

Die Kohlennot Deutschösterreichs.

Von einem Fachmann des Kohlenhandels wird uns geschrieben: In einem hiesigen Morgenblatte war die Nachricht enthalten, daß nunmehr die Zufuhr von täglich 250 Waggons oberschlesischer Steinkohle gesichert sei und daß der Durchfuhr dieser Kohlenmengen durch das tschechische Gebiet keine Hindernisse mehr in den Weg gelegt werden. Derartige Meldungen haben jedesmal zur Folge, daß die Kohlenhändler von ihren Kunden förmlich überlaufen werden. In Wirklichkeit liegen die Verhältnisse derart, daß wir weder für die Gegenwart noch für die unmittelbare Zukunft auf eine nennenswerte Zufuhr aus Oberschlesien rechnen können. In dieser Tatsache ändert es so gut wie nichts, wenn ab und zu ein paar Waggons in Wien einlangen, die irgendwo in einer Nordbahnstation auf einem Seitengeleise gestanden haben. Die Schwierigkeiten, die die tschecho-slovakische Regierung der Kohlendurchfuhr in den Weg legt, bilden übrigens nicht die einzigen Hindernisse, mit denen die Wiener Kohlenhändler beim Kohlenbezug aus Oberschlesien zu rechnen haben. Die dortigen Grubenunternehmungen, die derzeit nicht einmal den deutschen Kohlenbedarf befriedigen können, stellen seit kurzem ihre Fakturen nur noch in Mark aus. Dazu verlangen sie noch entgegen dem bisherigen Gebrauch eine recht beträchtliche Anzahlung, die noch vor Abgang des Kohlentransportes zu leisten ist. Der hiesige Kohlenhändler muß sich also, wenn er überhaupt Kohle bekommen will, einen entsprechenden Markbetrag bei der Devisenzentrale beschaffen. Dort wird ihm dann der Bescheid, daß sein Wunsch aus dem einfachen Grunde nicht erfüllt werden kann, weil die Devisenzentrale selbst so ziemlich auf dem Trockenen sitzt. Die Kohlenbeschaffung aus Oberschlesien ist aber mit dem Nahrungsproblem viel enger verknüpft, als in der Öffentlichkeit bekannt sein dürfte. Das österreichische Markguthaben in Berlin ist schon längst erschöpft und schon im Interesse unserer Kohlenversorgung wäre es dringend erwünscht, wenn die Verhandlungen, die derzeit mit Deutschland wegen Aufnahme eines Markdarlehens geführt werden, rascher voranschreiten würden. Im anderen Falle würde uns auch die Durchfuhrbewilligung durch das tschechische Gebiet nichts nützen. Am schwersten leiden unter diesem Mangel an oberschlesischer Kohle die privaten Haushaltungen, da die Wiener Hausbrandkohle fast ausnahmslos schlesischer Herkunft ist. Die Gas- und Elektrizitätswerke sowie die meisten Industriebetriebe arbeiten dagegen mit der Ostrauer Kohle, die auf tschechischem Gebiete gewonnen wird und die derzeit noch für den Wiener Verbrauch gesperrt ist. Da die Arbeitsleistung der im Revier von Ostrau-Karwin beschäftigten Bergwerker immer mehr zurückgeht und selbst im tschecho-slovakischen Staatsgebiet ernstliche Kohlenknappheit besteht, so ist kaum zu erwarten, daß man sich in Prag zu großen Zugeständnissen herbeilassen wird. Bleibt also nur noch das nordwestböhmische Braunkohlenrevier, das gegenwärtig so ziemlich die einzige Kohlenbezugsquelle für Wien darstellt. Die täglichen Zuschübe aus jenem Gebiet belaufen sich auf durchschnittlich 200 Waggons. Davon beanspruchen jedoch

die Eisenbahnverwaltungen oft bis zu 50% für den eigenen Bedarf und mit dem Rest muß sich dann die Stadt zufrieden geben. Ab und zu kommen dann auch noch einige Dutzend Waggons mit westfälischer Kohle, d. h. nur ein Bruchteil von dem, was uns vom rheinisch-westfälischen Kohlenjndurat zugeht. Viele Waggons, die sich auf dem Wege quer durch Deutschland befinden, werden auf den großen Stationen in Bayern kurzzerhand beschlagnahmt und was dann noch nach Wien kommt, ist kaum des Namens wert.