

Neue Frei

Die Wirkungen der Anordnung des Kaisers auf die Kohlenversorgung Wiens.

Wien, 9. Februar.

Beim Ab- und Aufladen der Kohle im Nordbahnhof sind seit heute Landsturmlente tätig und Militärautos und auch Militärfuhrwerke führen die Kohlen vom Nordbahnhof ab. Die große Kälte und das an vielen Stellen vereiste Pflaster erschwert das Fahren der Militärautos, aber die energische Eingreifung der Militärverwaltung durch energisches Eingreifen auch diese Schwierigkeit zu überwinden. Nach der Wirkung, die das Eingreifen der Militärverwaltung schon heute zeigt, dürfte entschieden in absehbarer Zeit die ärgste Kohlennot in Wien beseitigt sein. Das heißt wohlverstanden: Energische Ersparungsmaßnahmen bleiben doch unbedingt notwendig und die heute verfügbaren Maßnahmen zur Sicht- und Heizungsersparnis müssen weiterhin auf das strengste eingehalten werden. Denn wenigstens vorläufig und für die nächsten Tage ist an eine Vermehrung der Kohlenzufuhr nach Wien wohl kaum zu denken, wenn auch anzunehmen ist, daß nach dieser Richtung auch die Eisenbahnverwaltung entsprechende Vorkehrungen treffen wird. Heute ist aber von dem maßgebenden Ostrauer Revier noch keine stärkere Waggonbeistellung gemeldet worden und auch der Zugang an oberschlesischer Kohle erscheint dadurch weiter gemindert, daß die Verkehrsverhältnisse es bisher nicht gestatten, den Rücklauf der leeren Kohlenwagen in das oberschlesische Revier zu beschleunigen. Hierbei muß immer wieder hervorgehoben werden, daß die Kohlenförderung eine vollkommen entsprechende ist und es sich daher nur um eine Verkehrsfrage handelt, die natürlich bei der ungeheuren Zuanpruchnahme unserer Bahnen überhaupt schwer in glücklicher Weise zu lösen ist. Immerhin werden dank der Initiative des Kaisers Verfügungen getroffen werden, daß in der nächsten Zeit die Kohlenzufuhr nach Wien vermehrt wird.

In Wien aber haben in den letzten Tagen die lokalen Verkehrsbeschwerden den Kohlenmangel in den Haushaltungen wesentlich verschärft, vielleicht sogar herbeigeführt. Die Verkehrsmisere beginnt schon bei der Entladung vom Kohlenwagen, die namentlich in den letzten Tagen infolge Vereisung der Wagen nicht in der gewünschten Raschheit vor sich geht. Dann sind die Kohlenabladepunkte für den Ansturm vieler kleiner Parteien entschieden nicht eingerichtet. Man muß eben bedenken, daß, wenn hunderte Parteien mit Handwagen warten, der Verkehr sich viel schwieriger abwickelt, als wenn geladene Fuhrleute, respektive Auflader, die Kohle wagenweise abführen. Verschärft wurde die Situation weiter dadurch, daß nicht die gewohnten tüchtigen Ablader und Kohlenkutscher zur Verfügung stehen. Man hatte versucht, mit Kriegsgefangenen zu arbeiten, doch dieser Versuch hat nicht den gewünschten Erfolg gehabt. Auch dies erscheint begreiflich; wenn die Kriegsgefangenen auch körperlich tüchtig und vielleicht nicht ungeeignet waren, so hängt die Raschheit der Abladung denn doch von dem Willen der Ablader ab, der in normalen Zeiten durch die Einführung der Akkordarbeit angereizt wird. Das heißt, der Ablader weiß, daß rasche, geschickte Arbeit weit höheren Verdienst bringt. Dieser Anreiz fehlte bei den Kriegsgefangenen; so konnte ihre Arbeitsleistung genügen, insofern es nicht auf die Geschwindigkeit ankam, mußte aber sofort sich geradezu als verkehrshindernd erweisen, als die Verhältnisse vor allem die Notwendigkeit rascher Arbeit in den Vordergrund stellten. Das heute nun zur Verfügung stehende Abladepersonal ist weder geschult noch kräftig, so daß auch der Anreiz der Akkordarbeit nicht die Arbeitsleistungen erhöhen kann.

