



# MOB

Compagnie du chemin de fer  
Montreux - Oberland  
Bernois



---

## MOB · Montreux - Oberland Bernois

### Kurze Geschichte der MOB

oder

### Warum ein 100-jähriges Jubiläum 5 Jahre dauert

Kennt man den Schweizer “Kantönligeist”, ist es eigentlich ein Wunder, dass die MOB überhaupt je gebaut wurde: Nicht weniger als drei Kantone - Freiburg (Fribourg, FR), Waadt (Vaud, VD) und Bern (BE) - waren beteiligt. Nach langen Verhandlungen fand im Juni 1899 die Gründungsversammlung der Bahngesellschaft statt, am 10.4.1900 war der erste Spatenstich, und mit der Eröffnung des ersten Streckenabschnitts von Montreux nach Les Avants im Dezember 1901 beginnt die Geschichte der MOB.

Damit ist die erste Hundert-Jahr-Feier erklärt, die in grossem Stil vom 9. bis 11. November 2001 in Montreux stattfand.

In den nächsten gut viereinhalb Jahren wurden von Westen nach Osten weitere Abschnitte gebaut, und 1905 war dann die Strecke von Montreux nach Zweisimmen durchgehend befahrbar. (Sie war damit übrigens die erste grössere Schweizer Bahn, die auf ganzer Länge elektrifiziert war.) Die Fortsetzung nach Lenk wurde erst viel später gebaut, so dass Montreux-Zweisimmen die “klassische” MOB-Strecke darstellt.

Die Strecke heisst übrigens “Montreux-Zweisimmen”, nicht umgekehrt, und entsprechend läuft auch die Kilometerzählung. Wenn ich irgendwo auf dieser Site schreibe “hinter Les Avants” oder “vor Rougemont”, ist damit ebenfalls immer die Richtung Montreux-Zweisimmen gemeint.

An einigen Stationen der MOB finden Sie die Angabe “km xx.xxx”, das ist immer die Entfernung ab Montreux:



Saanenmöser - 53,06 km hinter Montreux  
(und ausserdem die höchstgelegene Station der MOB)  
Copyright © 2004 C. Ozdoba

### Eröffnungsdaten:

- 18.12.1901: Montreux - Les Avants
- 01.10.1903: Les Avants - Montbovon
- 19.08.1904: Montbovon - Château-d'Oex
- 20.12.1904: Château-d'Oex - Gstaad
- 06.07.1905: Gstaad - Zweisimmen
- 08.06.1912: Zweisimmen - Lenk

Diese Daten erklären das zweite Jubiläum: Am Pfingstsamstag, den 29. Mai 2004, wurde unter anderem mit einer grossen Fahrzeugparade in Rougemont das 100-jährige Bestehen der Strecke Château-d'Oex - Gstaad gefeiert.

Die Ge 4/4 8001 in der aktuellen (seit dem Fahrplanwechsel 2001) Farbgebung deutet an, dass sich das Ganze über längere Zeit erstreckt: “2001...5”



Ge 4/4 8001 am 18.4.2004 in Montreux  
Copyright © 2004 C. Ozdoba

### Zweisimmen-Lenk - die Geschichte einer Strecken-Renovierung

Vor ca. 30 Jahren sah es einmal so aus, als seien die Tage der Linie Zweisimmen-Lenk als 1000-mm-Bahn gezählt: Eine Eidgenössische Kommission (Angehrn-Kommission) empfahl Anfang der siebziger Jahre eine komplette Renovierung der Strecke als Meterspur-Bahn. Im Frühjahr 1975 wurde jedoch ein Umbau auf Normalspur empfohlen; der Grosse Rat des Kantons Bern sprach sich dafür aus. Spiez-Zweisimmen-Lenk wäre damit durchgehend, ohne Umsteigen, als Normalspur-Strecke von der BLS (oder, genauer, damals noch von der SEZ, der Bahn Spiez-Erlenbach-

Zweisimmen) bedient worden, die MOB sollte Eigentümerin der Linie bleiben. Obwohl noch keine Details geklärt waren, wurde ab 14. Juni 1975 der Passagierverkehr auf der Linie Zweisimmen-Lenk eingestellt, Güterzüge wurden auf eine Geschwindigkeit von 20 km/h beschränkt.

Die Direktion der MOB kämpfte allerdings für ihre Bahn: Ein Gutachten zeigte, dass der Umbau auf Normalspur - ohne die erforderlichen Baumassnahmen im Bahnhof Zweisimmen - 33 Millionen Franken und nicht, wie bis dahin angenommen, 15 Millionen kosten würde. Ende 1977 wurde der Normalspur-Plan zu den Akten gelegt, die komplette Erneuerung der Strecke in Meterspur kostete dann tatsächlich 9 Millionen Franken.

Am 28. September 1979 wurde die renovierte Linie Zweisimmen-Lenk in einer grossen Feier wieder dem Verkehr übergeben.

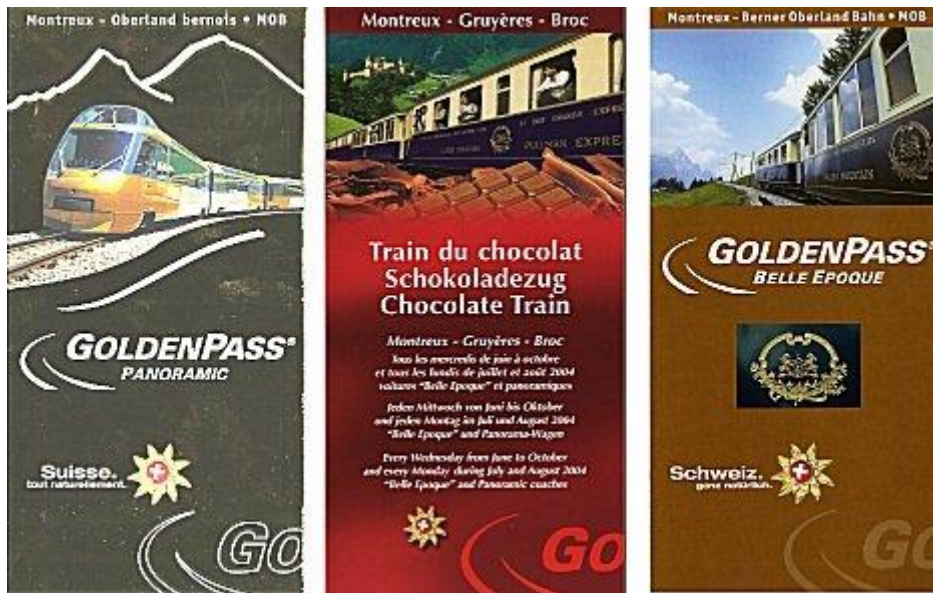
Technische Anmerkung: Mit der Eröffnung der renovierten Strecke Zweisimmen-Lenk wurde der Transport von Normalspur-Wagen bei der MOB generell von Rollschemeln auf Rollböcke umgestellt.

