Verkehr benötigt, 1 dient als Reserve. Von den Interfacewagen werden im Regelbetrieb 2 benötigt, 1 ist Reserve. Auf jeder Spurweite sind im Regelbetrieb höchstens 2 Kompositionen im Einsatz, also werden 2 Schmalspurtriebfahrzeuge, 2 Normalspurtriebfahrzeuge und 2 Interfacewagen benötigt.

### Steuerwagen ABst 381–384

Die Seite Interlaken eingereichten Steuerwagen ABst können die Normalspurlok fernsteuern (aber auch MOB-Triebfahrzeuge, obwohl dies im Regelbetrieb nicht benötigt wird). Beim Wechsel auf die Normalspur werden der Schienenräumer und die Balisenantenne für das Lesen der Eurobalisen gesenkt.

### Interfacewagen Bsi 291–293

Der Interfacewagen stellt den Übergang zwischen der UIC-Schraubenkupplung Seite Normalspurtriebfahrzeug und der Schwabkupplung Seite Stammkomposition sicher und übersetzt die Signale der Vielfach-

steuerung und der Lautsprecher/Beleuchtung/Türsteuerung via UIC-Leitung zwischen Normalspurlok und Wagen.

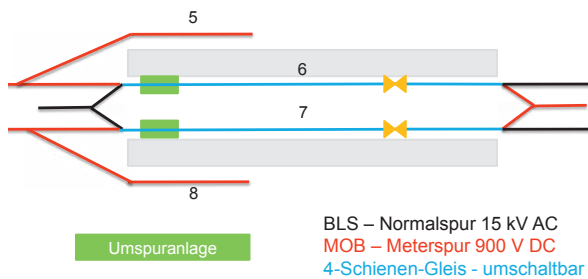
Die Interfacewagen sind Seite Interlaken mit einem Hilfsführerstand ausgerüstet, der Rangierfahrten bis v max 15 km/h erlaubt, um in Zweisimmen aus dem Normalspurstumpfen an einen GPX nach Interlaken direkt anfahren zu können.

Die Interfacewagen verkehren regulär bloss zwischen Zweisimmen und Interlaken. Sie sind ebenfalls mit umspurbaren Drehgestellen ausgerüstet, damit sie nach Chernel in die MOB-Werkstatt überführt werden können.

## Triebfahrzeuge

Auf der Schmalspur dienen die MOB-Ge 4/4 8001, 8002 und 8004 (SLM, BBC 1995) als Triebfahrzeuge. Sie erhalten in den nächsten Monaten eine Revision, um die Verfügbarkeit hoch zu halten. Die Kupplungen können leicht in die Höhe geneigt werden, damit in Zweisimmen mit dem noch im Normalspurmodus stehenden Steuerwagen ABst gekuppelt werden kann.

Einsatzfähig müssen 2 Ge 4/4 sein. Als Notersatz kann ein Be 4/4 9201–9204 eingesetzt werden. Geprüft wird, ob eine GDe 4/4 6001–6006 mit Schwabkupplungen ausgerüstet wird, um als Notreserve zu dienen. In Vorbereitung ist die Ausschreibung von 4 Ge 4/4 8500 zur Ablieferung 2028–2029, welche die Ge 4/4 8000 ersetzen werden.



Schema der Gleisanlage Zweisimmen für die Goldenpass-Express. Stand 2017. Bis auf weiteres ist nur eine Umspuranlage im Gleis 7 installiert. Zeichnung: BLS

Die Ausschreibung soll zusammen mit einer Gem 4/4 für die MOB und mehreren Ge 4/4 für 15 kV 16,7 Hz für die MBC erfolgen.

Auf der Normalspur sind für den Pendelbetrieb ausschliesslich die BLS-Re 465 zugelassen. Falls ein GPX wegen eines Defekts am Steuerwagen ABst Seite Interlaken abgeschleppt werden muss, ist im Depot Spiez eine Hilfskupplung vorrätig.

## Bahnhof Zweisimmen mit der Umspuranlage

Vorerst steht in Zweisimmen eine Spurweitenwechselanlage im Gleis 7 zur Verfügung, das Gleis 6 ist für den Einbau vorbereitet. Der Fahrplan ist so aufgebaut, dass sich die Züge nicht in Zweisimmen kreuzen, sondern in Därstetten und Gstaad bzw. Rossinière. Zum Abstellen des ankommenden Triebfahrzeugs bzw. zum Bereitstellen des abgehenden Triebfahrzeugs stehen zwei etwa 50 m lange Stumpengleise zwischen den Gleisen 6 und 7 zur Verfügung: Seite Spiez schmalspurig, Seite Lenk/Montreux normalspurig. Entsprechend dem Betriebsablauf ist immer nur eines der beiden Stumpengleise belegt.

