durch Hofpferde und -wagen, die unter Zurückstellung von Bedürfnissen des Hofes an der Deckung des Kohlenbedarfes der Hauptstadt in wirksamer Weise mitarbeiten werden.

Die Kaiserin hat schon im Dezember 1916 verkündet, daß sie von ihrem Kummer über den Heimgang Kaiser Franz Josefs nur in der Erfüllung ihrer landesmütterlichen Pflichten Trost finden könne und daß sie sich vor allem der fremden Schutzes bedürftigen Kinder annehmen wolle. In diesem Sinne richtete die Kaiserin einen Appell an die Oeffentlichkeit, bei allem Wohltun vor allem auch der Kinder zu gedenken. Der Kaiserin ist es daher nicht entgangen, daß die bei längerer Andauer des Frostwetters und gleichzeitiger Abnahme der für die Schulen bereitgestellten Kohlenvorräte drohende Schließung der Schulen die Kinder besonders schwer treffen müsse, die manchmal nur in ihrem Klassenzimmer Gelegenheit zur Erwärmung finden. Denn schwerer noch als für die Kommune, die Erhalterin der Volks- und Bürgerschulen, ist es für die einzelne, besonders für die minder bemittelte Familie, Holz und Kohlen zu beschaffen.

Die Kaiserin begegnete sich in diesen Sorgen mit denjenigen ihres Gemahls, und so dürfen wir den Entschluß, dessen wir eben gedachten, als eine gemeinsame Fürsorgeaktion des Kaiserpaares würdigen.

Reform der Kohlenabfuhr auf dem Nordbahnhof.

Heute fand bei der k. k. Nordbahndirektion unter dem Vorsitze des Direktors Geheimen Rates Doktor Freiherrn v. Banhans eine Sitzung der Großkohlenhändler statt, die die bessere Versorgung der Wiener Bevölkerung mit Kohle zum Gegenstand hatte.

Es wurde vorgesorgt, daß zur Ermöglichung der Abfuhr der Kohle in den Nachtstunden der ganze Kohlenbahnhof beleuchtet werde, daß die Entladung in gesteigertem Maße auch in den Nachtstunden besorgt und die Kohle auch bei Nacht abgeführt werde.

Vom k. u. k. Kriegsministerium werden Fuhrwerke und Automobile zur Verfügung gestellt werden, um die Leistungsfähigkeit in der Abfuhr wesentlich zu steigern.

Mit den Automobilen sollen insbesondere die Detailhändler bedient werden, wodurch eine Dezentralisierung der Versorgung Platz greifen wird.

Für Zwecke der kleinen Käufer wird eine bestehende Anlage besonders eingerichtet. Dort können sich die Käufer ihre Kohle unbehindert durch die großen Kohlenfuhrwerke und ungefährdet abholen. Der Zutritt zu dieser Anlage erfolgt ausschließlich von der Innstraße aus.

Der Verkauf an Kleinkäufer erstreckt sich bis 6 Uhr abends.

Die neuen Maßregeln zur Verbesserung der Kohlenversorgung.

Nach Mitteilungen aus Fachkreisen.

Wien, 8. Februar.