Die MOB wurde sehr schnell zu einer Touristenbahn, was zu einigen Innovationen führte: Bereits 1906 führte man Speisewagen ein, 1911 gab es die ersten Salonwagen bei der MOB.

Ab 1. Mai 1915 war die MOB im schweizerischen Generalabonnement (GA) mit eingeschlossen, und natürlich gelten GA und Halbtax auch heute bei der MOB.

Obwohl die MOB Aufgaben im Regionalverkehr und auch im Güterverkehr wahrnimmt - letzterer ist allerdings nicht sehr rentabel und steht immer wieder einmal zur Diskussion -, ist das Kerngeschäft heute der touristische Verkehr. Das geniale Konzept der "Super Panoramic-", "Crystal Panoramic-" und heute "GoldenPass Panoramic"-Züge mit den grossen "Glaskanzeln" an den Steuerwagen ist einmalig, dazu kommen Angebote wie "Schokoladenzug" und "Belle Epoque-Zug". Details dazu finden Sie auf der [MOB-Website](#).

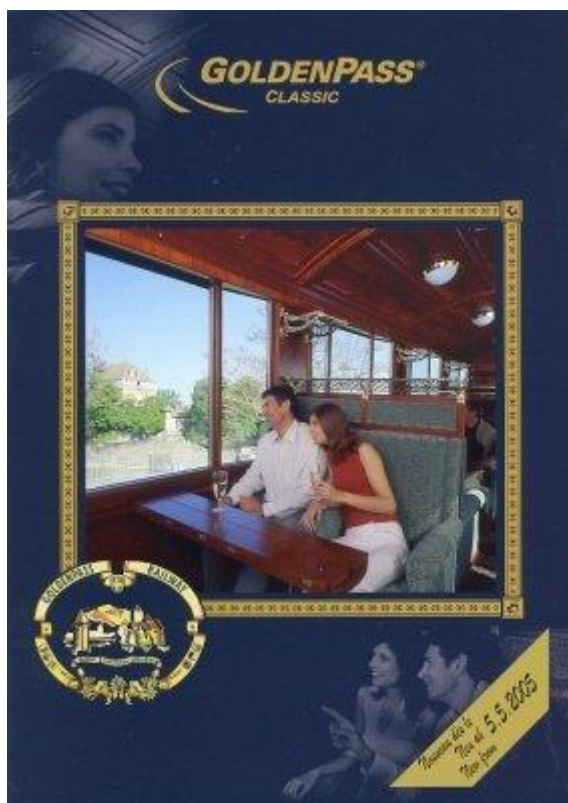




Die Prospekte für die speziellen Züge sind an jedem MOB-Bahnhof erhältlich.  
(Abbildungen Stand Mai 2004)

Mit dem am 29.5.2004 in Château-d'Oex eingeweihten neuen Wagen As 103 und zwei derzeit (Juni 2004) im Bau befindlichen Wagen gleicher Bauart wird am 5. Mai 2005 (leicht zu merken: 05/05/05) eine neue Zugkomposition, der "GoldenPass Classic", den Betrieb aufnehmen.

Das hier gezeigte Werbeblatt (dreisprachig F/D/E) für den neuen Zug liegt seit dem 29.5.2004 an MOB-Bahnhöfen aus.



*Nachtrag 5. Mai 2005:* Auf einer [anderen Seite](#) finden Sie einen detaillierten Bericht über den "GoldenPass Classic", der heute den Betrieb aufnahm.

# Einige technische Daten

## Fahrzeuge

Die MOB ist eine 1000 mm-Schmalspurbahn, die mit Gleichstrom betrieben wird. Zu Beginn betrug die Betriebsspannung 750 V, nach Umbauten in den Vierzigern dann 810 V, heute 900 V.

Es gab bei der MOB praktisch nie Regelverkehr mit Dampflokomotiven. Zwar wurden während der Bauzeit zwei von der SLM in Winterthur gebaute G 3/3 (Nr. 1 "Montreux" und Nr. 2 "Zweisimmen") eingesetzt, doch wurden diese Lokomotiven bereits 1906 und 1913 an ein Stahlwerk in Luxemburg verkauft, da sie für den Betrieb keine Rolle spielten.

Während des 2. Weltkriegs wurden einige Dampflok von anderen Bahngesellschaften bei der MOB (und der benachbarten GFM) stationiert, um den Betrieb auf diesen strategisch wichtigen Linien sicherzustellen, sie kamen aber, von Probefahrten abgesehen, nie zum Einsatz.

Der Betrieb wurde seit Beginn mit elektrischen Triebwagen, anfangs der Bauart BCFe 4/4, durchgeführt, später kamen Fahrzeuge dazu, die neben Gepäck- auch Postabteile hatten (Typ "BFZe", s. [Fahrzeug-Bezeichnungen](#)).

Erst relativ spät erschienen Triebfahrzeuge ohne Passagierabteil. Die 1932 in Dienst gestellten FZe 6/6 hatten allerdings ein Gepäck- ("F") und ein Postabteil ("Z"), die 1983 eingeführten GDe 4/4 6001-6004 immer noch ein Gepäckabteil. Erst mit den Ge 4/4 8001-8004 kamen ab 1995 reine Streckenlokomotiven zur MOB.

## Strecke

(s. auch "[Stationen und Höhenprofil](#)".)

