

Die Schwierigkeiten der Kohlenversorgung und der Bahnverkehr.

Wien, 5. Dezember.

Dem Staatssekretär für öffentliche Arbeiten Zude folgte heute der Staatssekretär für Verkehrswesen Jurek mit einer Darstellung über die Schwierigkeiten der Kohlenversorgung. Einige wenige Daten genügen, um zu erkennen, daß die Eisenbahnen nur von einem Tag auf den anderen weiterleben. Nach den Berichten vom 3. d. reicht der Vorrat der Staatsbahndirektion Wien für einen Tag, jener der Staatseisenbahngesellschaft für 0,9, der Nordwestbahn für 1,5 und der Nordbahn für 11 Tage. Der Staatssekretär für Verkehrswesen sagte, daß nunmehr Verhandlungen zwischen den beteiligten Staatsregierungen einsetzen müssen, um die vollständige Abnahme des Verkehrs und mithin den wirtschaftlichen und politischen Niedergang hintanzuhalten. Zu diesem Zwecke wäre die Zustimmung der beteiligten Nationalstaaten zur Schaffung eines gemeinsamen Kohlenkomitees zu erwirken.

Staatssekretär für Verkehrswesen Jurek: Die deutschösterreichischen Staatsbahnen sind bei einem veranschlagten Kohlenverbrauch von täglich zirca 7900 Tonnen bei normalem Verkehr und einer gegenwärtigen Tagesförderung in der deutschösterreichischen Provinz (mit Ausnahme der deutschböhmisches) von ungefähr 5000 Tonnen täglich, die aber nur zu einem Fünftel den Eisenbahnen zur Verfügung gestellt werden können, vornehmlich auf den Bezug ausländischer Kohle angewiesen. Auch bei dem gegenwärtig eingeschränkten Verkehr müsse man mit einem Tagesbedarf von rund 4000 Tonnen, somit einer Fehlmenge von 3000 Tonnen täglich rechnen, die aus dem Auslande eingeführt werden muß. Die Zufuhre ausländischer Kohle haben wir seit der politischen Umwälzung fortwährende Störungen durch Streiks, Beschlagnahmen usw. und in den letzten Tagen eine völlige Unterbrechung erfahren. Seit der Umwälzung lieferten von den Provinzen des czecho-slowakischen Staates nur die böhmischen Provinz Kohle nach Deutschösterreich, aus dem Ostrauer und Mostfiter Revier ist jede Lieferung überhaupt ausgeblieben. Aber auch die Lieferung aus dem Braunkohlenrevier war völlig unzureichend, weil auf eine Pflichtmenge von 1000 Tonnen täglich höchstens 500 bis 600 Tonne Bahnkohle einfließen und eine Einlieferung auch dieser geringen Menge seit vier Tagen vollständig unterbleibt.

Was die Befahrung aus den reichsdeutschen Provinzen anbelangt, ist eine solche nur für die deutschösterreichischen Staatsbahnen nur durch weisungsfähige Kohle und diese auch nur in sehr geringem Ausmaße zu verzeichnen. Auch diese Lieferung stieß auf Hindernisse, indem durch die Arbeiterstreiks in Mähren und Böhmen Beschlagnahmen vorgenommen wurden. Die Versuche, oberösterreichische Dienstkohle nach Deutschösterreich zu bringen, hatten trotz eifrigster Bemühungen des Staatsamtes bisher keinen Erfolg, wobei dementsprechend vorerst die Unsicherheit der Durchfuhr durch czecho-slowakisches Gebiet, später der Ausbruch eines Ausstandes und in jüngster Zeit die mindere Förderung von ein Drittel oder ein Halb der normalen Förderung geltend gemacht wurden. Gezwungen durch diese Verhältnisse, hat das Staatsamt die Umleitung der oberösterreichischen Kohle über Sachsen und Bayern in Erwägung gezogen und sich deshalb an die betreffenden reichsdeutschen Bahnen gewendet. Eine zustimmende Antwort ist bis nun jedoch noch ausständig und durch die in jüngster Zeit eingetretenen Verkehrserschwernisse zwischen Bayern und Preußen wohl auch nicht zu gemäßen.

