Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 12

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Die Fahrleitungs-Anlagen der elektrifizierten Salzkammergutbahn. — Lange oder kurze Schwellen? — Wettbewerb für die Ausgestaltung des Marktplatzes in Heerbrugg. — Ausführungen und Erfahrungen auf dem Gebiete des Automobilstrassen-Baues. — Miscellanea: Güterumschlagverkehrs-Woche in Düsseldorf-Köln. Verschiebelokomotive mit Kettenantrieb. Formeln zur raschen Berechnung der Biegebeanspruchung in kreisrunden Behältern. IX. Schweizer. Ausstellung für Landwirtschaft, Forstwesen und Gartenbau 1925. Tag für Denkmalpflege und Heimatschutz in Freiburg i. B. Eine Baukalk-Tagung in Köln. Ecole Centrale des Arts et Manufactures, Paris. Die seeländischen Lokalbahnen. — Nekrologie: Leonhard Kilchmann. — Preisausschreiben: Preisfragen der Schläflistiftung. — Literatur. — S. T. S.

Band 86. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 12

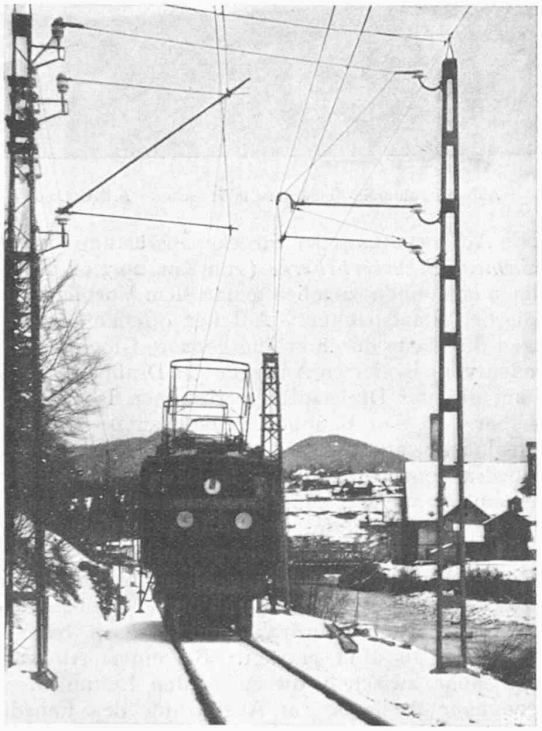

Abb. 1. Streckentrennung in der Nähe von Bad Aussee.
Links Fahrleitung der Oe. S. S. W., rechts der Oe. B. B. W.

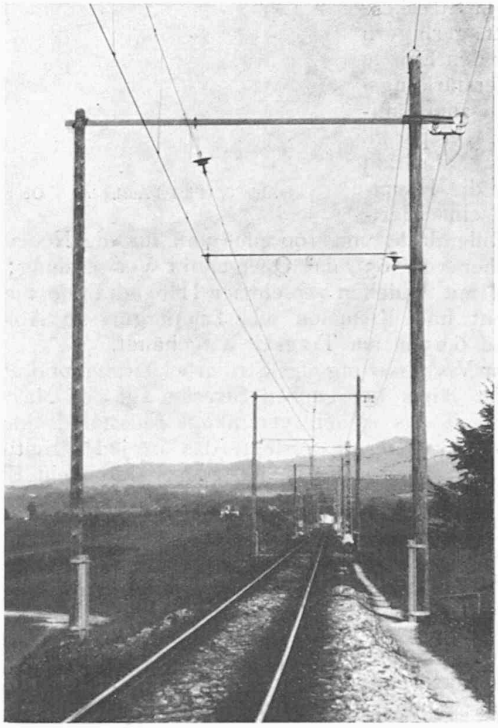

Abb. 4. Fahrleitung der Salzkammergutbahn bei Gmunden.
Ausführung der A. E. G. Union E. G.

Die Fahrleitungs-Anlagen der elektrifizierten Salzkammergutbahn.

