

# Miniaturbahnen

Die führende deutsche Modellbahnzeitschrift



Gebaut, gezeichnet und geschrieben  
von Ing. Oskar Schneider, Wien

## Schwere Güterzug-

# Ellok BR 88<sup>2</sup>

Reihe 1280, der ÖBB - I. Teil

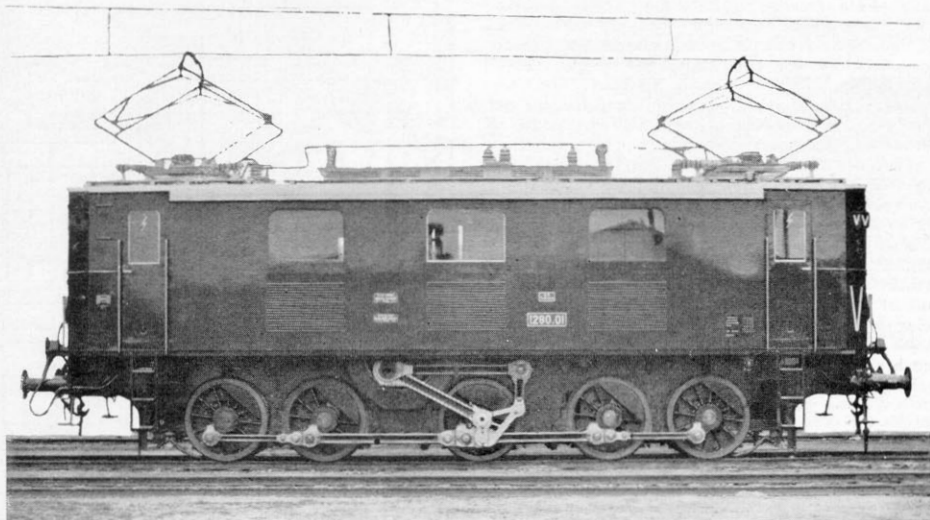


Abb. 1. So sieht die „88“ alias „1280“ aus. Sämtliche Fotos vom großen Vorbild sind übrigens Werkfotos der AEG-Union Wien, der wir an dieser Stelle bestens für ihre Unterstützung danken!

Unser heutiger Bauplan soll Sie mit einer ausgesprochenen „Old timer“-Ellok, der schweren Güterzuglokomotive Reihe 1280 der Österreichischen Bundesbahnen bekanntmachen. Diese Lok ist eine typische Vertreterin der Ellokbaueise der Dreißigerjahre und eignet sich besonders für den Modellbau, da sie einerseits mit verhältnismäßig einfachen Werkzeugen und Behelfen gebaut werden kann und andererseits in der Wahl des Motors und des Antriebes viele verschiedene Möglichkeiten bestehen.

Bevor wir jedoch mit dem eigentlichen Bauplan beginnen, wollen wir uns ein wenig über die Originalmaschine informieren. Die Lokomotivreihe 1280 wurde von den ÖBB in den Jahren 1926—28 beschafft und war für die Förderung der Güterzüge auf der im Rahmen der zweiten Elektrifizierungsstufe für elektrischen Betrieb eingerichteten Hauptbahnlinie Salzburg-Innsbruck bestimmt. Darüber hinaus sollte sie auch im schweren Nachschiebedienst auf den Steilrampen des Arlbergs mit 32% Steigung eingesetzt werden. Der damals noch vorhandene schwache Oberbau begrenzte den Achsdruck auf 16t und die damaligen Betriebsanfordernisse begnügten sich mit einer Höchst-

geschwindigkeit von 50 km/h. Als Antrieb dienten zwei hochliegende Wechselstromreihenschlußmotoren von je 700 kW Stundenleistung bei 587 U/min., die die 5 Kuppelachsen über eine Blindwelle und einen Gelenkvierkrahnen Bauart Kandó antrieben.

Dieser Gelenkrahmen erlaubte den festen Einbau der Triebmotoren im abgefederten Lokrahmen und ermöglichte das freie Federspiel der Achsen ohne die Nachteile der übrigen Stangenantriebe (Stichmaßänderungen beim Schrägstangenantrieb bzw. große Abnutzung der Kulissensteine bei den Schlitzkuppelstangen) aufzuweisen. Er entsprach vollkommen dem damaligen Entwicklungsstand, hatte man doch erst zwei Jahre vorher die ersten Lokomotiven mit Einzelachsantrieb für die ÖBB gebaut (siehe MIBA 9/III, Bauplan E 45, Entwicklungsübersicht) und nur wenige Erfahrungen mit dieser Antriebsart im schweren Zugdienst. Auch heute noch wählt man bei Verschublokomotiven, deren Leistung in einem Motor unterzubringen ist, den Stangenantrieb (siehe z. B. Ee 6/6 der SBB), der gegenüber dem Einzelachsantrieb den Vorteil der viel geringeren Schleuderneigung beim Anfahren zeigt.