In diesem wichtigen Punkte fehlt zunächst die Mitarbeit der Seeresverwaltung ein, indem eine entsprechende Anzahl von Militärpersonen, welche kräftig und leistungsfähig sind, an die Kohlen-Ab- und -Aufladepunkte dirigiert worden sind. Diese werden unter Leitung, Anweisung und Zuzuhonorierung durch die einzelnen Kohlenhändler sicher entsprechend rasche und gute Arbeit leisten, so daß dieser erste Akt sich wesentlich besser abspielen wird als bisher.

Die Militärautos und Militärfuhrwerke werden natürlich nicht für Privatpersonen, sondern dem sogenannten kleinen Kohlenhandel zur Verfügung gestellt, das ist jenen Kohlenkleinhändlern, die in allen Bezirken verstreut sind und bisher die regelmäßige Versorgung des Kleinverbrauchs durchgeföhrt, das ist die einzelnen kleinen und mittleren

Haushaltungen mit Kohle versorgt haben. Gerade deren Tätigkeit war durch die Wiener Verkehrsmisere fast vollkommen ausgeschaltet worden, daher drängten sich alle Fuhrwerke, die überhaupt disponibel waren, sogar Privatautos und Luxusfuhrwerke und Handwagen zu den Nordbahnhofen, um dort direkt etwas Kohle zu erlangen. Sie wurden das Publikum natürlich wesentlich ungenügender und ungleichmäßiger versorgt als durch die Kleinhändler und es konnte nur derjenige Kohlen erlangen, welcher Phantasiereise für Fuhrwerke zu zahlen bereit war oder Zeit hatte, sich mit Wagen oder Handwagen viele Stunden lang in der Kälte anzustellen. Abgesehen hiervon wurden die Ablade- und Abfuhrverhältnisse durch diese unregelmäßige Kohlenjagd noch erschwert. So zeigte sich heute schon die wohlthuende Wirkung des Eingreifens der Seeresverwaltung. Die Kleinkohlenhändler erhalten nunmehr Kohle, welche sie ihren Kunden überlassen können, hierbei wird jedoch die Marktpolizei scharf überwachen müssen, daß sich hier nicht Mißbräuche einstellen und wirklich die bisherigen Kunden der Kleinhändler, natürlich im Verhältnis der Zufuhren, versorgt werden und nicht etwa wieder hier bei den Kleinhändlern eine Kohlenkultivation beginnt. Die Kleinhändler selbst werden die Organe der Marktpolizei gewiß schon in ihrem eigenen Interesse behufs Erhaltung ihres Kundenkreises unterstützen.

Diese Alimentierung der Kleinhändler wird die ärgsten Hindernisse überwinden lassen. Selbstverständlich auch nur, wenn das gesamte Publikum in diesem Falle den Gemeinfinn bekundet und sich der Initiative des Kaisers durch verständnisvolles Mitarbeiten anpaßt. Der harte Winter erschwert natürlich die Lage. Aber es wird ein Durchhalten möglich sein, wenn es auch von jedem einzelnen Opfer erfordert. Es wäre traurig, wenn hier Verwaltung und Bevölkerung versagen würden, gerade bei einem Artikel, in dem die heimischen Produktionsverhältnisse genügen und unsere Feinde keinen Mangel herbeiführen können, weil er tatsächlich nicht besteht. Die Kohlenförderung ist dank der Bereitstellung des notwendigen Arbeiterpersonals durch die Seeresverwaltung auf einer genügenden Höhe erhalten worden. Wohl sind die Anforderungen ungewöhnlich groß, weil vor allem die Bahnen und die Kriegsindustrie und die öffentlichen städtischen Verkehrsmittel in ihren Vertrieben aufrechterhalten werden müssen. Aber der strenge Winter bringt es mit sich, daß der Luxusbedarf, die unnötige Beleuchtung und Beheizung von Repräsentationsräumlichkeiten eingeschränkt werden muß. Die Zeit ist hart und jeder einzelne muß mitwirken, damit das Ziel der unge störten Versorgung der Kriegsindustrie und der Deckung des Kohlenbedarfes für die ärmere Bevölkerung und des Mittelstandes, wofür letzterer am schwersten unter den wirtschaftlichen Folgen des Krieges leidet, erreicht wird.

