

sondernummer des



**Eisenbahn
JOURNAL**

B 7539 E
ISBN 3-922404-47-2

Die MOB

**special
6/93**

Montreux-Berner Oberland-Bahn

DM 16,80
sfr 16,80
öS 120,-



Bernhard Studer

(Füllseite)



Bild 2: Der futuristisch gestaltete Crystal-Panoramic-Express wird demnächst zum Paradezug der MOB. **Zeichnung: Archiv MOB**

Bild 1 (Titelbild): Berühmtes Markenzeichen der MOB ist der Super-Panoramic-Express mit seinen modernen Aussichtswagen 1. Klasse. **Foto: Th. Küstner**

Impressum

ISBN 3-922404-47-2

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstentfeldbruck
R.-Diesel-Ring 5 • D-82256 Fürstentfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker

Autor: Bernhard Studer

Textredaktion: Manfred Grauer, Karin Schweiger

Bildredaktion: Ingo Neidhardt

Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann

Layout: Gerhard Gerstberger

Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Printed in Italy by Europlanning srl

via Chioda 123/A, I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf:

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
 GmbH & Co KG, D-85386 Eching/Freising

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstentfeldbruck.

© Juni 1993:

Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstentfeldbruck



Inhalt

	Seite
Vorwort	4
Crystal Panoramic Express	6
Die Montreux-Berner Oberland-Bahn heute	9
Daten zur Montreux-Oberland Bernois	14
Aus der Geschichte der Montreux-Berner Oberland-Bahn	16
Die ersten Betriebsjahre der MOB	23
Politik und Betriebswirtschaft	44
Montreux – Zweisimmen	48
Zweisimmen – Lenk	56
Die Nachbarbahnen der MOB	58
Das Rollmaterial der MOB	62
Quellenangaben	65



Vorwort

Die Montreux-Berner Oberland-Bahn, französisch Montreux-Oberland Bernois (MOB), gehört zu den bekanntesten schweizerischen Meterspurbahnen. Auf ihrer Fahrt durch die drei Kantone Waadt, Freiburg und Bern verbindet sie fünf Regionen miteinander: die obere Genferseegegend, das obere Greyerzerland, das Pays d'Enhaut, das Saanenland und das obere Simmental. Seit Beginn ist diese Bahn eine Transportunternehmung von ausgeprägt touristischem Charakter.

Die Eisenbahnlinie von Montreux ins Berner Oberland ist in einer Zeit des allgemeinen Bahnbaufiebers entstanden. Seit ihrer Eröffnung leidet die MOB unter dem Han-

Bild 3: Am Ende des breiten Simmentalbodens erhebt sich der riesige Wildstrubel (3243 m) zu einer gewaltigen Kulisse.

Bild 4 (kleines Foto): Montreux – Ausgangspunkt der Montreux-Berner Oberland-Bahn: Der Panoramic-Express erreicht soeben über das letzte Stück einer 65‰-Rampe seinen Zielbahnhof. Zu beiden Seiten der Rampe erstrecken sich MOB-Abstellgleise. Links hinten ist ein Bhe 2/4-Zahnradtriebwagen der 800-mm-Bahn auf die Rochers-de-Naye abgestellt. **Fotos 3 und 4: B. Studer**



dicap, dass die Fahrgäste in Zweisimmen von den MOB-Meterspurzügen auf die Normalspurzüge der Simmentalbahn umsteigen müssen. Die Waadtländer Initianten der Montreux-Berner Oberland-Bahn hätten von Beginn an lieber eine direkte Meterspurbahn vom Genfer- zum Thunersee gebaut. Die Bahnlinie entstand deshalb in ihrer heutigen Form, weil die Simmentaler schneller waren und normalspurige Geleise bis Zweisimmen gelegt hatten.

