

Kohlenerzeugung und Kohlenversorgung.

Wien, 25. November.

Die Abendstunde des 21. November, da Kaiser Franz Josef nach achtundszigjähriger glorreicher Herrschaft hochbetagt die müden Augen schloß, bedeutet auch einen Markstein in der in unsrer Geschichte der Monarchie. An drei Grenzen des weiten Reiches tobt der Weltkrieg, wird um Sein oder Nichtsein der Staaten und Völker gekämpft, im Innern jagt aber die wirtschaftliche Entwicklung, die unter dem Zepher des verbannten Monarchen angebahnt wurde, zu neuen Erfolgen und hat auch im Kriege ihre höchste Leistungsfähigkeit bewährt. Das Zeitalter des Kaisers Franz Josef bedeutet das Erwachen der österreichischen Industrie aus früherer Kindheit zur stärksten Entwicklung aller Kräfte, den Übergang vom primitiven Agrarstaate zum Industrieland, das unter den Mitbewerbern im Weltverkehr ebenbürtig dasteht und seinen Platz an der Sonne verlangt. Der Gradmesser der Wirtschaft ist die Kohle und an ihrer Förderung ist die Spannweite jeglichen Fortschrittes abzulesen. Als Kaiser Franz Josef den Thron bestieg, wurden in der ganzen Monarchie 18 Millionen Meterzentner Steinkohle gefördert, die reichen Schätze des Bodens waren fast unerschlossen. Im letzten Jahre vor dem Kriege betrug die Erzeugung der Steinkohle in Oesterreich 164 1/2, in Ungarn 13 Millionen Meterzentner, sie hat sich also verzehnfacht. In ähnlichen Linien bewegte sich die Ausgestaltung der Braunkohlenförderung, die in der ganzen Monarchie während dieser langen Periode von 40 auf 370 Millionen Meterzentner gestiegen ist. Der Krieg hat naturgemäß einen Rückschlag gebracht, der sich in den ersten Monaten am schwersten fühlbar machte. Während der Zeit der Mobilisierung wurden die größten Mengen der Arbeiter den Gruben entzogen, damals bestand noch kein Ueberblick und es wurden auch von den Kohlenwerken die größtmöglichen Massen von Soldaten zu den Fahnen berufen, um erst allmählich und auch jetzt noch lange nicht in vollem Umfange ihrer Beschäftigung wiedergegeben zu werden. Den Tiefstand der Erzeugung stellte das Jahr 1915 dar, wo nur 150 Millionen Meterzentner Schwarzkohle und etwas über 200 Millionen Meterzentner Braunkohle gewonnen wurden. Heuer hat sich die Kohlenförderung wieder gehoben. In den ersten drei Jahresvierteln erreichte die Produktion an Steinkohle die Höhe von 132 Millionen Meterzentner, war um 12 Millionen Meterzentner höher als in der gleichen Zeit des Vorjahres und hat die stärkste Gewinnung der früheren Friedenszeit bereits wieder in der vollen Höhe erreicht. Minder günstig steht es in der Braunkohle. Die Förderung betrug heuer bis Ende September 176 Millionen Meterzentner, um 13 Millionen mehr als im vorigen Jahre, aber noch immer um 30 Millionen Meterzentner oder etwa 15 Prozent weniger als in den ersten neun Monaten des Friedensjahres 1913. Der Ausfall ist in der Steinkohle vollständig hereingebracht worden, die Steigerung der Entlohnung, die in normalen Jahren acht Prozent betrug, ist aber selbstverständlich nicht einzuwirken, in der Braunkohle ist der Entgang mit einem Rückschlage um ungefähr fünfzehn Jahre gleichbedeutend.

