

**Die Kohlenversorgung.**

Wien, 2. Dezember.

Der Krieg hat, wie auf so vielen anderen Gebieten, auch in der Kohlenversorgung Abweichungen von dem normalen Verlaufe hervorgerufen. Bei einer ordnungsmäßigen Entwicklung in Friedenszeiten pflegen im Sommer auf dem Wiener Nordbahnhofe, dem Hauptreservoir für die Deckung des Kohlenbedarfes, große Vorräte angesammelt zu werden, aus denen im Winter, wenn die Kälte einbricht, geschöpft wird. Der Krieg hat im August begonnen, die Bahnen, welche Kohle zuführen, wurden für Militärtransporte in Anspruch genommen, die Lagerbildung auf dem Wiener Nordbahnhofe konnte sich nicht in dem gewöhnlichen Umfange vollziehen, und während sonst um diese Zeit dort 120.000 bis 130.000 Tonnen vorrätig gewesen sein dürften, kann man sich, wenn man überdies die Verkehrsverhältnisse in den letzten Wochen berücksichtigt, leicht ausrechnen, daß diese Vorräte heute weniger als die Hälfte umfassen mögen. Denn die Inanspruchnahme der nördlichen Linien für anderweitige Zwecke, die bei Kriegsbeginn natürlich im weitestgehenden Ausmaße erfolgte, hat auch später nicht ganz aufgehört. Durch mehr als zehn Tage konnte in der letzten Zeit keine oberschlesische Kohle und die Ostrauer Kohle nur in geringen Mengen und unter Störungen nach Wien gebracht

werden. Die Produktion ist ohnedies durch den Abzug von Arbeitskräften verringert und die Vorräte an Depotkohle, durch die früher teilweise ein Ersatz für den Rückgang der Förderung geboten werden konnte, sind gelichtet.

Gleichwohl kann gewiß nicht von einem Kohlenmangel, sondern nur von einer vorübergehenden Behinderung der Zu- und Abfuhr gesprochen werden. Vom Wiener Nordbahnhofe wurden an sehr kalten Tagen in vergangenen Jahren über 6000 Tonnen dem Konsum zugeführt. Gegenwärtig dürften sich diese Abfuhr auf etwa 4500 Tonnen, von den anderen Wiener Bahnhöfen auf 3000 Tonnen, zusammen also auf 7500 Tonnen, den heiläufigen Tagesbedarf der Stadt Wien in gewöhnlichen Zeiten, stellen. Es ist dafür vorgesorgt, daß große Kohlenmengen in kurzem nach Wien kommen. Der Staat hat bekanntlich bedeutende Quantitäten an Stein- und Braunkohle angefordert, die der Gemeinde Wien zukommen und dem Kohlenhandel unter der Verpflichtung zum Weitervertrieb überlassen werden, daß die Preise eine gewisse Höhe nicht überschreiten. Bisher ist aus Ostrau verhältnismäßig wenig Hausbrand- und mehr Fabrikkohle für die städtischen Unternehmungen hereingekommen, doch werden, wie verlautet, aus dem Ostrauer Revier und aus Oberschlesien Ankünfte von täglich 500 bis 600 Waggons erwartet. Dazu sollen etwa 300 Waggons Zimmerheizkohle aus Böhmen kommen. Die Vorkehrungen für die neuen Zufuhren sind getroffen, und wenngleich sich die früher erwähnte Verringerung der Ankünfte, die mit der Kriegslage zusammenhängt, fühlbar machen mußte, so würde sie doch ungleich weniger bei der Versorgung der Haushalte mit Kohle zutage getreten sein, wenn nicht noch andere Momente mitwirkten würden, um die Zufuhr in die Verbrauchsstätten schleppend zu gestalten. Es sind dies der Mangel an Arbeitskräften und vor allem an Fuhrwerken und Pferden. So hat sich die Abladung auf dem Nordbahnhofe verzögert, weil die Arbeitskräfte nicht vorhanden waren und erst aus nährischen Stationen, zum Teile auch aus anderen Gegenden Verstärkungen herangezogen werden mußten. War diese Schwierigkeit bei der Abladung beseitigt, so kam eine neue bei der Zufuhr in die Häuser, da eben Fuhrwerke und Abtrager nicht in genügendem Maße vorhanden sind, während sich an Fuhrwerkstutschern kein Mangel bemerkbar macht. Aus dem Umstande, daß man jetzt nicht genug Abtrager findet, wäre ein nicht ungünstiger Schluß auf die Arbeitsverhältnisse in Wien zu ziehen, wenigstens in der Richtung, daß die Arbeitslosigkeit nicht in dem Maße um sich gegriffen hat, als ursprünglich befürchtet worden ist. Hätte man heute genug Fuhrwerke und Arbeitskräfte, so würde damit die entscheidende Schwierigkeit bei der Kohlenversorgung beseitigt sein. Gerade dadurch ist das irrtümliche Bild von einem Kohlenmangel hervorgerufen worden, von dem heute sicherlich nicht gesprochen werden kann, wenngleich die Vorräte und die Zufuhren augen-

