

Die Kohlenversorgung Wiens.

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 in der 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 oberschlesische 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 oberschlesischen Steinkohlenwerke mit dem Ersuchen, es möge der Gemeinde Wien unmittelbar eine entsprechend 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 bereitwilligst 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 Waggons 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 Waggonbeistellung 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.

Es erließ daher die Ministerial-Verordnung vom 11. November 1914, R.-G.-Bl. 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 Kohlegewinnung 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.

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 t, später 4500 t täglich aus den im Ostrau-Karwiner Reviere lagernden Kohlenvorräten, für Hausbrandzwecke 150 laufende Waggon

täglich gleichfalls aus den Depots des Ostrau-Karwiner Revieres, welche Forderung später auf die gleiche Menge aus frischer Förderung abgeändert wurde, und Braunkohle aus dem Brüx-Teplitzer Reviere in der Menge von 3000 t 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 Kohलगroßhandel überlassen war, selbst Bedacht zu nehmen. Für die Lagerung des eisernen Vorrates hatte die Gemeinde Depotplätze ausgewählt, die mit einem Kostenaufwande 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 Fassungsraume von zusammen 92.000 t und einer Entladungsmöglichkeit von täglich 150 laufenden Waggons. In einigen Tagen werden auch die Lagerplätze auf dem Magleinsdorfer Frachtenbahnhofe, der 23.000 t faßt und die Entladung von 40 bis 50 Waggons täglich zuläßt, bereitgestellt sein. Die anderen Lagerplätze dürften in kurzer Zeit zur Verfügung stehen. Für die Versorgung des laufenden Bedarfes aber können die Lagerplätze nur im Notfalle in Betracht kommen. In erster Linie sind für diesen Zweck die Kutschen am dienlichsten, weil sie die rasche Abfuhr der Kohle ermöglichen. Über Verlangen der Gemeinde haben daher das Eisenbahnministerium und die Nordbahn-Direktion veranlaßt, daß 16 leere Kutschen auf dem Nordbahnhofe der Gemeinde mit 15. Dezember 1914 überlassen werden. Ferner hat die Gemeinde mit den Großkohlenhändlern ein Abkommen getroffen, wonach diese die von der Gemeinde beschlaggenommene Kohle in ihre Kutschen übernehmen, wogegen sie sich verpflichten mußten, diese Kohle, die ihnen die Gemeinde zu den Selbstkosten liefern wird, mit keinem höheren als einem ganz bestimmten Preiszuschlage zu verkaufen. Desgleichen haben sich auch die Kleinkohlenhändler durch ihre Genossenschaft bereit erklärt, für die von der Gemeinde beigegebene Kohle, die sie im Wege der Großkohlenhändler erhalten, bestimmte Höchstpreise einzuhalten.

Auf diese Art wäre die Zufuhr und der Verkauf der Kohle gesichert mit dem Vorbehalte, daß der Eisenbahnverkehr ausreichend und in Wien keine Zufuhrschwierigkeiten entstehen.

Was den Verkehr auf der Nordbahn anbelangt, so können am Nordbahnhofe derzeit nicht mehr als 450 Wagen täglich entladen werden. In den letzten Tagen gestaltete sich nun der Kohlenverkehr auf der Nordbahn derart, daß beispielsweise am 1. Dezember der Vorrat 47.784 t betrug und bis zum 5. Dezember auf 49.680 t gestiegen ist, weil die Einfuhr fortwährend die Ausfuhr überwog; so sind am 4. Dezember 7061 t eingeführt, 6385 t ausgeführt worden.

Da diese Zufuhren an Kohlenwaggons zum überwiegenden größten Teile auf Rechnung der laufenden Schlüsse der Kohlenhändler ging, konnte die Gemeinde nur sehr wenig Kohle auf die Kutschen bringen und hat nur für ihre Lagerplätze 150 Wagen täglich beziehen können. Wenn die Kohlenzufuhr am