

Die Kohlennot und ihre Abhilfe.

Nichtbeachtete Vorschläge eines Fachmannes.

Die öffentliche Erörterung der Kohlennot reicht eigentlich auf wenige Wochen zurück. Mit dem großen Kälteeinbruch begann das Kaummern. Die Diskussion wurde lebhafter, je mehr wir froren und erreichte in den letzten 14 Tagen ihren Gipfelpunkt. Die offiziellen und offiziellen Entschuldigungen hat hunderte Argumente bei der Hand, Beweise, daß man es mit Augenblicklich unverbesserlichen Schäden zu tun hat, daß die Ursachen hierfür plötzlich eingetreten sind, daß Zweifel los der Vorwurf der mangelnden Vorseorge völlig unangebracht ist.

Ungeachtet dieser Tatsache ist es interessant, gerade jetzt festzustellen, daß vor drei Jahren bereits, also bei Kriegsausbruch ein Wiener Fachmann mit leider nur zu prophetischer Wahrheit die Verhältnisse von heute vorausgesagt hat und eine Reihe von Vorschlägen gemacht hat, die natürlich — nicht angenommen wurden. Wären sie befolgt worden, so wären wir wahrscheinlich heute von der Kohlenkatastrophe verschont geblieben. Vor uns liegen zwei Broschüren, die eine ein Sonderabdruck eines Artikels aus einer Wiener Zeitung, aus dem August 1914, die zweite, betitelt „Kälteschutz, ein Wort zur Kohlenversorgung Wiens“. Beide Schriften haben den bekannten Wiener Kohlenindustriellen, kaiserlichen Rat Oskar Berl, zum Verfasser. Merkwürdig für den Autor dieser Schriften konnten die Verhältnisse von heute keine Überraschung sein. In der einen der zwei Schriften sagt er nämlich, nachdem er die Situation erörtert hatte, wörtlich:

„Wie aus dem Vorstehenden hervorgeht, wird mit ziemlich bedeutenden Förderungseinschränkungen zu rechnen sein. Einschränkungen, aus denen sich eine gewisse Knappheit an Kohle unbedingt ergeben wird. Hoffentlich wird es den rastlosen Bemühungen unserer Staatsbahnverwaltung gelingen, so weit es die militärischen Anforderungen zulassen, bald einen geregelten Verkehr einzuführen. Bedinglich davon hängt es ab, ob und inwieweit der Bedarf an Hausbrand- und Industrie-Kohle gedeckt werden kann!“

Und was beanstandete kaiserlicher Rat Berl? Er bewies damals bereits auf den großen Ausfall der Einfuhr nach der Monarchie, die im Jahre 1913 bereits einen jährlichen Wert von 105.259.000 Kronen betrug. Es war schon damals klar, daß sich dieser Ausfall in irgend einer Form geltend machen mußte, zumal die Spekulationen auf einen geringeren Verbrauch von Kohle während des Krieges zweifellos unthätig waren. Zu dieser Schwierigkeit für die es während des Krieges keine Milderung gibt, treten, so erklärte kaiserlicher Rat Berl bereits vor drei Jahren, noch Schwierigkeiten der Organisation hinzu, die zu beheben er eindringlich anriet, wenn nicht die Kohlennot sich im Laufe der Begebenheiten zu einer Katastrophe anwachsen sollte. Vor drei Jahren reiste der zitierte Autor die Einrichtung des Abtransportes der Kohle durch die elektrische Straßenbahn mittels besonders gebauter Wagen an, reiste die Beschaffung von Maschinen zur flaglosen und raschen Bewältigung der Umladung an und wies nach, daß die Rentabilität unbedingt gegeben sei. Er verkannte den Erlas der menschlichen Arbeitskraft durch Maschinen für die Arbeit in den Kohlenhöfen und profitierte auf das energischste gegen eine Zentralisierung des Kohlenmarktes, beziehungsweise Kohlenlagers auf dem Nordbahnhof, wodurch die Ersparung der Kohlenzufuhr, namentlich für die entfernten Bezirke, vermieden werden soll. Die Anlage neuer Kohlenhöfe und Kohlenrutschen würde die Manipulation bei der Abfertigung der Parteien bedeutend erleichtern und vor allem eine raschere und intensivere Abfertigung möglich machen. Die vorstufliche Methode des Transportes in Säcken sollte einer moderneren durch plombierte Butten Platz machen. Für den Transport in die äußeren Bezirke sollten angesichts des bestehenden Fuhrwerksmangels aneinandergekuppelte Kohlenwagen in Benutzung genommen werden, die die Kohle vorerst nach Hauptabzweigungen in den Bezirken bringen sollten, von wo aus der Abtransport ohne Schwierigkeiten erfolgen könnte. Er schlug

