



Foto: Dominik Gurtner

Das stattliche Aufnahmegebäude von Gstaad – mit beidseitigen Wohn- und Diensträumen.

reichen Zugskompositionen dienen. Dank der kreisförmigen Anordnung dieser Abstellgleise können mehrere Züge hintereinandergestellt werden. Der Schattenbahnhof Zweisimmen beherbergt zudem sämtliche Steuerungselemente, Sicherungsanlagen und die kleine Werkstätte, um einfachere Instandhaltungsarbeiten an Rollmaterial und Landschaft durchzuführen.

Die Reise eines MOB-Zuges beginnt vorbildgerecht in Zweisimmen. Der Liniennast an die Lenk im Simmental wurde nicht umgesetzt, da der Platz dafür nicht gereicht hätte und die klassische Goldenpass-Strecke landschaftlich attraktiver ist. Die Streckenführung konnte aus verständlichen Gründen nicht massstäblich nachempfunden werden, und auch nur die bekannten sowie betriebsrelevanten Bahnhöfe aus den verschiedenen Regionen vom Simmental via Saanenland-Pays d'Enhaut an die Waadtländer Riviera wurden umgesetzt. Dank der Realisierung der bekannten Hochbauten erkennt man sofort, wo man sich geografisch auf der Anlage befindet.

Ab Zweisimmen windet sich der Zug hinunter nach Gstaad – mit den herrlichen Panoramakurven wie auch im Vorbild unterhalb von Schönbried. Gstaad ist die erste Kreuzungsmöglichkeit auf der Anlage und stellt die Situation des Bahnhofes vor dem grossen Umbau dar. Die Wagenremise und grosszügige Güterverladeanlagen sind vorhanden.

Vom Obersimmental-Saanenland her geht es weiter ins waadtländische Pays d'Enhaut. Über den bekannten Viadukt in Flendruz mit der interessanten Rundbogenfahrleitung geht es vorbei am dem Ori-

ginal nachempfundenen «Le Chalet» in den Bahnhof Château d'Cex hinein. Auch dieser bietet grosszügige Kreuzungs- und Überholmöglichkeiten mit der ausgedehnten Gleisanlage, ebenfalls in der Situation vor der Modernisierung durch die MOB.

In Château d'Cex findet nochmals rege Güterverladung statt, bevor es durch eine wildromantische Schlucht geht. Über eine Brücke und durch zahlreiche kleinere Tunneln geht es Richtung Allières. Somit findet auch der Wechsel in den Kanton Freiburg statt, bevor es wieder in die Waadt zurückgeht. In Allières wird die bis 1990 existierende Kapelle passiert, die vor über 20 Jahren von einem verheerenden Erdbeben zerstört wurde.

Mit dem waadtländischen Bahnhof Jor ist der höchste Punkt der MOB-Anlage er-

reicht. Im Original wäre dies der Bahnhof Saanenmöser im bernischen Saanenland auf einer Meereshöhe von 1269 Metern. Jor liegt am südlichen Ende des Jaman-Tunnels, des längsten Tunnels der MOB mit einer Länge von 2424 Metern. In Jor können nochmals Zugskreuzungen stattfinden, bevor sich die Linie in Richtung Waadtländer Riviera nach unten windet. In der kurvigsten Streckenführung kommen die charakteristischen Holzfahrleitungsmasten der MOB besonders gut zur Geltung. Der letzte imposante Kunstbau, der vor dem Ziel Montreux passiert wird, ist die vorbildgerecht erbaute Pont Gardiol zwischen Les Avants und Charnex.

Im Bahnhof Charnex besteht die letzte Kreuzungsmöglichkeit, bevor die Züge weiter unten im Schattenbahnhof Montreux via Kehrschleife wieder zurück nach Zweisimmen geschickt werden. In Charnex steht die Hauptwerkstätte der MOB für den Unterhalt am gesamten Rollmaterial. Dieser Gleisanschluss wurde im Modell allerdings nicht nachgebildet und hätte auch nicht optimal in das saftig grüne Landschaftsbild gepasst. Die Streckenführung durch die Waadtländer Riviera ist komplett offen bis nach Montreux und windet sich in einigen Kurven talabwärts, vorbei an einem für die MOB typischen Unterwerk für die Versorgung der Fahrleitungen mit 900 Volt Gleichspannung. Wie bereits im Umsteigebahnhof Zweisimmen wurde der Bahnhof Montreux zweckmässig als Wendeschleife gebaut, im für die Besucherinnen und Besucher nicht sichtbaren Bereich.



Die Ge 4/4 8001 mit Panoramawagen setzt die Fahrt Richtung Pays d'Enhaut fort.