dandelon.com
© 2008 AGI-Information Management Consultants
May be used for personal purposes only or by
libraries associated to dandelon.com network.

Georg Schwach

Schnellzüge überwinden Gebirge

Bespannung über Alpen, Jura, Frankenwald und Schwarzwald unter besonderer Berücksichtigung des elektrischen Zugbetriebs mit Einphasenwechselstrom

Verlag Josef Otto Slezak
Wien 1981

Inhalt

Seite

6 Abkürzungen
7 Vorwort
9 1. Einleitung
9 1.1. Thematik und Ziel der Arbeit
10 1.2. Energie, Leistung und Zugkraft
11 1.2.1. Dampflokomotive
11 1.2.2. Diesellok mit hydr. Übertragung
12 1.2.3. Einphasenwechselstrom-Triebfahrzeug
15 2. Schweiz
15 2.1. Zugförderung in der Schweiz
15 2.1.1. Eisenbahnverwaltung (Entwicklung)
15 2.1.2. Organisationsstruktur und Zuständigk.
16 2.1.3. Vorschriften und Dienstfahrpläne
17 2.1.4. Strecken- und Kurvengeschwindigkeiten
18 2.1.5. Besonderheiten im Zugförderungswesen
19 2.2. Lötschbergbahn
19 2.2.1. Geographische Lage und Trassierung
20 2.2.2. Dampfbetrieb
20 2.2.3. Elektrifizierung
20 2.2.3.1. Vorgeschichte
21 2.2.3.2. Versuchsbetrieb Spiez-Frutigen
22 2.2.3.3. Elektrifizierung der Bergstrecke
23 2.2.4. Bespannung der Schnellzüge
23 2.2.4.1. BLS-Lokomotiven
36 2.2.4.2. Triebwagen der BLS-Betriebsgemeinsch.
39 2.2.4.3. SBB-Lokomotiven am Lötschberg
39 2.3. Gotthardbahn
39 2.3.1. Geographische Lage und Trassierung
40 2.3.2. Dampfbetrieb
41 2.3.3. Elektrifizierung
41 2.3.3.1. Vorgeschichte
42 2.3.3.2. Versuchsbetrieb Bern-Thun
43 2.3.3.3. Elektrifizierungsarbeiten
44 2.3.4. Bespannung der Schnellzüge bei el. Betrieb
44 2.3.4.1. Lokomotiven
60 2.3.4.2. Triebzüge
64 2.4. Jura—Simplon-Strecke
64 2.4.1. Geographische Lage und Trassierung
66 2.4.2. Dampfbetrieb
67 2.4.3. Dieselbetrieb
67 2.4.4. Drehstrombetrieb Iselle—Brig (—Sitten)
67 2.4.4.1. Vorgeschichte
68 2.4.4.2. Elektrifizierung
69 2.4.4.3. Drehstromlokomotiven
71 2.4.5. Elektrifizierung mit Einphasenwechselstr.
74 2.4.6. Bespannung der Schnellzüge bei el. Betrieb
85 2.5. Franco-Suisse-Linie
85 2.5.1. Geographische Lage und Trassierung
86 2.5.2. Dampfbetrieb
87 2.5.3. Elektrifizierung
88 2.5.4. Bespannung der Schnellzüge bei el. Betrieb
91 3. Österreich
91 3.1. Vorbemerkungen zur Zugförderung in Ost.
91 3.1.1. Eisenbahnverwaltungen (Entwicklung)
91 3.1.2. Organisationsstruktur und Zuständigkeit
92 3.1.3. Vorschriften und Buchfahrpläne
92 3.1.4. Strecken- und Kurvengeschwindigkeiten
93 3.1.5. Besonderheiten im Zugförderungswesen
95 3.2. Arlbergbahn
95 3.2.1. Geographische Lage und Trassierung
95 3.2.2. Dampfbetrieb
96 3.2.3. Elektrifizierung
96 3.2.3.1. Vorgeschichte
97 3.2.3.2. Elektrifizierun *p* arbeiten