Seit Jahresfrist bilden die Möglichkeiten, die sich in einem scharfen Winter hinsichtlich der Kohlenversorgung ergeben können, den Gegenstand der Besprechung der Fachkreise, welche diese Frage in verschiedenen Eingaben erörtert und um Vorkehrungen ersucht haben. Der vorjährige Winter war milde, heuer fiel jedoch eine zum Teile ungewöhnliche Kälte mit anderen Widrigkeiten zusammen, welche die Kohlenversorgung erschwert haben. Im Vordergrunde stehen hiebei die geringen Zufuhren aus Oberschlesien und dem westböhmischen Kohlengebiet. Aus dem oberschlesischen Revier sind in der letzten Zeit höchstens 20 bis 25 Prozent der abgeschlossenen Mengen geliefert worden, und wenn in früheren Jahren per Tag 3000 bis 3400 Wagen aus diesem Reviere herübergekommen sind, so beschränkt sich diese Menge jetzt auf vielleicht 1200 Wagen. Allein auch dieses Quantum wird vollständig von der sogenannten ersten Gruppe beansprucht, zu der die Eisenbahnen und die Kriegsindustrien gehören. Kohlenmengen, die in Oesterreich selbst von Staats wegen requiriert worden sind — wie zum Beispiel aus dem Ostrauer Becken — wurden gleichfalls schon in der ersten Gruppe aufgezehrt, so daß von dieser Kohle der Stadt Wien, die zur zweiten Gruppe gehört, überhaupt kein Brennstoff zur Verfügung gestellt werden konnte. Die westböhmische Kohle und die Braunkohle, welche die Gemeinde Wien herangezogen hat, ist vor etwa anderthalb Monaten in entsprechenden Quantitäten nach Wien gekommen, an die ärmste Bevölkerung abgegeben worden und wurde bereits verbraucht. Die Hauptursache der Schwierigkeiten der Kohlenversorgung liegt also — und das ist und bleibt der Kardinalpunkt — in den kleineren Zufuhren nach Wien. Sie erklären sich, soweit oberschlesische Kohle in Betracht kommt, durch die anderweitige Verwendung der Wagen und durch die Notwendigkeit, daß aus dem deutschen Gebiete die okkupierten Länder und andere Abnehmer Kohle erhalten, wodurch auch in Berlin und in Breslau eine starke Behinderung der Kohlenversorgung entstanden ist. Die Ostrauer Kohle kommt für Wien nicht in Betracht, da sie, wie bemerkt, vom Staate requiriert worden ist. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß bei dieser Verringerung der Zufuhren, soweit nicht auch die anderen angeführten Gründe in Betracht kommen, die Frage der Waggons eine entscheidende Rolle spielt. Das geht ja auch daraus hervor, daß beispielsweise in Ostrau große Kohlenmengen gestapelt waren, die dann nach Deutschland und anderwärts hingegangen sind, weil deutsche Fahrbetriebsmittel zur Verfügung gestellt wurden. Auch in Oberschlesien sind mitunter große Kohlenmengen gestapelt worden. In den Sitzungen, die wiederholt über die Kohlenversorgung unter Zuziehung von Regierungsvertretern stattgefunden haben, ist beispielsweise von dem Delegierten des Arbeitsministeriums mitgeteilt worden, daß nach dem westböhmischen Kohlengebiet 2400 Wagen entsendet worden sind, von denen jedoch 1200 deutschen Ursprunges waren und nach dem Eisenbahnübereinkommen zwischen der Monarchie und Deutschland wieder nach dem Nachbarreiche abgehen mußten. Es blieben daher nur 1200 Wagen übrig, die jedoch nicht einmal hinreichten, um die Bedürfnisse der ersten Gruppe zu befriedigen.

Diese Verhältnisse haben es mit sich gebracht, daß die Zufuhren sich verringert haben. Waren sie aber einmal in Wien angelangt, kam die zweite enorme Schwierigkeit: der Transport an die Händler und dann in die Haushalte. Kurz gesprochen: Es fehlten das Fuhrwerk, die Arbeitskräfte und genügende Betriebsanlagen. Die kleinen Kohlenhändler konnten nicht dotiert werden und waren gezwungen, ihre Geschäfte zum großen Teile zu sperren. Jemand, der früher fünf Fuhren in der Woche benötigte, bekam jetzt vielleicht nur eine halbe. Die größte Kohlenfirma Wiens teilte in einer heute abgehaltenen Besprechung mit, daß sie mit ungefähr 16.000 bis 18.000 Aufträgen im Rückstande sei, und zwar nur deshalb, weil sie nicht in der Lage wäre, infolge des Mangels an Fuhrwerk und Arbeitskräften die Kohle an den Konsum gelangen zu lassen. Da die kleinen Händler entweder gar nicht oder nur knapp mit Kohle versorgt sind, waren die ärmeren Leute gezwungen, die Kohlenabladestellen und Lagerplätze selbst aufzusuchen und Kinder- und Handwagen mitzunehmen. An der letzteren Art des Verkehres nehmen auch Vertreter des Mittelstandes teil, die sechs bis zehn Kronen und darüber für den Handwagen bezahlen.