Auch seitens des jugoslawischen Staates ist die seitherzeit erfolgte Befahrung der Direktion Villach mit Triester Kohle seit der statgehabten Umwälzung unterlassen worden. Das Staatsamt hat deshalb im Wege der Feldtransportleitung Villach Schritte unternommen lassen, doch wurde von jugoslawischer Seite die Antwort ertheilt, die Kohle für eigene Zwecke zu benutzen. Weitere Verhandlungen des Staatsamtes mit Berlin und der czecho-slowakischen Staatsbahnen haben an der Lage nichts geändert. Von dem bei Ausbruch der Umwälzung in Oberberg gestandenen rund 780 Wagen oberösterreichischer Kohle wurde der größte Teil von den Polen abgefahren und der Rest von rund 200 Wagen seitens der Czecho-Slowaken abgenommen. Des weiteren wurden am 20. November in Lundenburg ein Zug und am 28. und 29. November zwei Züge mit oberösterreichischer Kohle mit der Bestimmung Wien seitens des czecho-slowakischen Staates beschlagnahmt und nach Brünn abgeleitet. Nach einer Drahtung von Amstetten vom 4. Dezember soll auch ein nach Gaisbach unterwegs befindlicher Braunkohlenzug von den czecho-slowakischen Bahnen zurückgehalten worden sein. Zahlreiche andere Fälle können zwar nicht bewiesen, aber behauptet werden.

Die deutschösterreichischen Staatsbahnen, welche über keinen nennenswerten Vorrat an Dienstkohle bei Ausbruch der Umwälzungen verfügten, hatten aber gerade in den ersten Tagen gewaltige Transporte von Heimkehrern und Flüchtlingen zu bewältigen, wodurch der letzte Rest des vorhandenen und, wie aus dem Vorgelegten ersichtlich, völlig ungenügend ergänzten Vorrates an Dienstkohle aufgebraucht wurde. Besonders kritisch gestaltete sich die Verkehrsanlage aus Anlaß der angeforderten Durchführung der Madenfenzüge. Für diesen Zweck wurden bis nun 49 Transporte gefahren, doch sind dem deutschösterreichischen Staate hierfür nur 250 Tonnen gegenüber der nötigen Menge von rund 1000 Tonnen zugekommen. Eine weitere Zulieferung von 275 Tonnen ist allerdings erfolgt, doch wird diese Menge erst nächster Tage ein treffen.

Die infolge der Kohlennot geschaffenen Bahnverhältnisse mühten nothgedrungen zur fortschreitenden Drosselung des Verkehrs in Deutschösterreich führen. Durch das in den letzten Tagen vollkommene Ausbleiben der Dienstkohle scheint der gänzliche Stillstand des Gesamtbetriebes bevorzustehen. Wenn dieser bis nun noch nicht erfolgt ist, so ist dies nur auf das Entgegenkommen des Staatsamtes für öffentliche Arbeiten zurückzuführen. Die Kohlenbewegung bei den am meisten nothleidenden Wiener Direktionen nach den Meldungen vom 3. Dezember ist der nachfolgenden Zusammenstellung zu entnehmen:

Wien: Vorrat 714 Tonnen, Verbrauch am 3. Dezember 700 Tonnen, Einlieferung am 3. Dezember 234 Tonnen, Vorrat reicht für 1 Tag;
 Staatseisenbahngesellschaft: Vorrat 170 Tonnen, Verbrauch am 3. Dezember 207 Tonnen, Einlieferung am 3. Dezember 190 Tonnen, Vorrat reicht für 0,9 Tage;
 Nordbahn: Vorrat 121 Tonnen, Verbrauch am 3. Dezember 112 Tonnen, Einlieferung am 3. Dezember —, Vorrat reicht für 11 Tage (vom Vorrat erfolgt auch Abgabe an benachbarte Direktionen);
 Nordwestbahn: Vorrat 396 Tonnen, Verbrauch am 3. Dezember 200 Tonnen, Einlieferung am 3. Dezember 175 Tonnen, Vorrat reicht für 1,5 Tage.

Die Bestrebungen des Staatsamtes für Verkehrswesen, den Eisenbahnbetrieb mit den benachbarten neuen Staaten zu regeln, beschränkten an dem selbständigen rücksichtslosen Vorgehen derselben, insbesondere der Organisationen im czecho-slowakischen Staate, der, wohl vorbereitet, in kürzester Zeit alle großen, ihm Vorteile bringenden Dienststellen für sich in Anspruch nahm und den Betrieb zu seinem Vorteile eingerichtet hat, so daß im Uebergangsverkehr nach Deutschösterreich, besonders aber im deutschen Siedlungsgebiete Böhmens, Mährens und Schlesiens, der Eisenbahnbetrieb eine ganz wesentliche Störung erfuhr. Schon in der Uebergangszeit vom 29. auf den 30. Oktober hat der Karolus Bybor in Prag folgende Drahtung erlassen: „Ueber Auftrag des Karolus Bybor wird mit sofortiger Gültigkeit die Ausfuhr folgender Gegenstände über die Grenze Böhmens verboten:

