

Es ist daher klar, daß nicht nur von außen an uns die Forderung herantritt, sondern von uns selbst erhoben werden muß, daß wir nur für solche Investitionen uns Geld ausleihen dürfen, bei denen mindestens eine solche Rentabilität vorliegt, daß der Kapitalsdienst vollkommen gedeckt wird.

Da infolge der bisherigen Elektrifizierungen ein empfindlich auf uns lastender und vorläufig steigender Kapitalsdienst zu leisten ist, dürfen wir die Elektrifizierungslast des Unternehmens nur im Falle erweisbarer Rentabilität eines Projektes vermehren, da die mit Recht beliebten sonstigen Vorteile der Elektrifizierung keine Abhilfe gegen zu weit gehenden finanziellen Druck bilden können.

Es ist ferner bekannt, daß die Anspannung aller finanziellen Kräfte es uns bisher ermöglicht hat, die uns zur treuhändigen Verwaltung übergebenen Bahnlmnen nicht nur in mindestens dem übergebenen Gütegrad zu erhalten, sondern diesen erheblich zu steigern. Trotzdem aber werden die Rückständigkeiten aus der Vorzeit immer fühlbarer und sind ein schweres Hindernis für jegliche fortschrittliche Entwicklung des Verkehrs. Mit einem Oberbau, der im allgemeinen für $14\frac{1}{2}$ Tons Achsdruck bestimmt ist, mit Brücken, deren einzelne, sehr bedeutende, für $13\frac{1}{2}$ Tons Achsdruck bestimmt sind, mit Güterwagen von kleiner Ladefähigkeit kann man auf die Dauer keinen guten Betrieb führen, gleichgiltig ob mit Dampflokomotiven oder anderen. Die finanziellen Kräfte des Unternehmens müssen endlich auf diese Ziele gerichtet werden. Da aber die Jahre, in denen solche Umwandlungen vor sich gehen, unter allen Umständen kritische sind, dürfen sie nicht mit vermeidbaren Investitionen belastet werden. Andererseits wird ein Unternehmen nach geglückter Durchführung von als rentabel angesehenen Investitionen umso tragfähiger für andere, welche nicht oder nicht unmittelbar rentabel sind.

Hieraus geht die einschneidende Wichtigkeit der Untersuchung der Rentabilität der Elektrifizierung erst recht hervor.

Die Osterreichischen Bundesbahnen hatten daher zu untersuchen, ob von diesem ihrem Standpunkte aus die Strecke Wien—Salzburg derzeit bzw. im unmittelbaren Anschlusse an die in Elektrifizierung begriffenen Strecken auf elektrischen Betrieb umzugestalten sei. Das schließliche Ergebnis dieser vielfachen Untersuchungen ist im folgenden wiedergegeben.

Es ist nicht unsere Aufgabe und nicht unsere Pflicht, die Untersuchung dahin zu verallgemeinern, ob die Elektrifizierung von Vollbahnen wirtschaftlich empfehlenswert ist oder nicht. Es ist sehr bedauerlich, daß eine irgeleitete öffentliche Erörterung sich auf dieses Gebiet begeben hat. Für diese allgemeine Frage kommen außer der Rentabilität im engsten Sinne und außer den besonderen technischen und kommerziellen Fragen noch Erwägungen in Betracht, die über den Interessenskreis der betreffenden Bahnverwaltung weit hinausreichen können, indem sie Fragen der