Das allmähliche Hineinwachsen der Kohlenförderung in den früheren Hochstand bedeutet aber durchaus noch nicht, daß der heimischen Wirtschaft die gleichen Kohlenmengen wie ehemals zur Verfügung stehen. Die gewonnenen Brennstoffe müssen vielmehr ganz anders gearteten erweiterten Bedürfnissen dienlich gemacht werden. Zwar ist der Seeverkehr in Oesterreich und Deutschland zum größten Teile auf die Reisen der Kriegsschiffe begrenzt, da die Handelschiffe zu erzwungener Untätigkeit verurteilt sind, dafür fehlen aber die Zufuhren englischer Kohle, die früher die Heizung der Seeflotte fast zur Gänze versorgte, aber auch die Industrien in den Hafenplätzen und innerhalb einer gewissen Anziehungszone bis in das Binnenland bediente. Die Kohle aus den deutschen und österreichischen Gruben muß für den gesamten Bedarf der inneren Wirtschaft, sodann auch für die in den Krieg verwickelten befreundeten Länder, für Bulgarien, die Türkei bis tief nach Kleinasien, für die besetzten Gebiete von Polen, Rußland und Serbien herhalten. Die Versorgung des Heeres, namentlich der gewaltig ausgedehnte Militärverkehr der Bahnen erfordert große Kohlenmengen, die in allererster Linie gedeckt werden müssen, bevor noch die Industrie und der Privatbedarf daran kommen. Aber auch jene Sendungen von Brennstoffen, die so verfügbar bleiben, können nicht sofort und nicht in ausreichendem Umfange von den Stätten der Erzeugung zu jenen des Verbrauches abgeführt werden. Der Krieg ist auch ein gewaltiger Auszehrer von Fahrzeugmitteln, Lokomotiven und Wagen. Der Fahrzeugpark wird durch den gesteigerten Betrieb unverhältnismäßig rascher als im Frieden abgenutzt, die Nachschaffungen sind bei der angestrengtesten Tätigkeit der Fabriken unzureichend und die Bahnen werden im Frieden weiter neu ausgestaltet werden müssen. Manches Material ist verlorengegangen, allerdings auch durch erbeutete Waggons aus Feindesland ersetzt worden; aber auch die vorhandenen Wagen haben bei der gewaltigen Ausdehnung der Kriegsschauplätze eine bedeutend längere Laufzeit und rollen erst sehr spät zurück. Bei noch so glänzender Ausstattung der Bahnen und noch so vorsichtiger Dirigierung ist Waggommangel eine selbstverständliche Begleitererscheinung eines so langen Krieges und macht sich namentlich auch im preussischen Kohlengebiete von Oberschlesien empfindlich fühlbar. Für diese Etodung ist die Tatsache von symptomatischer Bedeutung, daß in Oberschlesien 7 1/2 Millionen Meterzentner gefördert Kohle auf die Halde gestürzt werden mußten, weil sie nicht abgeführt werden konnten. Solche riesige Mengen

fehlen allenthalben dem Verbräuche; wenn die Transportmöglichkeiten anhalten, werden schließlich die vorhandenen Lagerplätze überfüllt und die Förderung müßte eingeschränkt werden. Die Waggonbeileistung im ober-schlesischen Revier beträgt seit Wochen nicht mehr als 20 Prozent der Anforderung, und trotz aller Anstrengungen ist eine wesentliche Besserung nicht erzielt worden. In erster Linie wird die für das Heer und die Bahnen nicht benötigte Kohle der deutschen Industrie zugeführt, aber auch das in unzureichendem Maße, so daß deutsche Fabriken, die auf ober-schlesische Kohle angewiesen sind, bereits seit Wochen den Betrieb einschränken oder stillsetzen. Die für Oesterreich verbleibende Kohle aus Oberschlesien ist so auf einen immer geringer werdenden Umfang eingeschränkt worden und vorübergehend sind diese Zufuhren auch ganz ausgeblieben.

Diese Verschiebungen machen sich in den Preisen fühlbar. Die offiziellen Listen bringen allerdings die Kohlenförderung während des Krieges nur teilweise zum Ausdruck. Beste Kohle kostete auf den preussischen Gruben im Großhandel vor dem Kriege 14 bis 14 1/2 Mark für die Tonne, wird jetzt mit 17 bis 17 1/2 Mark bezahlt und für den 1. Dezember ist eine Preiserhöhung um 2 Mark für die Tonne angekündigt. In Wien ist die Preissteigerung infolge der Verschiebung in den Valutenpreisen stärker. An der Kutsche des Nordbahnhofes stellte sich vor dem Kriege der Meterzentner bester ober-schlesischer Kohle auf 3 Kronen 33 Heller, jetzt wird ein Preis von 4 Kronen 36 Heller gefordert, und für den Dezember ist als Rückwirkung der Erhöhung in Deutschland eine weitere Verteuerung in Aussicht, die mit etwa 45 Heller veranschlagt wird. Im freien Verkehre bestehen jedoch ganz andere Preise und viel wildere Sprünge. Dort treiben, ähnlich wie im Handel auf dem Effektenmarkte, ganz abenteuerliche Kußenseiter ihr Unwesen, die sich zuweilen erhebliche Mengen von Brennstoffen zu verschaffen wußten und diese mit schrankenlosen Gewinnen los-schlagen. So wird erzählt, daß ein eleganter junger Herr, der früher ein geschätzter Künstler in der Vervollkommen-nung der männlichen Haatrachten war, ein würdiger Geschäftsmann, der ehemals seine Talente der Reinigung von Hausfächern widmete, sich plötzlich dem Kohlenhandel zuwandte und hierbei in wenigen Monaten Gewinne von vielen Hunderttausenden von Kronen erzielt haben. Einige dieser wagemutigen Unternehmer haben das Feld ihrer Tätigkeit erweitert, haben beträchtliche Mengen deutscher Kohle nach Oesterreich und österreichischer Kohle nach Deutschland geliefert. Ehemals begnügte sich der Kohlenhändler, wenn er deutsche Kohle nach Ungarn verkaufte, mit einem Zwischennutzen von 3 Kronen für den Waggon, der bei dem fast ganz fehlenden Risiko und den geringen Geschäftsspesen auch als ganz zureichend erschien. Jetzt wird ein Nutzen von 300 Kronen bereitwillig hingenommen, wenn man nur Kohle erlangen kann. Auch einzelne berufsmäßige Kohlenhändler konnten sich in der letzten Zeit mit der Hinaufschraubung der Preise nicht genug tun. In den Kohlenmärkten, der früher ein sehr ruhiges, den Schwankungen entrücktes Geschäft hatte, ist so ein Element der größten Unsicherheit und Willkür hineingetragen worden; er ist der Schauplatz wilderster Preiskämpfe, gegen welche bisher vergebens angekämpft wurde.