Dieser Andrang und die Notwendigkeit, vom Nordbahnhof aus den ganzen Handel und die einzelnen Konsumenten in Wien zu befriedigen, hat dort zu einer solchen Verstopfung geführt, daß sich auch der Großverkehr, durch den zunächst der Konsum gedeckt wird, nicht mehr frei und ungehemmt abwickeln kann. Es wurde zwar eine bescheidene Erleichterung dadurch geschaffen, daß eine Verteilung der Versorgung der Detailabnehmer von 50 bis zu 100 Kilogramm auf die verschiedenen Höfe der Nordbahn stattgefunden hat, aber in den letzten Tagen ist die Zahl der Konsumenten derart angewachsen, daß die Bedienung von etwa 700 Handwagen, die sich sonst auf den ganzen Tag erstreckt, in der Zeit von halb 8 bis halb 9 Uhr morgens vollkommen erledigt war. Es wurden zwar Anweisungen für den ganzen Tag ausgegeben, aber um halb 9 Uhr früh konnten sie nicht mehr honoriert werden, weil sie bereits erschöpft waren, und die Menschen, die vom Morgen bis zum späten Abend auf dem Nordbahnhofe in der Kälte standen, konnten nicht einmal ein Kilo Kohle bekommen. Neben Fuhrwerken und Arbeitern fehlen auch die anderen Einrichtungen, wie zureichende Lagerplätze. Der Ansturm war so groß, daß zum Beispiel die Kohlenabladeplätze der Kommune im zweiten Bezirk bis auf einen anderthalbtägigen Vorrat erschöpft wurden. Mit dem Arbeitspersonal, das aus gefangenen Russen bestand, hat man keine sehr guten Erfahrungen gemacht. Weit fleißiger waren die slowakischen Frauen, die aber denn doch das männliche Personal nicht ersetzen können. Dazu kommt noch, daß wegen der Vereisung der Schienen, wie erklärt wird, der Verkehr nach Wien noch schwieriger geworden ist, und die Entladungsmöglichkeit, die bisher im Kriege zirka vierhundert Wagen täglich betragen hat, in der letzten Zeit auf 120 bis 200 Wagen gesunken ist, weil die Kohle oft in den Waggons einfriert und aus denselben erst herausgehauen werden muß.

Die Fragen wegen einer Abhilfe haben auch vorgestern den Gegenstand der Besprechung in einer Sitzung gebildet, in welcher bekannt wurde, daß der Kaiser die Initiative zu einer Verbesserung der Kohlenversorgung ergriffen hat. In dieser Sitzung wurde berichtet, daß der Herrscher dem Arbeitsminister Trnka erklärt habe, er ordne an, daß der Kohlennot mit allen Mitteln gesteuert werde und daß er für diesen Zweck militärische Kräfte zur Verfügung stelle. Zugleich wurde bekannt, daß die Mitwirkung der Soldaten hauptsächlich dem Zwecke dienen solle, daß die Versorgung der Detailhändler beschleunigt werde, die ihrerseits wieder die Kohle rascher an die Kunden abgeben sollen, und daß vor allem die Bedürfnisse der ärmeren Klassen der Bevölkerung berücksichtigt werden sollen. Heute war bei der Nordbahn eine zweite Sitzung unter Vorsitz des Geheimen Rates Freiherrn v. Banhaus einberufen. Die Tagesordnung ging ursprünglich dahin, die Verwendung des Mehrerlöses aus jener Kohle zu bestimmen, welche noch aus der Zeit vor dem 1. Februar, also vor der Eisenbahntariferhöhung, herrührt und die nun zu den höheren Preisen verkauft wird. Die Kohlenfirmen gaben die Erklärung ab, daß sie den Mehrerlös, der auf etwa 125.000 Kronen geschätzt wird, der Nordbahndirektion überlassen, und in der Sitzung sollte über die Art der Verwendung beraten werden. Unmittelbar vor der Sitzung wurde aber Freiherr v. Banhaus offiziell davon verständigt, daß der Kaiser den Auftrag erteilt habe, sämtliche Vorkehrungen zur Verbesserung der Kohlenversorgung zu treffen. Infolgedessen wurden die zu ergreifenden Maßregeln sofort in Betracht gezogen.