98 3.2.4. Bespannung der Schnellzüge bei el. Betrieb
98 3.2.4.1. Lokomotiven
107 3.2.4.2. Triebzüge
110 3.3. Brennerbahn
110 3.3.1. Geographische Lage und Trassierung
111 3.3.2. Dampfbetrieb
111 3.3.3. Dieselbetrieb
112 3.3.4. Elektrifizierung
113 3.3.5. Bespannung der Schnellzüge bei el. Betrieb
114 3.3.6. Grenzüberschreitender Verkehr DB/ÖBB
120 3.4. Tauern- und Karawankenbahn
120 3.4.1. Geographische Lage und Trassierung
121 3.4.2. Dampfbetrieb
122 3.4.3. Elektrifizierung
122 3.4.3.1. Vorgeschichte
123 3.4.3.2. Elektrifizierungsarbeiten
124 3.4.4. Bespannung der Schnellzüge bei el. Betrieb
124 3.4.4.1. Lokomotiven
134 3.4.4.2. Triebzüge
135 3.5. Semmeringbahn
135 3.5.1. Geographische Lage und Trassierung
136 3.5.2. Dampfbetrieb
137 3.5.3. Dieselbetrieb
138 3.5.4. Elektrifizierung
140 3.5.5. Bespannung der Schnellzüge beiel. Betrieb
140 3.5.5.1. Lokomotiven
144 3.5.5.2. Triebwagen
147 4. Deutschland
147 4.1. Vorbemerkungen zur Zugförderung in D.
147 4.1.1. Eisenbahnverwaltungen (Entwicklung)
147 4.1.2. Organisationsstruktur und Zuständigkeiten
148 4.1.3. Vorschriften und Buchfahrpläne
149 4.1.4. Strecken- und Kurvengeschwindigkeiten
149 4.1.5. Besonderheiten im Zugförderungswesen
150 4.2. Frankenwaldlinie
150 4.2.1. Geographische Lage und Trassierung
151 4.2.2. Dampfbetrieb
151 4.2.3. Dieselbetrieb
152 4.2.4. Elektrifizierung
152 4.2.4.1. Bergmann-Gutachten
152 .4.2.4.2. Elektrifizierungsarbeiten
154 4.2.4.3. Demontage, Wiederaufb. in Mitteidt.
155 4.2.5. Bespannung der Schnellzüge beiel. Betrieb
155 4.2.5.1. Lokomotiven
162 4.2.5.2. Triebzüge
162 4.3. Höllentalbahn
162 4.3.1. Geographische Lage und Trassierung
164 4.3.2. Bespannung mit Dampflokomotiven
164 4.3.2.1. 2ahnradbetrieb
164 4.3.2.2. Adhäsionsbetrieb
165 4.3.3. Bespannung mit Diesellokomotiven
166 4.3.4. Elektrifizierung mit 20 kV 50 Hz
167 4. Js>5. Triebfahrzeuge für den Versuchsbetrieb
172 4.3.6. Umstellung auf 15 kV 16 2/3 Hz
173 4.3.7. Bespannung nach Umst. 16 2/3 Hz
176 4.4. Schwarzwaldbahn
176 4.4.'l. Geographische Lage und Trassierung
177 4.4.2. Dampfbetrieb
178 4.4.3. Dieselbetrieb
178 4.4.3.1. Lokomotiven
181 4.4.3.2. Triebwagen
182 4.4.4. Elektrifizierung
182 4.4.4.1. Vorgeschichte
183 4.4.4.2. Elektrifizierungsarbeiten
185 4.4.5. Bespannung der Schnellzüge bei el. Betrieb
188 5. Ergebnisse - Querverbindungen
188 5.1. Geographische Lage und Trassierung
188 5.2. Dampfbetrieb
189 5.3. Dieselbetrieb
189 5.4. Elektrifizierung
189 5.4.1. Vorgeschichte
189 5.4.2. Elektrifizierungsarbeiten
190 5.5. Bespannung der Schnellzüge bei el. Betrieb
192 Zusammenstellung einschlägiger Landkarten
193 Bildteil
289 6. Anmerkungen
307 7. Anhang (dort Inhalts-verzeichnis zum Anhang)