

Eine Verkehrskatastrophe.

Drohende Einstellung des Personenzugsverkehrs infolge der Kohlennot.

Die Kohlenzufuhr an die Wiener Eisenbahndirektionen ist andauernd derart schlecht, daß wir unmittelbar vor einer Verkehrskatastrophe stehen. Es sieht fast wie eine gemachte Sache aus, uns die Abhängigkeit von auswärts immer deutlicher in Erinnerung zu bringen. Zuerst die allgemeinen Einschränkungen als Folge der verminderten Kohlenzufuhr und dann einmal eine Krise für den Betrieb der städtischen Unternehmungen und jetzt bei dem Eisenbahnbetrieb der Wiener Direktionen. Bisher ist es noch mit Aushilfen der alpenländischen Bahnzentren gegangen und noch gestern ist die Direktion Linz um Lieferung einer größeren Kohlenmenge von Wien aus gebeten worden. Damit ist eines der letzten Auskunftsmitel selbst zur Aufrechterhaltung des bisherigen beschränkten Betriebes, die aus-hilfsweise Heranziehung der Bahnvorräte außerhalb Wiens, ziemlich erschöpft, um so mehr, als diese Betriebe, die bisher von Westfalen mit ausreichenden Zuschüben bedacht wurden, in Zukunft auch mit geringeren Zufuhren rechnen müssen. Die Reviere in Westfalen sind nämlich in die Hände des Arbeiter- und Soldatenrates gefallen, und die Aufteilung der geförderten Kohle wird damit selbstverständlich nach den Plänen und dem Belieben der neuen Machthaber erfolgen.

Wie weit in Wien selbst die Vorräte geschwunden sind, beweist, daß z. B. die Ostbahn nur mehr mit einigen Tonnen, die Westbahn für den heutigen Tag und die Südbahn bis 6 Uhr abends mit Kohle versorgt waren. Wenn sich morgen der Betrieb dieser Linien im Bereich der Wiener Direktionen noch kluglos abwickelt, dann ist es dem Verkehrsamte wohl gelungen, ein neue Kohlenquelle im Laufe des heutigen Tages ausfindig zu machen, die aber den Zustand des „Frettens“ um nur kurze Zeit verlängern kann. Wahrscheinlich handelt es sich dann um die früher genannte Linzer Kohle. Selbst die paar Waggons Betriebskohle, die mit Mühe und Not für die Wiederaufnahme eines beschränkten Stadtbahnverkehrs gesammelt wurden, mußten schon herhalten. Die inländische Förderung ist derart gering, daß sie nicht in Betracht kommt. Denn sie vermag nur den zehnten Teil des täglichen Bedarfes von 350 Wagen zu decken. Nun vergleiche man mit diesem Tagesbedarf die Menge der inländischen Förderung und die Zufuhren von auswärts, die für die Bahnen bestimmt sind. Sie machen im ganzen kaum 100 Waggons täglich aus. 250 Waggons gehen auf Kosten der Vorräte.

Für die Kohlenversorgung Wiens und Deutschösterreichs ist, wie wir erfahren, die Arbeiterfrage von grundlegender Bedeutung. Wir haben Lokomotiven und Wagen zum Transport und Verträge, die uns eine ausreichende Menge Kohle zusichern; aber es fehlt die Voraussetzung, die Förderung der Kohle. Es ist die Nachricht eingelangt, daß in Oberschlesien neuerlich ein Streik ausgebrochen ist und daß in den böhmischen und mährischen Revieren bolschewistische Umtriebe immer mehr Anhänger gewinnen und die Förderung lahmlegen. Von den Rückwirkungen der Massenarbeitseinstellungen in diesen Kohlenrevieren ist die Stadt Wien in erster Linie betroffen, da deren Bevölkerung nicht nur in bezug auf Lebensmittel, sondern auch hinsichtlich der Kohle — diesbezüglich fast ausschließlich von den Streiklegenden — sozusagen von der Hand in den Mund lebt. Man trägt sich an maßgebender Stelle bereits mit dem Gedanken, den Personenverkehr fallen zu lassen, eine Maßregel, die von der äußersten Not diktiert wird. Wenn es aber noch zur Einstellung des Güterverkehrs kommen würde und infolgedessen die Lieferungen von Lebensmitteln nach Wien selbst nur einige Tage unterbleiben, wären die Folgen einer solchen Katastrophe nicht abzusehen. Das Vergste zu verhüten, wird bei einer weiter andauernd geringen Belieferung nur dadurch möglich sein, daß jene Industrieunternehmungen, die ihre Kohle bisher von den Russen bezogen haben, auf den Bezug der Kohle von dieser Seite her zugunsten der Bahnen verzichten werden müssen.

Die gestrige Zufuhr.

Von Mährisch-Osttau sind gestern für die Bahnen zwei, für die Gaswerke 30, für sonstige Verbraucher 6 Wagen, von Oberschlesien 23 Wagen für die Bahnen, für die Gemeinde Wien 12, für die Gas- und Elektrizitätswerke 4 und für sonstige Verbraucher 1 Waggon, an Braunkohle für die Bahnen 25, für die Gemeinde 67 und 9 Wagen für die Gas- und Elektrizitätswerke eingetroffen.