Die ca. 63 km lange Stammstrecke zwischen Montreux und Zweisimmen überwindet einen Höhenunterschied von mehr als 850 m; der tiefste Punkt ist Montreux (395 m), der Scheitelpunkt (1274,8 m) liegt zwischen Schönried (1231 m)

und Saanenmöser (1269 m). Bei Jor, kurz vor dem Jaman-Tunnel, wird mit 73 ‰ die grösste Steigung bewältigt.

Der längste Tunnel ist mit 2424 m der Jaman-Tunnel, die mit 165 m längste Brücke die Kaltenbrunnenbrücke zwischen Saanenmöser und Oeschseite. Leider wurde die ursprüngliche Brücke 1991 durch eine moderne Betonkonstruktion ersetzt.

Die MOB hat insgesamt ca. 40 Bahnhöfe und Haltepunkte.



Es gibt grosse Bahnhöfe wie Montreux und Zweisimmen - die Abbildung des Bahnhofs Zweisimmen (oben) zeigt nur einen Teil der MOB-Anlagen, dazu kommt noch der normalspurige Teil -, und es gibt winzige Haltepunkte wie La Palaz-Hôpital (links), 1 km hinter Château-d'Oex, wo nur wenige Züge pro Tag halten, und auch die nur "auf Verlangen".



# MOB

Compagnie du chemin de fer  
Montreux - Oberland  
Bernois



## MOB · Montreux - Oberland Bernois

100 Jahr-Feier des Streckenabschnitts Gstaad - Zweisimmen  
und erste planmässige Fahrt des *GoldenPass Classic* am 5. Mai  
2005

**100 ans MOB**      **100 Jahre MOB**  
**Gstaad - Zweisimmen - Lenk**  
Avant programme      **5. 5. 2005**      Voyageurs

**Train spécial vapeur BC / Sonderzug mit Dampf (Boney-Charley - BFO 3)**

Zweisimmen	dplab	14.00	15.20	16.40	18.10
Lenk	arlan	14.20	15.30	16.41	18.41
Lenk	dplab	16.40	13.10	16.30	17.60
Zweisimmen	arlan	11.10	13.40	16.30	17.30

**Train spécial rétro-MOB / Sonderzug Retro MOB (MOB - BCFs 4H, 11, 12, 40, 100)**

Zweisimmen	dplab	08.00	13.30	14.30	16.30
Gstaad	arlan	10.30	13.30	15.30	17.30
Gstaad	dplab	11.20	13.20	15.20	17.20
Zweisimmen	arlan	11.00	13.00	15.00	17.00

**Autres trains selon horaires - Autres Züge selon Fahrplan**

**OFFRE SPECIALE CENTENAIRE**      **Jubiläumssonderangebot:**  
Carte Jourbillette 2. et 3. classe, abo 10, enfants - Tageskarte 2. AB - Erwachsenen, Abo 10, Kinder

**CHF 5.-**  
pour tous les trains:      gültig in allen Zügen:  
**Gstaad - Zweisimmen - Lenk**

Information: **GoldenPass Services** - tél. 020 245 245 | CHF 5.-/mit  
info@mob.ch - www.mob.ch

**GOLDENPASS LINE**  
BEST OF SWISS RAILWAY TRAINS

Am 5. Mai 2005 (Auffahrt)  
gab es bei der MOB gleich zwei  
Ereignisse zu feiern:

Vor 100 Jahren, genau am  
6.7.1905, wurde mit der Eröffnung  
des Abschnitts Gstaad -  
Zweisimmen die MOB wirklich  
fertig; die Strecke war damit von  
Montreux bis Zweisimmen  
durchgängig befahrbar.

Ausserdem nahm an diesem  
5. Mai ein neuer Zug, der  
*GoldenPass Classic*, den Betrieb  
auf.

(Grosses Bild)



## 100 Jahr-Feier des Streckenabschnitts Gstaad - Zweisimmen

Die MOB hatte Fahrten zwischen Lenk, Zweisimmen und Gstaad mit zwei historischen Zügen organisiert, die beide von der Museumsbahn Blonay-Chamby gestellt wurden: Neben einem historischen Dampfzug kehrten der BCFe 11 und der C 45 zu einem Besuch auf die MOB-Gleise zurück.

Alle Aufnahmen wurden im Bahnhof Zweisimmen gemacht.



Den wunderschönen klassischen Dampfzug, gezogen von der B.F.D. 3, hatten wir schon bei der [100 Jahr-Feier](#) in Château-d'Oex im letzten Jahr bewundert. (Copyright © 2005 C. Ozdoba)



Es gibt Güterwagen, die sogar ein eigenes Maskottchen haben ...

Das Plüschtier sitzt im ehemaligen “Hundeabteil” dieses Wagens.  
(Copyright © 2005 C. Ozdoba)



Begegnung der Generationen: Im Vordergrund der im letzten Jahr in Dienst gestellte neue [Be 4/4 5003](#), im Hintergrund der ehemalige As 2 der Berninabahn  
(Copyright © 2005 C. Ozdoba)





Prächtigt geschmückt führt die B.F.D. 3 den Zug  
(Copyright © 2005 C. Ozdoba)







Der BCFe 4/4 11 wurde 1905 bei der MOB in Dienst gestellt,  
der vierachsige C 45 stammt aus dem Jahre 1902  
(Copyright © 2005 C. Ozdoba)

## Erste planmässige Fahrt des *GoldenPass Classic*



Seit einem Jahr wusste man, dass er kommen würde, nun war es so weit: Der *GoldenPass Classic* absolvierte seine erste planmässige Fahrt.

Mit der feierlichen [Einweihung](#) des As 103 vor einem Jahr begann die Geschichte des *GoldenPass Classic*. Der inzwischen fertig gestellte Zug besteht aus einer speziellen Lokomotive, der [GDe 4/4 6002](#), und drei neu gebauten Wagen.



Der *GoldenPass Classic* im Bahnhof Zweisimmen  
(Copyright © 2005 C. Ozdoba)

Das Wappen ist auf der Lokomotive auflackiert (links), bei den Wagen dagegen als erhabenes Relief ausgeführt (rechts):





Schauen wir uns die Fahrzeuge dieses Zuges einmal im Detail an: Die Lokomotive ist die GDe 4/4 6002, die drei Tage vor der heutigen Aufnahme des planmässigen Betriebes feierlich eingeweiht und getauft worden war; mehr dazu lesen Sie [hier](#).







