elriwa®
Ihr Fachhandel für
Modellbahnen und Zubehör

Modellbahnshop elriwa
Radeberger Str. 32
01454 Wachau OT
Feldschlößchen
Deutschland

Kontakt:
Telefon: 03528-4779070
E-Mail: info@elriwa.de

Übersicht

Trix

Trix 25481 - Dampflok Reihe 1, 1002, SNCB, Ep.VI, DC-MFX-Sound

Produktnummer: A357779





Preis

UVP 649,00 € *** (10.02% gespart)
583,99 €*

Preise inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten

Erstellt am 01.11.2026.
Dieses Dokument stellt kein Angebot dar. Es gelten die aktuellen Preise im Online-Shop.
* Alle Preise inkl. gesetzl. Mehrwertsteuer zzgl. Versandkosten, wenn nicht anders angegeben.

elriwa®
Ihr Fachhandel für Modellbahnen und Zubehör

Modellbahnshop elriwa
Radeberger Str. 32
01454 Wachau OT
Feldschlößchen
Deutschland

Kontakt:
Telefon: 03528-4779070
E-Mail: info@elriwa.de

Beschreibung

Dampflokomotive Reihe 1

Vorbild: Schnellzug-Dampflokomotive Reihe 1 der Belgischen Staatsbahn (SNCB/NMBS). Betriebsnummer 1.002. Musealer Betriebszustand

- Digital-Decoder mfx mit Licht- und Geräuschfunktionen
- Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel
- Eine Achse angetrieben, zwei Achsen über Kuppelstange angetrieben
- Haftreifen
- Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall
- Rauchgenerator mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß
- Zweilicht-Spitzensignal digital schaltbar
- Führerstandbeleuchtung und Feuerflackern in der Feuerbüchse separat digital schaltbar
- Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED)
- Pufferspeicher
- Verstellbare Kupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender
- Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht
- Uneingeschränkte Kurvengängigkeit der Lok im Radius 437,5 mm (Radius 2)
- Bremsschläuche, Schraubenkupplungsimitation und Signalhalter liegen bei
- Länge über Puffer ca. 28,4 cm

Als Schnellzuglok wurde sie als Pazifik abgeliefert, also mit der Achsfolge 2'C1'. Der Treibraddurchmesser betrug 1.980 mm, der Laufraddurchmesser vorn 900 mm und hinten 1.067 mm. Charakteristisch war der Außenrahmen des Nachlaufgestells, der wegen dem großen Rost erforderlich war und an amerikanische Loks erinnert. Das Triebwerk hatte 4 Zylinder, allerdings nicht in der sonst in Europa weit verbreiteten Ausführung als Verbundtriebwerk, sondern alle vier Zylinder wurden mit Frischdampf versorgt. Das hatte natürlich den Vorteil des hohen Drehmoments, der guten Beschleunigung und der guten Laufruhe, auch mussten keine übergroßen Niederdruckzylinder untergebracht werden. Allerdings wurde das mit einem hohen Dampf- bzw. Kohlenverbrauch erkauft, so dass eine sehr große Feuerbüchse erforderlich war, die sogar mit zwei Feuertüren ausgestattet war. Bei großer Anstrengung waren zeitweise sogar zwei Heizer im Einsatz. Nach den Erfahrungen aus Frankreich wurde eine Kylchap-Saugzuganlage mit zwei Blasrohren – und damit auch zwei Kaminen – eingebaut, auch wurden die Strömungskanäle der Dampfmaschine thermisch optimal ausgearbeitet. Anders als die deutschen Dampfloks stand der Lokführer auf den belgischen Loks links, so dass auch die Steuerstange auf der linken Seite des Kessels angeordnet war. Interessant wurde die Steuerung der Innenzylinder gelöst: anstatt eine zusätzliche komplette für jeden Innenzylinder einzubauen, wurde die Bewegung der Schieber des Innentriebwerks vom Außentriebwerk abgeleitet – erkennbar an den Hebeln, die vor den Schieberkästen der Außenzylinder eingebaut sind und die Schieber der Innenzylinder ansteuern. Der Rahmen wurde als Barrenrahmen mit Querträgern aus Stahlguss ausgeführt, auch der Zylinderblock war aus Stahlguss hergestellt – genauer aus zwei gegossenen Hälften, die miteinander verschraubt wurden. Äusserlich waren die Loks sofort an der ansatzweise stromlinienförmig verkleideten Front mit der an der Oberkante abgeschrägten Rauchkammertür und den großen Windleitblechen zu erkennen. Sehr modern wirkte auch das stromlinienförmig an den Kessel angepasste Führerhaus und die Kesselverkleidung – die meisten Leitungen waren nicht wie bei den deutschen Loks auf dem Kessel, sondern eben unter dieser Verkleidung angeordnet. So wirkte die Lokomotive sehr elegant und glatt, obwohl sie im eigentlichen Sinne keine Stromlinienverkleidung hatte. Typisch für diese Lok war das einzelne Spitzenlicht, es war sozusagen ein „Einlicht-Spitzensignal“. Später wurden die Loks auf Zweilicht- oder gar Dreilicht-Spitzensignal umgebaut. Gekuppelt waren die Loks mit einem großen Tender, der auf zwei zweiachsigen Drehgestellen rollte. Er fasste 38 m³ Wasser und 10,5 Tonnen Kohle – das entspricht ungefähr der Kapazität des fünfachsigen Tenders der deutschen Baureihe 05 oder 45. Allerdings waren die Loks – mit 126 Tonnen ohne Tender – sehr schwer, auch die Achslast von bis zu 24 Tonnen war für die damalige Zeit ein Rekord. Die Maschinen mit einer Leistung von 2.500 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h konnten alle an sie gestellten Anforderungen erfüllen und übertrafen die Leistung der Vorgängertype der Reihe 10 um bis zu 40%, so dass bis 1938 von mehreren belgischen Lokfabriken insgesamt 35 Stück dieser eindrucksvollen Loks geliefert wurden. Schon bald übernahmen sie alle wichtigen Schnellzugleistungen auf der Hauptstrecke zwischen Oostende, Brüssel und Lüttich sowie auf den steigungsreichen Strecken nach Aachen und nach Luxemburg. Doch bald schon setzte der zweite Weltkrieg dem ein Ende, und so kamen sie auch in untergeordneten Diensten zum Einsatz. Zu Beginn der 1950er Jahre – als sich die Verhältnisse normalisierten – begann auch die

