

Verorgungsfragen.

Bundesbahnen und Kohlenversorgung.

Man schreibt uns: Nachdem im verfloffenen Oktober die Kohlenzufuhren der Bundesbahnen 46,200 Tonnen betragen und damit ihren Bedarf nicht unerheblich überstiegen, hoffte man, von der wirtschaftlich schädigenden fünften Fahrplanreduktion verschont zu bleiben. Nun ist aber die Kohlenzufuhr im November aus den bekannten Gründen auf weniger als 80,000 Tonnen, aus Deutschland allein auf weniger als 65,000 Tonnen zurückgegangen; sie hat damit einen Tiefstand erreicht, der schon deswegen zu größeren Bedenken Anlaß geben muß als die 117,000 Tonnen des bisher schwächsten Kriegsmonats (Februar 1917), weil die Vorräte in besorgniserregender Weise zurückgegangen sind.

Als vor einiger Zeit in unserer Tagespresse die Vermutung geäußert wurde, die Bundesbahnen hätten aus finanziellen Bedenken die ausreichende Eindeckung mit Kohle unterlassen, wurde dieser Meldung von maßgebender Seite mit einem kategorischen Dementi entgegengetreten, und gleichzeitig erklärt, daß die Kohlenversorgung der Bundesbahnen sichergestellt sei. Begreiflicherweise hat die Einführung des fünften reduzierten Fahrplans leise Zweifel an der Richtigkeit dieses Dementi auskommen lassen. Als sie neuerdings in der Presse zum Ausdruck kamen, wurde wiederum von Bern aus kategorisch erklärt, daß finanzielle Bedenken der zureichenden Kohleneindeckung durch die Bundesbahnen nie entgegenstanden hätten; anschließend wurde bemerkt, die Bundesbahnen hätten ihr möglichstes getan, um von den in die Schweiz eingeführten Kohlen ein möglichst großes Quantum zu erhalten.

Daß die Bundesbahnen ihr möglichstes getan haben, von den eingeführten Kohlen ein möglichst großes Quantum an sich zu ziehen, ist nie und von niemand bestritten worden. Im Gegenteil konnte man mit Recht finden, daß hierin des Guten zu viel geschehen sei. So sind beispielsweise anderen, privaten Transportanstalten Kohlen beschlagnahmt worden, wodurch jenen Unternehmungen bedeutende finanzielle Nachteile erwuchsen, da sie sich anderweitig zu teureren Preisen Ersatz verschaffen mußten. Von einem Unternehmen ist uns eine Differenz von 140 Prozent bekannt, und das Schönste an der Sache ist, daß eine Rückvergütung dafür noch nicht stattgefunden hat. Wer also rechtzeitig vorsorgte, wird des Vorteils aus dieser Handlungsweise zugunsten der Jungfrau verlustig, die kein Oel in ihr Lämpchen getan hat!

Die Mahnungen, man hätte mit rechtzeitigenmäßigen Fahrplaneinschränkungen früher beginnen sollen, um später unmäßige zu verhindern, sind, mit oder ohne Hilfe der Depeschagentur, jeweilen in den Wind geschlagen worden, oder man glaubte aus der Erwägung heraus nicht auf sie hören zu müssen, daß ein Minderverbrauch einen Einfuhrrückgang nach sich ziehen würde, also inopportun sei. Auch heute noch hat sich ein Teil jenes Optimismus erhalten, der auf deutschen Versprechungen gefußt haben mag, die sicherlich in guten Treuen gegeben wurden, von denen man aber von vornherein wissen mußte, daß sie beim Eintritt gewisser Eventualitäten ganz einfach unerfüllbar würden. Statt auf Versprechungen, stützt man sich in Bern heute auf 300,000 Ster Holz, welche die Aufrechterhaltung des Betriebes für fünf bis sechs Monate gestatten mögen, aber anderweitige finanzielle Konsequenzen für unsere Volkswirtschaft haben, die nicht günstig sind. Dabei rächte es sich auch, — für diese Unterlassung wird man freilich nicht die Bundesbahnen verantwortlich machen können —, daß die Torfversorgung unseres Landes nur ungenügend sichergestellt worden ist.

Leider sind die Aussichten denkbar ungünstig. Wohl will uns die Entente besser als bisher mit Kohlen versorgen; allein es ist fraglich, ob sie uns in Bälde die großen deutschen Quantitäten zu ersetzen vermag. Der Zustand in den Kohlenbergwer-

ken der geräumten Gebiete ist zum Teil derart trostlos, daß die Wiederaufnahme der vollen Förderung erst nach Jahren möglich sein wird. Saarbrücken und Saarlouis, von der Entente besetzt, sollen, wenn auch nur vorübergehend, gesperrt worden sein; die politischen Ereignisse sind nicht dazu angehtan, die Kohlenförderung in Deutschland zu steigern, ganz abgesehen von dem Mangel an Transportmitteln. Dazu kommt, daß nach Meldungen deutscher Zeitungen für Ruhr- und Saarkohlen neue Preisaufschläge im Inland beabsichtigt sind. Auch treten im ersten Quartal des kommenden Jahres auf den deutschen Bahnen neue Erhöhungen der Gütertarife ein, und nicht zuletzt muß erwähnt werden, daß unser Wirtschaftsabkommen mit Deutschland mit dem 31. Januar 1919 zu Ende geht. Ob und wie es erneuert werden kann, steht bei der Unsicherheit der Entwicklung dahin.

Die Transportschwierigkeiten häufen sich. Es rächt sich jetzt, daß den im Herbst 1916 erfolgten Anregungen, die Bundesbahnen möchten 2000 Kohlenwagen bauen, nicht Folge gegeben wurde. Wie die „Nationalzeitung“ gemeldet hat, sollen in Kehl und Mannheim bedeutende Kohlenmengen für Schweizer Rechnung liegen. Der Rollmaterialmangel erschwert ihre Hereinbringung.

Die Verhältnisse unserer Kohlenversorgung im Allgemeinen und derjenigen der Bundesbahnen im Besonderen sind so fast trostlos. Selbstverständlich werden sie durch Klagen in der Presse keinen Deut besser. Allein die Beunruhigung in weiten Kreisen des Volkes, in der Industrie und im Gewerbe, die zur Aufrechterhaltung der Betriebe auf Kohlen angewiesen sind, erfordert eine Klarstellung der Verhältnisse. Wir wollen nicht daran zweifeln, daß die maßgebenden Stellen in Bern mit einer Darstellung des Sachverhaltes an die Öffentlichkeit treten, die zum mindesten nachweist, daß alles jederzeit getan worden ist, die Kohlenversorgung unseres Landes bestmöglichst sicherzustellen. Eine derartige einläßliche Darstellung würde zu einer Beruhigung beitragen, die mit der bloßen Versicherung nicht mehr zu erreichen ist.