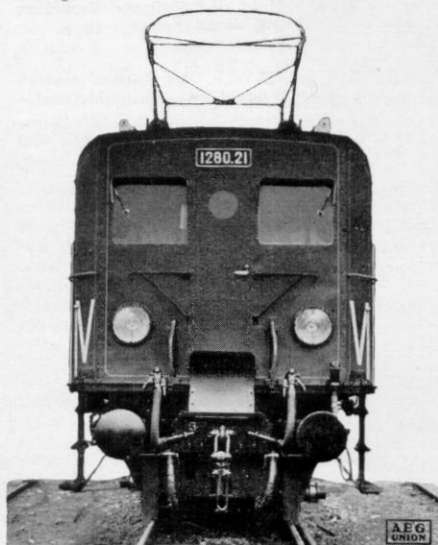
Da die Arlbergbahn seinerzeit einige Tunnel mit verdrücktem Lichtraumprofil aufwies, mußten die für diese Strecke bestimmten Loks mit einem zusätzlichen schmalen Tunnelstromabnehmer versehen werden. Die Reihe 1280 erhielt den Doppelscherenstromabnehmer der Österreichischen Siemens-Schuckert-Werke, dessen zwei ineinander gebaute Scherensysteme mechanisch so gekuppelt waren, daß bei Fahrdrahthöhen größer als 5250 mm ü. SOK. der breite Bügel und bei kleineren Fahrdrahthöhen das schmale Schleifstück zum Anliegen kam. Heute sind diese Profileinschränkungen längst beseitigt und die Maschinen tragen den österreichischen Einheitsstromabnehmer I, der unserem Bauplan zugrundegelegt ist. Die Zugaufnahme der 1280.07 (Titelbild!) zeigt uns diesen Doppelscherenstromabnehmer I, der unserem Bauplan zugrundegelegt ist. Die Zugaufnahme der 1280.07 (Titelbild!) zeigt uns diesen Doppelscherenstromabnehmer I, der unserem Bauplan zugrundegelegt ist. Heute sind diese Profileinschränkungen längst beseitigt und die Maschinen tragen den österreichischen Einheitsstromabnehmer I, der unserem Bauplan zugrundegelegt ist. Die Zugaufnahme der 1280.07 (Titelbild!) zeigt uns diesen Doppelscherenstromabnehmer I, der unserem Bauplan zugrundegelegt ist.

Zum Abschluß dieser Einleitung sei noch vermerkt, daß die Lokomotiven der Reihe 1280 (mit Ausnahme der 1280.05 und 11) den zweiten Weltkrieg überlebt haben und heute im Netz der ÖBB Dienst tun, wobei sie vorwiegend im Hügelland (Salzburg - Wels - Linz) im Güterzugdienst, im Verschubdienst (Salzburg - Gngl) und im Vorspanndienst auf der Strecke Bischofshofen - Eben Pg. eingesetzt sind. Manchmal kann man die 1280 auch auf der Tauernbahn von Schwarzach - St. Veit nach Villach vor Güterzügen sehen.