Die neuen Verfügungen zur Erleichterung des Kohlenverkehres.

Die neuen Verfügungen sind, wie uns aus Fachkreisen weiter mitgeteilt wird, die folgenden:

Der Betrieb auf den Kohlenhöfen der Nordbahn wird bei Tag und Nacht aufrechterhalten werden.

Es sollen ferner ungefähr 140 Militärwagen mit Bespannung täglich während der Tagesstunden zur Verfügung gestellt werden. Es sind dies Wagen mit einem Fassungsraum von 10 bis 15 Meterzentner.

Ueberdies sollen 60 bis 80 Militärautos hauptsächlich zu dem Zwecke Dienst leisten, um die Detailhändler rasch mit Kohle zu versorgen.

Dann werden 300 Mann vom Militär zur Bedienung der Wagen und Autos beigestellt.

Von Wichtigkeit ist ferner die Tatsache, daß der Auftrag gegeben worden ist, die Lastenstraße zur Kronprinz Rudolfstraße und Innstraße durch Militärmannschaft in einen gebrauchsfähigen Zustand zu setzen. Das gleiche soll durch militärische Kräfte auf den Kohlenhöfen der Nordbahn geschehen.

Die erstenerwähnte Maßregel erfolgt aus dem Grunde, weil in dem gegenwärtigen Zustande die genannten Straßen für Militärautos nicht leicht fahrbar sind.

Eine wichtige Neuerung im Handwagenverkehr.

Die Verstopfung und Verwirrung auf den Kohlenhöfen der Nordbahn ist dadurch vergrößert worden, daß in diesen Anlagen, wo sich in normalen Zeiten nur der Großverkehr abzuspielen pflegt, auch der Handwagenverkehr durchgeführt worden ist. Zur Erleichterung der Abwicklung wurde nun beschlossen, daß vom Samstag früh ab der Handwagenverkehr aus den Kohlenhöfen der Nordbahn ausgeschieden und auf den sogenannten K. B.-Platz bei der Innstraße verlegt wird. Das ist für das Publikum von Wichtigkeit, da es, wenn diese Aenderung unbeachtet gelassen würde, am Samstag früh wieder auf dem gewohnten Platze mit dem Handwagen erscheinen würde, während der Handwagenbetrieb, wie erwähnt, aus dem bisherigen Terrain ausgeschieden und in den K. B.-Platz bei der Innstraße verlegt wird, wo er sich ruhiger und ohne die bisherigen stürmischen Szenen abwickeln kann. Der Handwagenverkehr soll dort in der Weise geführt werden, daß der Platz von sämtlichen Kohlenfirmen gemeinsam dotiert wird und der Verkauf für gemeinsame Rechnung erfolgt. Welchen Umfang dieser Handwagenbetrieb genommen hat, geht daraus hervor, daß in den letzten Tagen an den Ausgabestellen des Vereines der Kohlengroßhändler ungefähr 700 Handwagen befördert worden sind.

Die Vorkehrungen des Kohlenhandels.

Die Wiener Kohlenfirmen haben sich in einer Sitzung, die bei dem Sekretär des Vereines der Kohlengroßhändler Oesterreichs Dr. Hugo Freund stattgefunden hat, dahin geeinigt, daß ihr Personal Tag- und Nachtdienst auf den Kohlenhöfen der Nordbahn halten wird und daß sie sich hiebei gegenseitig unterstützen werden. Je ein Beamter wird den Nachtdienst für mehrere Firmen leiten, so daß in diesem Falle jede Konkurrenz und die Wahrung des Geschäftsgeheimnisses unberücksichtigt bleibt. Es wurde eine genaue Einteilung für einen achttägigen Journaldienst getroffen.