elriwa®
Ihr Fachhandel für Modellbahnen und Zubehör

Modellbahnshop elriwa
Radeberger Str. 32
01454 Wachau OT
Feldschlößchen
Deutschland

Kontakt:
Telefon: 03528-4779070
E-Mail: info@elriwa.de

Belgische Staatsbahn im großen Rahmen Dieselloks zu beschaffen, allen voran die Reihe 202, die berühmten Nohabs. Bereits nach kurzer Zeit übernahmen diese neuen Loks die wichtigsten Schnellzugleistungen auf den nicht elektrifizierten Strecken, die Hauptstrecke von Oostende nach Lüttich war ab 1955 komplett elektrifiziert. So kam es, dass die Reihe 1 sehr schnell auf auf nachrangige Leistungen verdrängt wurde und statt mit den großen Expresszügen auch mit Inlandsreisezugwagen wie den typischen M2-Personenwagen eingesetzt wurde. Sehr schnell kam dann das Ende, und bis 1962 wurden alle Loks dieser Reihe ausgemustert. Nur eine hat überlebt – die 1.002 blieb erhalten und wurde sogar für die 150-Jahr-Feier der belgischen Eisenbahnen im Jahre 1985 wieder betriebsfähig hergerichtet. Doch heute steht sie in nicht mehr betriebsfähigem Zustand bei der Museumsbahn Chemins de Fer à Vapeur des trois Vallées in Treignes im Süden Belgiens nahe der französischen Grenze. So haben wir auch heute noch die Möglichkeit, eine der recht außergewöhnlichen Loks mit ihrer speziellen Technik anzuschauen – auch wenn wir sie nicht mehr im Betrieb erleben können ...

Produktinformationen

Größe:	H0
Gattung:	Dampflok
Bahngesellschaft:	SNCB
Epoche:	VI
Stromsystem:	2L-Gleichstrom (DC)
Digital:	ja
Sound:	ja
LüP (mm):	284
Beleuchtung:	Lichtwechsel: weiß
Mindestradius (mm):	438
Kupplungssystem:	Kupplungsschacht nach NEM mit KK-Kinematik
Innenbeleuchtung:	ja
Leuchtmittel:	LED
Rauchgenerator:	ja