

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 14

Artikel: Die verschiedenen Typen elektrischer Lokomotiven der Oesterreichischen Bundesbahnen
Autor: v.L.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41676>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

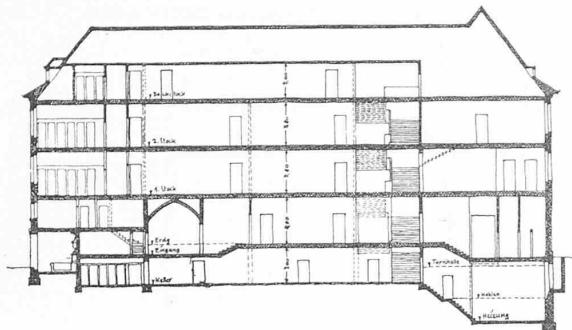
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

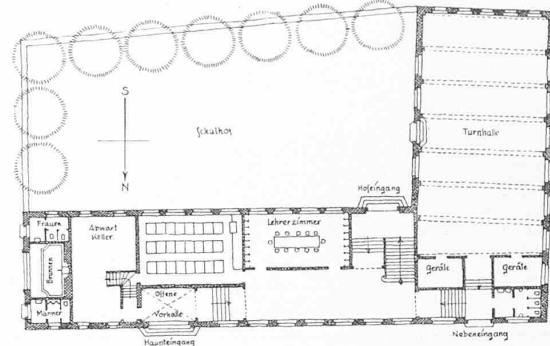
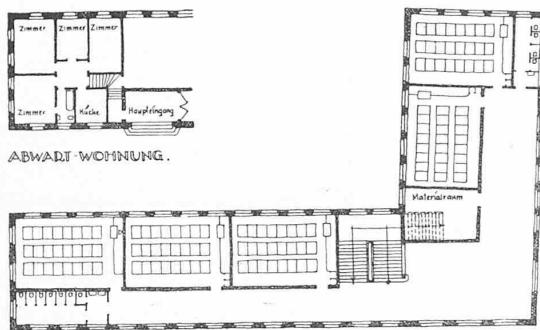
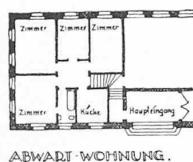
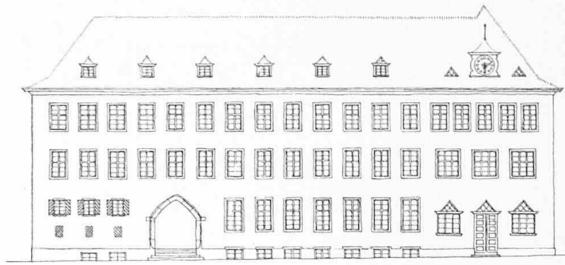
Download PDF: 23.02.2026

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



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		Triebad-Durchm.	Höchstgeschwindigkeit km/h	Dienstgewicht t	Anzahl Motoren	Leistung während 1 Stunde PS		Erbauer	
		Fest mm	Total mm					max. PS	1 Stunde PS	Masch.-Teil	Elektr.-Teil
1100	1 C + 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	1 C1	5670	9600	1035	70	65	2	1800	1300	Staatsbahn-Gesell.	A. E. G. Union
1075	1 D 1	3300	11000	1350	90	86	4	1600	1100	Krauss Linz	Siemens Schuckert
1005	1 B 1	4000	5900	1035	75	53	1	6500	5000	Staatsbahn-Gesell.	A. E. G. Union
1060	1 C 1	4000	6000	1350	60	70	1	6500	6000	Floridsdorf	Siemens Schuckert