

Schleppender-Schnellzuglokomotive.

H0 - Art.Nr. 37104



Spur: H0 Epoche: III

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 01.10 der Deutschen Bundesbahn (DB) mit Kohlen-Schleppender. Unverkleidete Umbauversion mit Neubau-Hochleistungskessel, Witte-Windleitblechen, hohen Sandkästen und silbernen Kesselringen. Betriebsnummer 01 1001. Betriebszustand um 1954/55.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb im Kessel. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Triebwerksbeleuchtung zusätzlich digital schaltbar. Am Tender Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Kolbenstangenschutzrohre liegen bei. Länge über Puffer 28,1 cm.

	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Spitzensignal	▪	▪	▪	▪
Rauchsatzkontakt	▪	▪	▪	▪
Dampflok-Fahrgeräusch	▪	▪	▪	▪
Lokpfeif	▪	▪	▪	▪
Direktsteuerung	▪	▪	▪	▪
Bremsquietschen aus		▪	▪	▪
Triebwerksbeleuchtung		▪	▪	▪
Rangierpfeif		▪	▪	▪
Luftpumpe		▪	▪	▪
Dampf ablassen			▪	▪
Kohle schaufeln			▪	▪
Schüttelrost			▪	▪

Highlights:

- "Carl Bellingrodt-Edition 5".
- Repräsentative Sammlervitrine für jedes Modell der Edition.
- mfx-Decoder mit Soundfunktionen.
- Triebwerksbeleuchtung digital schaltbar.

Einmalige Auflage in limitierter Serie (Modell 5 von 5 und damit Abschluss der Serie).

Dem alten Meister zur Ehre. Der am 7. April 1897 in Köln geborene Carl Bellingrodt zählte zweifellos zu den bekanntesten deutschen Eisenbahnfotografen. Schon vor dem Ersten Weltkrieg hatte er mit dem Fotografieren verschiedener Sujets begonnen, sich aber bald auf Landschafts- und vor allem die Eisenbahnfotografie spezialisiert. Obwohl er als Beamter die Fotografie als Hobby betrieb, entstanden im Laufe seiner Tätigkeit mehr als 30.000 Aufnahmen, von denen viele heute zu den klassischen Meisterwerken zählen. Neben seinen systematisch erstellten Typenaufnahmen ganzer Baureihenfolgen erlangten auch die Aufnahmen der Eisenbahn in der Landschaft sowie die atmosphärisch äußerst dichten Ablichtungen von Bahnhöfen und deren typischer Umgebung geradezu Kultstatus. So war Carl Bellingrodt stilbildend für viele andere Eisenbahnfotografen, die teils heute noch zu den beliebten "Bellingrodt-Fotostandpunkten" pilgern, um die Züge unserer Zeit in der klassischen Perspektive des Altmeisters aufzunehmen. Im Andenken an den am 24. September 1971 im Wuppertal verstorbenen und gewiss noch lange unvergessenen Eisenbahnfoto-Pionier legt