Der Spurweitenwechsel kann mit bis zu 15 km/h durchgeführt werden. Der Fahrzeit-

Seite MOB/Gstaad/Lenk	Seite BLS/Spiez
Einfahrt über die Umspuranlage, Spurweitenwechsel der Wagen	
Rangierfahrstrasse aus dem Normalspurstumpen stellen, Fahrleitung von 1 kV = auf 15 kV 16,7 Hz umstellen	MOB-Lok abkuppeln
BLS-Lok mit Übergangswagen anfahren und kuppeln	Rangierfahrstrasse in den Schmalspurstumpen stellen
	MOB-Lok wegfahren
	Daten in das Lokführergerät der Zugbeeinflussung eingeben, Bremsprobe durchführen usw.
	Zugfahrtrasse Richtung Boltigen stellen, Fahrleitung von 1 kV = auf 15 kV 16,7 Hz umstellen

Schematischer Betriebsablauf im Bahnhof Zweisimmen eines Zuges Montreux–Interlaken.

verlust bleibt deutlich unter 1 Minute. Der Traktionswechsel in Zweisimmen dauert samt Bremsprobe weniger als 5 Min. Im Fahrplan sind 10 Min. Aufenthalt vorgesehen.

Ob die Spurweite beim Befahren der Umspuranlage tatsächlich verändert wird, hängt einzig von der Stellung der seitlichen Rollschlitten mit den Laufrollen ab: Wenn sie in der Grundstellung eingeklappt sind, bleibt die Spurweite unverändert. Nur wenn sie ausgeklappt sind, wird beim Durchfahren der Umspuranlage der Wagenkasten angehoben und der Mechanismus zum Ändern der Spurweite und der Wagenkastenhöhe aktiviert.

Die Stellung der Rollschlitten und der ganze Spurweitenwechsel wird an zahlreichen Stellen mittels Sensoren überwacht. Die Fahrleitungen der Gleise 6 und 7 sind etwa im Drittelpunkt Seite Spiez unterteilt und je separat umschaltbar, damit das Weg- und Beistellen der beiden Triebfahrzeuge gleichzeitig erfolgen kann. Das fahrstrassenabhängige Umschalten der Fahrleitungsspannung wird zusätzlich durch Radaranlagen überwacht. Sie verhindern das Umstellen, solange ein gehobener Stromabnehmer im betroffenen Bereich erkannt wird.

Das Umspurieren wird beim Ein- bzw. Ausfahren Seite MOB mit dem MOB-Triebfahrzeug und dem MOB-Lokführer gemacht. Bei der

Einfahrt aus Richtung Montreux gibt ein Balisenpaar die Taste frei, mit welcher der Lokführer das Ausklappen der Rollen zum Heben des Wagenkastens beim Befahren des Umspuranlage aktiviert. Nach dem Anhalten muss der Lokführer mit einem erneuten Tastendruck die Rollen einklappen, bevor er seine Lok abkuppeln und in das schmalspurige Stumpengleis Seite Spiez fahren kann.

In Fahrrichtung Montreux leitet der zugestiegene MOB-Lokführer im vorderen Steuerwagen Ast das Abkuppeln des Interfacewagens ein, damit der BLS-Lokführer mit der Lok und dem Interfacewagen in das normalspurige Stumpengleis Seite Gstaad/Lenk fahren kann. Vor der Abfahrt Richtung Gstaad muss der Lokführer die Rollen ausklappen.

In beiden Fahrrichtungen wird die Lok des ankommenden Zuges durch den ankommenden Lokführer in den Stumpen gefahren. Das Beistellen der Lok in Zweisimmen übernimmt der Rangierleiter der MOB. So kann der abgehende Lokführer direkt an der Spitze des abgehenden Zuges im Steuerwagen Platz nehmen. Die MOB-Rangierleiter haben eine Rangierlokführer Ausbildung (Kategorie A40) und werden für das Anfahren der Normalspurlok ausgebildet. Das System verhindert, dass die Zugsammelschiene beidseitig gespeist wird.



Die Re 465 006 fährt mit dem Bsi 291 über die Umspuranlage (mit horizontal gelegten Laufbahnen) in den Normalspurstumpen. Zweisimmen, 7.9.2022. Fotos: S: Freij

# Grosstraktion Inland



Zum Test der Hilfskupplung in Zweisimmen und aufgrund der für Messfahrten benötigten Re 465 wurde am 31.8.2022 die Re 425 184 am GPX eingesetzt. Rechts der MOB-ABt 341 als Teil des «Monarch». Oben links und rechts die Signale mit der Anzeige der Fahrleitungsspannung.

