

(Zur Lösung der Kohlenfrage.) Wir erhalten von Regierungsrat Leopold Ritter von Stodert folgende Zeilen, die beachtenswerte Vorschläge zur Milderung der Kohlennot beinhalten: „Der plötzliche Kälteeinbruch erhöht die Besorgnisse wegen ungenügender Kohlenzufuhr. Trotz erfolgter Reformen im Abtransport bleibt die Schwierigkeit der Kohlenzufuhr zu den abseits von Geleisen gelegenen Verschleißstellen und Verbrauchern bestehen, da gegenwärtig Straßenfuhrwerk und Umladepersonal schwerer als vor Jahresfrist erhältlich ist. Wie auf allen Gebieten, ist daher auch bei der Kohlenverteilung der Uebergang zum maschinellen Betrieb geboten. Um erhöhte Transportleistungen mit der gleichen Zahl von Lastwagen gleicher Tragfähigkeit und dadurch auch eine Verbilligung der Beförderungskosten zu erzielen, wäre der möglichst allgemeine Uebergang zur Kraftwagenbeförderung mit Kippentleerung anzustreben. Bei Taschenentleerung oder Anlage der Kutschen in einer solchen Höhe, daß die Beladung der Straßenfahrzeuge ohne Handumladung erfolgen kann, wäre eine Transportbeschleunigung und Verbilligung möglich. Doch wäre auch diese Entladeart mit einer zweimaligen Schüttung der Kohle — vom Waggon in die Tasche oder auf die Kutsche und von diesen auf das Straßenfahrzeug — verknüpft, die überflüssige Gries- und Staubbildung verursacht, die vermieden werden könnte, wenn die Kohle im ursprünglichen Verhältnis, in das sie in der Grube geschüttet worden war, dem Empfänger zugestellt würde. Zu diesem Behufe würde sich der Bau von Eisenbahnplateauwagen ohne Vord., doch mit verstärkten Stirnwänden und Rahmen einer Tragfähigkeit von 20 Tonnen empfehlen, auf deren je fünf absehbare Kohlenbehälter mit drei Tonnen Tragfähigkeit befördert werden könnten, die dann in der Bestimmungstation mittels Kränen auf womöglich mit Kippvorrichtung und automatischer Winde versehene, dafür künstlich einseitlich gebaute Kraftwagen, gestelle abzuladen und dem Empfänger zuzustellen wären. Die Umladung der Wagenlastensegmente erfordert kaum mehr Zeit als die Kippung ganzer Kohlenwagen, die deren jeweiliges Entkuppeln notwendig macht, und ginge unbedingt viel rascher vor sich, als eine neuerliche Beladung der Straßenfahrzeuge. Dabei bliebe die Qualität der Kohle durch den Entfall einer Schüttung eine bessere, und sowohl die Eisen- als die Kraftwagenuntergestelle wären für

alle möglichen sonstigen Güter, insbesondere aber Schüttguttransporte in offenen oder geschlossenen Behältnissen, die je nach Bedarf ausgewechselt werden könnten, verwendbar. Ausdrücklich sei bemerkt, daß die Umladung mehrerer Kastenabteile von Straßenfuhrwerken auf ein Eisenbahnfahrzeug in Budapest bei der dortigen städtischen Mistabfuhr und die Beförderung von Kohle usw. in mehr Behältern von je drei Tonnen Tragfähigkeit auf einzelnen Eisenbahnlastwagen in vollen Gütern in Deutschland, insbesondere im Ruhrgebiet, längst bekannt und bewährt ist und auch die Verwendung von Kraftwagen mit Kippvorrichtung an Verbreitung gewinnt. Daß der Bau derartiger Spezialwagen mit Wagenlastenteilen zurzeit schwer durchführbar ist, kann nicht geleugnet werden, aber der steigende Mangel an tierischem Zug und billigen Arbeitskräften wird in absehbarer Zeit zu dem hier zuerst in Vorschlag gebrachten Umladeverfahren zwingen, und wer sich ihm zuerst anpaßt, wird den Gewinn daraus erzielen.