

21. I. 1917

59

### Die Kohlenanhäufung im Ostrau-Karwiner Revier.

Steigende Produktion bei ungenügender Abfuhrmöglichkeit.

Von unserem Spezialberichterstatter.

Die Kohlenkrise bildet gegenwärtig eines der ernstesten Probleme. Aus ihm ergibt sich nicht nur für den Augenblick, sondern auch für die Zukunft die Frage, ob unsere heimische Produktion an Steinkohle auf jener Höhe steht, um die jetzt herrschende Knappheit zu überwinden. Nicht minder wichtig erscheint freilich auch eine Klarstellung, in welchem Maße sich die bekannten Zufuhrschwierigkeiten gebessert haben und in welcher Weise diese Schwierigkeiten auf das wichtigste Kohlenproduktionsgebiet der Monarchie, auf das Ostrau-Karwiner Revier, zurückgewirkt haben.

Ein Mitarbeiter unseres Blattes, den wir dieser Tage nach Mährisch-Ostrau entsendet haben, hatte Gelegenheit, mit den Repräsentanten der staatlichen Bergbaubehörden und der Bergbauindustrie diese Fragen zu besprechen und an Ort und Stelle bemerkenswerte Aufschlüsse zu erhalten. Aus ihnen ist zu entnehmen, daß unser Bergbau in rascher und erfreulicher Entwicklung begriffen ist, daß ihm aber leider nach wie vor die Mittel und Wege fehlen, um die auch jetzt noch steigertüchtige Produktion in ausreichenden Mengen und mit der erforderlichen Raschheit dem Konsum zuzuführen.

#### Kein Mangel an Steinkohle.

Der Vorstand des k. k. Revierbergamtes in Mährisch-Ostrau, Herr Bergrat v. Aggermann, hatte die Diebenswürdigkeit, unserem Mitarbeiter folgende Mitteilungen zu machen:

„Von einer Kohlenknappheit zu sprechen, erscheint um so weniger angebracht, als unser Steinkohlenrevier nicht nur außerordentlich große Vorräte, sondern auch eine fortgesetzt steigende Produktion aufzuweisen hat. Während im Jahre 1913 die Produktion im Ostrau-Karwiner Gebiet 93.627.954 Zentner betrug, bezifferte sie sich 1916 auf 108.974.695 Zentner. Diese Steigerung wurde, trotzdem der heimische Bergarbeiterstand durch Einberufungen um etwa 20 Prozent geschmälert ist, durch eine seit Kriegsbeginn angewendete Aenderung der Betriebswirtschaft erzielt, indem derzeit in rationellster Art alle verfügbaren Kräfte in den Dienst der Förderung gestellt werden, die laufenden und momentan unproduktiven Vorbereitungsarbeiten für den künftigen Abbau jedoch eingeschränkt wurden. Gewiß werden diese unterbliebenen Abbauvorkahrungen bei der Rückkehr zur Friedenswirtschaft wieder nachgeholt werden müssen, das aber ist eine Sorge, die uns vorläufig nicht zu beschäftigen braucht. Zunächst war die Erhöhung der Produktion notwendig, weil wir schon seit einiger Zeit mit einem steigenden Ausfall an deutscher Einfuhr zu rechnen haben und weil unser Revier seit kurzem auch die ungarischen Staatsbahnen zur Hauptfache mit Kohle zu versorgen hat.“

#### Der Lagerstand.

Trotz dieser starken Inanspruchnahme war der heimische Lagerbestand immer ein befriedigender. Daß er ganz aufgebraucht wurde, ist selbst in Zeiten günstigster Abfuhrmöglichkeiten noch nie der Fall gewesen. Im Gegenteil, die oft erörterten Transportverhältnisse haben zeitweilig sogar starke Anhäufungen zur Folge. Sie hatten zum Beispiel im Dezember 1916 mit einem Vorratsstand von 108.000 Tonnen eine ziemliche Höhe erreicht. Die Folge war eine allerdings vorübergehende Ueberfüllung der Lagerplätze, so daß auf einer Reihe Bergbaubetriebe die Sonntagschicht aufgelassen werden mußte. Dieser über-

mäßige Lagerbestand hat jedoch in den letzten Tagen eine erfreuliche Erleichterung erfahren. Die seit 12. d. in forcierter Weise durchgeführte Abfuhr hat bewirkt, daß sich die Vorräte am 17. d. nur noch auf 84.317 Tonnen bezifferten. Sie werden freilich wieder ergänzt durch die Tagesförderung, die sich durchschnittlich auf einer Höhe von 30.000 Tonnen bewegt.

#### Die Waggonbeistellung.

Die ausreichende Waggonbeistellung würde weit weniger Schwierigkeiten bereiten, wenn unsere Konsumenten sich angevöhnen wollten, beizugehen mit Kohle zu versorgen. Gerade an dieser Voraussetzung aber gebricht es, und diese Tatsache hat viel zur Verschärfung der gegenwärtigen Situation beigetragen. Um auch bei unzureichenden Wagonvorräten eine gerechte Aufteilung des verfügbaren Materials zu erreichen, erfolgt die tägliche Waggonzuweisung nach einem Schlüssel, der sich perzentuell aus der normalen Produktion jedes einzelnen Kohlenbeckens ergibt. Bei normaler Kohlenförderung benötigen die Gruben unseres Reviers täglich 2240 Waggon, wobei nicht in Rechnung gezogen ist der bedeutende Kohlenbedarf der Industrie im heimischen Revier und die zur Kokserzeugung bestimmte Kohlenmenge. In wie empfindlicher Weise sich die ungenügende Waggonbeistellung auspricht, möge ein Beispiel aus der jüngsten Zeit illustrieren: Vom 16. bis 31. Januar wären zum fliegenden Abtransport der Kohle benötigt worden 35.602 Waggon, es konnten den Gruben aber nur 25.762 Waggon beigestellt werden. Da jeder Waggon durchschnittlich mit 135 Zentner beladen werden kann, ergab sich hieraus für den Konsum innerhalb vierzehn Tagen ein Ausfall von 1.350.000 Zentner.

