

Tiroler Anzeiger

Bezugpreise: in Innsbruck monatlich abgeholt K 18.000, zugestellt K 20.000. — In Oesterreich durch die Post K 20.000. — Für Südtirol Lire 7. — Für Deutschland K 20.000. — Einzelnummer K 1000 —

Erscheint jeden Werktag.

Schriftleitung: Innsbruck, Andreas Hoferstr. Nr. 4
Verwaltung: Magimillanstr. 9. Telefon 741 u. 742

Anzeigen werden von der Verwaltung d. Blattes sowie von allen Anzeigenbüros entgegengenommen. Preise nach Tarif, bei Wiederholungen entsprechender Rabatt. — Postsparkassenkonto Nummer 94.096

16. Jahrgang

Innsbruck, Montag, 23. Juli 1923

Nummer 165

Feierliche Eröffnung der elektrischen Teilstrecke Innsbruck — Telfs.

Bundespräsident Dr. Hainisch, Generalkommissär Dr. Zimmermann, Handelsminister Dr. Schürff und Finanzminister Dr. Riebenböck unter den Festgästen.

Schon seit Beginn des Jahrhunderts bestand in der alten Monarchie in den Köpfen einzelner Weniger der Gedanke, die österreichischen Eisenbahnen zu elektrifizieren und sie von einem umfassenden Stromnetz mit elektrischer Kraft zu versorgen. Dieser Gedanke kam anfangs allerdings über einen kleinen Kreis von Männern, die ihn erfaßt hatten, nicht hinaus. Erst nach dem Kriege, als wir uns in unserem kleinen Oesterreich ans Sparen gewöhnen und an den Wiederaufbau schreiten mußten, wurde der Gedanke in die Tat umgesetzt. Seit Jahren arbeiteten die Ingenieure an den Plänen für den Ausbau der Wasserkräfte, um die schwarze Kohle, die wir mit ungeheuren Kosten aus den Nachbarstaaten beziehen müssen, durch die aus unseren Alpenbächen erzeugte weiße Kohle zu ersetzen.

Die Elektrifizierungsarbeiten an den österreichischen Bundesbahnen sind im besten Fortschreiten. Auf der ganzen langen Hauptstrecke von Wien bis Bregenz wurde an verschiedenen Stellen gleichzeitig das geniale Werk in Angriff genommen und am Sonntag wurde die erste Teilstrecke der großen Hauptlinie eröffnet. Im Lande Tirol wurde der Anfang gemacht. Die Elektrifizierungsarbeiten an der Arlbergstrecke sind soweit fertig, daß von nun ab auf der 27 Kilometer langen Teilstrecke Innsbruck—Telfs die einzelnen Züge vorläufig im Lokalverkehr schon mit elektrischer Energie geführt werden können. Die Elektrifizierungsarbeiten auf der Arlbergstrecke sind damit in ein wichtiges Stadium getreten und es wird nun hoffentlich nicht mehr lange dauern, bis über den Arlberg die ersten elektrischen Lokomotiven, diese gigantischen Wunderwerke österreichischer Maschinen- und Elektro-Industrie rollen werden. Es wird dadurch die große internationale Verbindung von Ost nach West über den Arlberg eine Verbesserung erfahren, die in erhöhtem Maße das Interesse des gesamten Auslandes auf uns lenkt.

Das Werk, das gestern im Beisein illustrierter Gäste den ersten Schlusstein gesetzt erhielt, bildet eines der Hauptkapitel im Rahmen des großen Wiederaufbauprogrammes. Eines der wesentlichsten Vorbedingungen für die Sanierung des Staates bildet die Sanierung der Bahnen und diese Sanierung soll im Laufe der nächsten Jahre durch Umstellung des gesamten Betriebes von der Kohlenheizung zur elektrischen Kraftausnutzung wesentlich gefördert werden.

Am gestrigen Sonntag hat

die elektrische Erstfahrt der Teilstrecke Innsbruck—Telfs—Pflaßenhofen

unter Teilnahme des Bundespräsidenten Dr. Hainisch, des Generalkommissärs Dr. Zimmermann und des Bundesministers für Handel und Verkehr, Dr. Schürff, stattgefunden. Diese Teilstrecke bildet das Anfangsstück der Arlberglinie, die bekanntlich ebenso wie die Salzkammergutlinie Stainach—Jedning—Altmang—Puchheim und zwei andere Alpenbahnstrecken (Tauernbahn und Salzburg—Wörgl) nach dem Gesetze vom 23. Juli 1920 für die Einführung der elektrischen Zugförderung bestimmt ist. In der Tat sind auch auf der Arlberglinie bis Bludenz und auf der Salzkammergutlinie die Elektrifizierungsarbeiten weit genug vorgeschritten, um mit der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf beiden Strecken zur Gänze bis Ende 1924 rechnen zu können. Die jetzt dem elektrischen Betrieb eröffnete 27 Kilometer lange Teilstrecke wird allerdings noch einige Zeit bei der beschränkten Anzahl der vorläufig zur Verfügung stehenden elektrischen Lokomotiven auch von Dampflokomotiven befahren werden, weil hier ebenso wie im Anfangsstadium der Bahnelektrifizierung in anderen Ländern der soge-