Sämtliches Getreide, Hülsenfrüchte, Kartoffeln, Mühlenprodukte, Futtermittel, trockene und körnige Zucker, Kaffeesatz, Spiritus, Brennstoffe, feste und flüssige (ausgenommen Holz und Kohle für Eisenbahnen), Zeitungspapier, Fette aller Art, alle Gegenstände und Rohstoffe für die Volksbeileidung als Stoffe, Leder, Flach, Baumwolle und ähnliche, endlich lebendes Vieh, ausgenommen Militärleistungen. Rolleses anhalten und telegraphisch melden. Karolus Bybor.“ Im Nachhange hiezu wurde gemeldet, daß von Dr. Zahradnik persönlich in Lieben und Bubna folgende Lebensmittel und hochwertige Güter, für Deutschösterreich, Deutschland und Ungarn bestimmt, angehalten wurden:

Prag: In Lieben 30 Wagen von Dr. Zahradnik persönlich angehaltene, darunter Lebensmittel aller Art für nur deutschösterreichische Stationen und ein Wagen Wein für Malms, 8 Wagen Wolle und Zucker für Leipzig, 3 Wagen Weisungsfahren für Budapest, 1 Wagen Garn für Miskolc.

Bubna: Ebenfalls von Dr. Zahradnik persönlich angehalten: 11 Wagen Schafwolle für Leipzig, 1 Wagen Kraut für Bozen, 2 Wagen Zucker für Villach; ferner ein Transport von 150 Kindern, bestimmt für Militärverpflegungsmagazin Sanität Marx, requiriert für Schlachthaus Prag. (Hört! Hört!)

Durch dieses Vorgehen wurden wir in die Zwangslage versetzt, mit Gegenmaßnahmen einzusetzen. Schließlich hat sich die Generaldirektion der czecho-slowakischen Staatsbahnen bereit erklärt, sich mit dem deutschösterreichischen Staatsamt für Verkehrswesen bezüglich Regelung des gegenseitigen Bahnverkehrs ins Einvernehmen zu setzen, und so kam es am 6. November 1918 zu den Umänderten Vereinbarungen, nach welchen bezüglich der Betriebsführung allein der vor dem 28. Oktober bestandene Zustand beizubehalten war.

Diesen Verhandlungen folgte eine die Kohlenabgabe für die deutschösterreichischen Bahnen betreffende Besprechung in Prag am 8. November 1918. Nach dem Ergebnisse derselben hätte auch in dieser Frage der bis nun geübte Verteilungsmodus vorläufig für einen Monat beibehalten werden sollen. Anfanglich war der Zufuhr der Kohle aus dem nordwestböhmischen Revier doch noch halbwegs zufriedensstellend. Mit Zunahme der politischen Bewegungen in Deutschböhmen nahm jedoch die Zufuhr aus dem Braunkohlenrevier ständig ab. Um angehts der Entwicklung der Verhältnisse die Befahrung der deutschösterreichischen Bahnen mit Kohle aus dem czecho-slowakischen Gebiete zu sichern wurde vom Staatsamte für Verkehrswesen der Vorschlag gemacht, ein Kohlenkomitee in Prag — eventuell unter czecho-slowakischer Führung — zu errichten, welches eine gerechte Aufteilung der Kohle, also auch der Dienstkohle, obliegen würde. Dieses Ansuchen, welches, wie hier bekannt, vom Staatsamt für öffentliche Arbeiten immer wieder erneuert wurde, blieb jedoch bis hier unbestimmt, obwohl gelegentlich einer am 26. November 1918 in Staatsamte für Verkehrswesen abgehaltenen gemeinsamen Beratung seitens der Vertreter des czecho-slowakischen Staates die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit dieses Komitees anerkannt wurde.

In diesem vom czecho-slowakischen Staate geübten Vorgehen konnte auch der Umstand nichts ändern, daß über hierseitige Anregung des Staatsamtes für öffentliche Arbeiten und das Staatsamt für Verkehrs wiederholt die maßgebende czecho-slowakische Landes-Kohlenverteilungsstelle in Prag wegen zureichender Zuschubung von Dienstkohle angegangen hat. Es scheint, daß sachliche Verhandlungen, welche bis nun vom Staatsamt für Verkehrswesen und auch vom Staatsamte für öffentliche Arbeiten mit den fremden Staaten gepflogen wurden, nicht mehr genügen, um die außerordentlich enge Kohlenfrage zu bereinigen, und daß in Ansehung der drohenden Lage nunmehr Verhandlungen zwischen den beteiligten Staatsregierungen einsetzen müssen, um das Vergle, die vollständige Abnahme des Verkehrs und mithin auch den wirtschaftlichen und politischen Niedergang hintanzuhalten. Zu diesem Zwecke wäre die Zustimmung der beteiligten Nationalstaaten zur Schaffung des bereits in Anregung gebrachten gemein-