

Nachweisung über die Gewinnung von Mineralkohlen (nebst Briketts und Koks) im April 1913.

(Zusammengestellt im k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten.)

A. Steinkohlen:		Rohkohle (Gesamtförderung) q	Briketts q	Koks q
1. Ostrau-Karwiner Revier		8,366.306	51.854	2,032.884
2. Rossitz-Oslawaner Revier		353.000	81.000	46.000
3. Mittelböhmisches Revier (Kladno—Schlan)		2,031.681	—	—
4. Westböhmisches Revier (Pilsen—Mies)		1,164.813	63.879	—
5. Schatzlar-Schwadowitzer Revier		381.945	—	8.330
6. Galizien		1,711.818	—	—
7. Die übrigen Bergbaue		131.461	—	—
Zusammen Steinkohle im April 1913		14,141.024	196.783	2,087.214
" " " " " 1912		12,233.283*	151.786	1,803.704
Vom Jänner bis Ende April 1913		54,314.762	662.992	8,169.675
" " " " " 1912		51,724.941*	550.501	7,289.908
B. Braunkohlen:		Rohkohle (Gesamtförderung) q	Briketts q	Koks (Kamazit, Krude u. dgl.) q
1. Brütz-Teplitz-Komotauer Revier		15,610.700	3.232	—
2. Falkenau-Elbogen-Karlsbader Revier		3,533.087	197.556	—
3. Wolfsegg-Thomasroiter Revier		306.082	—	—
4. Leobner und Fohnsdorfer Revier		829.606	—	—
5. Voitsberg-Köflacher Revier		554.493	—	—
6. Trifail-Sagorer Revier		1,045.100	—	—
7. Istrien und Dalmatien		226.779	—	—
8. Galizien und Bukowina		26.235	—	—
9. Die übrigen Bergbaue der Sudetenländer		247.163	—	—
10. " " " " Alpenländer		808.677	10.085	—
Zusammen Braunkohle im April 1913		23,187.922	210.873	—
" " " " " 1912		20,966.906	197.552	—
Vom Jänner bis Ende April 1913		95,875.000	908.026	—
" " " " " 1912		85,321.723	822.451	—

*) Richtiggestellt infolge nachträglicher Angaben mehrerer Unternehmungen.

Marktberichte.

Kohlenbericht für den Monat April 1913.

Von D. Berl.

Das wichtigste Vorkommnis im Berichtsmonate war der Ausbruch des Arbeiterstreiks in Oberschlesien, der gegen den Willen der sozialdemokratischen Gewerkschaft und gegen den Willen der katholischen Arbeitervereine von der polnischen Berufsvereinigung in Szene gesetzt wurde, um für die bevorstehenden Landtagswahlen Kapital zu schlagen. Es hat sich demnach in diesem Falle nicht so sehr um wirtschaftliche, als um politische Fragen gehandelt, an denen zu Beginn des Streiks (19. April) die überwiegende Anzahl der Belegschaften kein Interesse nahm, so daß anfangs sehr viel Gruben von der Streikbewegung verschont blieben. Erst nach einiger Zeit gelang es den Bemühungen der Streikagitatoren und den Drohungen der Streikenden selbst, auch die arbeitswilligen Leute in den Streik zu ziehen, so daß die Bewegung derart an Umfang gewann, daß schließlich gegenüber einer normalen Verladung des oberschlesischen Reviers von 10.000 bis 12.000 Wagen an manchen Tagen nur 2000 Wagen herausgebracht wurden.

Der Streik erreichte erst Mitte Mai sein Ende, wobei jedoch zu berücksichtigen ist, daß nicht sofort nach Beendigung desselben die normale Förderung und Koksproduktion eintreten konnte, da sich die Nachwirkungen naturgemäß noch länger fühlbar machen.

Trotz der bedeutenden Ausdehnung und langen Dauer des Streiks haben sich die Folgen desselben nicht besonders fühlbar gemacht. Wenn auch aus Oberschlesien nach Österreich fördertäglich rund 3000 Wagen in Versand gebracht werden und die anderen Reviere, insbesondere das Ostrau-Karwiner nicht in der Lage sind, auch nur einen Teil der anfallenden Mengen zu decken, da die Werke bereits an der äußersten Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind und keinerlei Vorräte besitzen, so trat ein Kohlenmangel in Österreich aus dem Grunde nicht ein, weil nicht nur die Bahnen große Lager besaßen, sondern auch die Industrie mit Rücksicht auf die bestandenen politischen Ereignisse vorsichtswise bedeutende Vorräte gemacht hat und auf längere Zeit versorgt war. Überdies war der Bezug an Hausbrandkohlen wegen der eingetretenen wärmeren Jahreszeit minimal.

Infolge des Streiks ergab sich im Versand des oberschlesischen Reviers allein im Monate April (!) d. J. ein Ausfall von 53.033 Waggons à 10 t gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres, indem hener 215.210 Wagen, im April 1912 aber 268.243 Wagen à 10 t in Versand gebracht wurden.

Daß aber die Lage des Kohlenmarktes im allgemeinen andauernd günstig war, geht aus den Wagengestaltungsziffern der übrigen Reviere des In- und Auslandes hervor. So betrug der Versand des niederschlesischen Reviers im April 1912 33.820 Wagen, im April 1913 35.121 Wagen;