nannte „gemischte Betrieb“ notwendig ist. Gleichwohl verdient die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf dem ersten Teilstück einer österreichischen Durchzugslinie von der Bedeutung der Arlbergstrecke aus dem Gesichtspunkte beurteilt zu werden, daß damit die erste Etappe der Verwirklichung des Elektrifizierungsgebankens zurückgelegt ist, der die weiteren entsprechenden Fortschritten des Ausbaues folgen werden. Bekanntlich teilen sich in die Stromversorgung des Bahnnetzes westlich von Innsbruck das Ruckkraftwerk bei Unterschnöben in Tirol und das Spullersee-Kraftwerk — von denen das Spullersee-Kraftwerk ein Speicherkraftwerk ist — sind untereinander und mit den Unterwerken in Zirl und Koppen, Firsch und Danöfen durch eine 55.000-Volt-Übertragungsleitung verbunden. Die Stromlieferung für die dem elektrischen Betrieb eröffnete Teilstrecke Innsbruck—Telfs kann bis zur Fertigstellung des Spullerseewerkes durch das Ruckwerk allein besorgt werden. Der dort erzeugte hochgespannte elektrische Strom (55.000 Volt) wird durch eine Übertragungsleitung, deren 19 Kilometer lange Teilstrecke bis Zirl fertiggestellt ist, in das neu errichtete Unterwerk geleitet, auf die Gebrauchsspannung (15.000 Volt) umgewandelt und dann durch die über den Geleisen gespannten Fahrleitungen an die elektrischen Lokomotiven abgegeben. In den Lokomotiven wird der Strom nach nochmaliger Umwandlung den Antriebsmotoren zugeführt und gelangt durch die Räder zu den Fahrstienen, die die Rückleitung zum Unterwerk bilden. Die zunächst in Dienst gestellten elektrischen Lokomotiven gehören zwei Typen an, und zwar sind die einen ausgelegene Gebirgs-Schnellzuglokomotiven mit sechs Treib- und zwei Laufachsen, mit einer Dauerleistung von rund 2000 Pferdestärken und für die Steilrampen des Arlberges bestimmt, die anderen Personen- und Schnellzuglokomotiven für mittlere Steigungen mit drei Treib- und zwei Laufachsen mit einer Dauerleistung von 1000 Pferdestärken. Das an die Teilstrecke anschließende Streckenstück bis Langen wird gegenwärtig elektrisch ausgerüstet und befindet sich bereits in einem sehr vorgeschrittenen Bau stadium, das die elektrische Befahrung noch am Ende dieses Jahres erhoffen läßt.

Zur elektrischen Erstfahrt hatten sich auf dem Innsbrucker Hauptbahnhof Bundespräsident Dr. Hainisch in Begleitung des Sektionschefs Dr. Löwenthal, ferner über Einladung des Ministers Dr. Schürff, der in Begleitung der Ministerialräte Präsidialvorstand Doktor Much und Ing. Sequenz erschienen war, Generalkommissär Dr. Zimmermann mit den Sekretären De Vorges und De Ros, Finanzminister Dr. Riebenböck, Präsident des Wasserkraft- und Elektrizitätswirtschaftsamtes Dr. Wilhelm Ellenbogen, Staatskanzler a. D. Dr. Renner, die Bundesminister a. D. Dr. Odehnal, Dr. Pestal und Dr. Nobler, Ersparungskommissär Dr. Hornik, die Sektionschefs Ing. Enderes, Ing. Nihesek, Dr. Ing. Trnka und Dr. De Martin, Dr. Bergmann und Dr. Joas, Generalpostdirektor Hoheisil und Sektionschef Ing. Jolisch, der Landeshauptmann von Tirol, Dr. Stumpf, und Landeshauptmannstellvertreter Dr. Gruener, der Bürgermeister von Innsbruck, Dr. Eder, Staatsrat Tomischil, die meisten Bundesräte und Nationalräte aus Tirol und die Vertreter der öffentlichen Körperschaften und Interessentenverbände, zahlreiche leitende Beamte des Ministeriums sowie der Bundesbahndirektion Innsbruck mit ihrem Präsidenten Ing. Siegmund und Vertreter des Eisenbahnpersonals eingefunden. Auch die bauausführenden Firmen waren durch mehrere Direktoren und Ingenieure vertreten.

