

Der Albatros



Die Reihe 498.1 der ehemaligen Tschechoslowakischen Eisenbahnen ČSD stellt einen der Höhepunkte im Dampflokbau in Europa dar. Märklin und Trix ehren die Schleppenderlok mit den vier großen Treibradsätzen nun mit einem Museumsmodell in H0.





Die Museumslokomotive 498.104 im Jahr 1997 bei einer Ausfahrt zu den ÖBB nach Niederösterreich. Damals war das Dach des Führerhauses noch blau lackiert, seit der Überholung durch den Albatros-Club Bratislava in den Jahren 2007 bis 2009 strahlt es wieder Weiß.

Albartos. Die meisten Zeitgenossen denken bei diesem Wort zuallererst an einen Vogel. Für Kenner unter den Eisenbahnfreunden steht dieser Name jedoch auch für eine der besten Dampfloks, die je in Europa gebaut wurden. In der damaligen Tschechoslowakei bestand nach dem Zweiten Weltkrieg ein großer Bedarf an Schnellzugloks. Diese sollten die Verbindung der großen Städte wie Prag, Bratislava, Brünn oder Pilsen sicherstellen. Die letzte Konstruktion einer entsprechenden Lokomotive stammte aus dem Jahr 1938 – das war die Reihe 486.0. Um Zeit zu sparen, fasste man eine Weiterentwicklung dieser bewährten Lok ins Auge. So gaben die Tschechoslowakischen Staatsbahnen (ČSD) im Jahr 1945 die neue Reihe 498.0 bei Škoda in Pilsen in Auftrag. Den Ingenieuren gelang ein ausgezeichneter Entwurf, der sich im Betrieb bestens bewährte. In den Jahren 1946 und 1947 wurden 40 Stück der neuen Lok geliefert. Wie ihre Vorgängerin von 1938 hatte die 498.0 vier Treibradsätze, bei denen die Räder einen Durchmesser von 1.830 Millimeter aufwiesen – für eine reine Schnellzuglok eher klein, aber für die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit von 120 Kilometern pro Stunde auf den hügeligen Strecken des Landes völlig ausreichend. Auch die Zugkraft war mehr als ordentlich. Mit den bis zu 600 Tonnen schweren Schnellzügen hatten die Lokomotiven kein Problem, die Fahrzeiten zu halten.

Hochinteressant war die Technik, mit der Škoda die 498.0 auf die Reise schickte: Wenn man genauer hinsah, erkannte man viele Details, die aus dem Lokomotivenbau der USA übernommen worden waren. So erhielten die Loks eine Steuerung, die

mit einem druckluftbetriebenen Servomotor ausgestattet war, außerdem eine mit Druckluft betätigte Feuertür, eine Zentralschmierung der Achslager, einen mechanischen Schüttelrost sowie Wälzlager an den Stangen und in der Steuerung.

Der Kessel war vollständig geschweißt und entsprach den damals modernen Baugrundsätzen. Der Rahmen war als 90 Millimeter starker Barrenrahmen ausgeführt, was zusammen mit der hohen Kessellage zu einem sehr eleganten Erscheinungsbild führte. Zu diesem trugen auch der freie Durchblick zwischen Rahmen und Kessel bei, ebenso die stahlblaue Lackierung mit dem weißen Führerhausdach und den weißen Zierlinien, die gemeinsam mit den roten Rädern ein harmonisches Bild abgaben. Die Lok wirkte wie ein blauer Vogel, der elegant über die Gleise schwebte. So kam die Reihe schnell zu ihrem Spitznamen „Albatros“. Der täuschte freilich ein wenig, denn die rund 25 Meter lange Lok, die zusammen mit dem Tender 175 Tonnen auf die Waage brachte, konnte eine Leistung von rund 2.200 PS entwickeln.

Die Lokomotiven errangen national und international großes Aufsehen. Im Plandienst beförderten sie schwere Expresszüge mit Lasten um die 600 Tonnen, sie waren aber auch universell einsetzbar. Bei den Abnahmefahrten kamen sie auf Spitzengeschwindigkeiten von 136 Kilometern pro Stunde. Durch den Einsatz der „Albatrosse“ war es möglich, die Fahrzeiten erheblich zu verkürzen. Auf der Strecke von Prag nach Bratislava beispielsweise gelangten die Fahrgäste 40 Minuten früher an ihr Ziel. Allerdings beanspruchten diese Leistungen die

Dampflokomotive Reihe 498.1 „Albatros“

Märklin Art. 39498 | Trix Art. 25498



Vorbild: Schwere Schnellzug-Dampflokomotive mit Schlepp-tender der Reihe 498.1. Ausführung als Museumslokomotive 498.104 der Železnice Slovenskej Republiky (ŽSR). Aktueller Betriebszustand, so wie die Lokomotive derzeit betriebsfähig in Bratislava beheimatet ist.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 4 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Serienmäßig eingebauter Raucheinsatz, mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal an Lok und Zweilicht-Spitzensignal am

Tender konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Oberes Spitzenlicht separat schaltbar. Beleuchtetes Loknummernschild am oberen Spitzenlicht integriert und funktionsfähig.

Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Rauchsatz digital schaltbar. Verstellbare Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Pufferhöhe an Lok und Tender nach NEM. Bremsschläuche, Schraubenkupplungsimitation und ein Luftbehälter zum Ansetzen an den Tender liegen bei. Befahrbarer Mindestradius $R_2 = 437,5$ mm. Länge über Puffer ca. 29,3 cm. Epoche VI.



Lokomotiven und das Personal auf das Äußerste. So waren trotz allem Verspätungen keine Seltenheit. Bald gab es Versuche, die Loks noch effizienter zu gestalten. Die Lokomotivbauer testeten ein Kylchap-Doppelblasrohr und nahmen mit einer automatischen Rostbeschickungsanlage der Bauart „Stoker“ eine weitere Anleihe aus den USA. Die positiven Ergebnisse dieser Experimente führten schließlich zur Beschaffung der Reihe 498.1, von der in den Jahren 1952 bis 1954 insgesamt 15 Stück von Škoda in Pilsen gebaut und geliefert wurden.

Weiterentwicklung mit noch mehr Leistung

Diese waren einen halben Meter länger und mit Tender rund 25 Tonnen schwerer, sodass sie auf ein Gesamtgewicht von über 200 Tonnen kamen. Zum Vergleich: Das sind rund 20 Tonnen mehr als die BR 01 der Deutschen Bundesbahn zu jener Zeit. Der ebenfalls komplett geschweißte Kessel hatte eine Verbrennungskammer, womit die Verdampfung weiter verbessert werden konnte und der Wirkungsgrad stieg. Die Leistung erhöhte sich auf rund 2.600 PS. Die Höchstgeschwindigkeit blieb mit 120 Kilometern pro Stunde gleich, auch wenn die Lok bei Versuchsfahrten deutlich höhere Geschwindigkeiten aufs Gleis brachte. So erreichte die 498.106 im Sommer 1964 bei Fahrten auf dem Eisenbahnversuchsring in Velim in der Spitze 162 Kilometer pro Stunde. Diese „Leistungsreserve“ sorgte in den Folgejahren dafür, dass die Lokomotiven nicht mehr so schnell an ihre Belastungsgrenze kamen.

