

Keine Kohlennot in Wien.

Besprechung über die Kohlenfrage. — Vorbereitungen für die Rathausenquete.

Gestern ist in der Wiener Handelskammer eine Besprechung von Interessenten über die Frage der Kohlenversorgung abgehalten worden. Vertreten waren das Kriegsministerium und das Eisenbahnministerium durch Delegierte, ferner der Bund der Industriellen, das Gremium der Kaufmannschaft, die großen Kohlenfirmen des Wiener Plazes, die Genossenschaften der Kohlenengrossisten und Kleinhändler, der Fuhrwerksbesitzer u. a. m. Zweck der Besprechung war, das Material für die Kohlenenquete vorzubereiten, die, wie schon erwähnt, demnächst im Rathaus veranstaltet werden wird. Nach dem Verlauf der gestrigen Besprechung darf ein volles Einverständnis der Interessenten erwartet werden. Die Hauptschwierigkeit, die Frage der Beschaffung und Bereitstellung von Fuhrwerk behufs Zuführung der Kohle in Fabriken und Haushaltungen, darf nach den geäußerten Anregungen und ihrer praktischen Durchführbarkeit als überwunden bezeichnet werden. Auch in andern Richtungen kamen vielfach Anregungen zur Sprache, wie die Kohlenversorgung für Wien die zweckmäßigste Lösung finden könnte.

Ueber die Besprechung geht uns von der Handelskammer die folgende Mitteilung zu: „Im Rahmen einer vom Permanenten Komitee für Industrie, Handel und Gewerbe in Anwesenheit der beteiligten Zentralstellen und unter Zuziehung von Vertretern aller interessierten Kreise abgehaltenen Besprechung gelangte allseits die auch durch die Erklärungen der Regierungsvertreter bestätigte Anschauung zum Ausdruck, daß von einer Kohlennot in Wien keine Rede sein könne. Die Versammlung diskutierte mehrere auf eine Beschleunigung der Zustreifung der Kohle in Wien bezügliche Vorschläge und beschloß, den kompetenten Behörden entsprechende Anträge zu unterbreiten.“

Ein offizielles Communiqué.

Ueber die Kohlenbewegung und die Vorräte.

Offiziell wird berichtet: „Es ist in der letzten Zeit vielfach in der Bevölkerung die Sorge aufgetaucht, daß die Kohlenversorgung Wiens ungenügend sei. Tatsächlich geben die Verhältnisse zu derartigen Befürchtungen keinen begründeten Anlaß. Die Zufuhr an Kohle war gerade in letzter Zeit reichlich, die Zufuhr allerdings trotz verhältnismäßig günstiger Witterung und trotz aufgetauchter Klagen über angeblichen Fuhrwerksmangel außerordentlich stark. Ungeachtet dieser starken Zufuhr ist das Lager auf dem Wiener Nordbahnhof innerhalb der letzten Woche um nahezu 10,000 Tonnen gestiegen und beträgt gegenwärtig an 50,000 Tonnen.“

Die Kohlenbewegung auf dem Wiener Nordbahnhof war in den letzten zehn Tagen des Jahres 1914 im Vergleich zu der gleichen Zeit des Jahres 1913 eine erheblich stärkere. So wurden in der erwähnten Dekade des Jahres 1914 4277 gegen 3000 Wagen im Jahre 1913 mit einem Gewicht von 60,000 Tonnen gegen 45,000 Tonnen in der gleichen Periode des Jahres 1913 verladen und gelangten innerhalb derselben Zeit des laufenden Jahres

51,500 Tonnen gegen 47,000 Tonnen im korrespondierenden Zeitabschnitt des Jahres 1913 zur Abfuhr vom Nordbahnhof. Insgesamt ist im Jahre 1914 die Zufuhr vom Wiener Nordbahnhof gegen das Jahr 1913 bisher um 70,000 Tonnen gestiegen, welche Menge zweifellos zum großen Teil auf Depot gelegt worden ist.

Die Eisenbahnen führen sowohl Wien als den andern Städten genügende Kohlenvorräte zu. Zum Zwecke der Beschleunigung der Entladung am Wiener Nordbahnhof wurde durch Prämierung der Entladepartien und der den Verschub besorgenden Organe vorgesorgt, auch wurden die Entladepartien bedeutend vermehrt. Außerdem wurden seitens der Stadtgemeinde Wien auf den verschiedenen Bahnhöfen in Wien Depotplätze für Schwarz- und Braunkohle geschaffen, für deren regelmäßigen Zulauf vorgesorgt ist.

Die Maßnahmen der Stadt Wien und der Staatsbehörden.