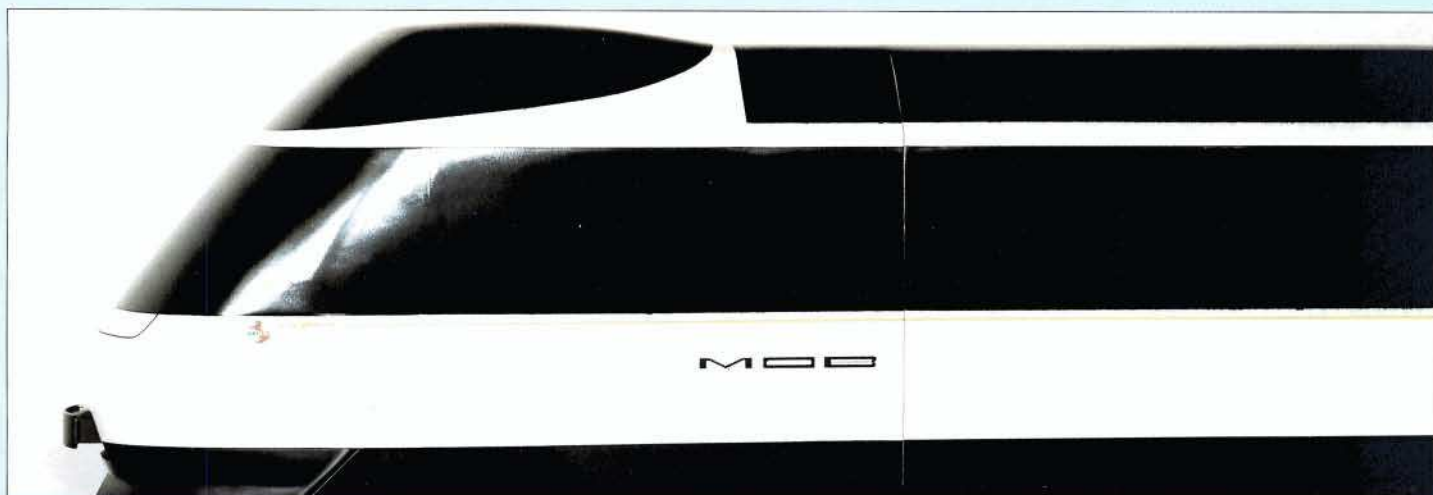
Die MOB-Strecke ist keineswegs in aller Ruhe gebaut worden. Der Bau war von hitzigen Streitereien mit benachbarten Bahnunternehmen begleitet. Auch nach der Betriebseröffnung herrschte oft ein recht an-

gespanntes Verhältnis zwischen der MOB und ihren Nachbarbahnen.

Bereits in den zwanziger Jahren kam erstmals die Idee auf den Tisch, eine dritte Schiene von Zweisimmen über Spiez nach Interlaken zu legen. Man hoffte, mit direkten Zügen zusätzliche Fahrgäste gewinnen zu können. Das Projekt scheiterte damals am Widerstand der normalspurigen Partnerbahnen. Ende der dreissiger Jahre machte sich die MOB nochmals stark für das Projekt "Dritte Schiene". Aber auch diesmal liess sich das Vorhaben noch nicht realisieren. In der Zwischenzeit haben sich die Rahmenbedingungen für alle öffentlichen Transportunternehmen verändert.

Unter neuen Voraussetzungen hat die Geschäftsleitung der MOB das alte Projekt "Dritte Schiene" wieder aufgenommen. Diesmal scheint das Glück auf der Seite der MOB zu stehen. Freuen wir uns also heute schon auf die erste direkte Fahrt vom Genfer- zum Vierwaldstättersee – natürlich bald im Crystal-Panoramic-Express der Montreux-Berner Oberland-Bahn!

Abschliessend sei noch darauf hingewiesen, dass wir uns in der Ausdrucksweise weitgehend an das Schweizer Deutsch angelehnt haben. Typische Begriffe sind "das Trasse" statt "die Trasse" oder "Serie" statt "Baureihe" (bundesdeutsch) bzw. "Lokreihe" (österreichisch).



Crystal Panoramic Express

Eine gute Idee wird nach 17 Jahren Dauererfolg nochmals mächtig aufgewertet: Mit dem Crystal-Panoramic-Express läuft seit Juli 1993 ein neuer Luxuszug neben dem bekannten Panoramic-Express (seit 1980) und dem Super-Panoramic-Express (seit 1985) über die Schienen der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB).

