

DIE EINFÜHRUNG ELEKTRISCHER ZUGFÖRDERUNG AUF DEN ÖSTERREICHISCHEN BUNDESBAHNEN

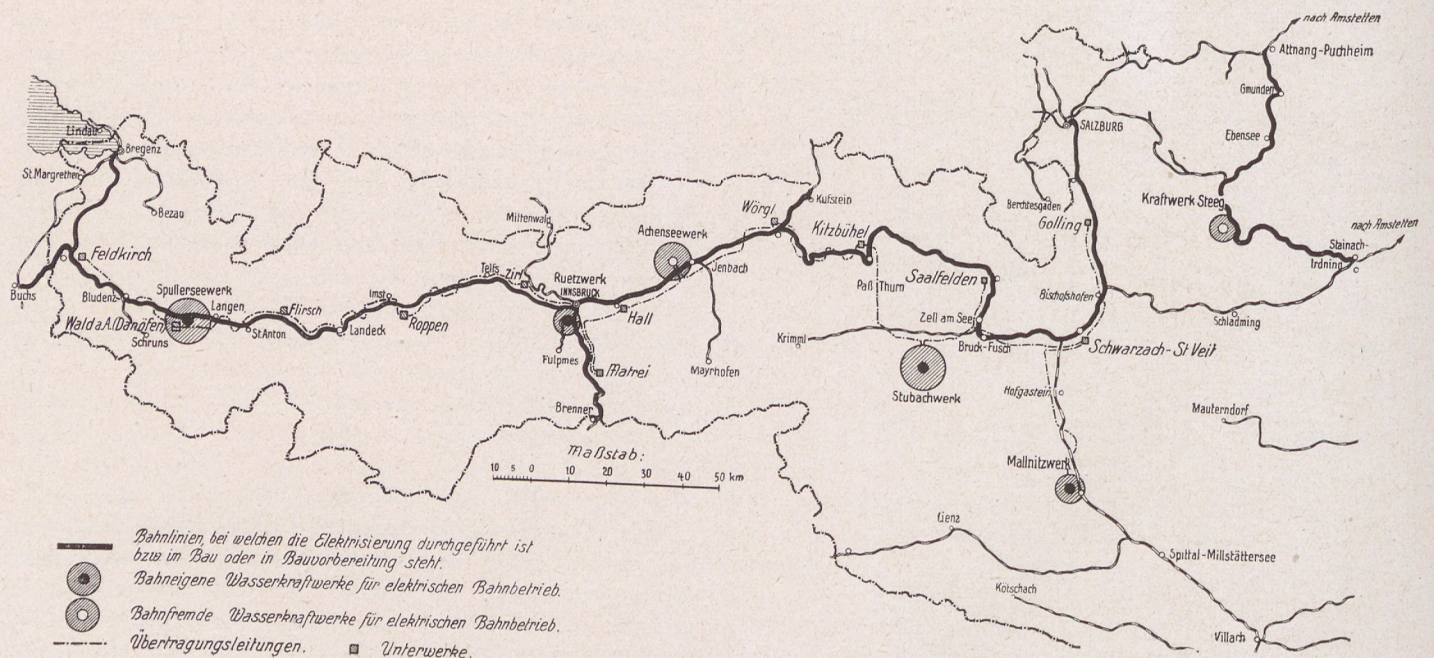
Von Ing. Paul Dittes Elektrisierungsdirektor der österreichischen Bundesbahnen.

Unter dem Zwange der durch den unheilvollen Ausgang des Weltkrieges geschaffenen politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse und unter dem Eindrucke einer nicht nur die gesamte Volkswirtschaft, das Verkehrsleben und die industrielle Tätigkeit, sondern auch jeden einzelnen auf das schwerste schädigenden Kohlennot ist die junge Republik Österreich anfangs 1919 an die Verwirklichung eines Gedankens herangetreten, der schon seit der Jahrhundertwende das alte Österreich intensiv beschäftigt hatte: durch den Ausbau geeigneter Wasserkräfte, mit denen die Natur Österreich verhältnismäßig reich bedacht hat, neue Energiequellen zu erschließen und durch die Nutzbarmachung der „weißen Kohle“ den völligen Mangel an hochwertiger Steinkohle möglichst wettzumachen.

Die schon vor dem Kriege von der ehemaligen österreichischen Staatseisenbahnverwaltung durchgeführten weit ausgreifenden Studien und Vorarbeiten haben es ermöglicht, daß im Jahre 1919 mit den Arbeiten für die Elektrisierung der Arlbergstrecke und der Salzkammergutlinie ohne Verzug begonnen werden konnte. Nachdem auf Grund der Gesetze vom 20. Dezember 1919 und 20. Mai 1920 mit den ersten Arbeiten für die Elektrisierung der Strecken westlich von Innsbruck und der Linie Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim begonnen worden war, erfolgte im Juli 1920 durch die Nationalversammlung die Annahme eines Gesetzes betref-

fend die Einführung der elektrischen Zugförderung auf den österreichischen Bundesbahnen, nach dem unter dem Gesichtspunkte einer die großen Durchzugslinien des Gesamtnetzes schrittweise erfassenden Elektrisierung in einem ersten Bauabschnitt die Arlbergbahn (Innsbruck-Landeck-Bludenz), die Vorarlbergerbahn (Bludenz-Bregenz-Reichsgrenze, einschließlich der Nebenlinien), die Westbahnteilstrecken Salzburg-Schwarzach-St. Veit-Wörgl, die Tauernbahn Schwarzach-St. Veit-Spittal-Millstättersee und schließlich die Salzkammergutlinie Stainach-Irdning-Attnang-Puchheim auf elektrischen Betrieb umgewandelt werden sollten.

Im Rahmen der in den Jahren 1924 und 1925 geführten langwierigen Verhandlungen zur finanziellen Sicherstellung der Fortführung des Elektrisierungsbaues erfuhr der oben angeführte Plan eine Modifikation in dem Sinne, daß die Tauernbahnstrecke Schwarzach-St. Veit-Spittal-Millstättersee aus zwingenden wirtschaftlichen Gründen vorläufig aus dem Elektrisierungsprogramm ausgeschaltet, dagegen die Strecke Kufstein-Wörgl-Innsbruck-Brenner in die Elektrisierung miteinbezogen wurde. Damit ergab sich für das zunächst durchzuführende und bis Anfang 1929 zum Abschluß zu bringende Elektrisierungsprogramm der aus der Übersichtskarte Abb. 1 ersichtliche Streckenkomplex mit einer Gesamtlänge von 623 km, von denen 300 km zweigeleisig und 323 km eingleisig sind. Die Verkehrsleistung



(Abb. 1.) Die elektrifizierten Linien der Bundesbahnen