Hofverbe im Dienste der Kohlenversorgung.

Was der Wiener Bevölkerung durch das Einstellen von Hofpferden und Hofwagen für den Dienst der Kohlenversorgung erwiesen wird, drückt sich in Zahlen von ansehnlicher Höhe aus. Die Zahl der Hofpferde belief sich bis vor ungefähr zehn Jahren auf fünfshundert Stück. Seitdem aber das Automobil nicht nur als Luxus, sondern auch als Lastwagen so große Bedeutung gewann, wurde der Pferdebestand der Hofstallungen von Jahr zu Jahr mehr reduziert, so daß die Hofstallungen jetzt etwas über zweihundertstüsig Pferde enthalten, von denen beiläufig zweihundert für den Lastenverkehr in Aussicht genommen werden können. Die Pferde, die natürlich nicht auf schmale Futterationen gesetzt wurden, wenn sich auch notwendige Einschränkungen in der Fütterung ergaben, sind äußerst kräftig und imstande, bedeutend schwerere Lasten zu schleppen als unter den gegenwärtigen Verhältnissen die privaten Lastpferde. Während die Pferde des Privatfuhrwerkes jetzt nicht mehr als eine Fuhr im Tage zu machen imstande sind, können die gut genährten und tadellos gepflegten Hofpferde deren ganz gut zwei bewältigen. Da der Hof nach den vorliegenden Meldungen beabsichtigt, für den Eigengebrauch Lastautomobile zu verwenden, stehen die zweihundert Pferde vollkommen zur Verfügung der Allgemeinversorgung. Eine große Fuhr Kohle fast sechzig bis fünfundsiebzehn Meterzentner. Also kann ein Pferdepaar im Tage 120 Meterzentner, und zweihundert Pferde können 12.000 Meterzentner von den Bahnhöfen in die Verschleißstellen befördern. Was dieses Quantum in der jetzigen fuhrverkarmen Zeit, wo nur Eile die große Not mildern kann, für die Linderung der Kohlenbeschwerden bedeutet, braucht wohl nicht näher erläutert zu werden.

Einsendung einer Kohlenkommission.

Heute vormittag fand unter dem Vorsitz des Ministerpräsidenten Grafen Clam-Martinić eine längere Besprechung in Angelegenheit der Organisation der Kohlenversorgung statt, an der Vertreter der beteiligten staatlichen Behörden und der Gemeinde Wien teilgenommen haben. Das Ergebnis dieser Besprechung war die Emsendung einer Kohlenkommission, welche nachmittag im Rathause unter Vorsitz des Bürgermeisters Doktor Weiskirchner zusammentrat.

Die erste Sitzung der Kohlenversorgungs-kommission.