(Copyright © 2005 C. Ozdoba)



Der As 103 wurde 2004 eingeweiht. Basis für dieses Fahrzeug war der 1964 in Dienst gestellte Erstklasswagen A 107.

(Copyright © 2005 C. Ozdoba)



Der neue **As 107**. Er basiert auf dem 1964 in Dienst gestellten 2. Klasse-Wagen B 201.

(Copyright © 2005 C. Ozdoba)



Der gleichfalls neue “Weinkellerwagen” **Brs 201**. Basis dieses Wagens war ebenfalls ein Erstklasswagen des Baujahres 1964, der A 103.

(Copyright © 2005 C. Ozdoba)

---





**MOB**

Compagnie du chemin de fer  
Montreux - Oberland  
Bernois

[www.ozdoba.net/mob](http://www.ozdoba.net/mob)



## MOB · Montreux - Oberland Bernois

### Rollmaterial - Triebfahrzeuge

#### GDe 4/4 (6001 - 6004)



GDe 4/4 6001 "Vevey" vor der Rollbock-Umsetzanlage  
in Zweisimmen, 2.5.2004  
(Copyright © 2004 C. Ozdoba)

### Technische Daten

<b>Länge über Puffer</b>	16'400 mm		<b>Breite max.</b>	2'684 mm
<b>Höhe</b>	3'864 mm		<b>Dienstmasse</b>	50 t
<b>Leistung Dauerbetrieb</b>	1'016 kW		<b>Leistung Stundenbetrieb</b>	1'068 kW
<b>Zugkraft am Rad</b>			<b>Dauerbetrieb</b>	80,7 kN
			<b>Stundenbetrieb</b>	86,5 kN
			<b>bei Anfahrt</b>	172 kN
<b>Zulässige Anhängelast bei 40 km/h</b>			<b>bei 30 ‰</b>	300 t
			<b>bei 70 ‰</b>	110 t
<b>V<sub>max</sub> im Betrieb</b>	100 km/h		<b>Achsfolge</b>	Bo'Bo'
<b>Hersteller mech. Teil</b>	SLM, Winterthur		<b>Elektr. Ausrüstung</b>	Asea Brown Boveri AG, Baden
Quelle: Datenblatt der SLM Winterthur				

Korrekt hätten diese starken Maschinen eigentlich “De 4/4” heissen müssen (bei [Grandguillaume](#) werden sie auch so genannt), aber die MOB und auch der Hersteller SLM haben diese Gepäcktriebwagen, die sie nach strenger Definition sind, immer als “Lokomotiven” bezeichnet, daher “GDe”. Verdient haben sie das sicher: Bis zur Einführung der Ge 4/4 gut zehn Jahre später waren sie die schnellsten meterspurigen Triebfahrzeuge Europas.

Aber wir wollen nicht vorgreifen - schauen wir uns die Geschichte dieser Meterspurloks einmal näher an:

Das seit 1976 steigende Verkehrsaufkommen führte zur Überlegung, neue, leistungsstarke Triebfahrzeuge anzuschaffen. Sechssachsige Lokomotiven kamen aus Kostengründen nicht in Frage, man entschied sich daher für vierachsige Fahrzeuge.

Die Vorgabe war, dass sie in der Lage sein mussten, einen Zug von 110 t (entsprechend fünf Panoramawagen) auf den steilsten Streckenabschnitten mit ca. 40 km/h zu ziehen.



Zeichnung der GDe 4/4  
(Copyright © MOB)

Im Jahre 1981 wurden dann, mit finanzieller Unterstützung des Bundes sowie der Kantone Waadt, Fribourg und Bern vier Lokomotiven bestellt, deren Konstruktion sich an den damals gleichfalls neuen Lokomotiven für den Furka-Basistunnel orientierte.

Als echte Universalloks mussten sie schwere Personenzüge ebenso ziehen wie den Rollbock-Verkehr mit normalspurigen Güterwagen bewältigen können.

Zwei baugleiche Maschinen wurden von der GFM (Gruyère-Fribourg-Morat, seit 10.6.2001 [“tpf”](#), Transports Publics Fribourgeois) beschafft und liefen dort mit den Betriebsnummern 101 (“Ville de Bulle”) und 102 (“Neirivue”); sie waren dafür eingerichtet, freizügig auch auf dem MOB-Netz verkehren zu können.





Die Bemo-Modelle der GDe 4/4 lassen sehr schön die “Familienähnlichkeit” zwischen GFM- (vorne) und MOB-Version (hinten) erkennen  
(Copyright © 2005 C. Ozdoba)

Im Sommer 1983 wurden die vier GDe 4/4 bei der MOB in Betrieb genommen. Sie bekamen die neue Serienbezeichnung “6000” und individuelle Namen und Wappen, und zwar

- 6001: Vevey
- 6002: Rossinière; seit 2.5.2005 “Isabelle von Siebenthal”
- 6003: Saanen
- 6004: Interlaken

Die neuen Maschinen erfüllten alle Erwartungen: Bei Testfahrten konnten sie auf den steilsten Streckenabschnitten sogar sechs statt der geforderten fünf Panoramawagen ziehen, und sie stellten neue europäische Geschwindigkeitsrekorde für meterspurige Triebfahrzeuge auf:

Im Simmental erreichte die 6001 am 20.7.1983 eine Geschwindigkeit von 105 km/h, die 6003 am 3.11.1983 sogar 110 km/h.



Die 6003 trägt noch heute unter dem Wappen “Saanen” stolz die Inschrift “110 km/h”, die an den 1983 auf dem ca. 3 km langen Abschnitt zwischen Matten und Boden aufgestellten Rekord erinnert.