blicklich knapper sind als in normalen Zeiten und eine Ergänzung auf die volle, normale Höhe zunächst kaum erwartet werden kann. Aber die neuen Ankünfte werden für den dringenden Bedarf gewiß hinreichen, und wenn genug Fuhrwerke und Arbeitskräfte vorhanden wären, würde die Versorgung des Konsums sich in annähernd regulärer Weise vollziehen können. Heute erhält ein Besteller von Kohle auf seine wiederholten Anfragen häufig die Auskunft, daß man ihm vorläufig den Brennstoff nicht zur Verfügung stellen kann, das angeforderte Quantum, dessen Höhe oft nicht dem unmittelbaren Bedarf, sondern angälischer Vorsorge entspricht, wird verkürzt und man bekommt erst nach einer Geduldprobe die Kohle. Auf diese Art entsteht in weiten Kreisen leicht eine irrtümliche Auffassung und das Wort vom Kohlenmangel verbreitet sich rasch, ohne daß man die eigentlichen Ursachen prüft. Richtig sollte man von einem Fuhrwerks-, Pferde- und Arbeitermangel sprechen. Kohle für den notwendigen Bedarf wird nach menschlicher Voraussicht genug vorhanden sein. Die heutige Stockung ist eine Folgewirkung des Krieges, und ebenso wie man ohne irgendwelchen Getreidemangel bei der Mehlsversorgung ökonomischer vorgehen wird, so sollen auch jetzt bei der Kohlenbeschaffung Angstmächtigungen vermieden werden.

Andererseits ist es selbstverständlich, daß sich die Behörden, die wirtschaftlichen Körperschaften und die Interessenten insolge der Unregelmäßigkeiten der Zufuhr, die den erwähnten Gründen zuzuschreiben ist, mit der Frage der Kohlenversorgung intensiv beschäftigen. Gestern hatte der erste Sekretär der Wiener Handelskammer Regierungsrat Dr. v. Layenthal in dieser Angelegenheit eine Rücksprache mit dem Bürgermeister Dr. Weisskirchner. Um die Ansicht aller in Betracht kommenden Kreise zu vernehmen, wird eine Enquete einberufen, die unter Anwesenheit von Vertretern des Eisenbahn- und Handelsministeriums, der Kommune und der Wiener Polizei aus Repräsentanten der Kohlenproduktion, des Handels, der industriellen und anderweitigen Verbraucher zusammengesetzt sein wird. Regierungsrat v. Layenthal regte an, das Uebel an der Wurzel zu fassen und die Zufuhr der Kohle in die Häuser zu verbessern. Im Zusammenhang damit sollen die Stadtbahn und die Straßenbahnen herangezogen werden, wodurch der Mangel an Pferden und Fuhrwerken einigermaßen ausgeglichen werden könnte. Der Umstand, daß die Wiener Kohlenbahnhöfe tief, die westlichen Bezirke hoch liegen, würde eine noch weitergehende Benützung von Pferdekraften, die eben fehlen, erfordern. Für die Zufuhren käme die Wiener Stadtbahn weniger in Betracht als die städtischen Straßenbahnen. Allerdings ist die Zahl ihrer verfügbaren Güterwagen und Lowries keine sehr große, allein die Ergänzung ist, sobald man die Kosten nicht scheut, nicht schwer zu bewerkstelligen. Da diese Beförderung von Kohle mit Güterzügen jedoch nur bei Nacht erfolgen kann, müßten in den Häusern Vorkehrungen für die Uebernahme des Brennstoffes getroffen werden, was natürlich mit mannigfachen Störungen verbunden wäre, die jedoch mit Rücksicht auf den wichtigen Zweck, die Kohlenzufuhr zu erleichtern,

Überwunden werden müßten. Schwieriger wäre es, durch die Straßenbahnen den Fabriken Kohle zuzuführen, weil vielfach Schlepplahngelände fehlen und die Umladung Komplikationen bereiten würde. Es ist natürlich, daß in der Bevölkerung aller Kronländer der Wunsch besteht, sich genügend mit Kohle versorgen zu können; man sollte es jedoch für selbstverständlich halten, daß bei derartigen Fragen nationale Wünsche ganz außer Betracht bleiben. Die Zeit ist zu ernst, um bei der Beurteilung sachlicher Fragen derartigen Gesichtspunkten einen Spielraum zu lassen.