Unter dem Vorsitze des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner fand heute im Sinne der vormittags im Ministerpräsidentium abgehaltenen Konferenz die konstituierende Sitzung der Kohlenversorgungs-kommission für die Stadt Wien statt, an welcher Vertreter des Ministeriums für öffentliche Arbeiten, der Zentraltransportverwaltung, des Kriegsministeriums, der k. k. niederösterreichischen Statthalterei, des Polizeipräsidenten und des Wiener Magistrats sowie Vertreter der Groß- und Kleinkohlenhändler teilnahmen.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner kennzeichnete einleitend die dieser Kommission überwiesenen Aufgaben, welche sich auf die zweckmäßige Verteilung der in Wien anrollenden Kohle und auf die rascheste Befriedigung der Kohlenverbraucher beziehen. Allerdings werde die Wirksamkeit der Kommission nur dann einen Erfolg zeitigen,

wenn genügende Ware zum Anrollen gebracht wird, und er appellierte an die maßgebenden Faktoren, dafür in entsprechender Weise zu sorgen.

Bürgermeister Raim und Magistratssekretär Dr. Fastenbauer berichteten sodann über die von der Regierung und der Militärverwaltung getroffenen Verfügungen, die sich in erster Linie darauf beziehen, daß, nachdem der Nordbahnhof mit Kohle überfüllt ist, die noch im Anrollen befindlichen Waggon von der Gemeinde angefordert, beschlagnahmt und durch die Gemeinde teils auf ihren Kohlenlagern, teils bei Großkohlenhändlern der Vorortelinie und auf anderen Bahnhöfen zum Verschleiß gelangen sollen.

Ferner habe die Militärverwaltung angeordnet, daß am Nordbahnhof die Kohlenausladung und die Kohlenverfuhrung bei Tag und Nacht vor sich gehe. Zu diesem Zweck wurden 120 pferdebespannte Wagen und 80 dreitonrige Lastautos zur Verfügung gestellt, ebenso die nötige Mannschaft. Die Abfuhr der den Großkohlenhändlern gehörigen, in den Rutschen des Nordbahnhöfes lagernden Kohle bleibe diesen unter Benützung des Militärfuhrwerkes überlassen.

Von seiten des Magistrats werden die entsprechenden Beziehungen zwischen Groß- und Kleinhändlern hergestellt werden, und es werde prinzipiell verfügt, daß nur jenen Kleinkohlenhändlern, bei denen sich Geschäft und Wohnung im selben Hause befinden, zur Nachtzeit, jenen Kleinhändlern aber, bei denen Wohnung und Geschäft drillich getrennt sind, nur bei Tag Kohle ausgefolgt werden kann. An die Zentraltransportleitung wurde das Ersuchen gerichtet, die Zahl der jeweils anrollenden Kohlenwaggon rechtzeitig bekanntzugeben, damit die Dispositionen über die Verteilung im großen und im kleinen alsobald getroffen werden können.

Kaiserlicher Rat Berl eruchte insbesondere den Bürgermeister, dahin zu wirken, daß die Zufuhren von obereschlesischer Kohle in genügendem Maße gesichert werden, und gibt zu erwägen, ob es zweckmäßig sei, unter den gegenwärtigen Verhältnissen Braunkohle nach Wien zu führen oder lieber die für den Transport dieser Kohle bisher verwendeten Waggon zum Transport der hochwertigen obereschlesischen Kohle zu verwenden.

Neue Kohlenplätze der Kommune.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner gibt schließlich bekannt, daß die Gemeinde zu den von ihr während des Krieges bereits eingerichteten Kohlenverkaufsplätzen auf dem Magleinsdorfer, West- und Nordwestbahnhöfen, Vorgarten- und Engerthstraße sowie Ottakring im Laufe der nächsten Tage noch folgende Kohlenplätze errichten werde:

Im 19. Bezirk auf dem bisher von der Länderbank benützten Kohllagerplatz;
im 12. Bezirk im Materialhofe der Straßenbahn in der Altmayergasse;
auf dem Bahnhöfe Michelbeuern der Gürtellinie;
auf dem Spangbahnhof;
auf den Bahnhöfen Heiligenstadt und Penzing der Vorortelinie und schließlich auf dem Ostbahnhof.

