

# Die verschiedenen Typen elektrischer Lokomotiven der Oesterreichischen Bundesbahnen

Autor(en): **v.L.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 14

PDF erstellt am: **25.09.2024**

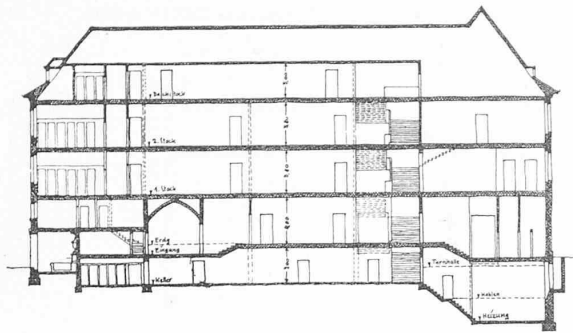
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-41676>

## **Nutzungsbedingungen**

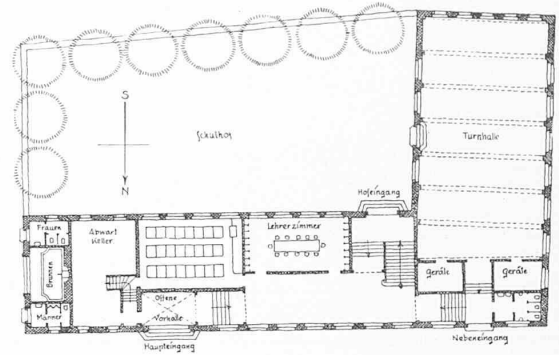
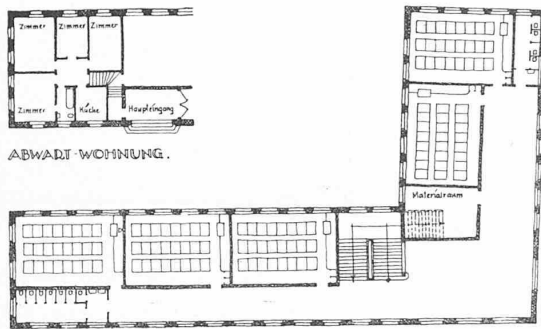
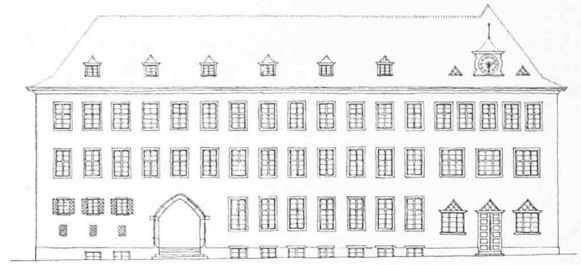
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



WETTBEWERB PETERSSCHULE IN BASEL.  
IV. Preis (1200 Fr.), Entwurf Nr. 24. — Arch. Walter Baur, Bern.



Längsschnitte, Grundrisse und Nordfront. — Masstab 1 : 600.

**Die verschiedenen Typen elektrischer Lokomotiven der Oesterreichischen Bundesbahnen.**

Die Oesterreichischen Bundesbahnen haben derzeit, wie bekannt, die Arlbergbahn und die Salzkammergutbahn elektrifiziert und haben Strecken in Tirol und in Vorarlberg in Angriff genommen. Für diese Linien haben sie an Lokomotiven sechs Typen beschafft, deren Hauptdaten in untenstehender Tabelle zusammengestellt sind. Die Lokomotive Reihe 1100, eine Schnellzuglokomotive, tut zurzeit nur auf der Arlberglinie Dienst, wo sie die schweren internationalen Schnellzüge Wien-Paris befördert. Ihre normale Förderleistung beträgt 320 t auf 31,4‰ mit 45 km/h. Die Lokomotiven der Reihe 1080 sind Güterzuglokomotiven mit fünf gekuppelten Achsen, die 1000 t auf einer Steigung von 31,4‰ mit 15 km/h Geschwindigkeit bewältigen können und den gesamten Güterzugdienst auf den bisher elektrifizierten Linien besorgen; sie haben allerdings die unangenehme Eigenschaft, dass sie den Oberbau stark angreifen, weil sie wegen kurzen Radstandes bei Schnellfahrten unruhig laufen.

