

Universitäts- und Landesbibliothek Tirol

Die Arlbergbahn

Österreich / General-Direction der Österr. Staatsbahnen

Innsbruck, 1896

Vorwort

Vorwort.

Die Bedeutung, welche die Arlbergbahn einerseits in handelspolitischer und wirthschaftlicher Beziehung vor allem für Oesterreich-Ungarn, dann die Schweiz, für Süddeutschland und Frankreich besitzt, und die sie andererseits in technischer Hinsicht als eine der grössten Gebirgsbahnen Europas beanspruchen kann, dürfte an sich schon als genügende Begründung dafür angesehen werden können, dass der Versuch unternommen wurde, die Erfahrungen und Ergebnisse mehrjährigen Betriebes in ein Bild zusammenzufassen.

Die k. k. Staatsbahndirection in Innsbruck sah sich jedoch umsomehr hiezu veranlasst, als die ersten Jahre des Betriebes naturgemäss die lehrreichsten waren, und zwar nicht nur deshalb, weil sie durch die nothwendig gewordenen Nacharbeiten am Bahnbestande eine Ergänzung der bereits beim Baue gewonnenen Erfahrungen ermöglichten, sondern auch weil gerade in jener Zeit durch die fortgesetzte und rasche Verwertung der gewonnenen Erfahrungen jene Betriebsnormen und Vorschriften entstanden sind, welche heute mit Erfolg in Anwendung stehen. Es galt demnach mit der Denkschrift, die einen Zeitraum von 10 Jahren umfasst, auch in der Beziehung eine Aufgabe zu erfüllen, dass durch Darstellung der Entwicklung und Ausgestaltung des Betriebes und Baues bis zum heutigen Zustande die am Arlberg oft unter schweren Opfern gesammelten Erfahrungen ausserwärts verwertet werden können.

Die unmittelbare Angliederung dieser Darstellung einerseits an die „Denkschrift über den Fortschritt der Projectirungs- und Bauarbeiten der Arlbergbahn I. Band herausgegeben 1881 und 1882 von der k. k. Direction (Staatseisenbahnbetrieb) und II. Band herausgegeben 1890 von der k. k. Generaldirection der österr. Staatsbahnen“ ergab sich dabei von selbst. Andererseits war es jedoch, wenn ein in sich abgeschlossenes Bild geschaffen werden wollte, und um die Erklärung für die Nothwendigkeit mancher später erfolgender Bauten zu geben, unvermeidlich, einzelnes bereits in jener Denkschrift über den Bau Gebrachte zu wiederholen.

Wenn nicht nach jeder Hinsicht erschöpfende Mittheilungen gegeben werden konnten, so ist dies darin begründet, dass das hiefür erforderliche Materiale nicht schon seit Inbetriebsetzung der Arlbergbahn mit der Absicht späterer Verwendung gesammelt worden war, sondern zumeist erst nachträglich erhoben werden musste.

Eine gesonderte Nachweisung über die Betriebsausgaben wurde zwar auf Grund der einschlägigen Rechnungsbelege durchgeführt; dagegen erwies sich eine gleichartige Ausscheidung der Einnahmeergebnisse als unthunlich, da die Arlbergbahn einen integrierenden Bestandtheil des Staatsbahnnetzes bildet, das Staatsbahn-Barême von Beginn an durchgerechnet wurde, und eine Gebühren-Auftheilung niemals stattfand. Nachträgliche Quotenberechnungen hätten jedoch zu keinem verlässlichen Ergebnisse geführt. Dadurch wurden Angaben über die Rentabilität bezw. die Verzinsung des Anlage- und Baucapitales, den Betriebs-Coefficienten u. a. m., welche Daten einerseits namentlich im Vergleiche zu anderen Gebirgsbahnen, andererseits zu Flachlandbahnen werthvolle Aufschlüsse gegeben haben würden, unmöglich gemacht.

Der Inhalt der Denkschrift musste daher in der Hauptsache darauf beschränkt werden, das technische Wesen der Bahn mit Einschluss der aufgelaufenen Kosten nach den einzelnen Zweigen darzustellen.

Innsbruck, im August 1896.

v. Drathschmidt,
k. k. Staatsbahndirector.