Von Ministerialrat Ing. HUGO FABER in Wien.

Der elektrische Betrieb auf der Salzkammergutbahn wurde im Sommer 1924 eröffnet. Diese 107 km lange, an landschaftlichen Schönheiten reiche Gebirgsbahn überwindet ziemliche Höhenunterschiede mit längeren Rampen von 25‰ Steigung, durchfährt zahlreiche Tunnel und war mit Rücksicht auf das schon längere Zeit bestehende Kraftwerk in Steeg der Firma Stern & Hafferl, mit der bereits ein Stromlieferungsvertrag abgeschlossen war, seit einer Reihe von Jahren für die Elektrifikation in Aussicht genommen. Durch den verhältnismässig hohen Kohlenverbrauch und den zunehmenden Verkehr auf dieser Strecke ergab sich auch die wirtschaftliche Voraussetzung für diese Betriebsumwandlung; es wurde daher im Gesetz vom Jahre 1920 über die Einführung der elektrischen Zugförderung auf den österreichischen Bundesbahnen auch die Salzkammergut-Bahn aufgenommen.

Das Wasserkraftwerk, das die Fahrleitung mit Strom versorgt, liegt ungefähr in der Mitte der Strecke und liefert aus zwei eigens hierfür aufgestellten Bahngeneratoren, die durch je eine Peltonturbine von 5000 PS Leistung bei 333 Uml/min angetrieben werden, Einphasen-Wechselstrom von 15000 Volt bei 16⅔ Perioden. Durch die zentrale Lage der Kraftquelle konnten längs der Strecke verteilte Unterwerke erspart werden.

Die Speisung der Fahrleitung erfolgt vom Kraftwerk über ein in der Station Steeg erbautes Schalthaus, das nur 1,2 km vom Kraftwerk entfernt und für die aus Betriebsrücksichten notwendig erscheinenden Zu- und Umschaltungen eingerichtet ist. Von dieser Stelle aus erfolgen auch die in Störungsfällen erforderlichen Anordnungen.

Für die Herstellung der Streckenausrüstung wurde die Bahnlinie in drei Baulose geteilt, die drei inländischen Elektrizitätsfirmen, den Oesterreich. Brown-Boveri-Werken, den Oesterreich. Siemens-Schuckert-Werken, und der A. E. G. Union E. G., zur Ausführung zugewiesen wurden. Im allgemeinen ist einfache Isolation gegen Erde verwendet worden; nur in den Tunneln und der Endstation Attnang-Puchheim, die auf der mit Dampf betriebenen Hauptstrecke Linz-Salzburg liegt, wurde sie doppelt ausgeführt.

Die Fahrleitungskette ist von den drei Firmen verschieden ausgeführt worden. Die Oesterreich. Brown-Boveri-Werke und die Oesterreich. Siemens-Schuckert-Werke haben sich an das Vorbild der auf den schwedischen Staatsbahnen ausgeführten Aufhängung mit drehbaren Auslegern gehalten, wogegen die A. E. G. Union die auch auf der Arlbergstrecke verwendete einfache Kettenaufhängung mit festen Auslegern beibehalten hat. Gemeinsam ist allen drei Ausführungsarten die selbsttätige Nachspannbarkeit des Tragseiles und des Fahrdrahtes durch Gewichte. Schienen-Längsverbinder wurden vorläufig nicht eingebaut.

Die Ausführung der *Oesterreich. Brown-Boveri-Werke* (von Km. 0 bis Km. 29,3) zeigt als charakteristisches Merkmal die Verwendung eines einzigen Isolatortyps für alle Arten der Aufhängungen und Abspannungen, sowie die Drehbarkeit dieses Isolators auf seiner Stütze, zu welchem Behufe Bronzebüchsen in die Isolatoren eingehanft wurden. Es sind daher sowohl die auf Eisenmasten angebrachten Ausleger, an denen das Tragseil befestigt ist, als auch jene, die den Fahrdraht in der richtigen Lage halten, nach beiden Seiten beweglich (Abbildung 1).