

Wasserkräfte und elektrischer Vollbahnbetrieb.

Das große, auf die Ausnützung der heimischen Wasserkräfte gerichtete Programm der gegenwärtigen Regierung stellt, wie aus einer vom Eisenbahnministerium soeben herausgegebenen Publikation zu ersehen ist, keineswegs bloß eine Zukunftsmusik dar. Die „Mitteilungen über die Studien und vorbereitenden Maßnahmen der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung zur Ausnützung der Wasserkräfte und zur Einführung des elektrischen Betriebes auf Vollbahnen“ zeigen vielmehr, daß auf diesem Gebiet bereits sehr nützliche Arbeit geleistet worden ist. Zwar wurde noch keine mit Dampflokomotiven betriebene vollspurige Hauptbahnlinie auf elektrischen Betrieb umgewandelt. Aber immerhin wird schon eine ganze Reihe von Bahnen (mit einer Betriebslänge von rund 500 Kilometer) unter Ausnützung von Wasserkräften elektrisch betrieben, wovon ungefähr ein Drittel von den Staatseisenbahnen verwaltet wird.

Unter den 17 elektrisch betriebenen Bahnen sind die meisten Gleichstrombahnen und nur einige wenige (wie zum Beispiel die Strecke St. Pölten—Mariazell—Guhstert) Einphasen-Wechselstrombahnen. Doch viel bedeutamer als diese ersten Schritte auf dem Wege der Praxis sind die umfassenden Studien, die in Oesterreich zur Vorbereitung des elektrischen Vollbahnbetriebes bereits gemacht worden sind. Hierbei kommen nicht nur allgemeine Arbeiten, sondern auch Vorarbeiten hinsichtlich einzelner Linien in Betracht, und zwar der Strecken Triest—Ducina und Steinach—Frdning—Attana—Buchheim, der Arlbergstrecke, der Bozen—Meraner— und Vintschgaubahn, der Linie Lavis—Salbach, der dalmatinischen Eisenbahnlinien (Dugovolle—Arzano usw.), der Eisenbahnen nördlich der Donau usw. In einer Beilage der Mitteilungen sind auch die von der Staatsbahnverwaltung für Zwecke der Wasserkraftnutzung studierten Gefällstufen in den österreichischen Alpenländern zusammengestellt. Daraus ist die Lage und das Ausmaß ausbaufähiger Wasserkräfte zu ersehen — Daten, die die Industrie seit langem kennenzulernen gewünscht hat und die ihr daher sehr willkommen sein werden. Die Staatsbahnen haben sich bei Behandlung dieser Frage niemals auf einen reinlichen Ressortstandpunkt gestellt, sondern, im wohlverstandenen Interesse ihrer Unternehmerrqualität, auch die allgemeinen volkswirtschaftlichen Notwendigkeiten berücksichtigt. Bewerber um Wasserkräfte wurden nicht behindert. Die Bahn hat sich vielmehr bloß durch Optionen auf Lieferung elektrischer Energie für Tractionszwecke die Befriedigung ihrer Bedürfnisse gesichert.

Aus den Mitteilungen des Eisenbahnministeriums geht aber auch hervor, wie unangenehm viel noch zu leisten ist, um den gewaltigen Reichtum, den wir der Natur verdanken, auszunützen. Stehen uns doch bloß in den Alpenländern Wasserkräfte in der Stärke von nicht weniger als drei Millionen Pferdekraften zur Verfügung, wovon bisher etwa 250.000, also rund bloß acht Prozent, verwertet worden sind. Werden wir in ausgiebiger Weise zu den natürlichen Hilfsmitteln greifen, so wird es uns möglich sein, gerade die Industrien zu fördern, die fern von den heimischen Kohlenrevieren gelegen sind. Dadurch wird auch der Kohlenmangel, die jetzt den Böhmen, der Bevölkerung und den Industrien so bedrohlich erscheint, ein für allemal bequemet werden können. Insbesondere in Zeiten der Rohstoffnot, des Mangels an Eisenbahnfahrzeugen und des ungünstigen Standes der Borsa hat der Gedanke der Ausnützung unserer Wasserkräfte und der Sicherstellung der in ihnen ruhenden Werte für das Staatsganze nicht mehr fallen gelassen werden. Den nächsten Mitteilungen wird (wohl erst nach Beendigung des Krieges) ein zweiter Teil folgen. Darin sollen die studierten Projekte in ihrer Disposition und in ihren wichtigsten Einzelheiten tabellarisch und übersichtlich bearbeitet werden.