

Überarbeitete Spurwechsel-Drehgestelle für die MOB

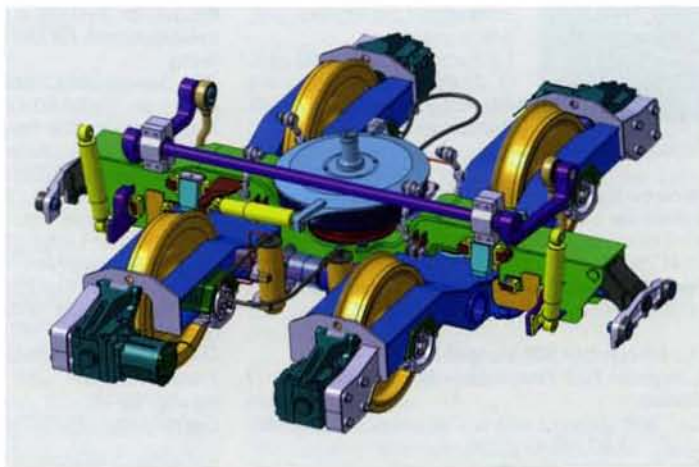
Zu den vor einigen Monaten vorgestellten Golden-Pass-Express-Wagen (GPE) für die Montreux – Berner Oberland-Bahn (MOB) [1] sind einige weitere Details bekanntgeworden. So wurde die Prototyp-Drehgestellkonstruktion EV09 von Prose [2] aufgrund neuer Erkenntnisse während der Projektphase durch Alstom nochmals überarbeitet. Nachstehend die wichtigsten Daten zum nun als EV18 bezeichneten umspurbaren Drehgestell, das in die Serienfahrzeuge eingebaut wird:

Betriebliche Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Gewicht	3,9 t
Radsatzabstand	1500 mm
Länge	3024 mm
Höhe über alles Meterspurmodus	887 mm
Höhe über alles Normalspurmodus	1072 mm
Breite über alles	2727 mm
Breite über alles beim Umspurvorgang	3064 mm

Zur Absicherung des definierten Radrückenabstands innerhalb der Losradpaare musste die Rahmenstruktur – auch hinsichtlich der erforderlichen Verwindung – wesentlich versteift werden. Dies und die Konzeptänderung von einem mechanischen zu einem hydraulischen Spurwechselsystem führten zum Mehrgewicht von gut einer Tonne gegenüber dem EV09. Zudem sind unter den neuen Lastverhältnissen vier statt nur zwei Feststellbremsen je Drehgestell erforderlich.

Ab Dezember 2020 sind täglich vier Zugpaare Montreux – Interlaken Ost mit folgenden Abfahrtszeiten vorgesehen: Montreux ab 7.40, 8.40, 12.40 und 14.40 Uhr, Interlaken Ost ab 9.10, 11.10, 14.10 und 16.10 Uhr. Die Fahrzeit beträgt einheitlich 3:10 Stunden, was ungefähr der heutigen Reisezeit mit Um-

Das gegenüber der Vorgängerversion EV09 [2] überarbeitete Drehgestell EV18, hier mit für den Umspurvorgang ausgeschwenkten Tragarmen (Zeichnung: Alstom).



steigen in Zweisimmen entspricht. An den Endbahnhöfen beträgt die minimale Wendezeit 20 Minuten.

Im Bahnhof Zweisimmen wird vorerst nur das Gleis 7 mit einer Umspuranlage versehen; das Gleis 6 folgt erst, wenn sich die Bauausführung der ersten Anlage bewährt hat. Über den beiden Gleisen wird ein Streckentrenner so positioniert, dass er sich mittig über der stehenden GPE-Komposition befindet. Die Fahrleitung kann auf beiden Seiten wahlweise mit 1000 V DC oder 15 kV / 16,7 Hz AC gespeist werden, um das möglichst gleichzeitige Anfahren und Kuppeln respektive Entkuppeln und Wegfahren der normal- und meterspurigen Triebfahrzeuge zu ermöglichen. Dabei wird technisch sichergestellt, dass die Komposition nicht gleichzeitig von beiden Seiten her versorgt wird.

Eher etwas überraschend wird gegenwärtig die Beschaffung der bestellten Speisewagen WRs 261 – 263 für den GPE nochmals überprüft. Möglicherweise werden stattdessen drei zusätzliche Wagen zweiter Klasse (Bs 283 – 285) zur Auslieferung gelangen. (lüt)

[1] Wieser, Urs; Lüthard, Jürg: Die 20 neuen Spurwechsel-Wagen für die MOB. Schweizer Eisenbahn-Revue, Eisenbahn-Revue International und Eisenbahn Österreich 7/2018, S. 372 – 375

[2] Forclaz, Jean-Marc; Gyr, Christoph; Weiss, Christoph: Entwicklung des spurwechselfähigen Laufdrehgestells EV09. SER, ERI und EÖ 8/2011, S. 382 – 386

Bahnhof Zweisimmen, Gleis 7, Blick Richtung Montreux. Die von Interlaken kommende Normalspurlokomotive wird hier mit dem nur auf dem BLS-Abschnitt benötigten Interface-Wagen nach rechts ausscheren, um auf dem kurzen Kopfgleis im Hintergrund zu wenden (Foto: J. Lüthard, 24. August 2018).

Bahnhof Zweisimmen, Gleis 7 (rechts im Bild), Blick Richtung Spiez. Noch fehlt die von Prose konzipierte, auf dem betonierten Abschnitt einzubauende Umspuranlage. Das benachbarte Gleis 6 wird später ebenfalls eine solche erhalten (Foto: J. Lüthard, 24. August 2018).



**Kein Heft mehr verpassen?
Mit einem Abonnement erhalten
Sie unsere Zeitschriften bequem
und erst noch um 15 Prozent
günstiger ins Haus geliefert.**