Die Minister und Fahrteilnehmer aus Wien waren mittels Sonderzug um halb 10 Uhr vormittags in Innsbruck angekommen. Vor Beginn der Eröffnungsfahrt richtete der Direktor des Elektrifizierungsamtes, Sektionschef Ing. Paul Dittes, Worte der Begrüßung und führte aus, daß die Eröffnungsfahrt, wenn sie heute auch nur über eine verhältnismäßig kurze Strecke gehe, sich

doch im Vordergrund eines Prospektes abspiele, auf dem die Umrisse der Bauvollendung des großen Werkes schon erkennbar seien. Bundesminister Dr. Schürff bezeichnete es als die Weihe des Augenblickes, daß von ihm eine neue Zeitrechnung in der Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens ausgehe. Deshalb nehme er den Entschluß, dieser Fahrt ein feierliches Gepräge zu geben, gerne auf sich, zumal die Herstellungen für die Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Arlbergbahn bis Bludenz und auf der Salzkammergutlinie nach seiner eigenen Wahrnehmung so erfreulich weit vorgeschritten seien, um bereits die Fristen der Bauvollendung vorausbestimmen zu können. Der Minister schloß mit dem Wunsche, daß sich unter dem Eindrucke der Nachricht von der ersten elektrischen Fahrt auf einer Teilstrecke der österreichischen Durchzugslinie Ost-West der Glaube an den Erfolg des ganzen Unternehmens vertiefen und dieses selbst in der Welt als ein Zeugnis ersten Arbeitswillens gewertet werden möge.

Die daran anschließende elektrische Erstfahrt nach Telfs verlief programmäßig. Unter den Klängen eines stottern Marsches verließ der erste Zug um 10.18 Uhr vormittags den Hauptbahnhof. In den einzelnen Stationen wurden dem Bundespräsidenten Dr. Hainisch und Generalkommissär Dr. Zimmermann durch den Landeshauptmann Dr. Stumpf und Landesregierungsrat Dr. Bösch die Gemeindevertretungen vorgestellt.

In Böls waren Bürgermeister Neuner, Vizebürgermeister Wirth, die Gemeindevertretung, hochw. Pfarrer Maier und eine Musikkapelle erschienen.

In Rematen wurden vorgestellt: Bürgermeister Hörnagel, Vizebürgermeister Geber, Pfarrer Weinthal, Schulleiter Arnold und von der Gemeinde Unterperth Bürgermeister Ostermann und Vizebürgermeister Hörnagel.

In Zirl hatte der Zug einen längeren Aufenthalt. Es waren außer einer großen Menschenmenge und der schmutz uniformierten Musikkapelle auch der Turnverein, die Schützen und der Burtschenverein erschienen. Bürgermeister Plattner wurde mit einer Ansprache geehrt und dem Bundespräsidenten wurde von einem weißgekleideten Mädchen ein herrlicher Blumenstrauß überreicht. Von Zuzug waren Bürgermeister Oberthauer und Vizebürgermeister Döfler, Pfarrer Schreier und die Gemeindevertretung anwesend. Die Besichtigung des Unterwerkes erfolgte unter Führung des Direktors der „Eisn“, Ing. Heinrich Weiß.

In Klauring begrüßten Bürgermeister Pullacher, Vizebürgermeister Konrad und Pfarrer Defan Franz Schwarz mit der Gemeindevertretung den Zug. Außer der Musikkapelle waren die Gemeinde Hattling mit Bürgermeister Wild, Vizebürgermeister Seeburger und Pfarrer Schrecher, Gemeinde Polling mit Bürgermeister Schröckh und Vizebürgermeister Foidl und Vertretungen der Gemeinden Ober- und Unterpettnau erschienen.

In Telfs—Pflaßenhofen trachten bei der Einfahrt des Zuges die Wälder. Am Bahnhofe hatte sich eine dichtgedrängte Menschenmenge eingefunden. Mit der Gemeindevertretung und der Musikkapelle waren auch Bürgermeister Josef Gapp, Vizebürgermeister Kranz, Kooperator Rapp, Gerichtsvorstand Hofrat Muffat und OBR. Spielmann erschienen. Von der Gemeinde Pflaßenhofen waren ebenfalls die Musik und Bürgermeister Neurauther und Vizebürgermeister Sebastian Neuner und von Oberhofen außer der Musik Bürgermeister Wegscheider und Vizebürgermeister Scheiring mit den Vertretungen anwesend. Bürgermeister Gapp sprach den Dank der Gemeinde für die in Angriff genommene Sanierung aus, die unser Land und unseren Staat einer besseren Zukunft zuführen soll. Marketerentzungen reichten den Willkommtrunk den Festgästen und als der Zug die Rückfahrt antrat, da spielten in heller Begeisterung alle drei Musikkapellen stottern Marsche um die Wette. — Den Zug führte auf der Fahrt nach Telfs die Gebirgsschnellzuglokomotive mit Ministerialrat Ing. Meizner des Elektrifizierungsamtes und Ing. van Rees von den Brown-Boveri-Werken am Führerstande. Die Rückfahrt nach Innsbruck erfolgte mit der Personenzuglokomotive, Ing. Dr. Winkel der A. E. S.-Union am Führerstande.

In Innsbruck vereinigte ein gemeinsames Mittagessen beim Bahnhofrestaureur Moser

die Fahrteilnehmer. Der II.-Klassensaal war in einen Blumenparterre umgewandelt, der imposante Anblick der Stirnseite mit großartigen Palmen und Lorbeer-Arrangement