Im Moment ist in Italien eine hochelegante Zugkomposition im Bau. Eine neue Generation modernster Eisenbahnfahrzeuge hält nun auch bei den Schweizer Alpenbahnen Einzug.

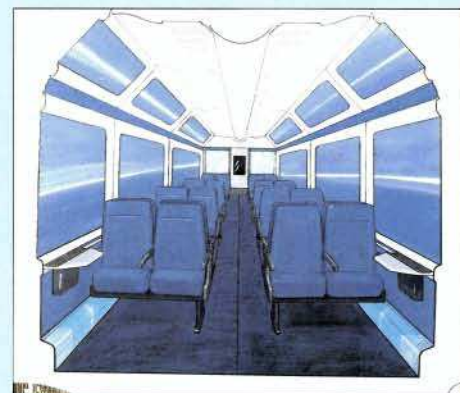
Dem italienischen Designer Pininfarina, dem Schöpfer der schönsten und vornehmsten Karosserien von weltweit unerreichter Bekanntheit, ist wirklich ein einzigartiges Werk gelungen. Der komfortable MOB- Aussichtszug in zeitgemässer Stromlinienform sowie in optisch ansprechender Farbgebung (einer gediegenen Kombination der Farben Nachtblau und Weiss) setzt wirklich neue Massstäbe. Die in Längsrichtung völlig ebenen Wände, die grossflächigen Seiten- und Dachfenster mit den sehr schmalen Fensterholmen und die seitlichen Schürzenbleche bei den Untergestellpartien sorgen für ein

exklusives Erscheinungsbild und machen den Crystal-Panoramic-Express zur im Moment wohl schönsten Zugkomposition der Schweiz.

Der neue Crystal-Panoramic-Express bietet bei insgesamt 80 m Länge 170 Reisenden einen bequemen Sitzplatz 1. Klasse in gehobenem Komfort. Das in nachtblauer Farbe gehaltene Innere steigert die Behaglichkeit und hebt sich diskret von der Landschaft ab. Die Aussichtsfenster sind um 144% grösser als bei normalen Wagen und leicht getönt. Ein Panoramawagen misst 17,7 m in der Länge; sein Leergewicht beträgt rund 19 t. Der neue Crystal-Panorama-Zug wird aus vier Aussichtswagen 1. Klasse bestehen, die von einer 1053 kW starken Lokomotive des Typs GDe 4/4 über die Strecke geführt werden.

