

Die modernisierte MOB

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **34 (1944)**

Heft 25

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-642727>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

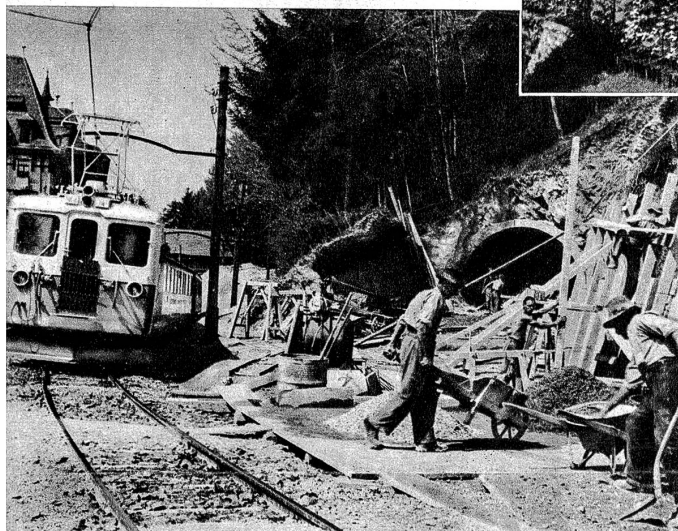
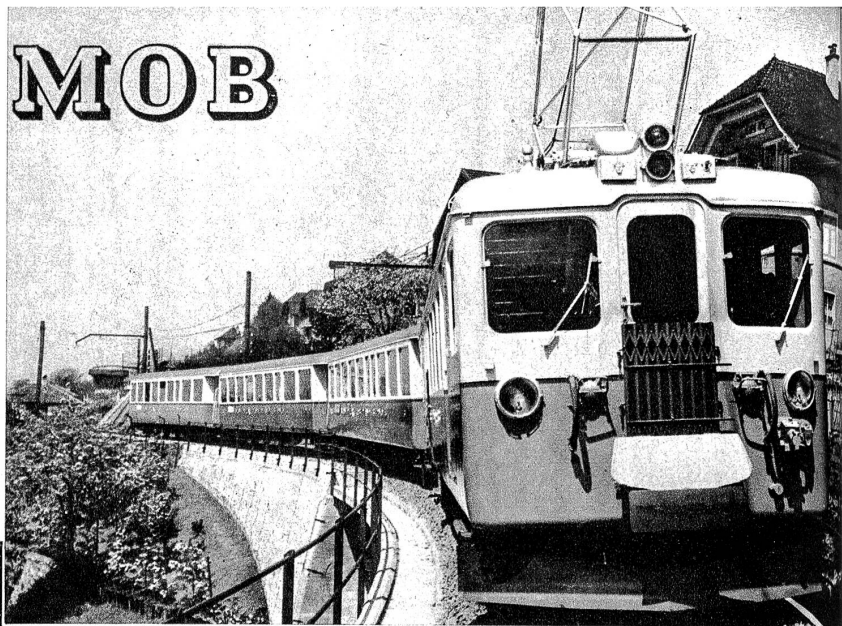
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die modernisierte

MOB

Vlr. Die bald 40jährige, die Kantone Waadt, Freiburg und Bern verbindende und in erlebnisreicher Fahrt die Höhen ob Montreux und Les Avants, das Pays d'Enhaut und das Saanenland erschliessende Montreux-Berner Oberland-Bahn überrascht den sommerlichen Touristen und Feriengast dieses Jahr mit bedeutenden betriebstechnischen Neuerungen. Schon lange vor dem Krieg hatte der Direktor der MOB, Dr. ing. R. Zehnder, das Problem einer Modernisierung des Betriebsmaterials und damit zugleich einer Fahrtverkürzung

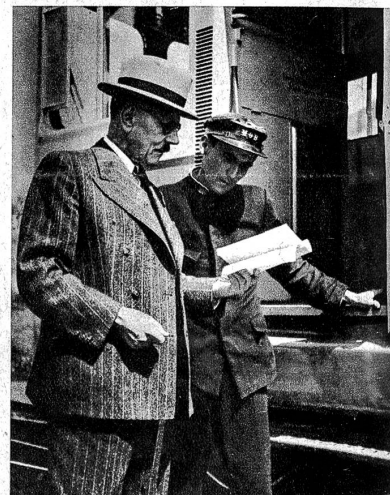


Ein Zug der Montreux-Berner Oberland-Bahn mit den schmucken und komfortablen neuen Wagen auf dem neuen Viadukt von Vuarennes ob Montreux, der die frühere, allzu scharfe Kurve korrigiert und erlaubt, die Geschwindigkeit aufrechtzuerhalten

Links:

Bei Chamby ob Montreux ist ein neuer Tunnel gebaut worden; dank einer Kurve mit grösserem Radius wird es auch hier nicht mehr nötig sein, die Geschwindigkeit zu drosseln

durch Umbau des Bahnkörpers «gestreckt» worden. Grosse Aussichts Fenster und Lederpolstersitze machen die abwechslungsreiche Fahrt mit den schmucken und komfortablen blau-weißen MOB-Wagen fortan auch in der III. Klasse zu einem ungeschmälernten Genuss.



studiert. Um einer erhofften Wiederbelebung des Tourismus jederzeit gerecht werden zu können, hat man sich trotz der Kriegszeit entschlossen, bei Brown Boveri und der Maschinen- und Waggonfabrik Neuhausen sechs Leichtmotorwagen und sechs Anhängewagen in Auftrag zu geben.

Die 16,5 m langen Leichttriebwagen, die mit ihren fünf verschiedenen Bremsen und mit andern Verbesserungen das Modernste auf dem Gebiete der Schmalspurbahnen darstellen, verfügen über 600 PS; sie werden die Strecke Montreux-Zweisimmen, statt wie bisher in 2 Stunden 25 Min., in 1 Std. 35 Min. zurücklegen, was eine Fahrzeitverkürzung von 50 Minuten bedeutet. Die

Skifelder von Gstaad werden somit von den Ufern des Genfersees aus in 5/4 Stunden erreichbar sein.

Damit aber die volle Geschwindigkeit von 35 bis 40 km in den Steigungen (statt der bisherigen 23 bis 28 km) und zirka 70 km auf gerader Linie oder Steigung herausgeholt werden kann, waren beträchtliche Linienkorrekturen nötig, so besonders zwischen Montreux und Les Avants. Ob Montreux hat man einen neuen Viadukt erstellt, und bei Chamby musste ein neuer Tunnel gebohrt werden. Ausserdem sind verschiedene enge Kurven, die bisher nur mit stark herabgesetzter Geschwindigkeit befahren werden konnten,

Die neuen Leichtmotorwagen mit ihren 600 PS verfügen über zahlreiche Verbesserungen, die sie zu den modernsten der Schmalspurbahnen machen. Der Direktor der MOB, Dr. Zehnder, hat persönlich in monatelanger Arbeit eine Anleitung verfasst, in der genau festgehalten ist, wie die neuen Maschinen bedient werden. Jeder Mechaniker, der mit der Führung einer der neuen Leichtmotorwagen beauftragt ist, muss das Büchlein gewissenhaft studieren. Hier zeigt der Direktor gerade seine Broschüre dem Zugführer der Versuchsfahrt

Links aussen:

Die neuen MOB-Wagen zeigen allerlei grosse und kleine Verbesserungen, sowohl praktischer wie ästhetischer Natur. Grossflächige Fenster gewähren auch in der mit Lederpolstersitzen ausgestatteten III. Klasse den vollen Genuss der herrlichen Landschaften

Links:

Die Annehmlichkeiten der neuen MOB-Wagen sind nicht nur für die Reisenden da; der Motorwagenführer braucht die Fahrt nicht mehr „durchzustehen“ auch er erfreut sich eines weichen Polstersessels

(Phot. Presse Diffusion, Lausanne)
(Beh. bew. Nr. 6054 BRB. 3. 10. 39.)