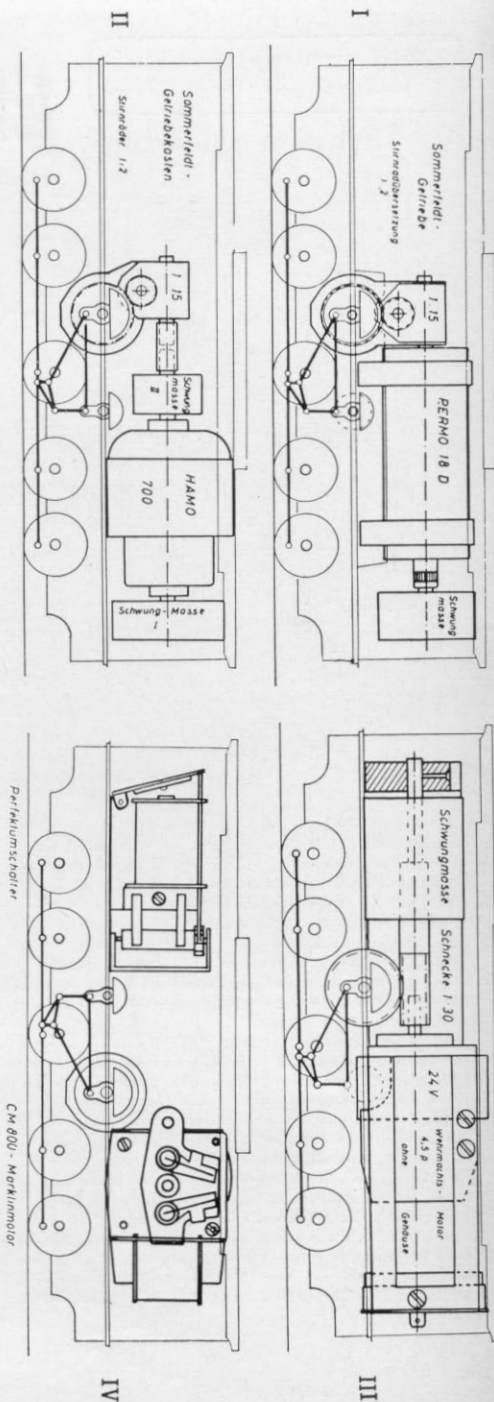
Doch nun zum eigentlichen Modellbauteil!

