

Deckenlücke kriecht und sich zähneklappernd möglichst schnell in die Rosen wickelt.

Wenn man aber so viel Glück hat wie wir und eine so herrlich schöne Mondnacht erwischt, dann geht man nach dem Abendessen nochmals hinaus, um ein Stündchen herumzbummeln. Klar und kalt ist die Nacht. Tief unten im Tale zittern die Dächlein der Eisenbahnstation, hier auf der Höhe aber taucht die blinkende Mondscheibe alles in eine silberhelle Flut. Die Bäume werfen tief schwarze Schatten auf den glitzernen Schnee, der in leichter Schicht den Waldboden und das breite Gefäß der Tannen deckt. Jemand sagt: märchenhaft; und findet damit das einzig richtige Wort. Von fernher dringt durch die Winternacht der Pfiff eines Ruges, dann ist es still, ganz still. Nur der Schnee atmet leise unter unseren Tritten. Da und dort flimmert im verschneiten Wald ein rotes Licht auf; auch dort steht ein friedliches, kleines Häuschen. Nun sind wir auf dem Gipfel, und überwältigend steht vor uns mondlichtübergossen in majestätischer Winterpracht der Schneeberg. Er löst kein anderes Gefühl aus als das der reinen Freude über so viel alpine Schönheit. Und doch starb gerade zu jener Stunde in seinen schaurigen Wänden ein bergfroher Mensch.

Die Kohlenversorgung Wiens.

Derzeit keine Störung der Bahnzufuhr.

Die empfindliche Kohlenknappheit während der letzten Tage war, wie wir bereits kürzlich berichteten, zum Teil darauf zurückzuführen, daß die Anlagen des Oberberger Bahnhofes eine Woche hindurch überfüllt waren, so daß die regelmäßigen Kohlenzufuhren aus Preussisch-Schlesien ins Stocken gerieten. Diese Transportbehinderung ist nun wieder behoben, und für die nächsten Tage ist auf der Nordbahn in rascher Aufeinanderfolge die Ankunft einer größeren Anzahl Kohlentransporte zu erwarten. Bei der Nordbahndirektion laufen täglich Berichte ein, wie viel Waggons Kohle nach Wien instradiert und im Rollen begriffen sind. Dieser Lage lief nun, wie wir auf eine Anfrage an kompetenter Stelle erfahren, die Meldung ein, und sie wurde auch ins Protokoll aufgenommen, daß augenblicklich insgesamt 1400 Waggons Kohle nach Wien instradiert sind. Diese 1400 Waggons verteilen sich jedoch auf die ganze Nordbahnstrecke von Wien bis Oberberg, und es kann im Augenblick nicht festgestellt werden, wie viele Waggons von diesen 1400 Wagen derzeit noch in Oberberg, Mährisch-Odrau, Brerau und Lundenburg stehen oder unterwegs im Rollen sind. Der durchschnittliche Eintauf bezifferte sich in der Zeit vom 1. bis 25. Januar auf 290 Waggons Kohle pro Tag. Es besteht die Möglichkeit, täglich 300 Waggons Kohle im Nordbahnhof zu verarbeiten, das heißt, die Kohle in die Kutschen zu befördern. Vorausgesetzt der Fall, daß der Frost nicht unerwartlich ansteigt, wäre es wohl nicht nur möglich, sondern sogar wahrscheinlich, daß diese augenblicklich für Wien instradierten 1400 Waggons innerhalb der nächsten vier Tage den Wiener Nordbahnhof erreicht haben werden. Generell sei übrigens, daß es sich in diesem Falle nicht um zehntonrige, sondern sechzehntonrige Wagen handelt.

Diese Voraussage gilt aber nur für den Fall, daß nicht Schnee oder starker Frost oder sonstige Behinderungen, wie sie in der zweiten Hälfte Januar einzutreten waren, den Kohlentransport beeinträchtigen. Wie uns hierzu von sachmännischer Seite mitgeteilt wird, beläuft sich der tägliche Kohlenkonsum Wiens derzeit auf rund 500 Waggons Kohle, wobei aber allerdings keineswegs die gesamte Nachfrage berücksichtigt erscheint.

Kohlenzufuhr mit Automobilen.

Da die Kohlenzufuhr von den Bahnhöfen zu den Kohlenhändlern infolge des Mangels an Fuhrwerk großen Schwierigkeiten begegnet und eine Kohlenknappheit hervorgerufen hat, die eigentlich nicht begründet ist, da die Kohlentransporte nach Wien allmählich wieder besser werden, hat sich die Kohlenabteilung des Magistrats mit dem Kriegsministerium in Verbindung gesetzt, um die Beistellung militärischer Lastautomobile zu erwirken. Derzeit sind die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen; es besteht aber die Hoffnung, daß militärischerseits eine Anzahl von Automobilen zur Verfügung gestellt wird, da fast alle Automobile der Gemeinde für Kriegszwecke requiriert wurden.

Der Kohlenverbrauch der öffentlichen Anstalten.

Das radikale Vorgehen des stellvertretenden Generalkommandos in München, das, wie gestern gemeldet, im Interesse der Kohlenersparnis die Schließung aller Schulen, Vortrags- und Versammlungssäle sowie der Theater in München angeordnet hat, legt die Frage nahe, ob nicht im Falle fortdauernder oder gar steigender Kohlenknappheit eine ähnliche Maßnahme auch in Wien sich empfehlen würde. Von sachmännischer Seite wird uns hierzu mitgeteilt:

„Eine Sperre der Wiener Volksschulen, die selbstverständlich einen sehr großen Kohlen- und Koksverbrauch haben, wäre eine zweischneidige Maßnahme. Bei der bekanntlich äußerst dürftigen Kohlenversorgung der ärmeren Bevölkerung finden viele tausende Kinder, deren Heimstätten nur mangelhaft oder gar nicht beheizt sind, in der Schule derzeit einen Raum, der ihnen die schmerzlich vermehrte angenehme Erwärmung wenigstens während einzelner Tagesstunden bietet. Anders steht es jedoch mit den großen Vortrags Sälen Wiens. Um ganz willkürlich nur ein Beispiel herauszugreifen: Das Wiener Künstlerhaus, das derzeit Spitalzwecken dient, konsumiert pro Tag zumindest 800 Kilogramm Koks. An seine Sperre ist natürlich nicht zu denken. Es gibt aber viele ähnliche Baulichkeiten, die nur Erholungszwecken der besser situierten Kreise dienen, und deren Betriebskosten sich als