

Die Kohlenversorgung.

Wien, 9. November.

Im Abgeordnetenhaus hat der Minister für öffentliche Arbeiten Ritter v. Soman mitgeteilt, daß Verhandlungen mit der Kriegsverwaltung im Zuge seien, damit Verbrauchergruppen von besonders hervorragender Bedeutung so weit als möglich mit Kohle versorgt werden. Diese Frage steht bei ihrer außerordentlichen Bedeutung derzeit im Mittelpunkt der Erörterung in der Industrie und in den wirtschaftlichen Verbänden, und es werden Entschlüsse von besonderer Wichtigkeit getroffen werden, um auch auf diesem Gebiete das Durchhalten zu sichern. Ueber die Kohlenversorgung gewinnt man aus den ziffermäßigen Mitteilungen des Ministers für öffentliche Arbeiten ein übersichtliches Bild. Wenn man die inländische Produktion, die Ein- und Ausfuhr berücksichtigt, hatte man im letzten Friedensjahre 1913 in Oesterreich 47 Millionen Tonnen Kohle zur Verfügung. Die heimische Förderung belief sich damals auf 44 Millionen Tonnen, sank jedoch im Jahre 1916 auf 41 Millionen Tonnen, und da auch die Einfuhr gegenüber dem Jahre 1913 von 12 auf 9 Millionen Tonnen zurückgegangen war, stellte sich die verfügbare Kohlenmenge nur mehr auf 42 Millionen Tonnen. Ueber das Jahr 1917 liegen die Daten vom Januar bis September vor. In dieser Zeit hat die Förderung um 23 Millionen Tonnen, die Einfuhr um 1.4 Millionen Tonnen abgenommen, so daß gegenüber dem vorangegangenen Jahre um 3.7 Millionen Tonnen weniger Kohle disponibel sind. Die Hauptursache für die verringerte Produktion liegt darin, daß die Leistungen der Bergarbeiter seit dem Dezember 1916 in einem ständigen Rückgange begriffen sind, die wieder ihren entscheidenden Grund in der Unterernährung der Arbeiter hat. Die Zahl der Arbeiter ist nämlich vom Dezember 1916 bis September 1917 um 18.000 Mann gestiegen, die der Front entnommen wurden. Gleichwohl wurden im September 1917 gegenüber dem Dezember 1916 nur um 78.000 Tonnen mehr gefördert. Berücksichtigt man, daß rund zehn Meterzentner per Arbeiter und Schicht eine sehr bescheidene Normaldienstleistung darstellen, so sollte auf dieser Grundlage eine Steigerung der Förderung um 450.000 Tonnen erzielt werden, und die Menge von 78.000 Tonnen ist daher eine sehr geringfügige. Im gesamten Kohlenbergbau war im heurigen September bei einem Vergleich mit dem Dezember 1916 der Arbeiterstand um 16.4 Prozent, die Förderung dagegen nur um 2 1/2 Prozent höher; die Durchschnittsleistung eines Mannes hat im Dezember 1916 391, im September 1917 bloß 257 Meterzentner betragen. Stellt man die Ziffern in einzelnen Monaten des Jahres 1917 einander gegenüber, so ist im August gegenüber dem Juni eine Steigerung um rund 320.000 Tonnen, im September aber ein Rückgang um 115.000 Tonnen eingetreten.

Der erhöhten Nachfrage steht somit gegenwärtig eine geringere Förderung gegenüber, der Transport ist durch den Waggonmangel erschwert und die Deckung durch Importe wird immer lückenhafter, da in Deutschland, das hierbei ausschließlich in Betracht kommt, gleichfalls schwierige Verhältnisse bestehen. Aus Oberschlesien sollen monatlich 525.000 Tonnen bezogen werden, allein nur wenige Monate hindurch sind diese Pflichtmengen hereingekommen, dann wurden die Importquantitäten bedeutend kleiner. Deutschland hat bekanntlich außer dem eigenen Bedarf auch nach dem Balkan und nach neutralen Ländern Kohle zu senden, und die Durchführung der Transporte stößt dort ebenso wie in Oesterreich auf die Schwierigkeiten der Waggonbeistellung. Die Gruben in Oberschlesien stellen daher vielfach das Verlangen, daß die österreichischen Bahnen für die Importe in größerer Zahl als bisher eigene Wagen zur Verfügung stellen. Die Verkehrsparre, die in der letzten Zeit infolge der Vorbereitungen für die Offensivoperationen erfolgte, hat auch zu Schwierigkeiten der Kohlenförderung in der Versorgung mit Materialien geführt, da die Bestände an Grubenholz, Schmiermaterialien usw. nicht

ergänzt werden konnten. Das Inkrafttreten der Kohlenkarte fällt also in eine Zeit, in der in den heimischen Revieren auch der Wagenmangel sehr fühlbar ist. Zu den selbstverständlichen Verkehrsbeschränkungen infolge der Offensivoperationen kommt überdies die Tatsache, daß der Krieg riesige Lücken in den Lokomotiv- und Wagenpark gerissen hat, das vorhandene Material ungeheuer abgenützt und der Ersatz durch Neubestellungen nicht so rasch möglich ist, als es der Bedarf erfordern würde. In den nördlichen Revieren müssen die Gruben mangels ausreichender Abfuhr bereits wieder Förderkohle deponieren, wodurch einerseits die Transporte nach den einzelnen Konsumplätzen geringer werden, andererseits auch bei dem wiederholten Verladen der Kohle ein Abfall eintritt. Diese Verhältnisse wirken auch auf die Förderung der Gruben ein, die im Ostrauer Revier in der letzten Zeit zurückgeblieben ist. In der Zuweisung der Kohle an die Verbrauchergruppen ist bekanntlich ein Systemwechsel eingetreten und das frühere Gruppensystem durch die Kontingentierung ersetzt worden. Das Gruppensystem war nicht mehr haltbar, nachdem die Kohlenknappheit sich verschärft hatte. Bei dem Gruppensystem erhielten, wenn der nötige Brennstoff nicht zur Verfügung stand, die Betriebe, die in den rückwärts gelegenen Gruppen eingereiht waren, überhaupt keine Kohle; bei der Kontingentierung dagegen verteilen sich die Kürzungen bei nicht zureichender Kohlenmenge mit Ausnahme einzelner besonders wichtiger Verbraucher, wie beispielsweise der Eisenbahnen, gleichmäßig auf alle Konsumenten. Einzelne Industriegruppen haben bei der Kontingentierung fast um die Hälfte weniger Kohle zugewiesen erhalten, als sie angemeldet hatten, und es ist wahrscheinlich, daß eine Periode kommen wird, in der noch weit einschneidendere Verfügungen für die Betriebe getroffen werden, um mit der verfügbaren Kohle durchzuhalten.