

Zur Kohlennot. *)

Zu der in unserer Sonntagsnummer enthaltenen Notiz mit dem Titel „Lebensmittelsteuerung und Kohlennot“ wird uns von sachmännischer Seite folgendes mitgeteilt:

*) Wiederholt aus der Nummer vom 28. November. Die Einholung der Genehmigung hat vom 28. November bis 4. Dezember gedauert.

Die Annahme, daß die Kohlennot eine beabsichtigte sei, trifft nicht zu, da sämtliche maßgebenden Wiener Kohlenfirmen seit Monaten auf eine verstärkte Einlieferung aus Oberschlesien drängen. Diese Forderung wurde wiederholt in Sitzungen im Ministerium für öffentliche Arbeiten und bei der Nordbahndirektion erhoben. Bis Ende August 1916 haben die Werke rund 70 Prozent ihrer Schlußmengen geliefert. Vom 1. September nahm die Einfuhr ober-schlesischer Kohlen infolge Waggommangels und dadurch, daß immer weitere Gebiete mit Kohlen zu versehen sind, bedeutend ab. Die Einlieferung betrug im September 61,7 Prozent, im Oktober 41,1 Prozent und im November ist sie schon bisher auf 25 Prozent der Schlußmengen herabgesunken. Daß unter diesen Verhältnissen eine Kohlenknappheit unabhängig von Dispositionen der Wiener Kohlenfirmen entstehen mußte, ist klar, und auch die wiederholten Bemühungen des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, die Einfuhr nach Oesterreich zu vermehren, vermochten bisher keinen Erfolg herbeizuführen. Die Preise selbst können nur im Einvernehmen mit dem Handelsministerium reguliert werden, weshalb eine „Nushungerung“ der Bevölkerung, damit höhere Kohlenpreise erzielt werden, keine preisbildende Wirkung nach sich ziehen könnte.

Im engen Zusammenhang mit der Erhöhung der Kohlenpreise steht die Kursfrage. Ein Waggon ober-schlesischer Kohlen, mit einem Werte von rund 175 Mark angenommen, hat früher — auf Grund des normalen Relationskurses von $117\frac{1}{2}$ — 205,62 Kronen gekostet, wogegen er heute — bei einem Kurse von 145 — 253,75 Kronen kostet. Die Höhe des Marktkurses wirkt selbstverständlich auf die Kohlenpreise erheblich ein. Wäre die Zentralisierung des Devisenverkehrs früher erfolgt, so würde der Devisenspekulation rechtzeitig Einhalt geboten worden sein. Hoffentlich gelingt es der Devisenzentrale, in nächster Zeit den Devisenverkehr derart zu regeln, daß sämtliche in Oesterreich-Ungarn bestehenden Markguthabungen eingezogen werden. Auf die Bemerkung: „Oder ist es wirklich die Waggomonot?“ ist darauf zu verweisen, daß in Oberschlesien kaum zwanzig Prozent der angeforderten Fahrzeuge gestellt werden, so daß es selbstverständlich ist, daß nach Belieferung der naturgemäß in erster Reihe zu bedienenden Staatsbahnen, Elektrizitätswerke und Fabriken, die für den Heeresbedarf arbeiten, für die übrigen Verbraucher so gut wie nichts übrig bleibt. Deutschland selbst leidet unter Kohlenmangel und es ist klar, daß ein Kohlenmangel entstehen muß, wenn man berücksichtigt den Wegfall von rund 9 Millionen Tonnen englischer Kohlen, die Deutschland in normaler Zeit bezogen hat, ferner die Tatsache im Auge behält, daß die Kohlenproduktion im Deutschen Reich um rund 17 Prozent geringer ist als in Friedenszeiten und außerdem entferntere Gebiete als früher mit Kohlen zu versorgen sind. Der Wagenmangel ist eine alljährlich im Herbst auftretende Erscheinung und im dritten Kriegswinter naturgemäß ein größerer als in den anderen Jahren. Die zum Teil sehr langsame Rückstellung der Waggonen, insbesondere aus Ungarn, mit Rücksicht auf die militärischen Ereignisse, hat den auch in anderen Jahren fühlbaren Waggommangel heuer erheblich verschärft, und zwar in einer Weise, daß die Verladungen heute nicht einmal 20 Prozent der normal nach Oesterreich-Ungarn rollenden Mengen betragen. Infolge der jetzt zu bewerkstelligenden Kartoffel- und Zuckerrüben Transporte ist eine Besserung der Verhältnisse in absehbarer Zeit nicht zu erwarten.

Wir haben dieser Zuschrift Raum gegeben, weil aus ihr hervorgeht, daß auch in der Kohlenversorgung der Waggommangel eine recht verhängnisvolle Rolle spielt. Die Kohlenknappheit wird von der Bevölkerung sehr hart empfunden und es ist auch in dieser Hinsicht alle Energie aufzuwenden, um leidlichere Zufuhrverhältnisse zu schaffen. Die Verhältnisse früherer Zeiten machen sich fühlbar und es rächt sich bitter, daß dem Drängen der sozialdemokratischen Abgeordneten auf Ausgestaltung unseres Transportwesens keine Beachtung geschenkt wurde. Welche Bedeutung es hätte, wenn wir den Donau-Oberkanal schon besäßen, liegt auf der Hand.