Die Kohlenversorgung der nächsten Zeit.

Kürzlich wurde mitgeteilt, daß die Vorräte auf den Kohlenhöfen der Nordbahn auf ungefähr 4400 Wagen geschätzt werden. An einem starken Wintertage pflegt die Ausfuhr aus diesen Höfen 600 Wagen zu betragen. Die Vertreter des Kohlenhandels haben daher in den Besprechungen darauf hingewiesen, daß außer den angeführten Maßregeln vor allem darauf hingewirkt werden solle, daß die Zufuhren nach Wien sich vergrößern. Dieser Frage wird daher auch ein besonderes Augenmerk zugewendet werden. Die neuen Maßregeln werden gewiß eine rasche Verteilung der vorhandenen Kohle sehr fördern, aber es wird sich zugleich darum handeln müssen, für die Beschaffung neuer Kohle durch eine Steigerung der Zufuhren nach Wien vorzusorgen.

Die Ursachen der Schwierigkeiten in der Kohlenversorgung und die Mittel zur Abhilfe.

Mitteilungen von sachmännischer Seite.

Die Ursachen der bestehenden Schwierigkeiten sind folgende:

a) Mangelnde Kohle in den Sommermonaten, so daß sich viele Haushaltungen, Gewerbebetriebe, Fabriken usw. trotz genügenden Fuhrwerkes nicht versorgen konnten.

b) Zu wenig Ablade- und Aufladepersonal auf dem Nordbahnhofe.

c) Allgemeiner Mangel an Lastfuhrwerk wegen Einberufung eines großen Teiles und wegen erhöhten Bedarfes der zahlreichen Rüstungsfabriken und Militärspitäler. Die Approvisionierung Wiens erfordert den Rest des vorhandenen Fuhrwerkes.

d) Mangel an Kutschern, Schmieden, Sattlern und Wagnern für notwendige Reparaturen.

Zur wirksamen Abhilfe gegen diese Uebelstände haben die Genossenschaften der Großfuhrwerksbesitzer und der Kleinfuhrwerksbesitzer bei der am 6. Februar 1917 im Arbeitsministerium stattgefundenen Beratung folgende Anträge gestellt:

1. Beistellung von mindestens 300 Mann militärisches Aufladepersonal oder Kriegsgefangene an die Kohlenhändler auf dem Nordbahnhofe. Dann wird die Kohle rasch aufgeladen werden können und es wird vermieden werden, daß das Fuhrwerk von zeitig Früh bis Mittag, ja sogar bis in die Nachmittagsstunden auf das Beladen der ersten Fuhre warten muß.

2. Enthebung einer genügenden Anzahl von Fuhrwerksbesitzern und Kutschern, Schmieden, Sattlern und Wagnern, damit notwendige dringende Reparaturen und Beschläge nicht ganze Tage erfordern. Dadurch kann das vorhandene Fuhrwerk nicht rationell ausgenützt werden.

3. Wenn die 300 Mann Aufladepersonal für einen raschen Verkehr auf den Kohlenbahnhöfen nicht genügen, eine entsprechende Erhöhung dieser Anzahl.

4. Wenn auch dies noch nicht ausreicht, Beistellung von 100 Paar schweren Pferden samt Kutschern durch die Militärverwaltung an die gewerbsmäßig befugten Kohlenfuhrwerker für den Kohlentransport.

5. Sofortige gründliche Reinigung des Territoriums der Kohlenbahnhöfe der Nord- und Nordwestbahn, der Kronprinz Rudolfstraße und der wichtigsten Lastenstraßen.

Mit diesen einfachsten Mitteln werden die Schwierigkeiten in kürzester Zeit aus der Welt geschafft werden.

Eine Requirierung irgendwelchen Fuhrwerkes würde bei dem allgemeinen Mangel an solchem jedenfalls die größte Unordnung herbeiführen. Man müßte den Rüstungsfabriken Fuhrwerk nehmen, um den Approvisionierungsbedürfnissen zu dienen, oder wieder umgekehrt.

Neue Freie Presse 9./II. 1917