

Die Kohlennot und die Transportkrise.

Der andauernd strenge Winter hat unter allen Versorgungsfragen in den letzten Wochen besonders den Kohlenmangel empfindlich gemacht. Die harten Fröste, mit denen wir nunmehr vier Wochen heimgesucht sind, haben die ohnehin schon schweren Entbehrungen der Bevölkerung noch gesteigert und unerträglich gemacht. Endlich werden tatkräftige Maßnahmen ergriffen, um dem Uebel zu steuern oder es wenigstens zu lindern, und die eine Frage drängt sich jedem auf: warum nach so unendlich schweren Leiden?

Freilich verbürgt sich hinter der Kohlen Schwierigkeit eine tiefere und ernstere Sorge, die durch Einzelmaßnahmen nicht so leicht aus der Welt geschafft ist. Wir leben in einer Transportkrise. Wir nicht allein; sie trifft alle Kriegsführenden und selbst alle Neutralen, sie erfährt alle Transportmittel vom Ozeandampfer und vom Expresszug bis zum einfachen Frachtwaggon und zur einfachen Fuhr. Viele Erscheinungen auf dem Lebensmittelmärkte sind nicht allein und nicht in erster

Linie durch den Mangel an Vorrat zu erklären, sondern durch den Mangel an Transportmitteln oder durch die Verspätung der Verfrachtung. So ist die Kartoffelkrise, unter der Wien leidet, zwar zum Teile auch in der geringeren und schlechteren Kartoffelernte, aber doch hauptsächlich in der Störung und Verspätung der Zufuhren gelegen. Am meisten betroffen werden natürlich die umfangreichen und schweren massigen Frachtgüter und zu diesen gehören in erster Linie Kohle und Holz.

So viel man vernimmt, ist die Erzeugung der Kohlen gruben ganz ausreichend und auf den Halben der Bergwerke sowie in den Verladestationen liegt Kohle genug, die auf die Abfuhr wartet. Die Kohlennot ist kein Vorratsproblem. Die Verfrachtung der Kohlen kann niemals ganz in der Zeit des Bedarfs vorgenommen werden. Die großen Konsumzentren, die großen Industrien müssen sich die Kohlenbezüge so einteilen, daß der Bedarf der anspruchsvollsten Zeiten, bei der Hausbrandkohle also der im Winter, in der Zufuhr aufgeteilt wird auf die übrige Jahreszeit. Zur Versorgung des Winterbedarfes an Kohle muß die Stadt Wien zum Beispiel ihre Zufuhren schon in den Sommermonaten beginnen. Zu diesem Gesichtspunkt der gleichmäßigen Verteilung der Zufuhren auf das ganze Jahr, obgleich sich der Bedarf in wenigen Monaten aufs höchste steigert, kommt indessen noch ein zweiter eisenbahntechnischer Gesichtspunkt. Gewisse Frachten werden erfahrungsgemäß in bestimmten Monaten abgewickelt. Die Verfrachtung des Getreides beginnt bei uns im Oktober und fällt im Frieden die Monate November und Dezember aus. In den ersten Herbstmonaten wird das rollende Material der Bahnen vor allem durch die Verfrachtung der Zuckerrüben zu den Rohrzuckerfabriken in Anspruch genommen. Mit dieser Fracht konkurriert die Kartoffel. Der ganze Winterbedarf der Städte und Industriegebiete an Kartoffeln muß bis etwa Mitte November zugeführt sein, bevor die ersten Fröste einsetzen. Dann ruht der Kartoffelverkehr vollständig bis Ende März und Anfang April. Das rollende Material der Bahnen wird also in den verschiedenen Jahreszeiten in verschiedenem Grade in Anspruch genommen und eine zentrale Transportleitungsstelle müßte besonders zur Kriegszeit einen wohlbedachten Transportplan für alle Monate des Jahres aufstellen und durchzuführen wissen. Die Kohlenfracht müßte demnach der Hauptsache nach bis Ende September bewältigt sein und in den Wintermonaten dürfte nur die regelmäßige Anlieferung in beschränktem Umfang stattfinden, soweit eben Waggon eigens und besonders für den Kohlendienst bestimmt sind. Ist diese Zeit eines gewissen Waggonüberflusses einmal verstrichen, so sind die außerordentlichen Zufuhren für den Winterbedarf einfach nicht mehr zu bewältigen. Wenn der ordnende Plan nicht vorangeht, sind hinterher Wunder nicht mehr zu bewirken. Muß man einmal, weil die Not drängt, mitten im Winter zur Bewältigung der Kohlenzufuhr besondere Kraftanstrengungen aufbieten, so kann das natürlich nur auf Kosten anderer Frachtgüter geschehen, die dann auch wieder fehlen, und man erkaufte bloß eine Verlegenheit für die andere.

Es wäre demnach von allen Stellen, denen die Entscheidung zusteht, ernsthaft nachzuprüfen, ob denn ein wirklicher Jahrestransportplan aufgestellt, ob das verfügbare Waggonmaterial auf die Zeit und auf die einzelnen Frachtgüter rationell aufgeteilt ist. Wir haben ein Ernährungsamt, aber wir haben noch immer, wie es scheint, kein Transportamt. Und sowie der zivile und der militärische Ernährungsdienst miteinander Hand in Hand arbeiten und zum mindesten die Aufbringung einheitlich erfolgen muß, so ist eine einheitliche Gesamtdisposition über Zivil- und Militärfracht ganz unerlässlich, wenn wir nicht aus einer Verlegenheit in die andere stürzen sollen. Es unterliegt gar keinem Zweifel, daß auch das Transportproblem lösbar wird, wenn es als eine einzige und einheitliche Gesamtaufgabe und als Organisationsproblem erfaßt wird. Zugegeben, daß unser rollendes Material wie unsere Stationsanlagen schon im Frieden unzulänglich waren — die Summe aller zu bewältigenden Transporte hat sich bei der gewaltigen Einschränkung des zivilen Verkehrs gegenüber dem Friedensstand doch auch wieder so wesentlich vermindert, daß das Verkehrswesen, wenn auch mit einigen Beschwerden, doch in