#### Besserung der Transportverhältnisse.

Seit Mitte Februar haben sich jedoch Wagonbeistellung und Transportverhältnisse gebessert. Die Waggonbeistellung reicht derzeit aus, um die laufende Förderung zum Abtransport zu bringen, und auch ein Verladen der großen Vorräte dürfte allmählich gelingen. Ein rascherer Abtransport der Lager wäre schon deshalb nicht möglich, weil es an den Arbeitskräften fehlen würde. Die Einschränkung des Personenverkehrs übt eine wesentlich erleichternde Rückwirkung auf die Abfuhr aus.“

#### Im Oberberger Bahnhof.

Eine Persönlichkeit, die infolge ihrer beruflichen Stellung genauesten Einblick in die Verkehrsverhältnisse im Oberberger Bahnhof besitzt, äußerte sich gegenüber unserem Mitarbeiter wie folgt:

Man muß aber billigerweise auch in Erwägung ziehen, welche Riesenaufgabe dieser Bahnhof zu bewältigen hat. Er vermittelt den gesamten Transitverkehr der Nordbahn, ihn passieren aber auch die Kohlentransporte für die Westbahn und Südbahn, ebenso die Kohlentransporte für die ungarischen Staatsbahnen. Diesem enormen Verkehr ist eben die Bahnhofsanlage nicht immer gewachsen, und ihre zeitweilige Verköpfung wirkt zurück auf die ganze Nordbahnstrecke. Sie hat, um nur ein Beispiel anzuführen, zur Folge, daß jetzt wieder ein großer Teil der täglichen Kohlentransporte für Ungarn, die wegen Ueberfüllung der Oberberger Gleise nicht auf der Raasdau-Oberberger Bahn abrollen können, auf der Nordbahnstrecke via Marchegg nach Ungarn gebracht werden muß. Der Wagonmangel erklärt sich teils aus dem jetzt äußerst schwerfälligen Wagonumsatz — ein Waggon braucht früher vier Tage zur Absolvierung der Strecke Oberberg—Wien, zur Entladung und zur

Rückkehr, jetzt braucht er dazu zehn Tage! —, teils auch aus der unzureichenden Ergänzung des Materials. Zwar liefern unsere Waggonfabriken monatlich 1200 Güterwagen, das reicht aber nicht aus, um den Abgang zu decken.“

#### Organisationsfehler.

Ein Ostrauer Bergbauinspektor in leitender Stellung machte unserem Mitarbeiter folgende Mitteilungen:

„Es ist ja richtig, daß seit einigen Tagen der Abtransport der Kohlenförderung etwas flotter vor sich geht; es wäre aber verhängnisvolle Selbsttäuschung, wenn man annehmen wollte, daß nun alles in guter Ordnung vor sich geht. Organisationsfehler verderben den befriedigenden Effekt. Die streng gerechte Aufteilung der verfügbaren Waggon nützt nichts, wenn die Wagen derart unpünktlich eintreffen, so daß ganze Schichten verlorengehen. Am Gabsburgschacht zum Beispiel, bekanntlich eine der produktivsten Anlagen, waren für den 18. d. die zur Frühfahrt angeforderten Waggon zugesagt. Sie trafen in Wirklichkeit aber erst am Nachmittag ein, und die ganze Förderung dieser Schicht mußte daher wiederum auf die ohnehin schon überfüllten Lagerplätze gestürzt werden. Praktisch bedeutet dies für den Konsum einen Ausfall von 40.000 Zentner! Im Dezember und Januar standen auf der Montanbahn bis zu 2000 Waggon in den einzelnen Stationen, statt den Gruben zugeführt zu werden. Auf die Nebenlinie Polanka-Königsberg hatte man im Dezember mehrere komplette beladene Kohlenzüge abgeschoben, um die Linie frei zu machen, und sie dort eine Woche stehen lassen. Und von Wien aus überschüttete man uns mit Reklamationen! Statt die Lage durch rofige Brillen zu sehen, sollte man sich lieber an Tatsachen halten. Aus Dutzenden Beispielen für die nach wie vor spürbaren Organisationsfehler sei nur ein besonders trasses angeführt: Der Betrieb auf der Koksanstalt Trziniec mußte am 12., 13. und 14. d. wesentlich eingeschränkt werden. Koks wird dringend gebraucht, die Produktion muß aber gedrosselt werden! Grund: Keine ausreichende Wagonbeistellung. Auf einzelnen Kohlenlagerplätzen waren durch übergroße Vorratsanhäufung bereits Fälle von Kohlenbrühen (Selbstentzündung der Kohle) zu verzeichnen. Auch der Ausfall einzelner Arbeitsschichten ist zu beklagen. Um so mehr, als die deutsche Kohleneinfuhr, die durchschnittlich 2500 Waggon täglich betrug, derzeit auf schätzungsweise 900 Waggon zurückgegangen ist. Das bedeutet einen Ausfall von 1600 Waggon täglich, den wir decken müssen. Wir könnten den Ausfall decken, aber dazu ist notwendig, daß die Verkehrsverhältnisse sich weiter bessern. Hand in Hand hiermit ist nach wie vor die größte Sparbarkeit im Konsum eine unabwiesbare Notwendigkeit. Dies vorausgesetzt, wird das Ostrau-Karwiner Revier auch weiterhin den Konsum befriedigen können.“