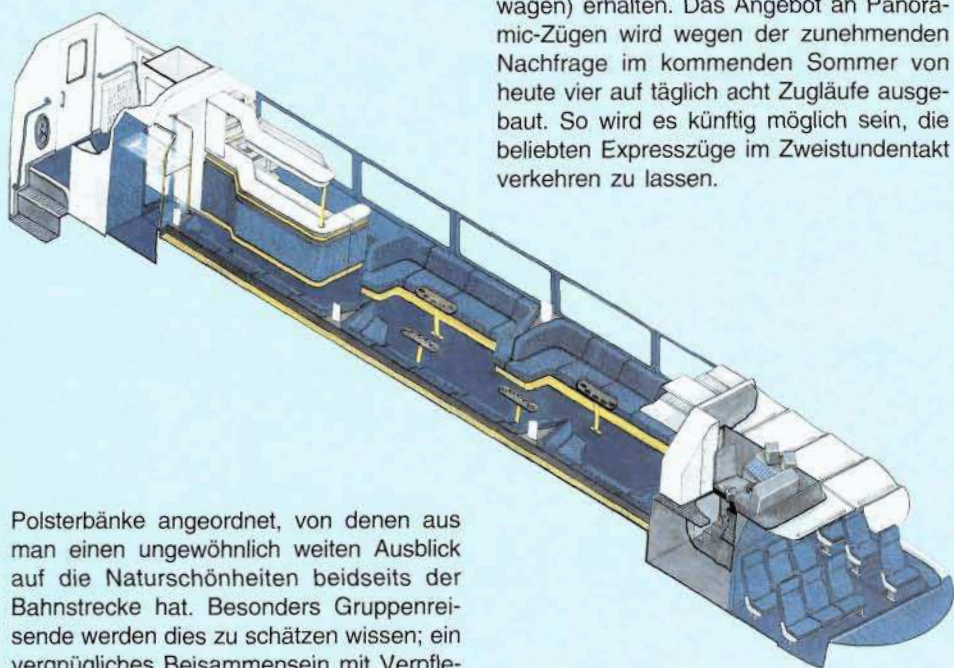
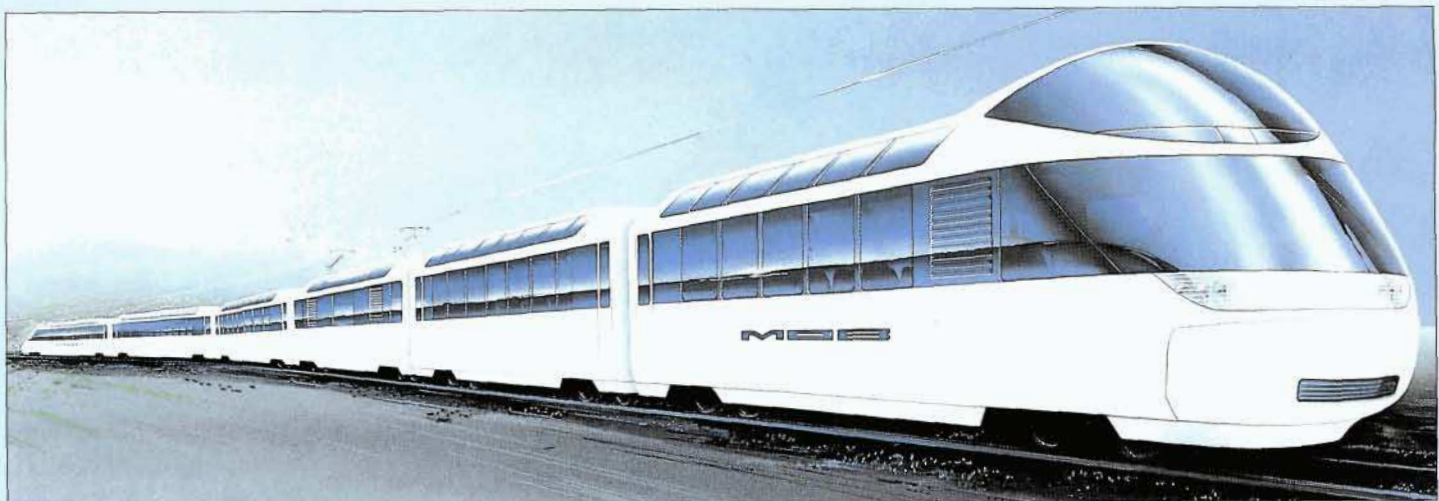
Die Reisenden können als absolute Neuheit bei Europas Bahnen die wunderschöne Landschaft an Spitze und Schluss des Zuges aus teilweise verglasten Steuerwagen bewundern. Ehemals bloss "Zugbenützer", wird der Fahrgast so zum Betrachter erhoben. Während der Lokführer oben in seiner modernen Kanzel die in Zugmitte eingereihte Lok über die Strecke dirigiert, sitzen die Passagiere unter ihm im weichen Luxuspolster und erleben die Abenteuerreise aus der Führerstandsperspektive.

Dabei wird Gastfreundschaft grossgeschrieben: In beiden Aussichtssteuerwagen sorgt während der Fahrt je eine Salonbar für das leibliche Wohl der Gäste. Hier sind seitlich



Bilder 5 bis 9: Ein neues Reisegefühl für das nächste Jahrhundert vermittelt heute bereits der elegante Crystal-Panoramic-Express. Die Werkaufnahmen zeigen den in Italien gebauten Crystal-Steuerwagen mit dem verglasten Aussichtsoberteil, der komfortablen Salonbar und dem erhöhten Lokführerstand.

Fotos: Breda-Werke, Archiv MOB



wagen) erhalten. Das Angebot an Panoramic-Zügen wird wegen der zunehmenden Nachfrage im kommenden Sommer von heute vier auf täglich acht Zugläufe ausgebaut. So wird es künftig möglich sein, die beliebten Expresszüge im Zweistundentakt verkehren zu lassen.

