

Volkswirtschaft.

Gemeinsame Kraftanlagen für Industrien und Bahnhöfen.

Deutschösterreich ist unter allen Kulturstaaten der Erde wohl das einzige Land, in dem gegenwärtig gar kein Schnellzug verkehrt. Diese beschämende Tatsache fällt um so schwerer ins Gewicht, als nicht nur der übrige Personenverkehr, sondern sogar auch der Güterverkehr außerordentlich eingeschränkt werden muß, so daß wiederholt sogar Lebensmittelzüge nicht rechtzeitig weiter befördert werden konnten. Geschieht dies mitten im Sommer, in der für den Bahnverkehr aller günstigsten Jahreszeit, was haben wir dann im Herbst, zur Zeit der Rüben- und Zuckersamtpflanz, was erst im strengen Winter zu erwarten? Die Gefahren, die uns drohen, sind unermesslich und es ist daher sehr begreiflich, daß die Hadwelt immer mehr den Augenblick herbeisehnt, wo es uns möglich sein wird, unseren Bahnbetrieb von der Kohlenfeuerung beinahe vollständig unabhängig zu machen. Dieser Augenblick wird um so näher heranrücken, je größer die Möglichkeit ist, die sich der gemeinsamen Ausnützung der Wasserkräfte durch Eisenbahnen und Industrien darbietet. Denn unser kleines Staatswesen ist für sich allein unermögend, die hierfür erforderlichen ungemein großen Mittel aufzubringen. Ueberdies halten wir unsere öffentliche Verwaltung nicht für geeignet, eine solche Arbeit in möglichst kurzer Zeit durchzuführen, weil sie die notwendige unbeugsame Tatkraft und Rücksichtslosigkeit nicht aufzubringen vermag. Ist aber an den Bestrebungen der Staatsbahnen auch die private Industrie mitinteressiert, dann wird ein viel schnelleres Tempo zu erzielen sein, zumal auch in diesem Falle die Hilfe des Auslandes leichter zu erzielen wäre.

Bei diesem Stande der Dinge ist es durchaus erfreulich, wenn uns von maßgebender fachlicher Seite versichert wird, daß die Errichtung gemeinsamer Kraftwerke für Bahnbetriebs- und allgemeine Licht- und Kraftzwecke durchaus aussichtsreich sei. Freilich muß dabei je nach der Lage des einzelnen Falles sorgsam unterschieden werden. Durch diesen Vorbehalt glaubt der angesehene Leiter des Elektrifizierungswesens bei unseren Staatsbahnen, Ing. Paul Dittes, in einer soeben veröffentlichten Abhandlung den gerade auf diesem Gebiete häufig gebrauchten Schlagworten entgegenzutreten zu können, zumal jetzt oft „von verschiedenen Seiten in Unkenntnis der tatsächlichen Verhältnisse und ohne Bedachtnahme auf die technischen Eigenheiten gewisser elektrischer Großbetriebe der Vorschlag gemacht wird, alle Verbraucher elektrischer Energie in einen großen Topf zu werfen“. In allen Fällen jedoch, in denen ein Bedarf an Bahnenergie und an Energie für sonstige Licht- und Kraftzwecke vorliegt, jede dieser Bedarfsmengen aber für sich allein nicht so groß ist, daß es eine verfügbare Wasserkraft gut ausgenützt werden könnte, wird die Errichtung eines Kraftwerkes für gemischten Betrieb technisch und wirtschaftlich sehr zweckmäßig sein; besonders dann, wenn es sich um den Ausbau einer gemeinsamen Ausgleichs- und Spitzendeckungsanlage für ein Bahnkraftwerk und ein Kraftwerk für allgemeinen Licht- und Kraftbetrieb handelt.

