

Serie 241-A, SNCF | Spur H0 - Art.Nr. 39241

## Schnellzug-Dampflokomotive Serie 241-A, SNCF - Europas Größte!

**Vorbild:** Schwere Schnellzug-Dampflokomotive mit Schlepptender der Serie 241-A. Ausführung als Museumslokomotive Serie 241-A-65, im optischen Zustand der Französischen Staatsbahnen (SNCF). Aktueller Betriebszustand, so wie die Lokomotive derzeit betriebsfähig im Depot in Full-Reuenthal in der Schweiz beheimatet ist.



Art.Nr.	39241
Spur	H0
Bauart	1:87
Epoche	VI
Art	Dampflokomotiven

**werksseitig ausverkauft**

### Highlights

- Derzeit stärkste betriebsfähige Dampflokomotive in Europa.
- Lokomotive ist im Depot Full-Reuenthal in der Schweiz beheimatet.

- Komplette Neukonstruktion, mit durchbrochenem Barrenrahmen und vielen angesetzten Details.
- Führerstandbeleuchtung und Fahrwerksbeleuchtung digital schaltbar.
- Serienmäßig mit Rauchsatz ausgestattet.
- Mit Spielwelt-Decoder mfx+ und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen.

## Produkt

**Modell:** Mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Rauchsatz aus 72270 ist serienmäßig eingebaut. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal an Lok und Tender sowie eingebauter Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Zusätzlich ist eine Führerstandbeleuchtung und eine Fahrwerksbeleuchtung digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Verstellbare Kupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 437,5 mm. Bremsschläuche, Heizkupplung und Schraubenkupplungsimitation sowie ein Schiebebildsatz mit Sponsoren-Logo liegen bei. Länge über Puffer 30,4 cm.

Einmalige Serie.

## Produktinfo

Für die Zeit der Epoche II finden Sie geeignete Personenwagen-Sets im Märklin H0-Sortiment unter den Artikelnummern 42386 und 42387. Das Modell der Schnellzug-Dampflokomotive entstand mit Unterstützung des Vereins 241-A-65. Nähere Informationen finden Sie auch im Internet unter [www.241a65.ch](http://www.241a65.ch) SNCF® und TGV® sind eingetragene Marken von SNCF Mobilités. Alle Rechte vorbehalten. SNCF® ist eine eingetragene Marke von SNCF Mobilités. Alle Rechte vorbehalten.

Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22941.

## Veröffentlichungen

- Werbe- und Sonderprodukte online - Gesamtprogramm 2017/2018

## Großbetrieb

39241 – SNCF-Dampflok 241 A (ex EST und ÉTAT) Die französische Ostbahn (EST) benötigte Anfang der 1920er Jahre dringend eine leistungsfähige Maschine zur Beförderung ihrer schweren Schnellzüge auf der Strecke Paris – Belfort – Basel. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h sollte die neue Lok in der Ebene einen 700