Foto: U. Kamber

Von der BLS-Lok können weder die Umspurung eingeleitet noch die automatischen Kupplungen gelöst werden.

Ein Video des Umspurvorgangs und weitere Informationen können auf <https://mob.ch/gpx/?lang=de> aufgerufen werden.

## Betrieb

Die beiden Bahngesellschaften stellen das Lok- und Zugpersonal auf dem eigenen Netz. Einzig die Rangierbewegung der BLS-Lok aus dem Normalspurstumpfen an den Zug Richtung Interlaken in Zweisimmen wird durch das MOB-Personal im Interfacewagen erledigt (siehe auch oben). Das Catering-Personal der MOB betreut den Zug über den ganzen Zuglauf.

Alle GPX werden begleitet: Das MOB-Zugpersonal übernimmt auch fahrdienstliche Aufgaben wie das Erteilen der Abfahrtslaubnis mit dem Drehschalter bei einer Wagentüre. Die BLS-Zugbegleiter erledigen bloss kundendienstliche Aufgaben. Der BLS-Lokführer fährt selbständig ab, wenn die Fahrstrasse eingestellt, der Fahrgastwechsel abgeschlossen und die Abfahrtszeit erreicht ist.

## Marketing

Die MOB vermarktet den Zug weltweit, in Europa, Asien sowie Nord- und Südamerika. Die BLS bewirtschaftet den Schweizer Markt. Goldenpass ist die Dachmarke der MOB, welche international bekannt ist. Die direkten Züge Montreux–Interlaken werden als Goldenpass-Express vermarktet. Die Stundentaktzüge werden entsprechend dem Wagenmaterial weiterhin als Goldenpass-Panoramic bzw. Goldenpass Belle Epoque bezeichnet. In Anlehnung an die GEX (Glacier-Express), BEX (Bernina-Express) und LIX (Luzern–Interlaken-Express) wird der Goldenpass-Express GPX abgekürzt.

Die 1. und die 2. Klasse sind mit sämtlichen Fahrausweisen zuschlagsfrei zugänglich. Die Bahnen empfehlen eine Sitzplatzreservation zu 20 Fr. Zum Vergleich: Für die früheren Goldenpass-Panoramic-Verbindungen mit Umsteigen in Zweisimmen kosteten die Reservationen 9 Fr. je Zug. Für den Glacier-Express kostet der Zuschlag mit Reservation im Winter 39 Fr. und im Sommer 49 Fr. für eine gut doppelt so lange Reisezeit.

Der Bereich hinter dem Führerstand der Steuerwagen wurde als Prestige-Klasse mit lederbezogenen und beheizbaren Sitzen in 2 + 1-Anordnung gestaltet. Sie können vom Personal gedreht werden. Reservation und Zuschlag kosten streckenunabhängig 35 Fr. Die Prestige-Klasse wird vom Catering bevorzugt bedient.

Die Streckensicht ist durch den Führerstand möglich und nicht so umfassend wie bei den Steuerwagen Arst 151 und 152 mit hochgelagertem Führerstand und mittig eingereihem Triebfahrzeug (anfänglich Crystal-Panoramic-Express). Entsprechend dem Traktionskonzept besteht in beiden Fahrrichtungen bis Zweisimmen Streckensicht nach hinten, ab Zweisimmen nach vorn.

Das Catering mit Service am Platz führt die MOB eigenwirtschaftlich. Es werden fast ausschliesslich regionale Produkte angeboten: Bier aus der Brauerei Rugenbräu in Interlaken, Kaviar aus dem Tropenhaus Frutigen, Käse und Fleisch aus dem Saanenland und dem Pays d'Enhaut, Wein vom Genfersee, Mineralwasser aus dem Wallis. Das Angebot richtet sich nach der Tageszeit und wird weiterentwickelt. Die Möglichkeiten sind aufgrund des kleinen Cateringabteils beschränkt, doch soll gelegentlich auf den Zügen über Mittag auch ein warmes Gericht angeboten werden.

## Angebot

Die Züge des Goldenpass-Express werden von den Kantonen und vom Bund als regionaler Personenverkehr (RPV) bestellt. Die

Bahnen erhalten für die geplanten nicht gedeckten Kosten eine Abgeltung.