Unten: Abb. 2. Stirnansicht unserer Maschine

Neben: Abb. 3. Vier verschiedene Motoreinbau-Vorschläge



456



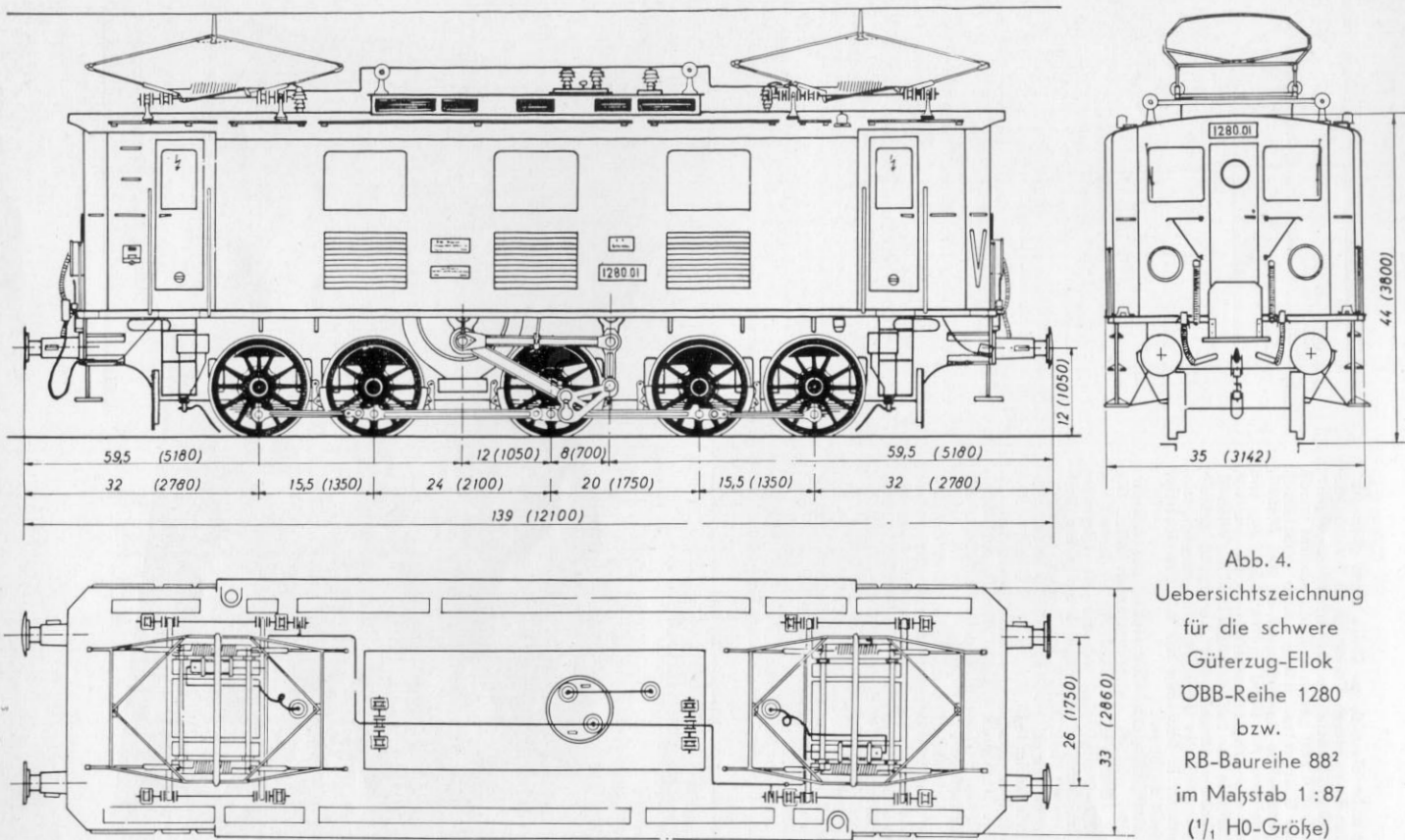


Abb. 4.  
 Uebersichtszeichnung  
 für die schwere  
 Güterzug-Ellok  
 ÖBB-Reihe 1280  
 bzw.  
 RB-Baureihe 88<sup>2</sup>  
 im Maßstab 1 : 87  
 (1/1, H0-Größe)

Ich versuche diesmal, an Stelle eines „Rezepts“ einen Plan in mehreren Varianten zu bringen, der dem einzelnen Modellbauer Gelegenheit zu eigener konstruktiver Arbeit geben soll. Mit Absicht wurde daher die Übersichtszeichnung genau maßstäblich ohne irgendwelche Konzessionen an den Modellbau ausgeführt. An Hand dieser Zeichnung und der Fotos der Originalmaschine — die uns von der Herstellerin der Lok, der AEG-UNION, Wien III, entgegenkommenderweise zur Verfügung gestellt wurden — dürfte es ohne weiteres möglich sein, ein Lokmodell in Baugröße HO mit ausreichender Genauigkeit zu bauen.

Die Motoreinbauvorschläge stellen nur Anhaltspunkte dar, wie es gemacht werden kann. Die einfachste Lösung dürfte wohl die Variante I mit Permo 18 D-Motor sein, weshalb die folgenden Einzelteilzeichnungen vorwiegend auf diese Bauart abgestimmt sind. Das in den Fotos dargestellte Mustermodell wurde mit einem 24 V-Luftwaffenmotor nach Variante III ausgerüstet. Diese Lösung ist schwieriger und nur geübten Lokbauern zu empfehlen. Sie wurde jedoch gewählt, da besonders viele österreichische Modellbahnfreunde diesen Motor besitzen.

Der als Variante IV gezeigte Märklin CM 800 bzw. der Märklin-Bürkle-Motor gestattet sowohl den Antrieb über die Blindwelle als auch den direkten Antrieb der Triebachse mittels Stirnrädern. Die Übersetzung ist in diesem Falle allerdings ca. 1 : 60 zu wählen (vgl. MIBA VIII, 9, S. 348 ff).

Die vorgenannte Methode des Antriebes der Lok über die Blindwelle und die Stangen ist wohl die Krönung des Baues einer „old timer“-Elokom — doch davon später ...

Wenn Sie sich inzwischen schon klar darüber geworden sind, welchen Motor Sie verwenden

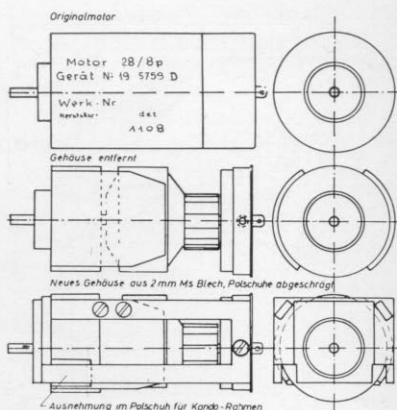


Abb. 5. Abänderung des ehem. Wehrmacht-Motors

wollen, dann besorgen Sie denselben, einiges Ms-Blech 0,5, 1,0 und 2,0 mm (halbhart bis hart), ein Stückchen Vierkantmessing 6 x 8 mm, ca. 200 mm Silberstahl 2,5 mm  $\varnothing$  und 10 Räder der Märklin CM 800; sollten Sie Wert auf besondere Zugkraft legen, dann nehmen Sie 4 Stück davon mit Plastikreifen; und erwarten Sie mit Spannung das nächste Heft, in dem wir mit dem Bau des Rahmens und der Radsätze beginnen ..... (Fortsetzung folgt)

## 2675 Bastelstunden...



Hans Jacobsen, Schleswig, plaudert über seine HO-Anlage