weiter die Anlage von Depotbläsen und das Zusammenlegen von Verkaufsstellen kleiner Kohlenhändler vor, um die flaglose Abfertigung der kleinen Konjumenten mit Mengen von etwa 12, 25 oder 50 Kilogramm zu ermöglichen. Und als der Krieg bereits ausgebrochen war und sich die Schwierigkeiten bei der Austreibung der Kohle ergaben, schlug kaiserlicher Rat Berl vor, die Kohlenfuhrwerksleute unter das Kriegsdienstleistungsgesetz zu stellen, um die bereits damals von ihm vorausgesehene Willkür und Rücksichtslosigkeit der Kohlenfuhrwerke zu verhindern.

Kaiserlicher Rat Berl hat natürlich nur in einem Teil Recht behalten, mit der Voraussage, der ganz unleidlichen Verhältnisse. Nicht Recht behalten hat er dort, wo er Verbesserungen vorschlug. Denn man hat keinen seiner Vorschläge beachtet. Hätte man es, so hätten wir jetzt wahrscheinlich uns die Aufregungen der vergangenen Woche ersparen können, nicht mit anzusehen zu haben, daß schlecht gekleidete Arbeiterfrauen bis zu 13 Stunden vor Kohlenläden angestellt stehen — um 5 Kilogramm Kohle zu bekommen. Aber bei uns vergißt man so leicht, darum ist es gut, dann und wann dem schwachen Gedächtnisse nachzuhelfen.

Die Kompetenz für Kohlenversorgungs-Angelegenheiten.

Gestern erfolgte eine amtliche Verlautbarung, die sich mit der Kompetenzfrage in allen Angelegenheiten betreffend die Kohlenversorgung beschäftigte. Diese Mitteilung bezeichnet die im Arbeitsministerium aus Vertretern aller interessierten Ressorts gebildete Kohlenversorgungs-Kommission als die zuständige Stelle für die Verteilung und Abgabe von österreichischer

Kohle. Mit keinem Worte aber erwähnt das zitierte Communiqué, welche Stelle für die Disposition über die eingeführte oberösterreichische Kohle zuständig ist. Bedenkt man, daß im Normaljahr 1.200.000 Waggons zu 100 Meterzentner deutscher Kohle nach Österreich-Ungarn eingeführt werden, so erscheint immerhin die Frage nicht ohne Bedeutung, wer über diese Kohle zu verfügen hat. Angesichts der unerlässlichen Notwendigkeit, in dieser so brennend gewordenen Frage vollständige Klarheit zu schaffen, wäre es sehr wünschenswert, daß die Regierung das kleine Veräumnis nachtrüge und die Öffentlichkeit und besonders die interessierten Kreise über diese Frage informierte.

Wann hat die Kohlennot ein Ende?

Der Direktor der städtischen Elektrizitätswerke, Ingenieur Karel sendet uns folgende Zuschrift: Geehrte Redaktion! In den Besprechungen, welche die Tagespresse den Kohlenverordnungen widmet, werden meine bezüglichen Äußerungen häufig unvollständig oder mißverständlich wiedergegeben.

getroffenen Verfügungen werden bewirken, doch kann sich dieselbe naturgemäß erst nach einiger Zeit fühlbar machen, weil der Transport der Kohle nach Wien längere Zeit dauert. Es darf nicht vergessen werden, daß die gegenwärtigen Schwierigkeiten in erster Linie auf die Transportverhältnisse zurückzuführen sind, auf welche der schon so lange herrschende Frost die ungünstigste Wirkung ausübt. Kohle wäre gegenwärtig hinreichend vorhanden, doch kann sie nicht abgeführt werden. Im Bräu-Deplis-Komolauer-Revier lagern 600.000 Meterzentner Braunkohle, im Mährisch-Ostrauer-Revier 860.000 Meterzentner Steinkohle und 36.000 Meterzentner Koks auf den Halden und viele Grubenmärkten Schichten ausfallen lassen, weil ihre Kohlenlagerplätze angefüllt waren.

Eine allmähliche Besserung dieser Verhältnisse wird erst der Eintritt wärmerer Witterung mit sich bringen. Es ist deshalb nach wie vor die allergrößte Sparanfekt nötig und wenn auch der Natur der Sache nach beim elektrischen Licht verhältnismäßig wenig erspart werden kann, so darf doch nicht übersehen werden, daß auch bei der Gasbeleuchtung, insbesondere aber bei der Beheizung beträchtliche Ersparnisse erzielt werden. An eine Milderung oder gänzliche Aufhebung der verfügten Einschränkungen sollte deshalb, so lange die geschilderten Verhältnisse weiterbestehen, nicht gedacht werden.