Der Bürgermeister gibt der Erwartung Ausdruck, daß durch diese Bemühungen der Gemeinde eine zweckmäßige Verteilung der Kohle behufs Abgabe an die Konsumenten ermöglicht werde. Allerdings verkenne er nicht den Ernst der Situation und sei sich bewußt, daß unter Umständen noch weitere auf Kohlenersparnis abzielende Maßnahmen werden getroffen werden müssen.

Jedenfalls werde er sich an den Gemeinfinn aller Beteiligten, in dieser schweren Zeit mitzuarbeiten, die Bevölkerung entsprechend aufzuklären. Diese gemeinsame Tätigkeit werde der beste Dank an den Kaiser sein, dessen nimmermüde fürsorgliche Tätigkeit für die Reichshaupt- und Residenzstadt Wien den ehrsüchtvollsten Dank auslöst und dessen Beispiel alle treuen Staatsbürger mit Freuden zu folgen bereit sind.

Außerordentliche Sitzung des Stadtrates.

Für morgen Samstag, 4 Uhr nachmittags, wurde der Stadtrat zu einer außerordentlichen Sitzung einberufen, um zu dieser außerordentlich wichtigen Angelegenheit Stellung zu nehmen.

Die Schulen und die Kohlenversorgung.

Der Oberlehrer an der Schubertschule im neunten Bezirk, Herr Karl Schauer, äußert sich über die Kohlenversorgung der Wiener Schulen: „Der Entschluß des Kaisers Karl und der Kaiserin Zita, Fuhrwerk sowohl militärischen Ursprunges mit Mannschaftsbeistellung wie Lastfuhrwerk samt Bespannung und Bedienung aus den Hofstallungen in den Dienst der Kohlenversorgung zu stellen, bedeutet für die Bevölkerung eine große Hilfe, denn wenn täglich 20.000 bis 25.000 Familien mit ihrem Tageskonsum bedacht werden können, so wird natürlich die Versorgung des Gesamtbedarfes wesentlich erleichtert.“

Die Kommune hat, wie alljährlich so auch heuer, dafür gesorgt, daß die Kohlenbeförderung in die städtischen Schulen im Sommer vor sich gehe, und als der Herbst ins Land zog, da hatten alle Volks- und Bürgerschulen die Kohle für den Winter eingelagert, daselbe Quantum, das alljährlich bewilligt wurde und von dem heuer auch nicht ein Kilogramm gestrichen wurde. Die Schulen sind also von der jetzigen Kohlennot absolut nicht berührt.

Ueber die Gymnasien weiß ich natürlich nichts zu sagen. Es sind staatliche Anstalten, für die im Frieden desgleichen im Sommer der Kohlenbedarf gedeckt wurde.

Die Kinder der äußeren Bezirke haben natürlich unter der Kälte und unter ungeheizten oder nur mangelhaft erwärmten Wohnräumen bedeutend mehr zu leiden, als die Kinder aus den wohlhabenderen Bezirken. Nichtsdestoweniger zeigte sich, jetzt wie immer die traurige Tatsache, daß die ärmsten Kinder den Schulbesuch gar nicht mehr besuchen.

Es zeigt sich jetzt leider auch vielfach das Bestreben kleiner „Schulstürzer“, das Fernbleiben vom Schulunterricht mit dem „Anstellen“ zu entschuldigen, obwohl nachweisbar die Entschuldigung nicht immer der Wahrheit entspricht.

Dagegen ist der Gesundheitszustand der Wiener Schulkinder ein ganz ausgezeichneter, und noch niemals sind so wenig ansteckende Krankheiten zu verzeichnen gewesen als heute. Die trockene gesunde Kälte erweist sich Mätern und Kindern höchst feindlich und selbst Erkrankungen, die durch Verkühlung hervorgerufen werden, zeigen sich endlich selten.

Der Unterricht in den Volks- und Bürgerschulen wird durch Kohlenmangel ganz sicherlich nicht verkürzt werden.“