

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 25

Artikel: Von der Elektrifikation der Oesterreichischen Bundesbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41715>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Angaben über die am 28. IV. 1927 im Betriebe und im Bau befindlichen elektrischen Lokomotiven der Oesterreichischen Bundesbahnen.

Reihenbezeichnung	1100	1100,100	1029	1080	1080,100	1570	1070	1470	1180	1170	1280	1670	
Achsfolge	1 C + C 1	1 C + C 1	1 C 1	E	E	1 D ₀ 1	D	1 D 1	E	B ₀ + B ₀	E	1 D ₀ 1	
Zahl der abgelieferten (in Bau befindlichen) Lokomotiven . . .	7	6 (3)	20	20	2 (8)	4	5	1	(1)	1 (9)	(17)	(25)	
Dienstgewicht t	115	117,6	72,8	75	78,5	91,4	54,8	90,2	73,5	61,2	80,35	96	
Reibungsgewicht t	87,3	89	44,5	75	78,5	63,4	54,8	62,2	73,5	61,2	80,35	66	
Zugsgattung	S. u. P.	S. u. P.	S. u. P.	G	G	S	Versch.	S. u. P.	G	S. u. P.	G	S	
Grösstes Wagenzugsgewicht . t	320	330	430	810	900	550	600	550	1000	740	900	660	
auf einer Steigung von . % ₀₀	31,4	31,4	10	10	10	10	7,5	10	10	10	10	10	
bei einer Geschwindigkeit km/h	45	50	45	30	32,5	50	24	51	34	35	36	64	
Max. Geschwindigkeit . km/h	70	75	70, 80 ¹⁾	50	50	85	40	100	67	60	55	100	
Stundenleistung PS	2400	2650	1365	1450	1670	2230	720	2000	2000	1360	1800	2840	
bei einer Geschwindigkeit km/h	50	54	42	42	36	51	24	50	33	35	36,6	64	
Dauerleistung PS	2000	2200	1000	1000	1280	1700	578	—	—	1100	1470	2300	
bei einer Geschwindigkeit km/h	50	54	42	42	42	59	27 bis 40	—	—	40	41,7	72	
Dauerleistung des Transformators kVA	1730	2050	840	1150	1650	1550	540	Einanker-Umformer auf Zwei-, Drei- und Vierphasenstrom			1100	1260	2400
Zahl der Motoren	2 × 2	2 × 2	1 × 2	3	3	4 × 1	1	2	2	4 × 1	1 × 2	4 × 2	
Bauart der Motoren	Serie mit Widerstandsverbindern			Serie				Drehstrommotoren umschaltbar auf 2, 3 und 4 Phasen und 12, 8 und 6 Pole			Serie		
Triebraddurchmesser . . . mm	1350	1350	1740	1350	1350	1350	1140	1614	1070	1300	1140	1350	
Gesamtradstand mm	17 700	17 700	9890	7750	7750	11 000	5000	10 130	6500	7000	6500	11 000	
Fester Radstand mm	5520	5520	5670	4750	4750	8800 (geführte Länge)	3700	5070	3600	4800 (geführte Länge)	3800	8800 (geführte Länge)	
Länge über Puffer mm	20 350	20 350	12 810	12 750	12 750	14 000	9800	13 190	10 800	10 300	12 500	14 000	
Hauptlieferant der Lokomotiven	Oesterr. Brown-Boveri-Werke		A. E. G.-Union	Oesterr.	Siemens-Schuckert-Werke	A. E. G.-Union	Wiener Lokomotiv-Fabriks-A.-G.	„Elin“ A. G. f. el. Ind.		A. E. G.-Union	Oesterr. S. S. W.		
Lieferant des elektrischen Teiles	"		"	"	"	"	Ganz'sche El. A. G. Budapest	"		"	"		
Lieferant des mechanischen Teiles	Wiener Lokomotiv-Fabriks-A.-G. (Florisdorf)		Lok.-Fabr. d. St. E. G.	Lok.-Fabr. Krauss & Cie., Linz	Lokomotiv-Fabrik Krauss & Cie., Linz	Wr. Lokomotiv-Fabriks-A.-G. (Florisdorf)	Lok.-Fabr. Wiener Neustadt	Lok.-Fabr. d. St. E. G. u. Wiener Lok.-Fabr.	Lok.-Fabr. Krauss & Cie., Linz				