Betrieblich verkehrt der GPX zwischen Montreux und Gstaad als touristischer Zug überlagert zum Stundentakt der Regionalzüge, auch zwischen Spiez und Interlaken fährt er überlagert. Zwischen Gstaad, Zweisimmen und Spiez fährt er in der Systemtrasse der Regionalzüge und der Regio Express, welche je nach Wochentag und Tageszeit jede Stunde oder alle zwei Stunden verkehren und den stündlichen Regionalverkehr zu einem Halbstundenrhythmus verdichten. Die GPX ermöglichen mit einem schlanken TPF-Anschluss in Montbovon rasche Verbindungen Bulle–Gruyère–Château-d'Œx–Gstaad.

Die GPX halten in Montbovon, Château-d'Œx, Gstaad, Schönried, Saanenmöser, Zweisimmen, Boltigen, Erlenbach i.S., Oey-Diemtigen, Wimmis, Spiez und Interlaken West.



Die Verbindungen zwischen der BLS-Re 465 006 und dem MOB-Bsi 291: von unten nach oben das Kabel der Zugsammelschiene, die beiden Luftschläuche, das ep-Kabel (für die Vielfachsteuerung) und das UIC-Kabel. Zweisimmen, 7.9.2022.



Die leicht geneigten Schwabkuppungen zwischen dem ABst 384 im Normalspurmodus und der (schmalspurigen) Ge 4/4 8004. Zweisimmen, 7.9.2022.

Fotos: S. Frei

Ab Fahrplanwechsel am 11. Dezember verkehren vorerst die beiden Vormittagszüge PE 4065 Interlaken Ost ab 9.08 und PE 4068 Montreux ab 9.35. So können die Abläufe unter realen Bedingungen verbessert und Erfahrungen gesammelt werden, bevor ab dem 11. Juni vier durchgehende Zugpaare verkehren.

Montreux	7.35	<b>9.35</b>	12.35	14.35
Interlaken Ost o	10.50	<b>12.50</b>	15.50	17.50
Interlaken Ost	<b>9.08</b>	11.08	14.08	16.08
Montreux o	<b>12.20</b>	14.20	17.20	19.20

Fahrplan ab 11.6.2023. Die fett markierten Züge verkehren bereits ab 11.12.2022.

Für dieses Angebot werden 3 Stammkompositionen, 2 Ge 4/4 und 2 Re 465 samt Bsi benötigt. 2 Kompositionen übernachten in Montreux, 1 in Interlaken Ost. 2 Tagesleistungen umfassen 3 Fahrten zu 115 km = 345 km, die dritte Tagesleistung eine Hin- und Rückfahrt mit total 230 km. Als Vergleich dazu legen die Kompositionen des Glacier-Express Zermatt–St. Moritz 288 km/Tag zurück, jene des Bernina-Express Chur–Tirano retour 290 km/Tag. Die Reisezeit beträgt rund 3¼ Stunden, etwas länger als bei den früheren Umsteigeverbindungen, weil der Fahrplan auf der MOB etwas entspannt wurde.



Der Goldenpass-Express mit der schiebenden Re 465 017 auf einer Testfahrt in Leissigen am 29.6.2022. Foto: U. Kamber

## Zulassung

Das Zulassungsverfahren ist anspruchsvoll, weil erstmals überhaupt ein kommerzielles Fahrzeug für zwei Spurweiten zugelassen wird. Die Anforderungen der Meterspur und der Normalspur sind teils widersprüchlich. Alle Beteiligten mussten sich herantasten. Die Zulassungsbehörde (BAV) musste die Anforderungen zuerst definieren. Das Verfahren ist noch im Gang, aber im Zeitplan. Die Zulassung wird auf den Fahrplanwechsel erwartet. Im Oktober beginnen die Ausbildung des Personals und ein Probetrieb.

Eine erste Präsentationsfahrt mit geladenen Gästen in einer vollen Komposition inkl. Catering erfolgte am 7. September, gut 3 Monate vor dem kommerziellen Betriebsbeginn. Die Laufeigenschaften und der Sitzkomfort überzeugten. Fester gebaute Reisende könnten die Einzelsitze der Prestige-Klasse als eng empfinden. Das Lärmniveau ist auf Normalspurgleisen v.a. in Kurven höher als erwartet. Der Service mit Mehrweggeschirr und -besteck sowie das Essen mit kalten Speisen waren hervorragend. ■

## Demnächst in Auslieferung...

**39260 | 25260 RAe 4/8 „Churchill-Pfeil“ SBB**

- Neukonstruktion in hochdetaillierter Metallausführung
- Umfangreichste Licht-, Sound & Fahrfunktionen
- Beleuchtung des Führerstands-, Innenraums- und der Tischlampen
- Mfx+/DCC Decoder, Schweizer Lichtwechsel, LED

# märklin

## TRIX

© T. Estler

Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen.

[www.maerklin.de](http://www.maerklin.de)
 [www.facebook.com/maerklin](https://www.facebook.com/maerklin)