Die GDe 4/4, die im “[Crystal Panoramic Express](#)” eingesetzt wurden (6003 und 6004), haben seit Juli 1993 eine andere Farbgebung als die beiden anderen Maschinen. Die gesamte obere Hälfte des Lokkastens ist in dezentem Dunkelblau gehalten:



Vorne die 6001, hinten die 6003 in “Crystal Panoramic”-Farben  
Zweisimmen, 16.5.2004  
(Copyright © 2004 C. Ozdoba)

---



Die 6004 "Interlaken", ebenfalls in "Crystal Panoramic"-Farben  
Saanen, 16.5.2004  
(Copyright © 2004 C. Ozdoba)

---

## Die GDe 4/4 6002 und der *GoldenPass Classic*





Zweisimmen, 2.5.2005: Isabelle von Siebenthal tauft die nach ihr benannte GDe 4/4 6002 (vormals "Rossinière")  
(Copyright © MOB)

Als Zuglok für den ab 5.5.2005 verkehrenden neuen *GoldenPass Classic* wurde die GDe 4/4 6002 ausgewählt. Die Maschine bekam einen neuen Anstrich in Nachtblau; sie trägt das Wappen des neuen Nostalgie-Luxuszuges und den Namen "Isabelle von Siebenthal". Die aus der Region stammende SchauspielerIn taufte die nach ihr benannte Lok am 2.5.2005 in Zweisimmen.



Die GDe 4/4 6002 anlässlich des ersten Einsatzes des *GoldenPass Classic*  
Zweisimmen, 5.5.2005  
(Copyright © 2005 C. Ozdoba)

Weitere Bilder der 6002 und des neuen Zuges finden Sie auf einer [anderen Seite](#).

---

## Die GDe 4/4 im Modell

### Bemo und Friho im Vergleich

Die Firma [Friho](#) ist erstaunlicherweise trotz ihrer mehr als dreissigjährigen Geschichte (gegründet 1969) relativ wenig bekannt und eigentlich immer noch ein “Insider-Tipp”; vor kurzem erzählte mir noch ein alt eingesessener schweizerischer Modellbahnhändler, dass er noch nie ein Friho-Modell in der Hand hatte!

Friho baut eigene Kleinserien-Modelle und “veredelt” Bemo-Modelle der MOB. Im Gegensatz zu den Triebfahrzeugen der Kleinserienhersteller, allen voran Fulgurex und Lemaco, sind die Preise bei Friho deutlich günstiger; sie liegen allerdings ebenso deutlich höher als die Bemo-Preise, bleiben aber immer im dreistelligen Franken-Bereich.

Schauen wir uns das einmal an einem aktuellen (Mai 2004) Beispiel für die GDe 4/4 an:

- Bemo: GDe 4/4 6004 “Interlaken”: Fr. 313,20 ([Suter, Meggen](#)) bis 380,- ([Roundhouse, Zürich](#))
- Friho: GDe 4/4 6004 “Interlaken” im “Crystal Panoramic Look”: Fr. 629,-
- Fulgurex: GDe 4/4 6001 “Vevey”: Fr. 1'100,- ([Messingers, Zofingen](#)) bis Fr. 1'295,- ([Rittech, Conflignon](#))

Als Faustregel kommt damit heraus: Friho ist doppelt so teuer wie Bemo und etwa halb so teuer wie ein Kleinserienmodell. Lohnt sich der Mehrpreis?

Ich zeige Ihnen die GDe 4/4 von Friho im Vergleich zum Bemo-Serienmodell - entscheiden müssen Sie dann selbst!



*Ganz hinten* steht der “Crystal Panoramic Express” von Bemo mit der GDe 4/4 6003 “Saanen” in der entsprechenden Farbgebung. *In der Mitte* sehen Sie die GDe 4/4 6002 “Rossinière” von Bemo in konventioneller Farbgebung, und *vorne* finden wir die GDe 4/4



6004 "Interlaken" von Friho, wiederum im "Crystal Panoramic"-Farbschema.

Copyright © 2004 C. Ozdoba

Detailierung und handwerkliche Ausführung des Friho-Modells sind perfekt. Endlich - dafür würde ich bei Bemo gerne einen Aufpreis zahlen, wenn es das gäbe - bekomme ich ein Modell, das einfach fertig ist, bei dem ich als Kunde nicht noch eine Stunde Kleinteile montieren muss. Schauen Sie sich die Frontpartie an: Besser geht's nicht!



Die Stirnpartien bei Bemo (hinten, zugerüstet) und Friho (vorn, alles serienmässig montiert).

Copyright © 2004 C. Ozdoba

---

### *Literatur:*

- Elektrische Meterspurlokomotive Bo'Bo', Typ GDe 4/4. Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, Winterthur 1992
  - Pressemitteilung der MOB vom 2.5.2005
  - Golden Spass im Nostalgiezug. "Der Bund", Bern, 3.5.2005
-