Der Crystal-Panoramic-Express kann ausserdem für Gruppenfahrten gechartert werden. Wenn Sie sich angesprochen fühlen: Eine Erlebnisfahrt von der "Riviera" des Genfersees zu den Berggipfeln des Berner Oberlandes, von Montreux über Gstaad und Zweisimmen nach Lenk dauert rund zwei Stunden und kostet etwa sFr 53,- pro Person. Die Platzreservierung kann an jedem grösseren europäischen Bahnhof (EPR) vorgenommen werden.

Polsterbänke angeordnet, von denen aus man einen ungewöhnlich weiten Ausblick auf die Naturschönheiten beidseits der Bahnstrecke hat. Besonders Gruppenreisende werden dies zu schätzen wissen; ein vergnügliches Beisammensein mit Verpflegung und Getränken macht Entdeckungsreisen noch angenehmer.

Die neuen Panoramawagen entstehen im Rahmen einer Sammelbestellung mit der Furka-Oberalp-Bahn und der Zermatt-Bahn bei den Breda-Werken in Pistoia bei Florenz. Die MOB hat vier Wagen zum Stückpreis von 1,5 Mio sFr angeschafft. Die Bestandteile stammen aus ganz Europa: Das Bauxit aus Frankreich, das daraus geschmolzene Aluminium für den Wagenkasten (Alusuisse), Fenster und Drehgestelle (SIG) kommen aus der Schweiz, die ausgereifte Klimaanlage mit Konvektionsheizung aus Deutschland (ABB) und der Innenausbau aus Italien (Reggio di Calabria). Die neue Crystal-Zugkomposition soll ab Anfang Juli 1993 in den MOB-Fahrplan aufgenommen werden. Die Wagen werden die Betriebsnummern Arst 151/152 (Aussichtsteuerwagen) und As 153/154 (Panorama-

Bilder 10 bis 13: Die Crystal-Zugkomposition mit beidseitig eingereihem Steuerwagen wird beim Reiseangebot der Schweizer Alpenbahnen neue Massstäbe setzen. In naher Zukunft wird ein noch in der Entwicklung befindlicher Loktyp – Ge 4/4 – das Erscheinungsbild abrunden.
Fotos: Archiv MOB







Bild 15: Die leistungsstarken Lokomotiven GDe 4/4 der 6000er-Serie kommen meist vor Panoramic-Zügen zum Einsatz; hier am 27. August 1990 oberhalb Zweisimmen. **Foto: K. Fader**

Bild 14: Die Doppeltriebwagen ABDe 8/8 prägen das Erscheinungsbild der überregionalen Schnellzüge zwischen dem Simmental und dem Genfersee (bei Rougemont, 29. Juli 1984). **Foto: G. Wagner**

Die Montreux-Berner Oberland-Bahn heute

Eine Transportunternehmung von touristischer und regionaler Bedeutung

Die MOB wurde von Anfang an aus zwei Gründen gebaut, die auch heute noch vollumfänglich gelten:

- Zum einen hat man die Bahn als Grundlage für den Fremdenverkehr gesehen,
- zum anderen als Mittel zur Erschliessung abgelegener Gebiete.

Die Pioniere von damals haben – allerdings nach langwierigen Variantenabklärungen – zwischen 1900 und 1905 die MOB-Hauptstrecke geschaffen. Sieben Jahre später war auch die Zweiglinie von Zweisimmen in die Lenk fertiggestellt. Die MOB ist also schon bald 100 Jahre alt.

Ziel und Zweck

Die MOB hat das Ziel und den Zweck, die Regionen zwischen Montreux und der Lenk für den öffentlichen Verkehr zu erschliessen,

somit den Bewohnern gute Verkehrsverbindungen zu bieten und damit der Volkswirtschaft, insbesondere dem Tourismus, zu dienen – dies alles in einer Zeit, in der sich die Bedeutung der Bahn gegenüber der Strasse doch stark relativiert hat.

