

Kälte und Kohlenversorgung.**Empfindlicher Fuhrwerksmangel.**

Die andauernde Kälte hat zur Folge, daß in der letzten Zeit die Wiener Kohlenhändler mit Lieferungsaufträgen geradezu bestürmt werden, so daß sie auch nicht annähernd imstande sind, den seit den letzten zwei Wochen enorm gestiegenen Anforderungen nachzukommen. Dieser Umstand hat vielfach die Befürchtung erweckt, daß in der Kohlenversorgung Wiens Störungen eingetreten sind, die sich in der nächsten Zeit unter Umständen sehr empfindlich fühlbar machen könnten. Demgegenüber kann festgestellt werden, daß die Kohlenzufuhr von auswärts sich nach wie vor unverändert innerhalb der schon seit Kriegsausbruch gewohnten Grenzen bewegt und daß neuerliche Beschränkungen der Bahntransporte nicht zu beobachten sind. Das Unvermögen vieler Kohlenhändler, die ihnen zukommenden Lieferungsaufträge auch nur annähernd zu erledigen, erklärt sich vielmehr hauptsächlich aus dem Mangel an ausreichenden Zufuhrmöglichkeiten.

Die Schwierigkeit der Kohlenzufuhr in Wien.

Der Leiter einer der ersten Kohलगroßhandlungen Wiens hatte die Liebesswürdigkeit, einem Mitarbeiter unseres Blattes folgende Mitteilungen zu machen:

„Der Stand der Kohlenversorgung Wiens ist derzeit verhältnismäßig kein schlechter. Wenn auch kürzlich infolge Ueberfüllung der Anlagen des Oberberger Bahnhofes die den Kriegsverhältnissen entsprechende normale Kohlenzufuhr aus Preussisch-Schlesien eine Woche lang völlig unterbunden war, so treffen doch seither die Transporte wieder ziemlich regelmäßig ein. Daß wir trotzdem mit einer gewissen Knappheit an Kohle zu rechnen haben, kann natürlich nicht geleugnet werden. Die Stadt Wien hat an kalten Tagen einen Konsum von 7000 bis 8000 Tonnen, und dieses Riesengigantum kann unter dem Einfluß der abnormen Verkehrsverhältnisse naturgemäß nicht immer in ausreichenden Mengen per Bahn zugeführt werden. Immerhin aber — und gerade das scheint der Öffentlichkeit nicht bekannt zu sein — herrscht augenblicklich in Wien kein ausgesprochener Kohlenmangel. Die meisten Kohlenrutschen der Wiener Kohलगroßhändler sind gefüllt. Derzeit sind wir mit einem Vorrat an ober-schlesischer Kohle versehen, der etwa für zehn Tage ausreicht. Es ist auch anzunehmen, daß dieser Vorrat rechtzeitig und regelmäßig seine Ergänzung finden wird.“

Gingegen darf nicht verschwiegen werden, daß die Fuhrwerksverhältnisse in Wien derzeit äußerst schwach sind. Es mangelt nicht nur an Arbeitskräften, sondern auch an Pferden, deren Leistungskraft den gegenwärtigen durch Schneefall und Kälte stark beeinflussten Verkehrsverhältnissen gewachsen wären. Dazu kommt, daß ja die Detailkohlenhändler nicht ausschließlich mit eigenem Fuhrwerk arbeiten, sondern zum größten Teil auf Fuhrwerksunternehmungen und Frächter angewiesen sind, die gerade jetzt bei Schneefall und Kälte in der Abfuhr des Schnees und in der Zufuhr von Eis an Gastwirte, Fleischer und Sektier eine Beschäftigung finden, die ihnen nicht nur bequemer ist, sondern auch weit besser bezahlt wird als die Kohlenzufuhr. Die Kohlenhändler sind bei dem stark wechselnden Geschäftsgang gar nicht imstande, nur mit eigenem Fuhrwerk zu arbeiten. Während zum Beispiel das von mir geleitete Unternehmen im Sommer mit einem Eingang von täglich 20 Waggons zu rechnen hat, steigert sich der Eingang im Winter bis zu 100 Waggons täglich. Zum Abtransport dieser Mengen muß fremdes Fuhrwerk herangezogen werden, an diesem aber fehlt es, und daraus erklärt sich das Versagen der Kohlenlieferung an die privaten Haushaltungen.

Das Publikum sollte diesen Verhältnissen Rechnung tragen. Nicht der Kohlenhändler trägt die Schuld, wenn der Besteller von Tag zu Tag vergeblich wartet, und auch nicht die Zufuhr von auswärts ist derzeit geringer als sonst. Nur an Pferden und Arbeitsleuten fehlt es. Vielleicht gereicht es den Wienern zum Trost, wenn bei dieser Gelegenheit festgestellt wird, daß dieser Mangel in anderen Großstädten noch weit empfindlicher sich fühlbar macht als bei uns. Die Kohlenzufuhr in Berlin zum Beispiel ist derzeit aus dem gleichen Grunde fast gänzlich unterbunden.“