**MOB**

Compagnie du chemin de fer  
Montreux - Oberland  
Bernois

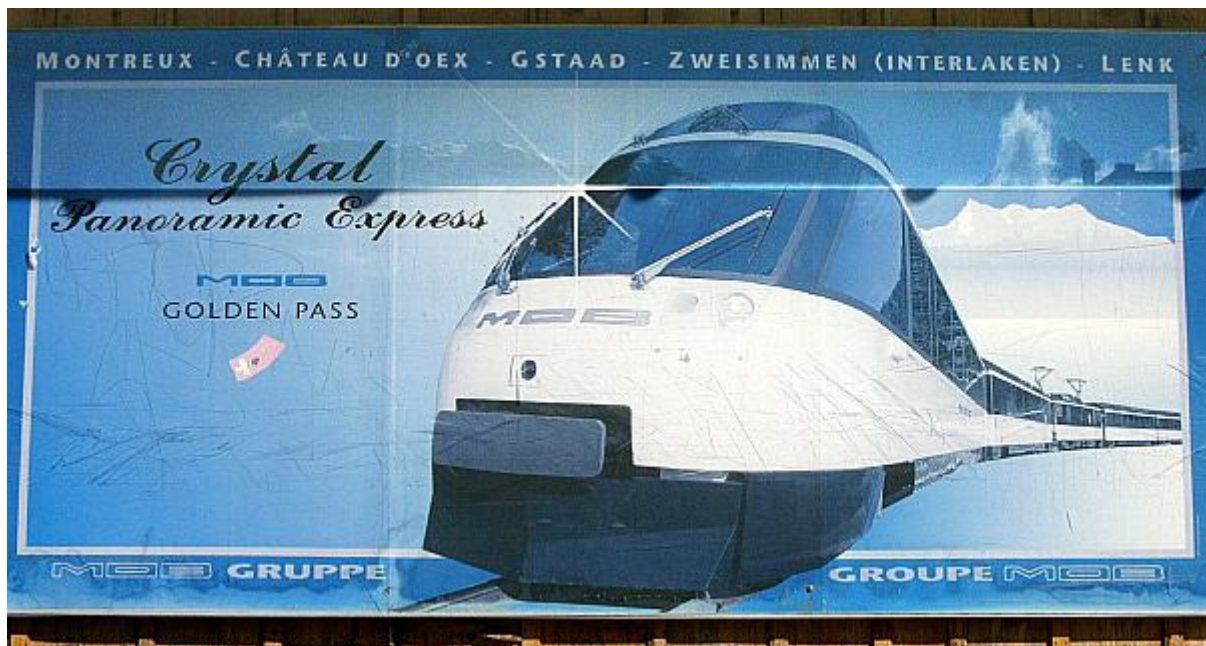


[www.ozdoba.net/mob](http://www.ozdoba.net/mob)

## MOB · Montreux - Oberland Bernois

30 Jahre Luxus: Die “Panoramic”-Züge von 1979 bis heute

### IV. Crystal Panoramic Express (1993)



Noch im April 2004 hing dieses Plakat für den *Crystal Panoramic Express* am Bahnhof in Château-d'Oex,

erst zur [100 Jahr-Feier](#) im Mai wurde es entfernt.

(Copyright © 2005 C. Ozdoba)

Falls Sie beim Betrachten des *Crystal Panoramic Express* das Gefühl haben, hier begegne Ihnen ein Ferrari auf Schienen, ist das gar nicht so falsch: Das Design dieses Zuges stammt aus dem gleichen Haus wie das des Ferrari Berlinetta Boxer oder F 50: Die Turiner Karosserieschmiede Pininfarina, seit 1930 eine der ersten Adressen für Industrie-, insbesondere Automobil-Design, hat diesen Zug entworfen.

Der am 3. Juli 1983 in Dienst gestellte Zug bot Platz für 166 Passagiere, wiederum nur in der 1. Klasse. Sämtliche Fahrzeugaufbauten wurden von “Breda Costruzioni Ferroviarie” in Pistoia (Toskana, Italien; nach dem Zusammenschluss mit Ansaldo Trasporti heute “[AnsaldoBreda S.p.A.](#)”) geliefert, die Drehgestelle stammten von SIG.

Die von Pininfarina entworfenen neuen Steuerwagen Arst 151 und 152 folgten dem Design-Konzept der im *Superpanoramic Express* eingesetzten Ast 116/117: Der Lokführer sass erhöht über den Passagieren, die im vorderen Abteil den ungehinderten Blick auf die Strecke geniessen konnten. Der Innenraum war als Salon-Bar gestaltet; die Anordnung der Sitze entlang der Wagenseiten bot optimale Aussicht. Insgesamt boten diese knapp 21 t schweren Arst je 35 Passagieren Platz, zehn Plätze entfielen auf das Aussichtsabteil vorn.

Ausser diesen Steuerwagen wurden bei Breda die zwei Panoramawagen As 153 und As 154 für den neuen Zug gebaut; dies war Teil eines Grossauftrags für den italienischen Karosseriebauer, denn inzwischen hatten auch andere Bahngesellschaften den Reiz der Panoramawagen entdeckt, und der MOB-Auftrag war Teil einer gemeinsamen Bestellung der MOB sowie der FO (As 4021-4030) und BVZ (As 2011-2014). Diese Wagen hatten je 48 Plätze; es waren reine 1. Klasse-Fahrzeuge.

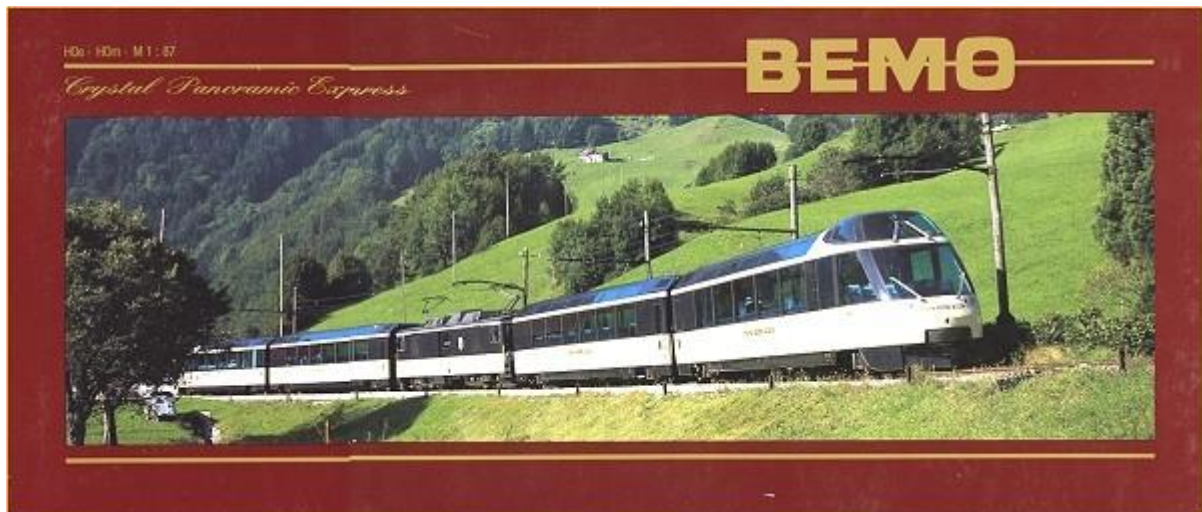






Triebfahrzeuge des elegant nachtblau/crème lackierten Zuges waren anfangs die farblich angepassten [GDe 4/4](#) 6003 und 6004 (oben), nach Inbetriebnahme der [Ge 4/4](#) übernahmen diese den *Crystal Panoramic Express* (links).