Die „Rathauskorrespondenz“ meldet in dieser Angelegenheit: In der letzten Zeit sind in der Bevölkerung wiederholt Klagen über den Mangel an Kohle laut geworden und auch Besorgnisse in bezug auf die künftige Versorgung der Stadt Wien mit Kohle aufgetaucht. Die Wiener Gemeindeverwaltung beschäftigt sich nun schon seit Monaten eingehend mit der Frage der Kohlenversorgung und es mag vielleicht zur Beruhigung der Öffentlichkeit dienen, wenn sie über den Verlauf und das Ergebnis der übrigens noch nicht ganz abgeschlossenen Verhandlungen unterrichtet wird.

Die mit der allgemeinen Mobilisierung verbundene Inanspruchnahme der Nordbahn — der Hauptzufuhrlinie des Kohlenverkehrs nach Wien — für militärische Zwecke ließ schon im Sommer voraussehen, daß auf eine so regelmäßige Zufuhr von Kohle wie in Friedenszeiten auf die Dauer nicht gehofft werden könne und daß besondere Maßnahmen zur Sicherung der Kohlenversorgung notwendig sein werden. Bürgermeister Dr. Weiskirchner beschäftigte sich daher schon im Monat September mit der Kohlenfrage und überreichte dem Kriegsminister, dem Ministerpräsidenten und dem Minister für öffentliche Arbeiten eine Denkschrift, in der er darauf hinwies, daß die Drais-Karwiner Kohlenwerke mit den Lieferungen an die städtischen Gaswerke im Rückstande seien, daß als Ursache hievon geringe Förderung und geringe Wagonbeistellung angegeben werde und in der er zugleich dringend um Abhilfe ersuchte. Unter einem beauftragte der Bürgermeister den Magistrat, sich mit der Frage der Kohlenversorgung überhaupt, insbesondere hinsichtlich der Hausbrandkohle eingehend zu befassen.

Auch das Ministerium für öffentliche Arbeiten als oberste Bergbehörde erachtete mit Rücksicht auf den außerordentlich großen Kohlenbedarf der städtischen Gaswerke, Elektrizitätswerke und sonstigen Gemeindeanstalten, der übrigen industriellen Betriebe und der Haushaltungen besondere Verfügungen für nötig, um diesen Bedarf auf längere Zeit sicherzustellen, und Minister Trnka teilte daher in einem Schreiben vom 3. Oktober 1914 dem Magistrat mit, daß er zur Beratung aller für die Versorgung der Stadt Wien mit Kohle nötigen Maßnahmen eine Kohlenversorgungskommission eingesetzt habe, zu deren Sitzungen das Eisenbahnministerium, das Handelsministerium, der Magistrat, ferner auch Vertreter der Kohlenbergbauunternehmungen und der Kohlenhändler eingeladen wurden. Diese Kommission trat unter dem Vorsitz des Sektionschefs v. Homann zusammen und erörterte in mehreren Sitzungen die vorhandenen Kohlenvorräte, die Zufuhrschwierigkeiten und die für die Zukunft nötigen Maßnahmen.

Schaffung eines eisernen Vorrates.

Es wurde hiebei festgestellt, daß es erforderlich sei, für den Fall einer Verringerung oder Unterbrechung des Kohlenverkehrs auf der Nordbahn einen eisernen Bestand von etwa 170,000 Tonnen Steinkohle in den für Hausbrand geeigneten Sortimenten zu schaffen, der ungefähr für einen Monat genügen könnte. Soweit keine Steinkohle beschafft werden konnte, sollte der Vorrat durch Braunkohle ergänzt werden; da der Heizwert der Braunkohle um etwa ein Drittel hinter dem der Steinkohle zurückbleibt, wäre der Ersatz in Braunkohle in einer verhältnismäßig größeren Menge zu leisten. Bürgermeister Dr. Weiskirchner erklärte sich bereit, die Vorratsbeschaffung durch die Gemeinde in Verbindung mit der Kohlsektion der Länderbank durchführen zu lassen, und es wurden nun vom Arbeitsministerium Erhebungen eingeleitet, um festzustellen, welche Kohlenmengen die Bergbauunternehmungen ohne Beeinträchtigung der normalen Förderung auf Vorrat zu liefern im

Lage seien, und welche Preise sie hierfür beanspruchen.

