

Mit einer Weltpremiere in die Golden-Pass-Zukunft

Erfolgreiche Testfahrten mit dem umspurfähigen Drehgestell der MOB

Die Idee einer umsteigefreien Zugverbindung von Montreux nach Interlaken Ost wird konkreter. Die Drehgestell-Prototypen, die auf zwei Spurweiten zu Hause sind, haben erste Testfahrten erfolgreich bewältigt.

Urs Bloch

Wer ab dieser Woche mit der Montreux-Berner-Oberland-Bahn (MOB) zwischen Montreux und Zweisimmen unterwegs ist, erlebt möglicherweise eine Weltpremiere – ohne das zu realisieren. Denn ein Wagen des MOB-Rollmaterials ist neu mit zwei umspurfähigen Drehgestellen ausgerüstet. Dieser Wagen wird nach erfolgreichen ersten Tests ab sofort auch im fahrplanmässigen Verkehr eingesetzt.

Tests seit dem Frühling

MOB und BLS wollen ab 2015 auf der Golden-Pass-Strecke Wagen mit Drehgestellen einsetzen, die auf einer Rampe in Zweisimmen automatisch Spurweite sowie Höhe des Wagenkastens verändern können. Zwar gibt es bereits heute Zugkompositionen, die auf verschiedenen Spurweiten zu Hause sind. Die Differenz zwischen Meterspur und Normalspur ist aber rekordverdächtig.

Dank den Drehgestellen und der Umspur-Anlage in Zweisimmen soll ein Umsteigen von der Meterspur der MOB auf die Normalspur der BLS

überflüssig werden. Die Verantwortlichen der Golden-Pass-Strecke Montreux-Interlaken Ost kommen damit einem oft geäusserten Wunsch von Touristengruppen nach.

Seit der Präsentation der Prototypen im Mai in Montreux hat ein umgerüsteter MOB-Wagen mit den neuen Drehgestellen Hunderte von Kilometern Testfahrten zurückgelegt. Laut Jean-Marc Forclaz, dem technischen Verantwortlichen des Projekts, waren die Tests erfolgreich. Insgesamt sind 3000 Kilometer gefahren worden, davon auch 700 Kilometer auf dem Abschnitt Zweisimmen-Interlaken.

Das Drehgestell wurde mit Messrädern ausgerüstet, um Aufschluss über die Rad-Schienen-Kräfte und die Radabnutzung zu erhalten. Gerade auf der kurvigen Strecke zwischen Montreux und Zweisimmen ist das Verhalten der Räder von grossem Interesse. Im Weiteren ist laut Forclaz auch das Stosskonzept gemessen worden, denn im Betrieb werden dereinst bis zu neun Wagen gestossen. Der hauptverantwortliche Ingenieur ist sehr zufrieden, es gab bis anhin keine Probleme.

Forclaz weist auch auf die automatische Kupplung hin, die einwandfrei funktioniert und auf der Strecke mit

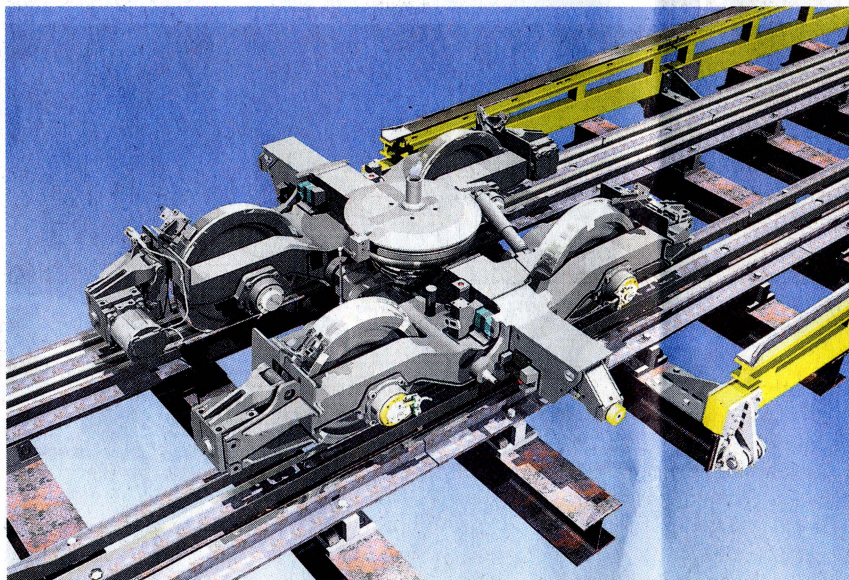
engen Radien ein Vorteil ist. Das Verhalten des neuen Drehgestells konnte dank einem Fenster im Wagenboden auch gefilmt werden.

Normales Reisetempo

Die Verantwortlichen sind mit dem Testwagen normales Streckentempo bis 100 Kilometer pro Stunde und «Über-tempo» bis Tempo 120 gefahren. Nachdem das Bundesamt für Verkehr aufgrund der Testberichte letzte Woche grünes Licht gegeben hat, steht dem Einsatz des Testwagens im fahrplanmässigen Verkehr nichts mehr im Weg.

Parallel zur technischen Ertüchtigung soll die Finanzierung des 80-Millionen-Projekts auf die Schiene gebracht werden. Die MOB regelt die Details in Zusammenarbeit mit dem Partner BLS. Neben den beiden Bahnunternehmen dürften sich die Kantone Waadt und Bern sowie zu einem kleineren Teil auch Freiburg beteiligen.

Klappt es mit der Finanzierung, so findet eine 90-jährige Idee ihre vorläufige Vollendung. Seit Jahrzehnten diskutiert man über eine umsteigefreie Verbindung vom Genfersee bis nach Luzern. Das letzte konkrete Projekt eines dritten Gleises von Zweisimmen nach Interlaken Ost parallel zur Normalspur scheiterte an zu hohen Kosten. Dass mit den neuen Drehgestellen vorläufig bis Interlaken und nicht bis Luzern gefahren werden soll, ist nur ein kleiner Wermutstropfen. In Interlaken unterbrechen ohnehin die meisten Touristen ihre Fahrt.



Inzwischen ist aus der Computersimulation ein fahrtüchtiges Drehgestell geworden. PD