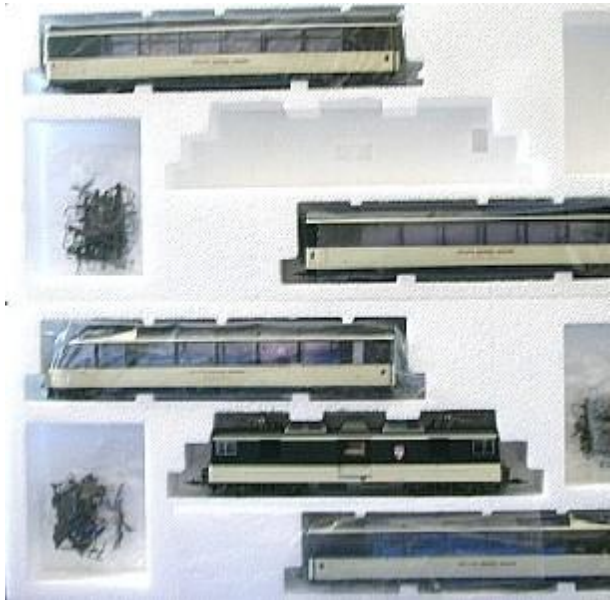
(Abbildungen Copyright © MOB)



Bemo brachte den kompletten *Crystal Panoramic Express* in zwei Zugpackungen (unten links):

Die Grundpackung (7480 300) enthielt die GDe 4/4 6003 und die Arst 151/152,  
dazu gab es eine Ergänzungspackung (7488 300) mit den As 153 und 154

(Abbildungen Copyright © 2005 C. Ozdoba)



Der *Crystal Panoramic* war nicht die Ablösung des *Superpanoramic*, sondern vielmehr eine Ergänzung. Der *Crystal Panoramic* verkehrte bis ins Jahr 2000; auf unserem Weg durch die Geschichte der “Panoramic”-Züge legen wir den nächsten Halt aber schon im Jahr 1995 ein, bei der Verwandlung des *Superpanoramic* zum *Golden Panoramic*. Was damals passierte, lesen Sie [hier](#).

---

Links zu dieser Seite:

- [Geschichte - das Zeitalter der Panoramazüge](#) auf der Website der MOB
  - [Panoramawagen der BVZ, FO und MOB](#) auf der Website der (inzwischen eingestellten) Zeitschrift “Ysebahn.ch”
-



***MOB***

Compagnie du chemin de fer  
Montreux - Oberland  
Bernois



[www.ozdoba.net/mob](http://www.ozdoba.net/mob)

---

## MOB · Montreux - Oberland Bernois

### 30 Jahre Luxus: Die “Panoramic”-Züge von 1979 bis heute

#### V. Golden Panoramic Express (1995)

Der 1985 in Dienst gestellte *Superpanoramic* war inzwischen ein wenig in die Jahre gekommen und sah neben seinem futuristisch gestylten Partner, dem *Crystal Panoramic Express*, nicht mehr ganz zeitgemäss aus.

Man entschloss sich daher bei der MOB, den *Superpanoramic* technisch und optisch aufzufrischen. Die Wagen wurden revidiert bzw. umgebaut, und der ganze Zug erhielt das Farbschema des *Crystal Panoramic Express*.

Die Steuerwagen Ast 116/117 erhielten grössere Fenster; der wohl augenfälligste Umbau betraf die Führerkanzel: Während sie in der Ursprungsversion deutlich gegenüber der Wagenfront zurück gesetzt war, bildete ihre Vorderseite nach dem Umbau eine durchgehende Front mit dem Passagierabteil an der Vorderseite des Wagens.





*Golden Panoramic Express*  
(Copyright © MOB)

Mit dem ab 8. Juli 1995 eingesetzten *Golden Panoramic Express* und dem seit 1993 verkehrenden *Crystal Panoramic Express* hatte die MOB nun zwei Luxuszüge im Einsatz. Irgendwann in den nächsten Jahren muss dann Jemand die Idee gehabt haben, dass man diese doch eigentlich kombinieren könne.

Das Resultat dieser Überlegungen war der vorläufig letzte und derzeit aktuelle "Panoramic"-Zug, der *GoldenPass Panoramic Express*, der seit dem Jahr 2000 verkehrt. Sein Einsatz wurde auf sehr unkonventionelle Art angekündigt; mehr darüber lesen Sie [hier](#).



Ich schulde Ihnen noch die Auflösung der Frage, wo Sie diesen gemalten *Panoramic Express* finden: Er zielt die Eingangstür zum Dienstbüro der MOB am Bahnhof Gstaad.

Links zu dieser Seite:

- [Geschichte - das Zeitalter der Panoramazüge](#) auf der Website der MOB



**MOB**

Compagnie du chemin de fer  
Montreux - Oberland  
Bernois



[www.ozdoba.net/mob](http://www.ozdoba.net/mob)

## MOB · Montreux - Oberland Bernois

30 Jahre Luxus: Die “Panoramic”-Züge von 1979 bis heute

### VI. GoldenPass Panoramic Express (2000)



Ab 1. Februar 2000 verkehrte auf dem Netz der MOB eine sehr eigenartige Lokomotive: Die Ge 4/4 8003 trug drei grosse Fragezeichen und das Datum “28. Mai”.

Ein hoher Aufmerksamkeitswert war dieser Maschine gewiss; ganz automatisch stellte sich Jeder die Frage, was denn wohl bitte am 28. Mai passieren

solle?

Bemo-Exklusiv-Modell

der 8003

(Copyright © 2005 C.  
Ozdoba)

Die Antwort gab es an jenem 28. Mai 2000: Der neueste Zug der MOB, der *GoldenPass Panoramic Express*, nahm den Betrieb auf.



Offizielles Logo (Copyright © MOB)

Der *GoldenPass Panoramic Express* kombinierte die bisherigen *Golden Panoramic*- und *Crystal Panoramic*-Expresszüge. Die Steuerwagen (Ast 116/117 und Arst 151/152) wurden nun gemischt in zwei Zugpaaren eingesetzt, der Arst fährt jeweils auf der Seite Zweisimmen, der Ast auf der Seite Montreux.

