

### Kohlenknappheit und Verkehrsstörungen.

Die Frage, wie der Kohlenknappheit der großen Städte und Industriebezirke wirksam gesteuert werden könnte, steht nach wie vor im Vordergrund des Interesses. Denn darüber sind sich wohl auch die Optimisten im Klaren: Mit der jetzt gehandhabten Forcierung des Abtransportes ist das Uebel noch nicht an der Wurzel getroffen. Dieser forcierte Abtransport, sowohl entlang der Bahnstraße als auch am Bestimmungsort selbst, erweist sich vielmehr von Tag zu Tag deutlicher als eine nicht ganz unbedenkliche Notmaßnahme. Es ist gewiß nicht zu bestreiten, daß die Erscheinungen einer unlegbaren Kohlennot, wie sie in Wien in der ersten Hälfte vorigen Monats herrschte, derzeit nicht mehr in so empfindlicher und krasser Weise sich fühlbar machen.

Man braucht aber nur die offiziellen Ausweise über den Abtransport und die Abfuhr der verfloßenen Woche zusammenhängend zu überprüfen, um sofort eine wenig erfreuliche Wahrnehmung zu machen: Der Stand der in Wien in den Rutschen lagernden Kohlen sinkt erschreckend rasch. Er verringerte sich, um anschauliche Zahlen zu nennen, von 45.042 Tonnen am 15. Februar auf 24.415 Tonnen am 23. Diese rasche Abnahme ergibt sich aus dem Verhältnis zwischen täglichem Bedarf und der trotz aller Forcierung auch jetzt noch unzulänglichen Ansohlung. Wäre nicht der Vorratsstand der Kohle Mitte Februar ein beträchtlicher gewesen, dann wären wir heute bereits wieder den gleichen krisenhaften Zuständen ausgesetzt wie vor zwei Wochen. Abgesehen davon, ist jedoch

Oesterreich und Ungarn weniger empfindlich zu gestalten. Diese Frage aber kann von unseren Transportinteressenten nur im eigenen Wirkungskreis gelöst werden. Der einzige Weg, der rasch zum Ziele führt, ist eine Erhöhung des Wagenumsatzes.

Gerade in dieser Hinsicht wird von unserer Industrie und auch vom Handel schwer gesündigt, und die Rückwirkungen machen sich außerst schwer fühlbar. Und doch wäre es leicht möglich den Wagenumsatz, der jetzt in einzelnen Stationen fast dreimal so langsam sich vollzieht wie im Frieden, gewaltig zu beschleunigen und Tausende von beladenen Waggons, die jetzt tage- und wochenlang auf ihre Entladung harren, für den allgemeinen Verkehr wieder freizumachen. Und auch die Kohlenversorgung, die fast zu 40 Prozent unser Wagenmaterial in Anspruch nimmt, würde viel leichter und flugloser sich vollziehen, wenn alle in Betracht kommenden Stellen mit ganzer Kraft darauf hinarbeiten würden, in Anbetracht der Ausnahmeverhältnisse den Wagenumsatz zu forcieren. Eine Voransetzung bleibt freilich, daß die vielen an der Bahnlinie liegenden Großbetriebe, die derzeit noch über keinen eigenen Gleisanschluß verfügen, diese Rückständigkeit cheftens nachholen. Das macht um so weniger Schwierigkeiten, als die Bahnverwaltung derartige Gleisanschlüsse mit ihrem eigenen Material innerhalb kürzester Zeit fertigstellen läßt und hierfür nur die Selbstkosten anrechnet.

Jedenfalls aber wird irgend etwas geschehen müssen, damit wir zumindest für nächsten Winter nicht neueren und schlimmeren Kalamitäten entgegengehen. Denn es darf nicht übersehen werden, daß uns der früher sehr ausgiebige deutsche Kohlenimport auch in absehbarer Zukunft zumindest erheblich verringert bleiben dürfte und daß andererseits die eigene Produktion, die allein den gesamten heimischen Bedarf decken muß, gegenüber 1916 eine Steigerung kaum erfahren wird. Im Ostrau-Karwiner Revier ist die Steigerung der Förderung bereits zum Stillstand gelangt, in den böhmischen Braunkohlenrevieren aber ist die Förderung nicht uneträchtlich zurückgegangen.

Die großen Hoffnungen endlich, die wir auf die Kohlenproduktion im russisch-polnischen Okkupationsgebiet setzen, haben insofern eine Enttäuschung erfahren, als das gesamte Königreich der Produktion in Dombrowa, das zu leichten Teilen für Oesterreich wie für Ungarn bestimmt war, von Ungarn allein in Anspruch genommen wird, dessen eigene Produktion unter der rumänischen Invasion bekanntlich erhebliche und längerwährende Störungen erfährt.

Kann schon aus allen diesen Tatsachen geolgert werden, daß an eine gründliche Behebung der Kohlenknappheit vorläufig nicht zu denken ist, und sind wir nun einmal darauf angewiesen, mit unseren eigenen knappen Vorräten das Auslangen zu finden, so müssen um so eher die Staatsbahnen in die Lage verfest werden, ihr Wagenmaterial möglichst rationell auszunützen. Diese Notwendigkeit tritt um so gebieterischer an uns heran, je mehr das Liniennetz der Staatsbahnen durch das Vordringen unserer Truppen im Feindesland erweitert wurde. Das rollende Material hat mit der Ausdehnung des Kriegsschauplatzes Wege zurückzulegen, die fast die doppelte Kilometerzahl wie im Frieden betragen. Gar nicht zu reden davon, daß die weit im Feindesland und oft bis an die Front vorgeschobenen Wagen oft Wochen dauern brauchen, bis sie wieder in ihre Ausgangsstation zurückkehren. Hierfür die Staatsbahnen veranlassen zu machen, wäre ebenso unbillig, als wenn man etwa der Nordbahn einen Vorwurf daraus machen wollte, daß sie als Hauptaufubrslinie stets dann stark in Mitteilenschaft gezogen wird, wenn sich auf einer ihrer Anschlußlinien oder auf anderen Hauptstrecken, die zeitweilig durch höhere Gewalt bedingten Störungen und Störungen einstellen. Der Leistungsfähigkeit unserer Staatsbahnen sind schließlich gewisse Grenzen gezogen.

Die Kohlenknappheit ist ein Problem, das sich nicht durch bloße Forcierung lösen lässt. Die Staatsbahnen sind in der Lage, ihren Wagenmaterial möglichst rationell auszunützen. Die Notwendigkeit tritt um so gebieterischer an uns heran, je mehr das Liniennetz der Staatsbahnen durch das Vordringen unserer Truppen im Feindesland erweitert wurde. Das rollende Material hat mit der Ausdehnung des Kriegsschauplatzes Wege zurückzulegen, die fast die doppelte Kilometerzahl wie im Frieden betragen. Gar nicht zu reden davon, daß die weit im Feindesland und oft bis an die Front vorgeschobenen Wagen oft Wochen dauern brauchen, bis sie wieder in ihre Ausgangsstation zurückkehren. Hierfür die Staatsbahnen veranlassen zu machen, wäre ebenso unbillig, als wenn man etwa der Nordbahn einen Vorwurf daraus machen wollte, daß sie als Hauptaufubrslinie stets dann stark in Mitteilenschaft gezogen wird, wenn sich auf einer ihrer Anschlußlinien oder auf anderen Hauptstrecken, die zeitweilig durch höhere Gewalt bedingten Störungen und Störungen einstellen. Der Leistungsfähigkeit unserer Staatsbahnen sind schließlich gewisse Grenzen gezogen.