An der Schwelle des Winters ist naturgemäß die Sorge um die Kohle am stärksten. Bisher war der Verlauf der Witterung sehr mild, die Nachfrage nach Hausbrand-kohle gestaltete sich keineswegs stürmisch. Die Versorgung der Haushaltungen ist in Wien und den anderen großen Städten nicht in erster Linie eine Frage der Beschaffung, sondern der Zustellung. Kohle ist oft zureichend vorhanden, es mangelt aber die Beförderungsmittel, es fehlt vor allem an Pferden. Die Versuche der Zufuhr durch die Straßenbahn sind in den ersten Anfängen stecken geblieben. Schwierigkeiten bereitet auch die Verteilung der nötigen Güter. Seit dem Ausbruch des Krieges ist die Zufuhr von Gütern ausgesperrt, die Herstellung aus Ersatzstoffen gestaltet sich bedeutend teurer, zumal auch diese nicht in zureichender Menge vorhanden sind; die alten Güter werden immer mehr abgenutzt und verlieren an Brauchbarkeit. An Stelle der früheren geregelten Kohlenzufuhr ist eine primitive Selbstbeschaffung getreten, da es selbst in wohlhabenden Haushaltungen nicht verschmäht wird, zu Mitteln der Abholung und der Kleinversorgung zu greifen, die man ehemals nicht für möglich gehalten hätte. Die Hauptsache ist doch, daß genügend Kohle vorhanden ist und daß die städtische Bevölkerung den anbrechenden Kriegswinter, der doch wohl der letzte sein dürfte, gut überstehen wird. Das kann immerhin angenommen werden, vorausgesetzt, daß die ober-schlesischen Zufuhren nicht stocken. Die Industrie muß sich selbstverständlich nach der Dede strecken, sich helfen, wie sie kann. Minder wichtige Bedürfnisse werden zurückgestellt, für jene Erzeugungen, die der Versorgung des Krieges und der wichtigsten Erfordernisse der Lebenshaltung dienen, ist aber Kohle hierzulande in zureichender Menge verfügbar. Der Brennstoff ist zwar teurer, man zahlt um die Hälfte mehr als in Friedenszeiten, aber es besteht kein Kohlenmangel; wenn sich die Waggonnot bei den ober-schlesischen Gruben mildert und sonstige Schwierigkeiten behoben sind, wird auch die Kohlenzufuhr zu den Betriebsstätten der Industrie wieder lebhafter werden. Unsere Situation ist doch noch unendlich besser als jene unserer Feinde. Frankreich hat die schwerste Kohlenkrise, die verwöhnte Bevölkerung von Paris friert und muß wegen des Mangels an Kohle für die Erzeugung von Gas und Elektrizität frühzeitig die Lichter verlöschen. Italien kann bei den teuren Verbündeten trotz wuchernder Preise nur einen geringen Teil seines Kohlenbedarfes decken. Wir und Deutschland haben hinreichend Kohle im Lande, Industrie, Bahnen und Haushaltungen werden bei der Selbstbeschaffung, die sich jeder bereitwillig aufgelegt, keinen Kohlenmangel haben, auch mit Kohle werden wir den Krieg durchhalten.