Da die Aktion des Ministeriums für öffentliche Arbeiten sich naturgemäß nur auf die Lieferung inländischer Kohle erstrecken konnte, der Kohlenbedarf der Stadt Wien aber für gewöhnlich mit 70 Prozent durch ober-schlesische Kohle und nur mit 25 Prozent aus Ostrauer Steinkohle und 5 Prozent aus böhmischer Braunkohle gedeckt wird, so bemühte sich die Wiener Gemeindeverwaltung, der Bevölkerung die bei ihr beliebteste Hausbrandkohle zu verschaffen.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner wendete sich daher an ein hervorragendes und einflussreiches Mitglied der Konvention der ober-schlesischen Steinkohlenwerke mit dem Ersuchen, es möge der Gemeinde Wien unmittelbar eine entsprechende große Kohlenlieferung zur Versorgung der Stadt zugestanden werden, da es sich hier um ein öffentliches Interesse handle und die Gemeinde die Kohle nur zu den Selbstkosten abzugeben gewillt sei. Diesem Ersuchen wurde bereitwillig entsprochen, und es gelang, ein Übereinkommen zu erzielen, wonach die Gemeinde für Hausbrandzwecke bis 31. Jänner 1915 150,000 Tonnen Steinkohle in Mengen von 1000 bis 3000 Tonnen täglich beziehen und überdies für die städtischen Gaswerke 30,000 Tonnen in kleineren Tageslieferungen erhalten soll. Bedingung war, daß die Gemeinde für die Beistellung der Waggon-Sorge trage. In dieser Richtung hat sich die Gemeinde an das Eisenbahnministerium gewendet, das wiederholt mit der preussischen Staatsbahndirektion in Kattowitz, und zwar auch unter Zuziehung von Vertretern der Gemeinde Wien verhandelt hat. Bisher konnte aber mit Rücksicht auf die durch den Kriegszustand bedingten Verhältnisse des Eisenbahnverkehrs die Wagonbeistellung nicht durchgeführt und die Lieferung daher nicht in Vollzug gesetzt werden.

Inzwischen hatten die Verhandlungen im Arbeitsministerium gezeigt, daß die Kohlenbergbauunternehmer mit Rücksicht auf die bestehenden Lieferungsverpflichtungen nicht in der Lage waren, die Kohlenlieferung für öffentliche Zwecke (Gasbeleuchtung, Hausbrand) vor der Lieferung an Private zu bevorzugen.

Eine Verordnung über die Lieferpflicht.

Es erließ daher die Ministerialverordnung vom 11. November 1914, RGW. Nr. 314, betreffend die Kohlenversorgung, durch die es dem Minister für öffentliche Arbeiten ermöglicht wird, im Interesse eines dringenden Bedarfes an Kohle die notwendigen Maßnahmen zur Steigerung der Kohlengewinnung zu treffen, ferner im Falle drohenden Kohlenmangels zum Zwecke einer im öffentlichen Interesse notwendigen Versorgung der Bevölkerung oder der Befriedigung eines dringenden öffentlichen Bedarfes die Besitzer von Kohle zur Lieferung der letzteren aus ihren Betrieben in bestimmten Mengen und Sorten zu verpflichten.

Beschlagnahme von Kohlenbeständen.

Sofort nach der Kundmachung dieser Verordnung überreichte die Gemeinde Wien mehrere Ansuchen um Beschlagnahme von Kohle auf Grund der neuen Bestimmungen, und zwar begehrte sie für die städtischen Gaswerke: 4000, später 4500 Tonnen täglich aus den im Ostrau-Karwiner Revier lagernden Kohlenvorräten, für Hausbrandzwecke 150 laufende Waggon täglich, gleichfalls aus den Depots des Ostrau-Karwiner Reviers, welche Forderung später auf die gleiche Menge aus früherer Forderung abgeändert wurde, und Braunkohle aus dem Brüx-Teplitzer Revier in der Menge von 3000 Tonnen täglich durch einen ganzen Monat.

Das Arbeitsministerium hat diesem Begehren Folge gegeben und die Beschlagnahme ausgesprochen. Währenddessen hatte sich die Lage derart verändert, daß sich der Kohlenverkehr auf der Nordbahn unregelmäßig gestaltete und die Schwierigkeit der Zufuhr erhöhte; es ergab sich daher für die Gemeinde die Notwendigkeit, nicht nur einen sogenannten eisernen Vorrat zu schaffen, sondern auch auf die Deckung des laufenden Bedarfes, die bisher dem Kohlen-großhandel überlassen war, selbst Bedacht zu nehmen.

Anlage von neuen Depotplätzen.

Für die Lagerung des eisernen Vorrates hat die Gemeinde Depotplätze ausgewählt, die mit einem Kostenaufwand von etwa 250,000 K. teils bereits hergerichtet sind, teils noch hergerichtet werden sollen. Gegenwärtig sind hievon bereits im Betriebe die Lagerplätze Engerthstraße, Nordbahnhof (Vorgartenstraße) und Westbahnhof mit einem Fassungsvermögen von zusammen 92,000 Tonnen und einer Entladungsmöglichkeit von täglich 150 laufenden Waggon. In einigen Tagen werden auch die Lagerplätze auf dem Matzleinsdorfer Bräuhofbahnhof der