

Kolonial = Zeitung 29./11.1918. 121

## Verorgungsfragen.

### Kohlenversorgung und Bahnbetrieb.

Gegenüber den unrichtigen Mitteilungen der „Basler Nachrichten“ über den Stand der Kohlenversorgung für den Bahntransport wird uns aus zuverlässiger Quelle folgendes eröffnet:

Deutschland hatte bis zum Oktober seinen Verpflichtungen für Kohlenlieferung voll Genüge geleistet, so daß das Kohlenlager der Bundesbahnen um etwa 25,000 Tonnen vermehrt werden konnte und der Vorrat mit über 100,000 Tonnen für etwa drei Monate ausgereicht hätte. Nun aber soll auf Mitte Dezember die Kohlenlieferung aus Deutschland aus noch unbekanntem Gründen gänzlich sistiert werden, so daß der fünfte eingeschränkte Fahrplan auf 2. Dezember absolut notwendig wurde.

Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat noch weitere Maßnahmen zur Kohleneinsparung treffen müssen. Sie hat seit längerer Zeit verschiedene Versuche mit anderem Feuerungsmaterial veranlaßt. Die Feuerung mit Torf erwies sich als unzweckmäßig, weil keine genügende Dampfentwicklung zu erzielen wäre und außerdem der relativ geringe Bestand an diesem Brennstoff für den Hausbrand verwendet werden muß. Dagegen hatten die Versuche mit Buchenholz bessere Ergebnisse. Gegen dieses Heizmaterial bestanden hauptsächlich Bedenken wegen der Gefährdung der Bahnlinien durch Funkenwurf. Um diese Gefährdung auszuschließen, wurden an den Lokomotiven mehrere Änderungen vorgenommen. Es ist dadurch gelungen, den Funkenwurf auf ein Minimum zu reduzieren und jene Gefahr zu vermindern, die ohnedies im Winter geringer ist, als bei niedriger Temperatur.

Den Bundesbahnen stehen nun 300,000 Ster Buchenholz zur Verfügung. Da vier Ster Buchenholz einer Heizkraft von einer Tonne Kohle entsprechen, ist genügend Brennstoff vorhanden, um mit dem reduzierten Fahrplan den Bahnverkehr für sechs Monate sicherzustellen, falls gar keine Kohle mehr erhältlich wäre, was jedoch kaum zu befürchten ist.

Sollten die Bundesbahnen den Transit von Kohlen nach Italien zu übernehmen haben, so würde man jedenfalls als Entgelt die Lieferung eines entsprechenden Quantum Kohlen für den Eigenbedarf und außerdem das für diesen Transport selbst erforderliche Quantum ausbedingen. Italien leidet heute unter einem empfindlichen Mangel an Kohlen, und die Möglichkeit, ihm für Bahnverkehr und Industrie ein annähernd ausreichendes Quantum liefern zu können, dürfte für die nächste Zeit nur sehr schwer zu realisieren sein.

Was den in den „Basler Nachrichten“ geäußerten Vorwurf betrifft, daß der Gütertransport nach Italien ausschließlich über den Gotthard erfolge, so trifft dieser Vorwurf nicht die Bundesbahnen. Aus militärischen Gründen hat Italien die Bahnhöfe in Quino und Domodossola geschlossen und einzig den Güterverkehr über Chiasso zugelassen, weil die Italiener den Nachrichtendienst des schweizerischen Bahnpersonals in jenen gemeinsamen Bahnhöfen unterbinden wollten. Diplomatische Einsprachen blieben erfolglos. Es sei auch, wie uns versichert wird, nicht richtig, daß die Gefangenentransporte nun über den Gotthard geleitet werden, sondern über Domodossola. Die Bundesbahnen sind vertraglich verpflichtet, die vom Aufgeber eines Transportes gewählte Route einzuhalten.