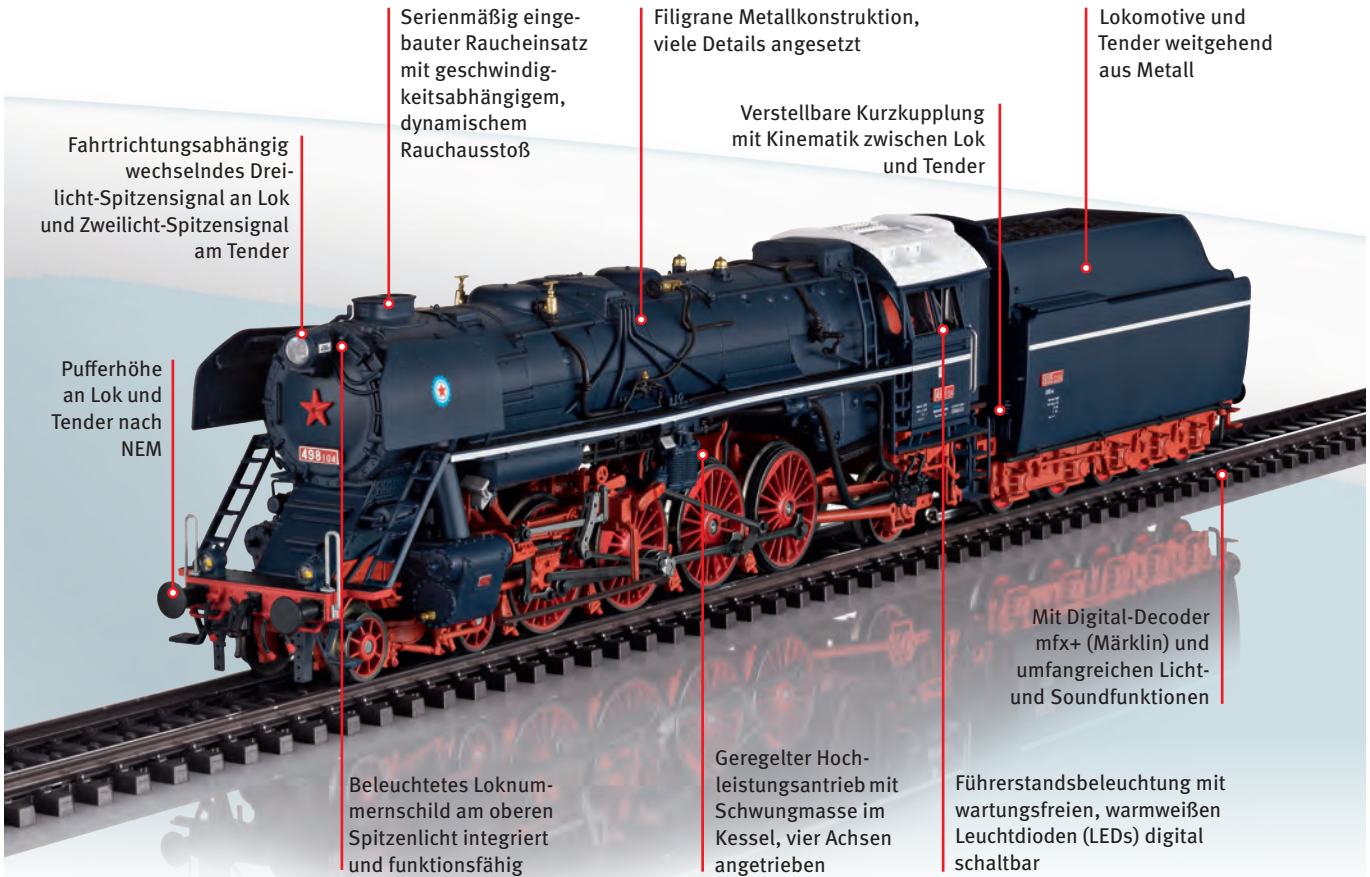
Im Vergleich zur 498.0, die einen vierachsigen Tender mit sich führte, war bei der 498.1 auch der Tender neu. Dieser verfügte

Modell-Highlights

- **Komplette Neukonstruktion.**
- **Besonders filigrane Metallkonstruktion.**
- **Freier Fahrwerksdurchblick.**
- **Viele angesetzte Details.**
- **Serienmäßiger Raucheinsatz mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstoß.**
- **Führerstandsbeleuchtung digital schaltbar.**
- **Mit Spielwelt-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen.**
- **Pufferhöhe an Lok und Tender nach NEM.**

nun über fünf Achsen und konnte um etwa ein Drittel größere Vorräte an Wasser und Kohle mit sich führen. Ebenfalls neu waren die kleinen Windleitbleche der Bauart „Witte“, im Gegensatz zu den großen Windleitblechen der 498.0. Mit diesen wurden die neuen „Albatrosse“ noch eleganter. Unverändert blieb dagegen das Fahrwerk. Und auch das Dreizylindertriebwerk, das für ein ausgeglichenes Drehmoment sorgte, blieb gleich.

Die Reihe 498.1 stellt zusammen mit ihren berühmten französischen Schwestern 242 A1 und 241 P den absoluten →



Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal an Lok und Zweilicht-Spitzensignal am Tender

Pufferhöhe an Lok und Tender nach NEM

Serienmäßig eingebauter Raucheinsatz mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchausstöß

Filigrane Metallkonstruktion, viele Details angesetzt

Verstellbare Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender

Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall

Beleuchtetes Loknummernschild am oberen Spitzenlicht integriert und funktionsfähig

Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel, vier Achsen angetrieben

Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen

Führerstandsbeleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden (LEDs) digital schaltbar



Die 498.104 bei der Ausfahrt aus Bratislava, ihrem Heimatstandort seit 1979. Hier kümmert sich der Albatros-Club mit viel Hingabe um den Erhalt der Lok, deren roter Stern an ihre aktive Dienstzeit während der sozialistischen Periode des Landes erinnert.

→ Höhepunkt in der Entwicklung von Dampflokomotiven in Europa dar. Und dies nicht nur in technischer Hinsicht, sondern auch vom optischen Erscheinungsbild her. Die Entwickler dieser Loks hatten bei aller Leistung quasi nebenbei einzigartig schöne Maschinen geschaffen.