Die Lokomotive der Reihe 1029, mit drei gekuppelten und zwei Laufachsen, versieht Personendienst auf allen genannten Strecken, auf der Salzkammergutbahn auch Schnellzugdienst. Die Reihe 1075, Typ 1 D 1, hat vier Motoren, die auf je eine Achse wirken, und zwei

Laufachsen; sie wird probeweise jetzt auf der Arlbergstrecke im Schnellzugdienst verwendet. Bei der Reihe 1005 handelt es sich um eine von der Pressburger Bahn ausgeliehene Lokomotive mit zwei gekuppelten Achsen, von der zwei Stück derzeit in Attnang Verschiebedienst versehen. Die Lokomotive Serie 1060 ist eine Lokomotive der Mittenwaldbahn.

v. L.

**Korrespondenz.**

Zu der auf Seite 9 dieses Bandes erschienenen kurzen Beschreibung über

**Selbstregulierende Kleinturbinen, Bauart Crozet-Fourneyron** ist uns folgende Zuschrift zugegangen, die wir übungsgemäss gleichzeitig mit der darauf bezüglichen Erwiderung veröffentlichen:

In Nr. 1 der „S. B. Z.“ vom 1. Januar 1927 geben Sie eine Beschreibung mit Abbildungen der sich selbst regulierenden Turbine Crozet-Fourneyron. Sie bemerken dazu, dass dies der gegebene Antriebsmotor sei für entlegene Gegenden, die keinen Anschluss haben an ein Elektrizitätswerk.

Ich fasse das so auf, dass Sie sagen wollen, diese Turbine eigne sich besonders für den Betrieb von kleinen Elektrizitätswerken, und ich erlaube mir, darauf hinzuweisen, dass, wenn eine automatische Regulierung überhaupt in Frage kommt, nur eine vollendete Präzisionsregulierung wirklich gute Resultate ergibt; alle andern Einrichtungen befriedigen nicht. Die Regulierung Crozet-Fourneyron ist nun aber keine solche Präzisionsregulierung; trotz der schraubenförmigen Bewegung oder Verschiebung treten wesentliche Reibungen auf und dazu noch hydraulische Reaktionen, die bei jeder Belastung verschieden sind, ferner muss der Zentrifugalregler grosse Massen verschieben, während man in der Praxis gefunden hat, dass Regulierungen mit kleinen Massenbewegungen bessere Resultate ergeben. Der Ungleichförmigkeitsgrad der Crozet-Fourneyron-Regulierung wird sehr gross sein, während heute überall kleine Ungleichförmigkeit oder Isodromregulierung verlangt wird.

**Elektrische Lokomotiven der Oesterreichischen Bundesbahnen.**

Reihe	Typ	Radstand		Triebrad-Durchm.	Höchstgeschwindigkeit	Dienstgewicht	Anzahl Motoren	Leistung		Erbauer	
		Fest mm	Total mm					max. PS	während 1 Stunde PS	Masch.-Teil	Elektr. Teil
1100	1C + C1	3870	17700	1350	65	115	4	3000	2400	Staatsbahn-Gesell.	Oesterr. Brown Boveri
1080	E	4750	7750	1310	50	72,5	2	2000	1500	Krauss Linz	Siemens Schuckert
1029	1C 1	5670	9600	1035	70	65	2	1800	1300	Staatsbahn-Gesell.	A. E. G. Union
1075	1D 1	3300	11000	1350	90	86	4	1600	1100	Krauss Linz	Siemens Schuckert
1005	1B 1	4000	5900	1035	75	53	1	6500	5000	Staatsbahn-Gesell.	A. E. G. Union
1060	1C 1	4000	6000	1350	60	70	1	6500	6000	Floridsdorf	Siemens Schuckert