

Kohlenproduktion und Kohlennot

Eine wirtschaftliche Studie
(Schluß des Artikels in Nr. 328.)
Europäisch-Rußland

-sch- Das große russische Reich (europäisches) kann nur eine Kohlenproduktion von zirka 31 Millionen Tonnen sein eigen nennen. Seine Einfuhr für 1913 belief sich auf neun bis zehn Millionen Tonnen, die in Hauptsache von England mit zirka sechs Millionen und von Deutschland mit zirka zweieinhalb Millionen Tonnen geliefert wurden. Eines seiner besten Kohlenreviere, das Dombrowabeden in der Dreikaiserecke (Polen) ist beinahe seit Kriegsbeginn in Feindeshand, so daß Rußland heute auf einen jährlichen Ertrag von zirka sieben Millionen Tonnen verzichten muß. Es ist somit wesentlich auf die Kohlenproduktion des Donezbeckens (Charkow) angewiesen, dessen Ertragnisse inbessen mit Rücksicht auf den Entzug vieler Arbeitskräfte durch den Kriegsdienst, sowie auch an gelegentlichem Mangel an Sprengstoffen und an Transportmitteln, um zirka 30 Prozent zurückgegangen sein soll. Es verbleiben somit im ganzen für den Inlandsverbrauch etwa zwanzig Millionen Tonnen, da die englische Einfuhr im Schwarzen Meer und in der Ostsee ganz ausgehört hat und Deutschland und Oesterreich selbstverständlicherweise keine Kohlen mehr nach Rußland liefern. Es mag hier noch beigefügt werden, daß Rußland vielfach die Kohle durch Naphthaprodukte, Holz und Torf ersetzt, so daß Naphthaheizung der Schiffe und selbst Holzheizung der Lokomotiven in einzelnen Gegenden üblich ist. Für England besteht allerdings eine beschränkte Einfuhrmöglichkeit via Arangelst, die aber nicht von allzu großer Bedeutung sein kann, schon wegen seiner Vereisung zur Winterszeit und wegen ungenügenden Zufahrtsverhältnissen von der Landseite durch eine nur schmalspurige Eisenbahn. An eine amerikanische Einfuhr via Wladivostok ist wegen der hohen Transportkosten via sibirische Bahn kaum zu denken. Somit ist auch für Rußland das Kohlenproblem derzeit infolge Mangels an Material und sehr hoher Preise ein recht bedenkliches.

Deutschland und Oesterreich-Ungarn
Und nun zum Schlusse noch einige Worte über Deutschlands und Oesterreich-Ungarns Kohlenproduktion und Ausfuhr.

Die gesamte preußische Steinkohlenproduktion wurde 1911 mit zirka 62 Prozent vom Ruhrkohlengebiet, mit zirka 24 Prozent von Oberschlesien, mit zirka 3,75 Prozent von Niederschlesien, mit zirka 7,5 Prozent vom Saarbezirk usw. gedeckt. Die deutsche Gesamtausfuhr an Steinkohlen belief sich 1913 auf zirka 34 1/2 Millionen Steinkohlen, wozu noch 6 1/2 Millionen Tonnen Koks gerechnet werden können. Für die Einfuhr fällt nur England mit jährlich zirka neun bis zehn Millionen in Betracht, die nach den nordwestdeutschen Häfen verschifft wurden.

Mit dem Kriegsausbruch hat auch die deutsche Kohlenproduktion infolge Mannschaftsentzugs durch den Kriegsdienst, infolge Einschränkung des Eisenbahnbetriebs usw. eine starke Einbuße erlitten, wobei indessen zu bemerken ist, daß auch ein nicht unerheblicher Minderverbrauch infolge Bahmlegung vieler industrieller Betriebe usw. wie überall eingetreten ist. Statt 30,000 bis 32,000 Wagen, die in normalen Zeiten im rheinisch-westfälischen Industriebezirk täglich den Kohlenzechen zur Verfügung gestellt werden mußten, konnten anfangs August nur 6500 Wagen befördert werden. Aber schon am 28. Oktober 1914 war die Zahl wieder auf 24,868 gestiegen. Im Juli 1914 betrug die Förderung 8,744,000 Tonnen, sie sank dann im August auf 3,670,000 Tonnen, um im Dezember wieder auf 5,840,000 zu steigen. Ähnlich verhielt es sich im Saargebiet usw.

Wir ersehen hieraus, daß trotz einer erheblichen Steigerung der Produktion im Laufe des Herbstes und Winters eine nicht unbedeutliche Minderproduktion gegenüber dem Vorjahre eingetreten ist. Die Ausfuhr in den drei ersten Kriegsmonaten soll ungefähr 50 Prozent der normalen Ausfuhr gegenüber dem Vorjahr zurückgeblieben sein. Genaue statistische Angaben für den Export pro 1915 sind nicht erhältlich. Dagegen entnehmen wir der „Frankfurter Zeitung“, daß die Gesamtförderung des rheinisch-westfälischen Kohlenreviers sich im Mai 1915 auf 5,8 Millionen Tonnen gegenüber 8,4 Millionen Tonnen im Vorjahre belaufen hat. Diesen Verhältnissen dürfte vielleicht auch die Gesamtförderung pro 1915 entsprechen. Preiserhöhungen sind mit Januar 1915 und April 1915 eingetreten; sie sollen sich durchschnittlich auf zwei Mark belaufen. Und für den kommenden 1. August sollen nach den Zeitungsberichten weitere Erhöhungen in Aussicht stehen.

