

hohen Achsdrucks von 24 Tonnen konnte der Rangierbahnhof von Mulhouse nur mit einer maximalen Geschwindigkeit von 10 km/h befahren werden, was eine ganze Stunde dauerte. Die Fahrt bis nach Luxemburg erfolgte dabei als Vorspann vor Dampfschnellzügen. Unterwegs stiegen jeweils streckenkundige Lokführer von ortsansässigen Depotstandorten auf die 1.024 auf, um die belgische Equipe auf dem fremden Netz zu «pilotieren».

Bei der Rückreise am Samstag, 5. Mai 1956, begleitete ein SBB-Lokführer des De-

pots Bern die belgische Dampflokomotive nach Basel SBB: Dabei bezeichnete er diese Fahrt als sehr «umweltbelastend» und dass dies der vorbeifahrenden Polizei «auch aufgefallen sei». Mitte der 1950er-Jahre war die Dampftraktion wohl nicht mehr bei allen Schweizer Eisenbahnern sehr beliebt...

Die Testfahrten in der Schweiz sollten das letzte grosse Spektakel für die 1.024 sein, die Ende Mai 1962 der Schrottpresse zum Opfer fiel. Umso schöner ist es, dass sich Märklin der legendären SNCB-Lok angenommen hat.

Das Modell

Das Märklin-Modell steht für Nostalgie und Moderne, alt bewährte und präzise funktionierende Mechanik kombiniert mit dem neusten Spielwelt-Decoder, mit dem nach Lust und Laune auf einem digitalen Endgerät mit simuliertem Betriebsmittelverbrauch (Kohle, Wasser, Dampf usw.) gespielt werden kann.

Das Modell verbindet nicht nur Länder, sondern auch Generationen, da auf die bewährten Werte eine Neukonstruktion gebaut wurde mit all den technischen Feinheiten, die heute bei einem Grossserienmodell möglich sind. Das Ganze hat aber auch seinen Preis, der Katalogpreis liegt bei knapp 600 Euro. Das Modell wird von Märklin in Wechselstrom unter der Artikelnummer 39480 und von Trix in Gleichstrom unter der Artikelnummer 25480 angeboten.

Die Proportionen der mächtigen Schnellzugsdampflokomotive wurden trotz der Wuchtigkeit des Vorbilds ausgezeichnet getroffen. Die grüne Hauptlackierung mit den roten Antriebsstangen belebt mit dieser Farbenfröhlichkeit jedes Bahnbetriebswerk auf der Modellbahn. Die abgerundete Form des Schleptenders wurde gekonnt im Modell umgesetzt. Auch das bei europäischen Dampflokomotiven selten anzutreffende Deltaschleppgestell unter dem Führerhaus nach amerikanischem Vorbild wurde treffend umgesetzt.

Das Modell muss, wie üblich bei Märklin, nicht vorgängig zugestrichen werden, an der Lokfront sind bereits alle Anbauteile montiert. Wahlweise kann der Schleptender noch zugestrichen werden. Dafür liegen der Verpackung Bremseschläuche, Schraubenkupplungsimitationen und Signalhalter bei.

Die Inbetriebnahme und Wartung der Lok wird in einer gut bebilderten und mehrsprachigen Anleitung einfach und verständlich erklärt. Auch die ideale Füllmenge für den Rauchgenerator wird angegeben. Die Lok verfügt nämlich über einen serienmässig eingebauten Rauchgenerator, der dank den Doppelkaminen besonders gut zur Geltung kommt.

Lackierung und Bedruckung

Auch bei der Farbgebung kann sich Märklin absolut rühmen und liefert auch da die gewohnt hohe Qualität. Durch die weitgehende Metallkonstruktion wirkt die Farbe viel stimmiger, das belgische Schnellzugspferd erstrahlt wie aus dem Ei gepellt. Die

Fotos: Werner Reber, Sammlung Christian Zellweger



In Bern begegnet die 1.024 dem BCfE 2/8 704 der Gürtetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn (GBS).



Am 5. Mai 1956 trifft die 1.024 auf einen SBB-Leichtstahl-Steuerwagen im Bahnhof von Bern.