Tonnen schweren Zug mit 115 km/h konstant befördern können, was eine Dauerleistung von mindestens 2.720 PS erforderte. Noch ehrgeiziger war die Vorgabe, bei 5 ‰ Steigung 800 Tonnen Anhängelast mit 80 km/h zu ziehen. Hierfür waren rund 3.540 PS nötig – für Dampfloks eine exorbitante Leistung! Ein am 17. Januar 1926 von Fives-Lille ausgelieferter Prototyp mit der Nummer 41.001 präsentierte sich erstmals in Europa mit der „Mountain“-Radsatzfolge 2'D1'. Den französischen Gepflogenheiten entsprechend war sie als Vierzylinder-Verbundlok nach de Glehn/du Bousquet ausgebildet mit getrennt einstellbaren Heusinger-Steuerungen für das Hoch- und Niederdrucktriebwerk. Nach ausgiebiger Erprobung folgten zwischen 1930 und 1934 weitere 89 Maschinen, die sich in einigen Details vom Prototyp unterschieden. 40 Exemplare mit den Nummern 241 002-041 erhielt dabei die EST und 49 Loks die ÉTAT. Der Prototyp wurde entsprechend in 241 001 umgezeichnet. Die 241 A besaßen einen für Europa neuartigen Kessel nach amerikanischem Muster mit großer Verbrennungskammer sowie Thermosyphons der Bauart Nicholson. Gespeist wurde der Kessel über einen Abdampf injektor und zwei Frischdampf injektoren. Die Innenzylinder (ND-Zylinder) wirkten auf den gekröpften ersten Kuppelradsatz, die Außenzylinder (HD-Zylinder) auf den zweiten. Über einen Schieber war es möglich, beim Anfahren oder bei großem Leistungsbedarf auch den Niederdruckzylindern Hochdruckdampf zuzuführen. Während die EST mit ihren „Mountains“ vor schweren Schnellzügen die Relation Paris – Belfort – Mulhouse – Basel bediente, die bergversessene oder sonnenhungrige Urlauber in die Schweiz oder nach Italien brachten, gewährleistete die ÉTAT den Anschluss an die aus den USA oder Großbritannien anlandenden Schiffe in Cherbourg oder Le Havre. Doch die ÉTAT wurde mit ihren „Mountains“ nicht glücklich, da ihr hohes Gewicht und der große feste Radsatzstand angeblich einen hohen Schienenverschleiß verursachten. Daher verkaufte sie alle 49 Maschinen an die EST. Nach ihrer Gründung 1938 übernahm die SNCF alle 90 Loks, welche dann nach verschiedenen vorübergehenden Umzeichnungen die Nummern 241 A 1-41 (EST-Loks in der ursprünglichen Reihenfolge) und 241 A 42-90 (ex ÉTAT-Maschinen in geänderter Reihenfolge) erhielten. Die SNCF setzte die Maschinen bis zu ihrer Ausmusterung in den Jahren 1960 bis 1965 hauptsächlich zwischen Paris und Straßburg sowie Paris und Basel ein. Erhalten blieben zwei Exemplare: die 241 A 1 im Eisenbahnmuseum Mulhouse und die 241 A 65 betriebsfähig in der Schweiz. Die 241 A 65 Die heute als 241-A-65 bezeichnete Maschine erblickte am 16. August 1931 mit der Betriebsnummer 241 001 das Licht der Schienenwelt, als erste der insgesamt 49 an die französische ÉTAT gelieferten „Mountains“. Zunächst fuhr sie vom Depot Batignolles mit schweren Schnellzügen zwischen Paris und Cherbourg oder Le Havre, um dort Anschluss an die nach Großbritannien oder den USA verkehrenden Schiffe herzustellen. Die Verstaatlichung mit der neugegründeten SNCF bescherte ihr am 1. März 1939 die neue Betriebsnummer 3-241 A 1. Nach der Besetzung Frankreichs durch die deutschen Truppen im Zweiten Weltkrieg wurde sie wie viele französische Dampfloks von der Deutschen Reichsbahn requiriert und befuhr vorwiegend die Strecke Bebra – Leipzig. Am 27. Januar 1946 gelangte sie in den Bestand der SNCF zurück, wo ein einjähriges Gastspiel im Depot Le Mans (Région Ouest) folgte. Anschließend fuhr sie vom Depot Chaumont (Région Est) aus mit gleichzeitiger Umzeichnung in 1-241 A 301. Eine nochmalige Neunummerierung

zum 24. Mai 1950 führte sie schließlich als 241 A 65. Bis zu ihrer Ausmusterung am 23. Juli 1965 bildeten schwere Schnellzüge zwischen Paris und Straßburg sowie Paris und Basel ihr tägliches Brot. Anschließend fristete sie bis Mai 1968 im Depot Chaumont noch ein bescheidenes Dasein als Heizlok. Ihre Rettung vor der Verschrottung gelang dem Zürcher Armin Glaser, der sie erwarb und in die Schweiz transportieren ließ. Nach einer kosmetischen Restaurierung stand sie ab 1978 einige Jahre im Verkehrshaus Luzern. Ihre betriebsfähige Aufarbeitung erfolgte 1996/97 im Dampflokwerk Meiningen und so ist sie bis heute die größte betriebsfähige Dampflok Europas mit einer Zulassung für die Schweiz, Deutschland und Frankreich.

## Merkmale



Fahrgestell und vorwiegender Aufbau der Lokomotive aus Metall.



Digital-Decoder mfx+



DCC-Decoder



Geräuschelektronik eingebaut.



Dreilicht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd.



Märklin-Kurzkupplungen in Norm-Aufnahme mit Kulissenführung.



Epoche 2



Epoche 3



Epoche 6



## Warnhinweis

ACHTUNG: Nur für Erwachsene

	CONTROL UNIT	MOBILE STATION	MOBILE STATION 2	CENTRAL STATION 1/2	CENTRAL STATION 3/2
Spitzensignal	X	X	X	X	X
Raucheinsatz	X	X	X	X	X
Dampflok-Fahrgeräusch	X	X	X	X	X
Lokpfiff	X	X	X	X	X
Direktsteuerung	X	X	X	X	X
Bremsenquietschen aus		X	X	X	X
Führerstandsbeleuchtung		X	X	X	X
Rangierpfiff		X	X	X	X
Triebwerksbeleuchtung		X	X	X	X
Dampf ablassen			X	X	X
Kohle schaufeln			X	X	X
Kipprost			X	X	X
Luftpumpe			X	X	X
Wasserpumpe			X	X	X
Injektor			X	X	X
Zugführer – Abfahrt					X
Schienenstoß					X
Umgebungsgeräusch					X
Generatorgeräusch					X
Besondere Lichtfunktion					X
Betriebsstoff nachfüllen					X
Betriebsstoff nachfüllen					X
Betriebsstoff nachfüllen					X

Sanden	X
Sicherheitsventil	X
Rangier-Doppel-A-Licht	X
Rangiergang	X
Ankuppelgeräusch	X
Bahnhofsansage	X
Schaffnerpfeiff	X