Auch Deutschland hat seine Ausfuhrverbote für Kohlen ins Ausland erlassen. Die Ausfuhr nach Frankreich, Italien und

Rußland ist selbstverständlich gänzlich sistiert, während die bisherige Einfuhr englischer Kohle von neun bis zehn Millionen Tonnen heute vom Inland gedeckt werden muß. In Oesterreich-Ungarn liefert Deutschland jährlich zirka zwölf Millionen Tonnen und sodann nicht unerhebliche Quantitäten an verschiedene neutrale Staaten, wie Holland, Skandinavien, die Schweiz usw.

Im Verkehr mit Italien hat sich seit dem Kriegsausbruch gezeigt, welche Bedeutung der Steinkohletransport für den so notwendig gewordenen Naturalaustausch erhalten hat. Ganz ähnliche Verhältnisse sollen sich im Austauschverkehr Deutschland-Rumänien geltend gemacht haben, indem dieses südöstliche Königreich infolge Fehlens der britischen Kohlenzufuhr via Schwarzes Meer von einer wahren Kohlennot bedroht war. Rumänien bezahlte die deutschen Steinkohlen aus dem Ueberfluß seiner Bodenprodukte, Getreide, Futtermehl, Erdöl usw.

Oesterreich-Ungarns Kohlenbergwerke, die sich sozusagen in allen Kronländern vorfinden, produzieren jährlich zirka 52 Millionen Tonnen Kohlen, wovon allerdings nur zirka 17 Millionen Steinkohlen, der Rest sind Braunkohlen. Für die Einfuhr kommt im wesentlichen nur Deutschland mit zirka 12 Millionen Tonnen in Betracht. Deutschland und Oesterreich-Ungarn beherrschen somit heute den Kohlenmarkt in wirtschaftlicher und politischer Beziehung von Nordfrankreich und Belgien über Polen nach den südöstlichen Staaten Europas, und es scheint ihnen zu gelingen, allen billigen Anforderungen trotz aller Schwierigkeiten gerecht zu werden. So wenig wie England haben diese Staaten mit einer Kohlennot zu rechnen.

Belgien

Belgien ist ein ungemein reiches Kohlenland; es übertrifft an Steinkohlenproduktion mit seinen 23 Millionen Tonnen jährlich Oesterreich-Ungarn und kommt selbst Rußland sehr nahe. In Friedenszeiten verendet es etwa vier Millionen Tonnen nach Frankreich, bezieht dagegen erhebliche Mengen aus Deutschland und England, so daß Ausfuhr und Einfuhr sich nahe kommen. Heute ist bekanntlich auch der belgische Kohlenbergbau unter deutscher Verwaltung, die über dessen Ertragnisse verfügt.

Japan

Da auch Japan zu den kriegsführenden Mächten gehört, so fügen wir noch bei, daß dieses Land heute über eine Kohlenproduktion von zirka 17 Millionen Tonnen verfügt, wovon zirka 3 1/2 Millionen Tonnen ausgeführt werden. Es betrifft dies indessen hauptsächlich Braunkohlen.

Die Schweiz

Was nun noch die Schweiz anbelangt, so stellten sich die Kohleneinfuhrverhältnisse pro 1913 wie folgt:

	Steinkohlen Tonnen	Koks Tonnen	Briketts Tonnen
aus Deutschland	1,590,577	371,141	882,952
Frankreich	196,938	54,341	73,228
Belgien	130,494	—	—

sowie kleinere Mengen aus England, den Niederlanden, Oesterreich usw. Der Ausbruch des Krieges drohte die Schweiz für ihre Kohlenversorgung in eine recht schwierige Lage zu bringen. Frankreich verschloß seine Tore und Belgiens Lieferungen blieben auch aus, so daß tatsächlich die Schweiz ganz auf Deutschland angewiesen war. Heute darf man wohl sagen, daß sich die Kohlenzufuhr trotzdem im allgemeinen in befriedigender Weise abgewickelt hat, und es ist zu hoffen, daß es so bleiben wird.

Die Gesamtkohleneinfuhr (Steinkohlen, Koks und Briketts) betrug im Jahre 1913 3,377,478 Tonnen gegen 3,105,502 Tonnen im Jahre 1914, so daß sich ein Ausfall von 271,976 Tonnen ergibt. Hierbei ist indessen zu berücksichtigen, daß infolge Einschränkung vieler Betriebe und Industrien ein nicht unerheblicher Minderkonsum eingetreten ist und daß auch hier wie anderswo soweit möglich die elektrische Kraft die fehlenden Kohlen ersetzt hat. Und was die Preise anbelangt, so haben dieselben für uns einige mächtige Erhöhungen gebracht. Unsere Zufuhr ist eben nicht von den Meerfrachten abhängig und die Bahnfrachten haben keinerlei Erhöhungen erfahren.

Eine amtliche Einfuhrstatistik ist für 1915 für die Schweiz bisher nicht veröffentlicht worden.