

Porträt | Die 241 A 65 von Märklin in den Spuren H0 und 1

Französischer Büffel in der Schweiz

Soeben ist die französische Dampflokomotive 241 A 65 als imposantes Spur-1-Modell von Märklin erschienen. Wir nutzen die Gelegenheit, die Lokmodelle der Spuren H0 und 1 vorzustellen. LOKI-Autor Werner Frey wirft dabei in beiden Spurweiten einen Blick auf diese fast schweizerische Dampflokomotive.



Von Werner Frey (Text/Fotos)

Wenn jemand vor fünf Jahren gesagt hätte, Märklin realisiere als Modell eine SNCF-Dampflokomotive, die in der Schweiz als Museumslokomotive beheimatet ist, hätten wahrscheinlich alle Modelleisenbahner den Kopf geschüttelt. Einmal mehr ist es dem Göppinger Modelleisenbahnhersteller gelungen, mit geschicktem Marketing ein Erfolgsmodell zu realisieren. Anlässlich der Märklin-Tage im September 2017 kündigte Märklin die Lok als H0-Modell an und lieferte dieses noch im selben Jahr aus. Im Sommer 2019 folgte dann die Ankündigung der Lok als Spur-1-Modell, das nun in den letzten Wochen den Weg in den Handel und auf die heimischen Modelleisenbahnanlagen gefunden hat.

Dies nehmen wir zum Anlass, um uns das grosse und kleine Modell etwas genauer anzuschauen.

Zum Vorbild

Die 241 A 65 wurde 1931 als 241 001 ausgeliefert. Während ihrer Lebenszeit wurde sie mehrfach umnummeriert, die Nummer 241 A 65 trägt sie seit 1950. 1965 wurde sie ausser Dienst gesetzt und diente fortan in Chaumont als Heizlokomotive.

Nach der Rettung der Lok und dem Transport in die Schweiz wurde sie immer wieder an neue Standorte verschoben. Nachdem sie zuerst in Sihlwald beheimatet war, gelangte sie ab 1978 ins Verkehrshaus der

Schweiz. 1982 ging die Lok nach Samstagen zu Oswald Steam und bereits 1989 an den Club 241 A 65, der die Lok in St. Sulpice bei der VVT abstellen konnte. In den 1990er-Jahren wurde die Lok im DB-Werk Meiningen einer Totalrevision unterzogen und konnte 1997 zum ersten Mal wieder unter Dampf gesetzt werden. Ende der 1990er-Jahre gelangte die Lok nach Burgdorf. Seit 2008 ist diese in Full-Reuenthal beheimatet und wird für Extrafahrten eingesetzt. Sie gilt als grösste betriebsfähige, handbefeuerte Dampflokomotive Europas.

Bevor wir uns nun den einzelnen Modellen widmen, nachfolgend auf Seite 15 gleich die Modellübersicht: