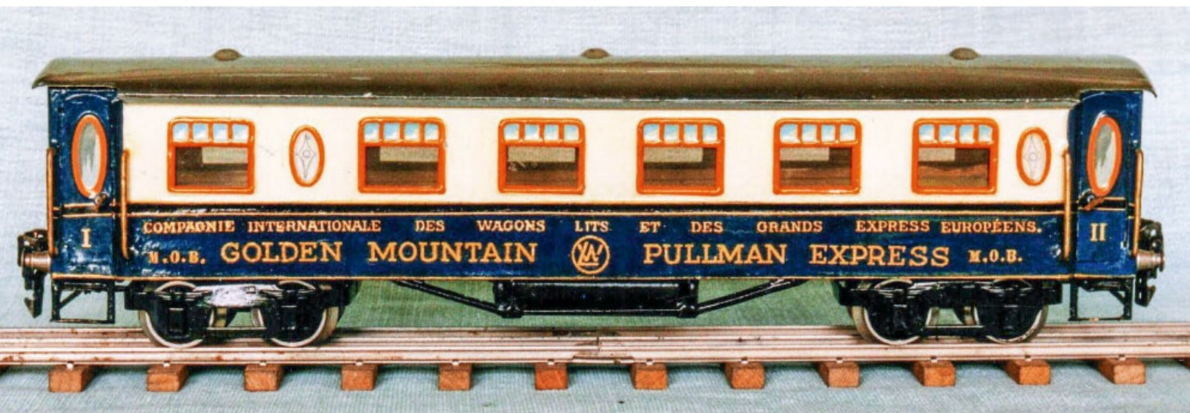


Spezielle Tinplate-Modelle für die Spur 0 aus Göppingen (Teil 2 und Schluss)

Golden Mountain Pullman Express der MOB

Im ersten Teil in LOKI 5/2015 ging unser Autor im Rahmen eines Vortrages am 29. Tinplate Forum Schwäbisch Gmünd von Ende März 2015 dem «Märklin-Arbeiterpullman» nach. Selbstverständlich erfreuten sich aber bei den damaligen Modellbahnern auch die «luxuriöseren echten Varianten» grosser Beliebtheit. In diese Kategorie gehört auch der gediegene Zug, der aber krisenbedingt nur eine Saison lang zwischen Zweisimmen und Montreux verkehrte.



Ein Original-Märklinwagen 2890/0 MOB für den Golden Mountain Pullman Express zwischen Zweisimmen und Montreux.

Von Hansueli Gonzenbach

Im Jahre 1931 nahm die MOB einen Luxuszug in Betrieb, bestehend aus 4 Pullman-Wagen. Der Zug fuhr von Montreux nach Zweisimmen. Der Traum war, mittels dritter Schiene im Normalspurgleis, eine Verbindung ohne Umsteigen über Zweisimmen hinaus bis Interlaken zu schaffen und später sogar über den Brünigpass (Meterspur mit Zahnrad!) bis Luzern zu fahren. Die beiden für diesen Zug bestimmten Lokomotiven, beziehungsweise Gepäck-/Posttriebwagen FZe6/6 wurden aber erst 1932 abgeliefert. Zu diesem Zeitpunkt war der Luxuszug, krisenbedingt, bereits wieder aus dem Fahrplan gestrichen.

Die vier Wagen, welche im Besitze der CIWL standen und von da auch ihre Farbge-

bung hatten, wurden 1939 an die Rhätische Bahn (RhB) verkauft. Dort wurden sie umgemalt auf Grün/Crème. 1974 erhielten sie im Rahmen von Revisionsarbeiten einen Anstrich in Rot/Crème und seit 1999 sind sie in Enzianblau/Crème als Alpine-Classic-Pullman-Express für Sonderfahrten im Einsatz, zusammen mit einem angepassten 2-achsigen Gepäckwagen. Eine Zeit lang gehörte auch noch ein blaues Krokodil Ge6/6 dazu; der blaue Anstrich war gesponsort von den Firmen Bemo und LGB!

Im selben Jahr wie die MOB ihren Luxuszug in Betrieb nahm, bot auch Märklin einen nachempfundenen Wagen an. Dieser wurde wohl sehr kurzfristig realisiert. Als Basis dienten die für die Niederlande verwendeten

und bereits früher schon für Pullmanwagen für USA und England gebauten Wagen. Von Marketing sprach man damals noch kaum – aber die Direktion der MOB könnte bei dieser raschen Aktion doch nachgeholfen haben(?). Man beachte die unterschiedlichen Drehgestelle an NL- und MOB-Wagen.

Die kurze Dauer des fahrplanmässigen Einsatzes des Vorbildes dürfte auch ein wesentlicher Grund dafür gewesen sein, dass weder Märklin noch ein anderer Hersteller je ein passendes Zugfahrzeug angeboten hatten. In einen europäischen Fernschnellzug (wie beispielsweise den Simplon-Orient-Express) liessen sich diese Wagen schlecht einreihen. Die verkauften Stückzahlen sind nicht bekannt, dürften