becken in Les Marécottes, einschliesslich der Wasserfassung am Triège, wurde im Sommer, der Druckstollen vom Ausgleichbecken bis zum Wasserschloss im Herbst fertiggestellt. Das Ausgleichbecken bei Les Marécottes kam bis auf unbedeutende Nacharbeiten im Dezember zur Vollendung. Die im Frühjahr begonnene Montage der Druckleitung konnte im Laufe des Jahres durchgeführt werden. Die Ende Dezember vorgenommenen Druckproben haben ein befriedigendes Resultat ergeben. Der Unterwasserkanal wurde im November, das Maschinenhaus im März vollendet. Die Bauarbeiten des Schalt- und Transformatorenhauses waren Ende Juni soweit vorgeschritten, dass die Montage der Schaltanlage in Angriff genommen und bis Dezember zu Ende geführt werden konnte. Am Schluss des Berichtjahres waren die für den ersten Ausbau des Kraftwerkes Vernayaz in Frage kommenden vier ersten Einphasenmaschinengruppen betriebsfertig montiert und die ersten zwei Transformatoren komplett zusammengestellt, während die Drehstromgruppe noch in Montage begriffen war. Sämtliche Arbeiten sind im Rahmen des aufgestellten Bauprogrammes durchgeführt worden. [Das Kraftwerk Vernayaz wurde Anfangs März 1927 teilweise in Betrieb genommen.]

Die 132 kV Uebertragungsleitung Vernayaz-Rupperswil war Ende Dezember auf den Teilstrecken Puidoux-Kerzers-Deitingen und Gösgen-Rupperswil betriebsbereit. Von den im Bau befindlichen 66 kV Uebertragungsleitungen Steinen-Altendorf und Kerzers-Freiburg sind die Masten aufgestellt worden; bei der 66 kV Leitung Vernayaz-Massaboden wurde mit der Montage der Hochspannungsleitung begonnen und für die 66 kV Leitungen Seebach-Rupperswil und Rupperswil-Gossau sind die Mastfundamente erstellt worden.

In den Unterwerken Kerzers, Rupperswil, Puidoux II, Freiburg, Gossau und Massaboden wurden die Hochbauarbeiten, sowie die Mastfundamente für die Freiluftanlagen fertiggestellt, sämtliche Eisenkonstruktionsteile montiert und der Einbau der elektrischen Ausrüstungen zum grössten Teil beendet. [Das Unterwerk Massaboden wurde am 17. Januar 1927 auf den Zeitpunkt der Eröffnung des Einphasenbetriebes auf der Strecke Brig-Sitten in Betrieb genommen. Die Unterwerke Puidoux-Kerzers und Rupperswil sind vorläufig mit 66 000 V in Betrieb.] (Schluss folgt.)

1) Zwei Uebersetzungen.

Von der Elektrifikation der Oesterreichischen Bundesbahnen.

Auf Anregung von Dr. E. E. Seefehner ist von den führenden österreichischen Elektrizitätsfirmen und den Wiener Grossbanken ein grosszügiges Programm ausgearbeitet worden, nach dem die Hauptlinien Wien-Salzburg, Wien-Graz und die Tauernbahn innerhalb der nächsten fünf Jahre elektrischen Betrieb erhalten sollen. Es handelt sich, wie die „E. T. Z.“ berichtet, um Strecken von 605 km Gesamtlänge mit einer Verkehrsleistung von 3720 tkm, bei einem jährlichen Kohlenverbrauch von 540 000 t. Hierauf sollen nach genanntem Vorschlag auch die weiteren Hauptlinien Gesäusebahn, Selzthal-St. Michael, Bruck a. M. - Villach - Arnoldstein, Innichen - Villach - Rosenbach und Wels - Passau elektrifiziert werden, wobei es sich um Strecken von insgesamt 759 km, 2320 tkm und 350 000 t Kohlenverbrauch handelt. Auf der Strecke Wien-Salzburg bzw. Wien-Graz liegen die Verkehrsverhältnisse fast doppelt so günstig als auf den bisher elektrifizierten Linien (Arlbergbahn usw.), sodass die Wirtschaftlichkeit gesichert erscheint. Ausser andern Vorteilen erwartet man wesentliche Beschleunigung und Belebung des Verkehrs von Deutschland nach Belgrad und Triest über die Tauernbahn und nebenbei die Beseitigung der drückenden Rauchplage in den Wiener, Linzer, Salzburger und Grazer Bahnhöfen. Von besonderer wirtschaftlichen Bedeutung ist auch, dass dadurch 35 000 Arbeitern für Jahre hinaus Beschäftigung und der inländischen Industrie lohnende Arbeit gegeben würde. Der Strombedarf wird mit 170 Mill. kWh im Jahre berechnet. Die Kosten werden, ohne Kraftwerkbauten, auf 250 Mill. Schilling geschätzt.

Ueber die bisher auf dem Netze der Oesterreichischen Bundesbahnen in Betrieb befindlichen Lokomotiven orientiert die obige Tabelle, die uns von der „Elektrisierungsdirektion“ der Oe. B. B. zugestellt worden ist. Sie vervollständigt und berichtigt zum Teil die auf Seite 186 veröffentlichte Zusammenstellung eines gelegentlichen Mitarbeiters aus Linz, die leider eine Reihe von Unrichtigkeiten enthält. Die 1912/14 beschafften Lokomotivreihen 1005 und 1060 sind in der neuen Tabelle nicht mehr enthalten, da sie heute nur noch auf Nebenlinien und für den Verschiebedienst Verwendung finden.