

**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 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:** 04.02.2026

**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
Achsenfolge . . . . .	1 C + C 1	1 C + C 1	1 C 1	E	E	1 D <sub>0</sub> 1	D	1 D 1	E	B <sub>0</sub> + B <sub>0</sub>	E	1 D <sub>0</sub> 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 auf einer Steigung von . . . . . %	320	330	400	810	900	550	600	550	1000	740	900	660
bei einer Geschwindigkeit Km/h	31,4	31,4	10	10	10	10	7,5	10	10	10	10	10
45	50	45	30	32,5	50	24	51	34	35	36	36	64
Max. Geschwindigkeit . . km/h	70	75	70, 80 <sup>1)</sup>	50	50	85	40	100	67	60	55	100
Stundenleistung . . . . . PS bei einer Geschwindigkeit km/h	2400	2650	1365	1450	1670	2230	720	2000	2000	1360	1800	2840
50	54	42	42	36	51	24	50	33	35	36,6	36,6	64
Dauerleistung . . . . . PS bei einer Geschwindigkeit km/h	2000	2200	1000	1000	1280	1700	578	—	—	1100	1470	2300
50	54	42	42	42	59	27 bis 40	—	—	40	41,7	41,7	72
Dauerleistung des Transformato- r . . . . . kVA	1730	2050	840	1150	1650	1550	540	Einanker-Umformer auf Zwei-, Drei- und Vierphasenstrom				1100
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					
Triebbraddurchmesser . . mm	1350	1350	1740	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	3700	5070	3600	4800	3800	8800
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. (Floridsdorf)	Lok.-Fabr. d. St. E. G.	Lok.-Fabr. Krauss & Cie., Linz	Lokomotiv-Fabrik Krauss & Cie., Linz	Wr. Lokomotiv-Fabriks-A.-G. (Floridsdorf)		Lok.-Fabr. Wiener Neustadt	Lok.-Fabr. d. St. E. G. u. Wiener Neustadt	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 Berichtsjahres 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-Rapperswil war Ende Dezember auf den Teilstrecken Puidoux-Kerzers-Deitingen und Gösgen-Rapperswil 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-Rapperswil und Rapperswil-Gossau sind die Mastfundamente erstellt worden.

In den Unterwerken Kerzers, Rapperswil, 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 Rapperswil sind vorläufig mit 66000 V in Betrieb.] (Schluss folgt.)

<sup>1)</sup> Zwei Uebersetzungen.

### Von der Elektrifikation der Oesterreichischen Bundesbahnen.

Auf Anregung von Dr. E. E. Seefehlner 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 540000 t. Hierauf sollen nach genanntem Vorschlag auch die westlichen 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 Verhältnisse 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 Kraftwerkbaute, 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. zugeschickt 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.