

Die Arlberglokomotive BBÖ 1080 - DRB E88 / BBÖ 1080.100 - DRB E88.1

Anfangs der 1920er Jahre stieg mit voranschreitender Elektrifizierung das Verkehrsaufkommen im Westen Österreichs, besonders auch auf der Arlbergstrecke mit ihren bis zu 31 ‰ steilen Rampen.

Dieses rechtfertigte den Bau einer eigenen elektrischen Güterzuglokomotive, die speziell an die Gegebenheiten dieser Strecken angepasst war. Sie sollte in der Lage sein, dieselben Traktionsleistungen wie die fünffach gekuppelten Dampflokomotiven der Reihe 80 zu erbringen. Die Höchstgeschwindigkeit wurde mit 50km/h festgelegt, der Achsdruck sollte 14,5t nicht überschreiten.

Das war für damalige Verhältnisse ausreichend, weil die Güterzüge keine durchgehende Bremse hatten, sie verkehrten vielmehr handgebremst, wobei eine bestimmte Anzahl von Wagen mit besetzten Handbremsen im Zugverband eingereiht waren. Über Pfeifsignale von der Lokomotive hatten die Bremser die Handbremsen zu bedienen. Dabei musste auch die Lokomotivbremse kräftig mithelfen.

So wie die Reihe 80 sollte auch die Elektrolokomotive fünffach gekuppelt sein. Da man mit drei Fahrmotoren leistungsmäßig das Auslangen fand, wurde ein Projekt angenommen, in dem Tatzlagermotoren die drei mittleren Achsen antrieben. Die motorlosen Endachsen wurden durch Kuppelstangen mit den angetriebenen Achsen verbunden. So konnte das gesamte Fahrzeuggewicht reibungsmäßig genutzt werden. Es war dies auch mechanisch eine gute Lösung, weil dadurch eine Vorgelege- oder Blindwelle erübrigt werden konnte.

Für das Gesamtprojekt zeichneten die österreichischen Siemens-Schuckertwerke als Hauptlieferant verantwortlich. Die Ausführung des mechanischen Fahrzeugteiles wurde der Lokomotivfabrik Krauss & Co in Linz übertragen.

1921 wurden zwanzig Stück dieser Güterzuglokomotive, der in Anlehnung an ihre Dampfvorgänger die Reihenbezeichnung BBÖ 1080 zugewiesen wurde, bestellt. Die Auslieferung erfolgte in den Jahren 1924-1925

Eine spätere Erhöhung des zulässigen Achsdruckes erlaubte eine großzügigere Wahl der Ausrüstung, auch eine Leistungserhöhung um ca. 20% konnte realisiert werden. Besonders notwendig war auch eine Entlastung der mechanischen Bremse der Lokomotive, was durch den Einbau einer elektrischen Bremse bewerkstelligt wurde.

Von diesem verbesserten Lokomotivtyp wurden 1926 bis 1929 zehn Exemplare mit der Reihenbezeichnung BBÖ 1080.100 in Dienst gestellt. Die ÖBB bezeichnete sie als 1080 bzw. 1180. Im weiteren Text wird die 1080.100 nun als 1180 bezeichnet.

Während die ursprüngliche 1080 kurze Vorbauten an beiden Enden des Lokkastens aufwies, unterschied sich die verbesserte 1180 äußerlich durch gerade Front- und Heckpartien. Im Einsatz bewährten sich die aufgerüsteten Lokomotiven besser als das Ursprungsmodell, vor allem die elektrischen Bremsen wirkten sich günstig aus.

Die Lokomotiven der Reihe 1080 waren anfangs in den Zugförderungsleitungen Bludenz und Innsbruck im Einsatz. Die Reihe 1180 war über ihre gesamte Einsatzzeit der Zugförderungsleitung Bludenz zugeteilt. In den späteren Jahrzehnten waren beiden Typen fast ausschließlich in Schub- und Überstelldiensten auch in anderen Regionen Österreichs eingesetzt.

Im Laufe ihrer langen Lebensdauer wurden mehrfache Umbauten vorgenommen, die interessanterweise erst in der Zeit nach 1945 erfolgten, sieht man vom Ausbau der mechanischen Hilfskompressoren und dem Einbau der Druckluftwagenbremse ab.

In dieser Zeit wurde die Lokomotive, ihrer geringen Geschwindigkeit wegen, hauptsächlich nur noch für Verschiebeinsätze herangezogen. Mit dem dauernden Wechsel der Fahrtrichtungen stieg aber die Gefahr von Kontraschaltungen erheblich, außerdem stellte die mechanische

Betätigung an den Lokführer erhöhte physische Anforderungen. Es wurde daher ein Umbau der Lokomotiven auf Gleichstrom-Schützensteuerung erarbeitet und in den fünfziger Jahren in Angriff genommen.

Mit reiner Druckluftbremse und nachträglichem Einbau eines Blindfahrschalters versahen die Lokomotiven noch bis 1993 ihren Dienst.

Von der Reihe 1080 überdauerten sechzehn Lokomotiven den Zweiten Weltkrieg, die zehn Lokomotiven der Reihe 1180 überstanden ihn vollzählig.

In den achtziger Jahren wurde mit der Ausmusterung begonnen, die dann wegen eines gestiegenen Bedarfs in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts gestoppt wurde. So blieben die letzten 1080 und 1180 bis 1993 im Dienst der ÖBB.

Die 1180.09 wurde in Bludenz zur betriebsfähigen Nostalgielok aufgearbeitet.

Technische Daten

Achsformel:	E	Motorleistung:	ÖBB 1080: 950 kW ÖBB 1180: 1.230 kW
LüP:	12.750 mm	Treibrad-Ø:	1.350 mm
Dienstgewicht:	ÖBB 1080: 77,0 t ÖBB 1180: 81,5 t	Anfahrzugkraft:	ÖBB 1080: 193 kN ÖBB 1180: 200 kN
Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h	Radstand:	7.750 mm

Quellen: Internet - Das digitale Eisenbahn Fotoarchiv



Details zu den Modellen

ÖBB 1080

Das Modell 1080.01 zeigt die Lokomotive in tannengrüner Farbgebung - das Modell 1080.14 ist im späteren orangefarbenen ÖBB-Schema ausgeführt.

ÖBB 1180

Das Modell ÖBB 1180.01 wurde nach einem Bild aus dem Jahr 1983 gebaut, das die Lok in oranger Farbgebung zeigt.

ÖBB 1180.02 und ÖBB 1180.08 stellen die Lokomotive noch in tannengrüner Farbgebung anfangs der 80er Jahre dar.

ÖBB 1180.009-1 gibt eine Lok dieser Baureihe Ende der 80er mit verwitterter grüner Lackierung vor der Umwidmung als Museumslokomotive wieder.

Diese Modelle unterscheiden sich neben der Farbgebung auch in einigen Details der Aufbauten.

Alle Modelle verfügen über versenkbare Lokführerfiguren und sind mit einer versenkbaren Schluss-scheibe ausgestattet.

Fred Fuchs

kon.ff1@sol.at