Seit ihrer Eröffnung ist die MOB mehr als reine Erschliessungsbahn. Sie ist schon immer auch eine Touristenbahn gewesen. Der touristische Verkehr ist für die heutige MOB von ständig zunehmender Bedeutung. Viele Gäste kommen nur deshalb in die Schweiz, um mit den spektakulär trassierten Bahnen das Land zu bereisen. Der Erfolg der alpinen Expresszüge – Panoramic-Express, Glacier-Express und Bernina-Express – belegt dies sehr eindrücklich.

Doch die Panoramic-Züge sind nicht das einzige touristische Angebot der MOB. Als Geheimtip für alle Freunde gepflegter No-



stalgie erweisen sich die gediegenen Salonwagen im Pullmanstil. Eine andere Art des Reisens ermöglichen dampfgeführte Extrazüge, die in Zusammenarbeit mit der Museumsbahn Blonay – Chamby gelegentlich auch auf MOB-Teilstrecken verkehren. Der lokale Reiseverkehr hat vor allem im Vorortbereich von Montreux bis Les Avants sowie auf den auf Berner Kantonsgebiet gelegenen MOB-Teilstrecken eine gewisse Bedeutung. Auf dem Zwischenstück von Les Avants bis Saanen ist die Nachfrage nach Personen-Transportleistungen im Nahverkehr hingegen bescheiden. Trotzdem ist das Reisezug-Angebot auf dem gesamten MOB-Netz beachtlich. Dem Reisenden bietet die MOB je nach Streckenabschnitt 16 bis 18 Stunden pro Tag stündlich mindestens eine Fahrgelegenheit pro Richtung! Der Güterverkehr spielt sich im Einzugsgebiet der MOB fast vollständig auf der Strasse ab. Einzig im Bereich flüssige Brennstoffe, Baumaterial und Kehrlicht kann die MOB nennenswerte Transportleistungen vorweisen. Dabei handelt es sich fast ausschliesslich um Wagenladungen, die auf der normalspurigen SEZ an- oder wegrollen und auf den MOB-Teilstrecken ohne Umlad auf Rollböcken transportiert werden.

Zum besseren Verständnis sind die in dieser Ausgabe verwendeten Abkürzungen in der folgenden Tabelle zusammengefaßt:

Verzeichnis der Abkürzungen

ASD	Aigle – Le Sépey – Les Diablerets
BC	Chemin de fer touristique Blonay – Chamby
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
BOB	Berner Oberland Bahnen
BP	Blonay – Les Pléiades (siehe auch CEV)
CBV	Chillon – Bryon – Villeneuve (ab 1913: VMCV)
CCB	Clares – Chailly – Blonay (heute VMCV)
CEG	Chemins de fer él. de la Gruyère (ab 1942: GFM)
CEV	Chemins de fer électriques Veveysans
CIWL	Compagnie Internationale des Wagons-Lits
CP	Châtel-St-Denis – Palézieux (ab 1907: CEG)
EZB	Erlenbach-Zweisimmen-Bahn (ab 1942: SEZ)
GFM	Chemin de fer frib. Gruyère – Fribourg – Morat
GN	Glion – Rochers-de-Naye (ab 1987: MGN)
JS	Jura – Simplon (ab 1903: SBB)
LAS	Les Avants – Sonloup, Standseilbahn
MGI	Montreux – Glion (ab 1987: MGN)
MGN	Montreux – Glion – Naye
MOB	Montreux – Oberland Bernois
OS	Ouest Suisse (ab 1872: SO)
RBS	Regionalverkehr Bern – Solothurn
RhB	Rhätische Bahn
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SEB	Spiez-Erlenbach-Bahn (ab 1942: SEZ)
SEZ	Spiez – Erlenbach – Zweisimmen
SO	Suisse-Occidentale (ab 1881: SOS)
SOS	Suisse-Occidentale-Simplon (ab 1890: JS)
SSG	Schweizerische Speisewagengesellschaft
TG	Territet – Glion, Standseilbahn
TSB	Thunerseebahn (ab 1913: BLS)
TP	Trät – Planches
VBW	Vereinigte Bern-Worb-Bahnen (heute: RBS)
VCP	Vevey – Mont Pèlerin
VMC	Vevey – Montreux – Chillon (ab 1913: VMCV)
VMCV	Vevey – Montreux – Chillon – Villeneuve