Wie ihre Vorgängerinnen dampften auch die Loks der Reihe 498.1 im schweren Schnellzugdienst auf den Hauptstrecken durch die Tschechoslowakei. Hier verrichteten sie zuverlässig ihren Dienst und wurden bald zum Inbegriff des schnellen, angenehmen Reisens. Allerdings begannen auch die ČSD in den 1960er-Jahren, ihre Hauptstrecken zu elektrifizieren. Neue, effizientere E-Loks ließen ihre Muskeln spielen. Die „Albatrosse“ verloren so nach und nach ihr Betätigungsfeld. Sie wurden auf andere Strecken abgezogen und fristeten noch eine Weile ein eher kümmerliches Dasein in der tschechischen und slowakischen Provinz.

Bald kam auch auf den Nebenbahnen Konkurrenz auf, vor allem in Form der Baureihe T 478.3, den Dieselloks mit der berühmten „Taucherbrille“. So ging der Bestand der inzwischen recht betagten Dampfloks langsam zurück. Waren 1969 von der 498.0 noch 27 Maschinen im Einsatz, so waren es 1972 nur noch deren vier, die im Betriebswerk Pilsen beheimatet waren. Als letzter „Albatros“ der Reihe 498.0 wurde 1976 die 498.022 ausgemustert. Sie blieb erhalten und wird heute als betriebsfähige Museumslokomotive der Tschechischen Staatsbahnen ČSD in Prag-Smíchov betreut.

Auch der Serie 498.1 blieb dieses Schicksal nicht erspart. Sie wurde bis zum Sommer 1973 ausgemustert. Einige Exemplare blieben erhalten: Als betriebsfähige Museumslok wird die 498.104 heute in Bratislava vom slowakischen Albatros-Club unterhalten. Und die 498.106 (die Rekordlok vom Sommer 1964) steht normalerweise als nicht betriebsfähiges Exponat im Technischen Nationalmuseum in Prag. Derzeit ist sie allerdings – zusammen mit weiteren Fahrzeugen – im Depot der nordböhmischen Stadt Komotau am Südrand des Erzgebirges untergestellt.

Die 498.104 ist derweil regelmäßig unterwegs. Vor so manchem Sonderzug konnte sie bereits ihre Leistungsfähigkeit eindrucksvoll unter Beweis stellen. Dabei macht sie auch jenseits der Grenzen der Slowakei eine gute Figur. So ist sie zum Beispiel ein gerne gesehener Gast auf dem Dampflokfest in Dresden, wo sie dem interessierten Publikum Zeugnis ablegt vom Können ihrer Entwickler und Erbauer. Selbst als im Jahr 2005 nach langjährigem Dienst als Museumslok ein Leck am Kessel festgestellt wurde, bedeutete dies nicht das Ende für die Schönheit aus Böhmen. Die Mitglieder des Albatros-Clubs investierten rund 40.000 Arbeitsstunden in „ihre“ Lok, um sie wieder betriebsfähig zu machen. Nach abschließenden Arbeiten im Bahnbetriebswerk in Bratislava, zahlreichen Tests und mit einem neuen Anstrich versehen, konnte sie am 17. November 2009 wieder auf große Fahrt gehen.

Der „Albatros“ als Modell

Mit dem Ende des Sommers steigt bei vielen Modellbahnfreunden die Spannung: Wird es von Märklin wieder ein herbstliches Überraschungsmodell geben? Die Frage kann auch in diesem →

Die Digital-Funktionen

Digital-Funktionen	6021	MS1	MS2	CS2	CS3
Spitzensignal	●	●	●	●	●
Raucheinsatz	●	●	●	●	●
Dampflokom-Fahrgeräusch	●	●	●	●	●
Lokpfeif	●	●	●	●	●
Direktsteuerung	●	●	●	●	●
Bremsenquietschen aus		●	●	●	●
Führerstandsbeleuchtung		●	●	●	●
Feuerbüchsenflackern		●	●	●	●
Rangierpfeif		●	●	●	●
Rangiergang			●	●	●
Dampf ablassen			●	●	●
Kohle schaufeln & Feuerbüchse			●	●	●
Lichtfunktion			●	●	●
Schüttelrost			●	●	●
Luftpumpe			●	●	●
Wasserpumpe			●	●	●
Injektor			○	○	●
Sanden			○	○	●
Wasser nachfüllen			○	○	●
Kohle nachfüllen			○	○	●
Sand nachfüllen			○	○	●
Ankuppelgeräusch			○	○	●
Abkuppelgeräusch			○	○	●
Generatorgeräusch			○	○	●
Sicherheitsventil			○	○	●
Bahnhofsansage			○	○	●
Bahnhofsansage			○	○	●
Bahnhofsansage			○	○	●

● serienmäßig ○ bei MS2 ab Software-Update 3.55, bei CS2 ab Software-Update 4.2



Angetrieben wird das Modell von einem Hochleistungsmotor im Kessel, der seine Kraft über Zahnräder und Kuppelstangen auf alle vier Treibradsätze überträgt. Die Treibräder entsprechen in Form und Speichenzahl dem Original, zudem haben sie niedrigere Spurkränze.