In einem solchen Falle kann durch die gemeinschaftliche Herstellung und Ausnützung gewisser Anlagenteile (Staubedeanlage, Oberwasserkanal, Stollen, Wasserfall u. dal.) eine sehr wirtschaftliche Lösung gefunden werden, während die Zuweisung gesonderter Rohrleitungen, Turbinen, Generatoren usw. für jede der beiden Betriebsarten die gewünschte Unabhängigkeit des Bahnbetriebes vom übrigen Kraft- und Lichtbetrieb sichert. Dieser Kraftwerkstypus wird dann außerordentlich vorteilhaft zur Anwendung kommen können, wenn die Energiebedarfsmengen für Bahnbetriebszwecke und für anderweitige Kraft- und Lichtzwecke nicht stark voneinander abweichen, oder wenn keine dieser Bedarfsmengen für sich allein so groß ist, daß die Aufstellung eigener Maschinensätze für jede der beiden Stromarten gerechtfertigt und deren gute Ausnützung gewährleistet wäre. Ueberwiegt der Bedarf einer der beiden Stromarten sehr bedeutend, dann ist es vorteilhaft, alle Maschinensätze nur für diese Stromart zu bauen und die im geringeren Maße benötigte Stromart aus der anderen durch Umformung zu gewinnen. Ob die den Bahnstrom liefernden Werke im Besitze und im Betriebe der Bahnen selbst sein sollen (bahneigene Werke) oder ob diese Werke finanziell und hinsichtlich des Betriebes vom eigentlichen Bahnbetrieb zu trennen sind — darüber glaubt Dittes keine allgemeine gültige Norm aufstellen zu können. Es ist aber natürlich, daß er von seinem Standpunkt den Eisenbahnen bei allen Werken, für die sie als Großabnehmer elektrischer Energie in Betracht kommen, einen entsprechenden Einfluß auf die Ausgestaltung der technischen Einrichtungen und den Betrieb gesichert wissen will. Doch das ist nicht von entscheidender Bedeutung. Das Allerwichtigste ist: die Inangriffnahme der Arbeiten darf nicht länger verzögert werden. An dem Kohlenmanuel gehen wir sonst zugrunde. Und nur die Ausnützung der Wasserkraft kann uns Genehung bringen.

— (Die Devisenhaufe.) Die Aufwärtsbewegung der Devisenkurse ist leider auch gestern noch nicht zum Stillstand gekommen; es wurden vielmehr neue Rekordpreise verzeichnet. Die deutschösterreichische Devisenzentrale erhöhte die Notierung für Amsterdam um K. 20 auf 1755, Zürich um K. 1250 auf 880, Christiania um K. 20 auf 1070 und Kopenhagen sowie Stockholm ebenfalls um je K. 20. Die Kurse für die Devisen Berlin und für römische, französische, italienische, englische und amerikanische Noten blieben unverändert.

— In Berlin mußte die Devisenzentrale im Anschluß an den neuerlichen scharfen Rückgang der Markbaluta an den neutralen Plätzen, ihre Notierungen um 20 bis 40 Mark erhöhen. Die Markbaluta fiel am 19. d. in Zürich von 28.80 auf 27.70, in Amsterdam von 12.70 auf 11.60, in Kopenhagen von 23 auf 21½, und in Stockholm von 21.25 auf 20. — In Zürich ist, wie wir bereits im Abendblatt berichteten, am 19. d. der Kurs der Devisen Wien von 12½ auf 11½, der Kurs der deutschösterreichisch gestempelten Kroneinoten von 12½ auf 11¼, und der Kurs der ungestempelten Noten von 12¼ auf 11¼ gefallen. Dagegen befestigte sich die Devisen Prag von 21½ auf 22 Franken. — Aus Zürich, 20. d., wird uns telegraphiert: Die „Neue Zürcher Zeitung“ meldet unter Hinweis auf den Tiefstand von Krone und Mark, daß sich auf dem Devisenmarkt Vorgänge sehr ernster Natur abspielen, die auf die gegenwärtige Situation sehr erschwerend einwirken.