

Die „Maßregeln“ zur Kohlenversorgung.

Die offiziöse Korrespondenz Wilhelm will der Öffentlichkeit dartun, daß ein „gewisser Fortschritt“ in der Kohlenversorgung zu verzeichnen sei. Hören wir den Fortschrittsmann:

Die militärische Hilfe gliedert sich in die auf den Kohlenlagern im Nordbahnhof und in die auf den Kohlenabgabepätzen in den Vororten. Im Nordbahnhof, als dem Zentrum des Kohlenverkehrs, wurden Mannschaften zur Entladung der Waggons, zur Instandhaltung der Straßen und Steige in den Kohlenhöfen, dann zu Polizei- und Wachdiensten beigelegt. Seit dem 10. d. arbeiten hier täglich vor- und nachmittags je 400 Mann. Besonders förderlich erwies sich die militärische Hilfe bei der Straßenreinigung in den Kohlenhöfen, da das Glatteis und kürzlich das Tauwetter bei dem schlechten Zustand der Kommunikationen den Verkehr der Schwerverwerke ganz erheblich beeinträchtigt hätten. Die für Arbeits- und Wachdienste beigelegte Mannschaft bewährte sich namentlich auf der von der Nordbahn eingerichteten Detailabgabestelle in der Innstraße.

Daß die Soldaten, wo man sie hinstellt, zu arbeiten treffen und ihre Sache, welche immer es auch sei, die von ihnen verlangt wird, zu leisten vermögen, daran haben wir nicht gezweifelt und sind also nicht so überrascht wie der offiziöse Pindar. Aber warum mußte da auf Soldaten gewartet werden? War die „militärische Hilfe“ denn überhaupt notwendig — denn zur Straßenreinigung werden ja die Soldaten gerade nicht gemustert? Wir denken, daß man in einer Zweimillionenstadt noch die achthundert Arbeiter aufgefunden hätte, wenn man ihnen nur eine angemessene Entlohnung bewilligt hätte. So nebenbei: Sind die Soldaten, die die Straßen gereinigt und die Waggons entladen haben, bezahlt worden? Denn daß sie für die Kohlenunternehmer die Arbeit umsonst besorgen sollen, scheint uns denn doch ausgeschlossen... Der Schilderer berichtet weiter:

Für den Kohlenabtransport vom Nordbahnhof an die Kleinhändler und an Spitäler wurden vom 10. d. und Militärrar nach dem 10. d. täglich rund hundert Pferdefuhren und 50 bis 60 Lastautos beigelegt, die zusammen innerhalb 24 Stunden etwa 400 Tonnen Kohle in die entfernteren Stadtteile führten. Kann dieses Quantum auch nur als ein kleiner Bruchteil vorzüglich von den Zivilunternehmern abgeführten Kohle angesehen werden, so dürfen wir für diese Hilfe doch dankbar sein, weil sie gerade in den entlegeneren Bezirken die dort besonders arge Kohlennot gemildert hat. Die Verkaufsplätze der Gemeinde wurden von der Kriegsverwaltung durch Beigabe von Mannschaften zu Entlade- und Wägearbeiten, noch mehr aber durch Ueberlassung beschlagnahmter Kohle unterstützt. Der Frost hätte nämlich die Leistungsfähigkeit der Bahn, besonders die Aufnahmefähigkeit wichtiger Bahnhöfe derart herabgesetzt, daß auf der Nordbahn zahlreiche kohlenbeladene Waggons standen, die nicht nach Wien gebracht werden konnten. Von diesen stillgelegten Waggons wurden 250 auf die Wiener Vorortsbahnhöfe überstellt, die so hereingebrachten Kohlen zur Abgabe an die Konsumenten bestimmt. Der Betrieb auf den Verkaufsplätzen der Gemeinde wurde fortgesetzt verbessert, wozu die Beistellung von Militär und Kriegsgefangenen erheblich beigetragen hat. Hierdurch wurde die Aufstellung mehrerer Kassen und Wagen auf jedem Platze ermöglicht und die Abfertigung der frierenden Parteien beschleunigt. In den letzten Tagen betrug die Wartezeit durchschnittlich ungefähr eine Stunde.

Zu dieser wohlwollenden Schilderung möchten wir vielerlei bemerken: Daß dem Kaiser für sein Interesse um die Sache wirklich Dank gebührt, daß aber eine Verwaltung, die derlei Schwierigkeiten aus ihrer eigenen Kraft nicht zu bewältigen vermag — nämlich die Zufuhr der in Wien schon vorhandenen Kohlen —, alles andere denn auf der Höhe ist.