Auch der Führerstand ist detailreich ausgearbeitet. Im Digital-Betrieb sind zahlreiche Licht- und Soundfunktionen möglich.



War bei der Reihe 498.0 der Tender noch vierachsrig, rollt der Tender der Reihe 498.1 auf fünf Achsen über die Gleise.

→ Jahr wieder mit einem „Ja“ beantwortet werden: Der „Albatros“ wird 2022 die Herzen der Märklin und Trix Fans höher schlagen lassen und sich nahtlos in die Reihe der besonderen Loks aus den vergangenen Jahren einfügen. Pate für das neue Modell stand die noch vorhandene Museumslok 498 104, in dem Zustand, wie sie aktuell auf den Bahnfesten und Nostalgiefahrten der Region zu sehen ist.

Ausgeführt ist das Modell in der Bauart vieler anderer großer Schlepptenderloks weitgehend aus Metall. Angetrieben wird es von einem Hochleistungsmotor im Kessel, der seine Kraft über Zahnräder und Kuppelstangen auf alle vier Treibradsätze überträgt. Zwischen Lok und Tender ist eine kulissengeführte Kurzkupplung eingebaut, ebenso ist eine solche an der Rückseite des fünfachsigenden Tenders vorhanden. Selbstverständlich ist ein mfx+-Decoder (Märklin) eingebaut, mit dem viele Licht- und Soundfunktionen im Digital-Betrieb abgerufen werden können. So verfügt die Lok neben dem mit der Fahrtrichtung wechselnden Spitzensignal mit Leuchtdioden – bei dem auch die seitlichen Nummerntafeln am oberen Spitzensignal beleuchtet sind – auch über eine Führerstandsbeleuchtung und das Flackern des Feuers in der Feuerbüchse, ebenso ist ein Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß ab Werk eingebaut.


Vorbildgetreu umgesetzt

Vorbildgetreu am Modell umgesetzt ist die typische stahlblaue Farbgebung mit dem weißen Führerhausdach, die zusammen mit den roten Rädern, der hohen Kessellage und dem freien



Neben dem weißen Dach des Führerhauses wartet das neue Modell mit zahlreichen fein ausgearbeiteten Details auf. Viele angesetzte Teile lassen den „Albatros“ neue Maßstäbe in Sachen Vorbildtreue und exakter Ausarbeitung setzen.

Durchblick zwischen Kessel und Rahmen auch dem Modell ein elegantes Erscheinungsbild gibt. Die Treibräder entsprechen in Form und Speichenzahl dem Original, zudem haben sie niedrigere Spurkränze als ältere Loks. Auch die Pufferhöhe entspricht der NEM, sodass das „Gesicht“ der Lok auch dem Vorbild entspricht. Mit dem mfx+-Decoder (Märklin) kann auf der CS2 oder CS3 das Modell auch direkt mit einer Führerstandsansicht gesteuert werden. Durch die Metallbauweise erfüllt das Modell auch hohe Ansprüche und entspricht somit auch in dieser Hinsicht seinem Vorbild.

Unter der Artikelnummer 39498 wird dieses schöne Modell im Fachhandel erhältlich sein. Für die Freunde des Zweileitersystems wird der „Albatros“ als Trix Modell unter der Artikelnummer 25498 angeboten. So kann schon bald das Modell des „Albatros“ auf vielen Modellbahnen unterwegs sein, auch zusammen mit deutschen Museumsloks, was ja durchaus vorbildgetreu ist – man denke nur an das Dampflokfest in Dresden, bei dem die schöne Tschechoslowakin neben Loks wie etwa der BR01.5 der DR zu sehen war. 

*Text: Andreas Schumann;
Fotos: Märklin, Herbert Ortner, Dušan Kelo*



Ein Rauchgenerator mit radsynchronem Dampfausstoß sorgt für vorbildgerechtes Fahrvergnügen in H0.



Weitere Informationen zu dem Modell finden Sie auf www.maerklin.de sowie auf www.trix.de oder bei einem Fachhändler in Ihrer Nähe.