

mit zwei Feuertüren auf. Teilweise waren auf der mächtigen Dampflokomotive sogar zwei Heizer gleichzeitig im Dienst. Im Führerstand war der Arbeitsplatz des Lokführers übrigens links angeordnet.

Eindrücklich für die damalige Zeit ist auch die enorm hohe Achslast von 24 Tonnen. Der vierachsige Schlepptender hatte ein Fassungsvolumen von 38 m³ Wasser und 10,5 Tonnen Kohle – in Deutschland fasste ein fünfachsiger Schlepptender der DB-Baureihe 45 gerade gleich viel. Auch die Leistung von 3000 Pferdestärken stellte die belgische Vorgängerserie 10 in den Schatten – eine Leistungssteigerung von 40 Prozent wurde erreicht.

Im Jahr 1962 wurden alle Dampflok motiven der «Série 1» ausser Dienst gestellt, nur die 1.001 schied bereits 1954 unfallbedingt aus. Die 1.002 blieb glücklicherweise der Nachwelt erhalten. Diese Lokomotive wurde für das 150-Jahr-Jubiläum der NMBS/SNCB fahrfähig aufgearbeitet. Die 1.003 hat übrigens ein Dreilicht-Spitzensignal. Alle Lokomotiven verloren im Laufe der Zeit das typische Merkmal mit nur einem Spitzens- und Notlicht. Heute steht die 1.002 in nicht mehr einsatzfähigem Zustand im Museum «Chemin de fer à vapeur des trois vallées» im belgischen Treignes in der südlichen Wallonie.

Der Bezug zur Schweizer Bahnwelt

Wie eingangs erwähnt wurde, hat die Märklin-Überraschungsneuheit 2020 einen direkten Schweizer Bezug.

Das «Office de recherches et d'essais» (Forschungs- und Versuchsam, kurz ORE), ein Teil der Union internationale des chemins de fer (UIC), führte im Mai 1956 im Walliser Rhonetal bei Riddes (Bezirk Martigny) dynamische Testfahrten auf einer Stahlbrücke unweit des Bahnhofs durch. Es ging darum, bei rollenden Lasten festzustellen, wie stark sich die Brückenkonstruktion bewegt. Bis anhin waren nämlich diese wirkenden Kräfte nicht genau bestimmt, sodass solche Brückenkonstruktionen oft viel zu massiv gebaut wurden und kostenintensiver als nötig ausfielen.

Der Brückentest in Riddes fand zwischen dem 30. April und dem 8. Mai 1956 statt. Es gab mehrere Gründe, dass diese Testfahrten ausgerechnet in der Schweiz und genau auf dieser Brücke stattfanden: Der damalige Direktor der ORE war Schweizer, und es musste eine Stahlträgerbrücke getestet werden. Dank der interessanten Bauweise von zwei Brücken für die Doppelspur sowie der hohen zulässigen Geschwindigkeit von 120 km/h boten diese somit ein ausgezeichnetes Testszenario. Weitere Vorteile im Wallis waren, dass die Hauptsig-

nale in Stations- und Brückennähe lagen und die Stahlträgerbrücke in einer Horizontalen gebaut war. Des Weiteren konnten genug lange Sicherheitsabschnitte zum Beschleunigen und Ausrollen der mächtigen Stahlkolosse gewährt werden.

Die Messungen und Testfahrten waren ein multinationales Projekt. Es waren Staatsbahnen der Schweiz, Belgiens, Deutschlands, Frankreichs, Grossbritanniens und der Niederlande daran beteiligt.

Damit die Brückentests möglichst aussagekräftig gestaltet werden konnten, mussten Lokomotiven mit möglichst hohen Achslasten her, dies, damit besonders grosse Kräfte auf die Konstruktion ausgeübt werden konnten. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) konnten damals mit den beachtlichen Dimensionen der ausländischen Loks kaum mithalten, was Lösungen aus den Nachbarstaaten erforderte.

Die Schweizerischen Bundesbahnen stellten ihrerseits die SBB Ae 4/7 10973 zur Verfügung, welche die einzige elektrische Testlok und auch am leichtesten von allen war. Aus Deutschland kam die Dampflok der Baureihe 01 mit der Betriebsnummer 1095 von der Deutschen Bundesbahn (DB). Bei der letzten Brückentestfahrt erreichte diese stolze 150 km/h! Aus Frankreich kam von der französischen Staatsbahn SNCF die 141R 740 vom Lokomotivdepot Grenoble. Diese zweizylindrige Mikado-Dampflok wurde 1946 als «Kriegslokomotive» in den USA gebaut. Die SNCF erhielt ganze 1340 Exemplare dieser Baureihe. Die vierte Lok im Bunde war die schwerste von allen – die SNCB 1.024 aus der «Série 1». Sie brachte stolze 209,1 Tonnen auf die Waage. Diese Maschine war für die dynamischen Testfahrten, bei denen besonders grosse Kräfte auf die stählerne Brückenkonstruktion wirkten, ausgezeichnet geeignet.

Die Reise in die Schweiz vom belgischen Startbahnhof Bruxelles-Midi dauerte ganze drei Tage, vom Sonntagmorgen, 29. April 1956, bis Dienstag, 1. Mai 1956. Die Hin- und Rückreise der legendären Schnellzugsdampflokomotive führte von Bruxelles-Midi über Namur-Bettendorf-Thionville-Strasbourg nach Basel, von dort weiter über Bern-Lausanne nach St-Maurice. Das dortige Lokdepot diente dem Lok- und Betriebspersonal während der Testtage als Unterkunft. Unterwegs ereigneten sich ausgewöhnliche Ereignisse: Wegen des sehr



Für die Messfahrten der ORE eignete sich die zweigleisige SBB-Hauptlinie im Rhonetal bestens.