

Col de Soladier

Anforderung



5h **Wanderkarte/n 1:50'000 262T**
Gesamtaufstieg 878m

Länge 15.3km
Gesamtabstieg 838m



Les Paccots ist ein nettes, übersichtliches Winter-sportgebiet im Fribourgerland, hart an der Grenze zur Vaud. Der rundliche Hügel Corbetta liegt bei Châtel-St-Denis nur wenige Kilometer oberhalb von Vevey. Zahlreiche Schlepplifte zieren die Hänge, sogar solche mit Kurven im Trasse. Auch die Hänge der gegenüberliegenden Haut des Prèses werden bedient.

Ich bin froh, dass es Sommer ist, also begegne ich keinen Warteschlangen, und die Parkplätze sind fast leer. Ich folge also der Strasse hinauf nach Les Vérolis und zweige bei Les Joncs auf einen schmalen Wanderpfad ab. Er schlängelt sich parallel zur Veveyse de Fégir aufwärts zur Alp Guedères. Hier überquere ich den Bachlauf und erreiche bald den grossen

Anrisstrichter der vielen Quellbäche an der Flanke des Vanil des Artses.

Oben an der 1576 Meter hohen Krete liegt der Col de Soladier. Er bietet eine mächtige Kulisse mit der Cape de Moine bis hinüber zum Col de Jaman und den Rochers de Naye dahinter. Ein paar umliegende Hügel versperren leider den Blick auf den nahen Genfersee, aber ich bin ja noch nicht am Ziel.

Nach einem nahrhaften Abstieg zur Baye de Montreux folgt eine lange Rampe durch den Wald mit den unzähligen Wasserläufen wieder fast auf die gleiche Höhe, die ich schon einmal erklommen habe. Die letzten Meter bewältige ich in einigen weiten Kehren und stehe dann auf dem Col de Jaman.

Was sich hier meinen Augen darbietet, ist nahezu überwältigend! Gut, dass ich dieses Panorama auf der Terrasse des Restaurants geniessen und auf mich einwirken lassen kann. Trotz blauem Himmel ist es etwas zugig hier, und ich kann Pullover und Windjacke gut vertragen.

Ich könnte jetzt absteigen zur Station Le Mendasson und nach Montreux fahren, aber ich möchte auf der östlichen Seite nach Les Casets hinunter. Es ist ein anstrengendes Unterfangen. In engen Kehren gilt es, 400 Höhenmeter zu vernichten. Das geht auf die Knie, ist aber zu meistern. Wo der Zug aus dem Tunnel rattert, steige ich ein und fahre im Tal des Hongrin nach Montbovon im Gruyère.

Golden Pass

Unter Lenzerheide verstehen viele Unterländer sowohl den Die Golden Pass Line verbindet auf den Trassen verschiedener Bahngesellschaft Luzern am Vierwaldstättersee mit Montreux am Lac Léman. Dummerweise wird auf verschiedenen Strecken mit der Meterspur gefahren, während die SBB die Normalspur mit 1435mm verwendet. Um das wiederholte Umsteigen zu vermeiden, entstand in den Dreissigerjahren des letzten Jahrhunderts die Idee eines dritten Gleises neben der Normalspur.

Die meisten der damals erstellten Studien mussten wegen der enormen Kosten verworfen werden. In Spiez wäre durch diese Lösung ein besonderes Problem entstanden, hätte doch das metrige Gleis über jenes des Lötschberg-Basistunnels gelegt werden müssen. Und ein spezieller unterirdischer Bahnhof hätte wohl jedes Budget gesprengt.

Dazu gesellte sich auch noch das Problem der unterschiedlichen Fahrspannungen zwischen MOB (900Volt Gleichstrom) und den SBB (15'000Volt mit 16.7Hz Wechselstrom) und die Zahnstangenabschnitte am Brünig. Die dafür nötigen Mittel von etwa 250 Millionen Franken konnte und wollte niemand aufwenden.



Col de Soladier

Für die gemeinsamen, weiss-gold-schwarz gespritzten Züge entwickelte die MOB im Jahre 2008 ein äusserst interessantes Projekt. Es sah vor, die Wagen mit neuartige Spurwechsel-Drehgestelle auszurüsten. Dabei werden die Räder einzeln auf speziellen Heberahmen um die fehlenden Zentimeter auseinander geschoben. Zusätzlich kann der ganze Wagenkasten auf ein höheres Niveau angehoben werden. Dadurch dass die Linie statt nach Luzern heute nach Lenk geführt wird, ist lediglich ein einziger Umspurvorgang notwendig.

Nach erfolgreichen Tests im Jahre 2010 ist vorgesehen, ab dem Fahrplanwechsel 2016 drei spurwechselfähige Kompositionen in den Betrieb zu nehmen. Diese sollen zwischen Montreux und Spiez verkehren, einzelne Züge sogar nach Interlaken, um dort durch einen Umstieg die Verbindung nach Luzern doch noch sicherzustellen.

Durch diesen Umbau entstehen Kosten von gegen 100 Millionen Franken, wovon etwa die Hälfte für die Infrastruktur entfallen.

