

Technik & Betrieb

Elektrische Anlagen der Strecke

Für Die Fahrleitungsanlage der Lokalbahn war einfach und zweckmäßig auf Holzmasten mit Siemens –Bogenauslegern montiert, auf der zweigleisigen Westbahnstrecke an außen stehenden Holzmasten mit Querdrähten und an Gebäuden mit Wandrosetten. In Lambach waren die Gleise auf dem Bahnhofsvorplatz, das Hausbahnsteiggleis und einige Gleise des nördlichen Bahnhofsteiles der Westbahn mit Fahrleitung überspannt. Um die elektrischen Speiseverhältnisse zu verbessern, waren die Fahrleitungsanlagen der Lokalbahnen Lambach – Haag und Lambach – Vorchdorf (Umformerwerk Wimsbach) verbunden. In Teilabschnitten der Strecke wurde eine Verstärkungsleitung auf den Masten mitgeführt und auf der Gesamtstrecke verlief eine zweidrähtige Bahntelefonleitung für das Zugmeldeverfahren zwischen den Fahrdienstleitern. Für die Rückstromführung über die Fahrschienen zu den Unterwerken wurden an den Schienenstößen kupferne und eiserne Verbinder angebracht.

In Bachmanning und Weibern-Aistersheim kamen Unterwerke mit den damals modernen Quecksilberdampf-Glasgleichrichtern zur Ausführung. Dort wurde der Dreiphasen-Wechselstrom aus dem Mittelspannungsnetz der damaligen Österreichischen Kraftwerke AG (ÖKA) auf etwa 800 V heruntertransformiert und dann gleichgerichtet.

Elektrifizierungsarbeiten in der Haltestelle Markt Lambach.



Foto: Archiv Stern & Hafferl

Quecksilberdampf-Gleichrichter im Unterwerk Weibern-Aistersheim.

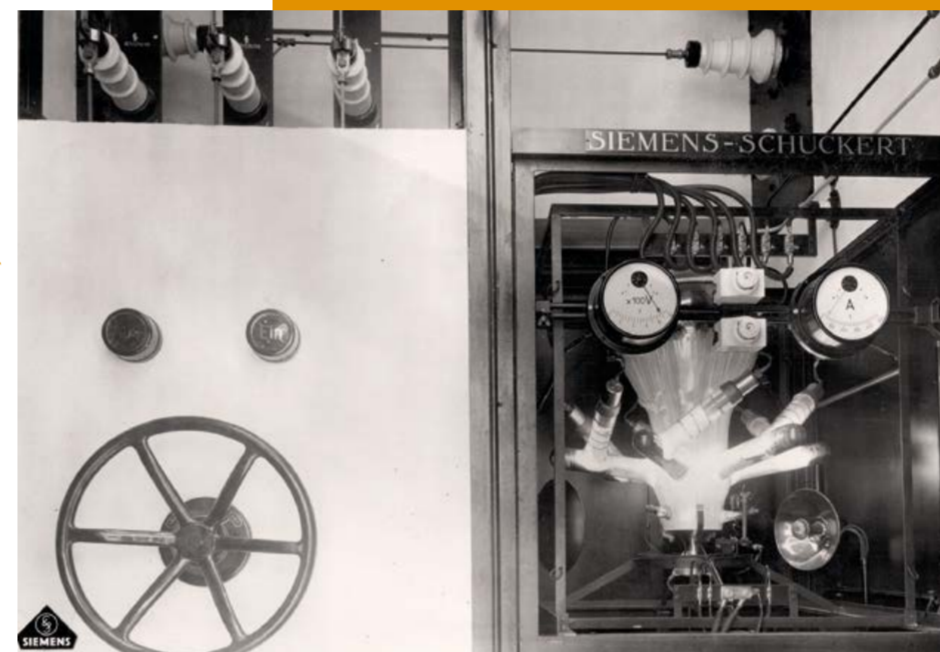


Foto: Siemens, Archiv Stern & Hafferl

1985 wurde der Verschlussfunk und 1987 der Zugfunk eingeführt. Die Betriebssicherheit wurde durch genaue Einhaltung der Betriebsvorschriften sichergestellt und überwacht. Dies war Aufgabe des Betriebskontrollors und in letzter Instanz des Betriebsleiters von Stern & Hafferl. Für die Einhaltung der kommerziellen Vorschriften durch Schaffner und Bahnhofspersonal sorgte ein Revisor.

Schaltplan der Gleichstromfahrleitungen im Bereich der Westbahnstrecke und des Bahnhofes Lambach 1934.
Archiv Otfried Knoll

