

Die Kohlennot und der Eisenbahnverkehr.

Die Mitteilungen, die Staatssekretär Zerbik gestern in der Nationalversammlung über die Kohlennot gemacht hat, lassen die Lage der Kohlenversorgung Deutschösterreichs in ihrem ganzen düstern Ernste erkennen. Und ebenso beredt spricht die amtliche Darlegung über die Unvermeidlichkeit der weitestgehenden Einschränkung des Eisenbahnverkehrs und der Einstellung des Verkehrs der Wiener Stadtbahn — wir berichten darüber an anderer Stelle.

Der Ernst der Lage der Kohlenversorgung ist kaum mehr einer Steigerung fähig. Die Eisenbahnen Deutschösterreichs haben kaum noch einen nennenswerten Kohlenvorrat, ihre Reserven entsprechen dem Bedarf nicht einmal einiger Tage. Und dies, obwohl der Verkehr und mit ihm also auch der Bedarf an Regiekohle ohnedies bereits auf das äußerste verringert worden ist. Während der Tagesbedarf der Staatsbahnen an Kohle früher auf etwa 800 bis 900 Waggons zu schätzen war, ist er jetzt, seit die Verkehrseinschränkung durchgeführt ist, auf etwa die Hälfte herabgedrückt. Aber selbst diese Kohlenmenge — 400 bis 500 Waggonladungen — kann gegenwärtig kaum auch nur einen Tag voraus sichergestellt werden. Und so kann es, so tief bedauerlich die Maßnahme an sich ist, gar nicht mehr übertraffen, daß die Staatsbahnverwaltung nunmehr die Wiener Stadtbahn gänzlich einstellen muß. Für den eingeschränkten Verkehr der Stadtbahn waren täglich etwa 7 Waggons Lokomotivkohle nötig — unter den jetzigen Verhältnissen kann auch dieser Bedarf nicht mehr bedeckt werden.

Die Notlage der Kohlenversorgung und da wieder auch der Staatsbahnen ist vor allem durch die ablehnende Haltung der tschecho-slowakischen Regierung herbeigeführt worden. Eine ablehnende Haltung, die übrigens, hält man sich die vielfachen Zusagen der tschecho-slowakischen Regierung vor Augen, nur noch rätselhafter und befruchtlicher erscheinen muß. So oft auch in befriedigendster Weise von Prag aus erklärt worden ist, der Beförderung der Ostrauer Kohle werde kein Hindernis mehr in den Weg gelegt werden, beiläufig ebenso oft sind diese Zusicherungen dann schließlich doch nicht eingehalten worden. Bekanntlich sind gleich wenige Tage nach der Schaffung der neuen Nationalstaaten, am 4. November d. J., in Gmünd Beratungen der beiderseitigen Vertreter zur Sicherung des deutschösterreichisch-tschecho-slowakischen Bahnverkehrs und da auch des Kohlenverkehrs eingeleitet worden. Diese Beratungen hatten eine für beide Teile befriedigende Lösung der Aufgabe erwarten lassen. Da, ganz überraschend, ging der tschecho-slowakische Eisenbahnminister Dr. Zahradnik mit einer Zielanweisung an alle Stationen vor, künftig sei die Bahnausfuhr von Lebensmitteln, Kohle und „wertvollen“ (!) Gütern unzulässig, solche Transporte seien vielmehr nunmehr aufzuhalten. In derselben Nacht, in der die Staatsbeamten diese schon an sich und nach den Gmünder Beratungen doppelt seltsame Weisung des tschecho-slowakischen Eisenbahnministers erhalten hatten, setzte sofort eine heillose, bis jetzt fortdauernde Verwirrung und Störung im Eisenbahnverkehr zwischen Deutschösterreich und Tschechien ein.

Zu dieser von den tschecho-slowakischen Machthabern ausgehenden Drosselung der Kohlenversorgung Deutschösterreichs, soweit Kohlenzufuhren überhaupt in Betracht kommen, kommt aber nun noch, daß die Verladungen in Ostrau schon an sich weit zurückgegangen sind. Sie sind auch schon unter 900 Waggons gesunken, ja häufig halten sie sich sehr tief selbst unter dieser bereits ohnedies so geringen Menge — die Förderung ist im Ostrauer Revier auf etwa die Hälfte der Normalförderung gesunken. Und dasselbe gilt für Oberschlesien; dort ist die Tagesmenge von etwa 1100 Waggons auf 400

Waggons Kohle gesunken. Und in Brüg ist neuestens, seit seiner „Eroberung“ durch die tschecho-slowakischen Streitkräfte begreiflicherweise von einer Förderung überhaupt kaum mehr zu sprechen. Eine Wirkung, die auch den Tschechen nicht erwünscht sein kann. Sie hätten ja freilich auch schon voraussehen können, daß sie mit ihrer Einbeziehung von Brüx in das tschecho-slowakische „Kriegsgebiet“ die Brüxer Kohlenförderung nur lahmlegen konnten. Wie unsinnig, wie kurzfristig die tschecho-slowakischen Machthaber auf diesem Gebiete vorgehen, dafür liefert übrigens eine Tatsache ein besonders augenfälliges Beispiel. Sie hindern jetzt sogar die Kohlenzufuhr, die für die Beförderung der Züge der tschechischen Regionen aus Kärnten nach Tschechien nötig wäre und deren Abgabe an die deutschösterreichischen Staatsbahnen deshalb von ihnen seinerzeit auch zugestanden worden ist. Die unvermeidliche Folge dieses merkwürdigen Gehabens ist nun, daß der weitere Abtransport der tschechischen Regionäre aus Deutschösterreich zunächst unmöglich geworden ist und unseren Alpenländern erwächst nun das übriens recht zweifelhafte Vergnügen, diese Leute bei sich beherbergen zu müssen. Eine ganz ähnliche Behinderung haben die Tschecho-Slowaken übrigens der Heimbeförderung auch der Madajen-Arme bereitet.

Zu dieser Störung unserer Kohlenversorgung seitens der Tschecho-Slowaken gefügt sich neuestens, seit dem Regime der Arbeiter- und Soldatenräte, die Unterbindung auch der westfälischen Kohlenzufuhr. Die Arbeiter- und Soldatenräte in München und Lindau halten die aus Westfalen für Deutschösterreich eintreffenden Kohlentransporte auf und nehmen sie für ihren eigenen Ortsbedarf in Beschlag. Die Verwirrung im reichsdeutschen Bahnverkehr scheint sich aber noch weiter steigern zu sollen — nach einer jetzt vorliegenden Meldung soll Ministerpräsident Eisner den Güterverkehr zwischen Bayern und Preußen neuestens überhaupt eingestellt haben!

Die ganze Kohlennot, die jetzt nicht bloß Deutschösterreich, sondern auch schon Böhmen selbst fühlt, wäre zu beheben, wenn die tschecho-slowakische Regierung, die bei ihren befremdlichen Verfügungen ja offenbar von politischem, aus dem deutschböhmischen Problem zu erklärenden Erwägungen geleitet ist, sich entschloße, einvernehmlich mit Deutschösterreich die Austragung dieses Streites der Friedenskonferenz vorzubehalten und bis dahin diese und andere auf das wirtschafts- und verkehrspolitische Gebiet verpflanzten Kompensationsmaßnahmen zu unterlassen. Das entspräche unzweifelhaft dem Vorteile beider Teile, nicht bloß Deutschösterreichs, sondern auch der tschecho-slowakischen Republik.