Märklin eine fünfteilige Sonderserie ausgesuchter H0-Modelle auf. In jährlichem Abstand wird jeweils eine Lokomotive in exquisiter Detaillierung und technischer Premium-Ausstattung als limitierte Einmalserie aufgelegt. Jedes der Modelle wird mit einer dekorativen Vitrine geliefert, an deren Rückwand sich das entsprechende Bellingrodt-Foto der betreffenden Lokomotive befindet. Davor ist im unteren Teil ein Glas-Aufstellboden angeordnet, auf dem sich das Modell attraktiv präsentieren lässt. Dies erlaubt den unmittelbaren Vergleich zwischen dem Bellingrodt-Foto von der Vorbildmaschine und der exquisiten Nachbildung im Modell. Die Glas-Frontscheibe bietet der Lokomotive einen wirksamen Staubschutz. In der zweiten Hälfte der 1930er-Jahre wuchs der Bedarf an schnellfahrenden Lokomotiven für das Netz der FD- und D-Züge der DRG stark an. Die vorhandenen zweizylindrigen Einheitsloks der Reihen 01 und 03 waren für den geplanten schnellen Verkehr nur bedingt geeignet. Nach den guten Erfahrungen mit den teil- und vollverkleideten Versuchslokomotiven 03 154 und 03 193 entschloss sich die DRG, aus der zweizylindrigen Baureihe 01 eine dreizylindrige Stromlinien-Pazifik mit 150 km/h Höchstgeschwindigkeit entwickeln zu lassen. Im Rahmen eines wahrhaft gigantischen Beschaffungsprogramms war dann für 1939 der Bau von 1.000 Dampflokomotiven geplant. Vorgesehen war dabei auch die Beschaffung von 205 Exemplaren der neuen 2'C1'-Stromlinienlokomotive mit Dreizylinder-Triebwerk als Baureihe 01.10. Mit Konstruktion und Bau der neuen Maschine wurde die BMAG (vorm. Schwartzkopff) in Berlin beauftragt. Im Juli 1939 war die Baumusterlok 01 1001 fertig, ihr folgten bis Herbst 1940 weitere 54 Maschinen, einen Weiterbau verhinderte der Zweite Weltkrieg. Die Maschinen kamen zunächst u.a. nach Berlin, Bebra, Dresden, Erfurt, Frankfurt (Oder), Halle, Hamburg-Altona, Hannover, Leipzig, München und Würzburg sowie ab 1942/43 auch nach Braunschweig, Breslau und Kattowitz. Der Beginn des Zweiten Weltkriegs führte jedoch nicht nur zur Stornierung der weiteren 01.10, sondern bald auch zur drastischen Einschränkung des Schnellzugverkehrs. Den bis September 1940 ausgelieferten 55 Exemplaren der neuen Super-Pazifik war dadurch ein weiter Bereich des ihnen zugeordneten Einsatzgebiets entzogen. Ferner bereitete bald darauf die Stromschale enorme Probleme (u.a. schlechte Kühlung), so dass die Verkleidung im unteren Triebwerksbereich ausgeschnitten werden musste. Nach dem Krieg fanden sich alle 55 Maschinen in den Westzonen wieder, wo sie mit Ausnahme der 01 1067 (ausgemustert am 7. Juni 1948) bis Juli 1950 wieder in Betrieb gingen, nun allerdings ohne Stromschale. Von Ende 1953 bis Ende 1956 erhielten alle Lokomotiven neue geschweißte Hochleistungskessel mit Verbrennungskammer, nachdem die Ursprungskessel Materialermüdungen gezeigt hatten. 34 Maschinen wurden schließlich 1956 bis 1958 auf Ölhauptfeuerung umgebaut, wodurch die Loks zu den leistungsfähigsten Schnellzugdampfloks der DB (mit Ausnahme der Baureihe 10) wurden. Ab 1968 trugen die verbliebenen Loks die Baureihenbezeichnung 011, die Ölloks fuhren als 012. Nach Beheimatungen in Bebra, Hagen-Eckesey, Offenburg, Kassel, Osnabrück und Hamburg-Altona wurden die noch vorhandenen Maschinen schließlich ab 1967 nach und nach im Bw Rheine (Westf.) zusammengeführt. Von dort zogen sie bis 31. Mai 1975 Reisezüge auf der Hauptstrecke nach Norddeich Mole. Zehn Maschinen der Reihe 01.10 blieben museal oder betriebsfähig erhalten. Die 1996 wieder betriebsfähig aufgearbeitete 01 1102 trägt als Erinnerung an das ursprüngliche Erscheinungsbild eine Stromlinienvollverkleidung, die in den Niederlanden erhaltene 01 1075 wurde 1992 auf Kohlefeuerung zurückgebaut. Die 01 1066 (Ulmer Eisenbahnfreunde) und 01 1100 (DB) repräsentieren den letzten DB-Zustand.

Repräsentative Sammlervitrine aus Holz und Glas, hinterlegt mit der Reproduktion eines Vorbildfotos vom Meister.

Eigenschaften:         

Veröffentlichung(en) in: Neuheiten-Prospekt 2010 - Gesamtprogramm 2010/2011