**Ast 116/117**





Ast 116, Seite Montreux; Zweisimmen, 2.5.2004  
(Copyright © 2005 C. Ozdoba)



Inneneinrichtung des Ast 116  
(Copyright © 2005 C. Ozdoba)



Der Ast 117 wartet auf dem Abstellgleis auf seinen nächsten Einsatz  
Montreux, 16.4.2004  
(Copyright © 2005 C. Ozdoba)





Der Ast 116 führt am 28.5.2004 einen *GoldenPass Panoramic* über die Reichenbach-Brücke bei  
Gstaad  
(Copyright © 2005 C. Ozdoba)

## Arst 151/152



Arst 152, Seite Zweisimmen; Zweisimmen, 2.5.2004  
(Copyright © 2005 C. Ozdoba)





“VIP-Plätze” und Führerstand im Arst  
 Zweisimmen, 5.5.2005  
 (Copyright © 2005 C. Ozdoba)

## Die Wagen

Die bisherigen Panoramawagen wurden nach und nach, bis in das Jahr 2003, umgebaut und an das Farbschema des neuen Zuges (zunächst dunkelblau/crème, dann, bis heute, gold/weiss) angepasst.

Auf den vorherigen Seiten habe ich Ihnen alle für die verschiedenen “Panoramic”-Züge gebauten Personenwagen, Bar-/Salon-Wagen und Steuerwagen vorgestellt; die Umbauten für den *GoldenPass Panoramic* brachten nun einige Änderungen. Schauen wir uns alle diese Wagen und das, was aus ihnen wurde, einmal an:

Betriebsnr.	gebaut für	Einsatz im <i>GoldenPass Panoramic</i>
As 110	Panoramic Express 1976	<i>(läuft nicht in diesem Zug)</i>

As 111	Panoramic Express 1979	2001 umgebaut, um 1,80 m verlängert; weiterhin <b>As 111</b>
As 112	Panoramic Express 1982	2001 umgebaut, um 1,80 m verlängert; weiterhin <b>As 112</b>
As 114	Panoramic Express 1983	2003 umgebaut, um 1,80 m verlängert; weiterhin <b>As 114</b>
Ars 115	Superpanoramic Express 1985	2000 umgebaut; neu <b>Brs 228</b>
Ast 116	Superpanoramic Express 1985	(erster Umbau 1995 für <i>Golden Panoramic Express</i> ) 2000 umgebaut; weiterhin <b>Ast 116</b>
Ast 117	Superpanoramic Express 1986	(erster Umbau 1995 für <i>Golden Panoramic Express</i> ) 2000 umgebaut; weiterhin <b>Ast 117</b>
Arst 151	Crystal Panoramic Express 2000	2000 umgebaut; weiterhin <b>Arst 151</b>
Arst 152	Crystal Panoramic Express 2000	2000 umgebaut; weiterhin <b>Arst 152</b>
As 153	Crystal Panoramic Express 2000	2000 umgebaut; neu <b>Bs 251</b>
As 154	Crystal Panoramic Express 2000	2000 umgebaut; neu <b>Bs 252</b>
Bs 220	Panoramic Express 1979	(erster Umbau 1987 mit Bar, danach Brs 220) 2001 umgebaut, um 1,20 m verlängert; Lift und Abteil für Rollstuhlfahrer; neu <b>BDs 220</b>
Bs 221	Panoramic Express 1979	(erster Umbau 1987 mit Bar, danach Brs 221) 2000 umgebaut; weiterhin <b>Brs 221</b>
Bs 222	Panoramic Express 1982	2001 umgebaut, spezielle "Jubiläums-Beschriftung" (s. <a href="#">Bild</a> ); weiterhin <b>Bs 222</b>
Brs 223	Panoramic Express 1982	<i>(läuft nicht in diesem Zug)</i>
Bs 224	Panoramic Express 1982	2002 umgebaut, um 1,20 m verlängert; Lift und Abteil für Rollstuhlfahrer; neu <b>BDs 224</b>
Bs 225	Panoramic Express 1983	2002 umgebaut, um 1,20 m verlängert; Lift und Abteil für Rollstuhlfahrer; neu <b>BDs 225</b>
Bs 226	Panoramic Express 1989	2001 umgebaut; weiterhin <b>Bs 226</b>
Bs 227	Panoramic Express 1990	2001 umgebaut; weiterhin <b>Bs 227</b>

## Das Konzept "GoldenPass Line"



(Copyright © MOB)

“GoldenPass Panoramic” ist nicht nur ein Zug. Hinter diesem Begriff steht das Konzept der “GoldenPass Line”, der Linie Montreux - Luzern, die von drei verschiedenen Gesellschaften betrieben wird:

#### **Montreux - Zweisimmen**

MOB; 1'000 mm Schmalspur, 900 V Gleichstrom

#### **Zweisimmen - Interlaken**

BLS Lötschbergbahn AG; 1'435 mm Normalspur; 15'000 V, 16<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Hz Wechselstrom

#### **Interlaken - Luzern**

Zentralbahn; 1'000 mm Schmalspur; 15'000 V, 16<sup>2</sup>/<sub>3</sub> Hz Wechselstrom

Falls Ihnen “Zentralbahn” nicht sehr viel sagt: Die Bahn dieses Namens gibt es erst seit dem 1.1.2005; sie ging aus der Fusion der *Brünigbahn* (korrekt “Geschäftsbereich Brünig des SBB Personenverkehrs”) und der *LSE*, der Bahn Luzern - Stans - Engelberg, hervor.

Alle drei Bahngesellschaften verwenden für die *GoldenPass*-Züge ein einheitliches Farbschema, so dass der Fahrgast auf der ganzen Linie, trotz



zweimaligen Umsteigens, ein einheitliches Zugbild erlebt und das Gefühl einer zusammen gehörigen Linie bekommt.

---

Links zu dieser Seite:

- [Geschichte - das Zeitalter der Panoramazüge](#) auf der Website der MOB
  - [Die \*GoldenPass Line\* bei der MOB](#)
  - [Die \*GoldenPass Line\* bei der BLS Lötschbergbahn AG](#)
  - [Die \*GoldenPass Line\* bei der Zentralbahn](#)
  - [Zentralschweizer Schmalspurbahnen](#) - Alles über Zentralbahn, SBB Brünigbahn und LSE
-