

Kohlenmangel in der Schweiz.

-1- Aus der Schweiz, 25. Jan.

Die schweizerischen Bundesbahnen kündigen auf den Monat Februar eine Einschränkung des Eisenbahnverkehrs um ein Drittel der bisherigen Zugleistungen an. Die Ursache ist der Rückgang der Kohlenzufuhren. Die vorhandenen Vorräte würden zwar die Fortführung des vollen Bahnbetriebs noch für mehrere Monate gestatten, aber man zieht es vor, schon jetzt zu sparen und nicht zu warten, bis eine eigentliche Kohlennot eintritt. Diese Vorsicht ist um so mehr am Platze, als vielleicht die Notwendigkeit einer Kohlenversorgung der schweizerischen Industrie aus den Vorräten der Bundesbahnen notwendig werden kann. Im weiteren hat der Bundesrat eine Verbandsaufnahme über sämtliche Kohlenvorräte des Landes angeordnet, und überdies sind Maßnahmen zur Einschränkung des Gasverbrauchs getroffen worden. Alle diese Maßnahmen zeigen, daß man sich in der Schweiz bei Zeiten auf eine Kohlennot einzurichten beginnt. Die Lieferung von Kohlen für die Schweiz ist schon vor dem Kriege zum größten Teile von Deutschland besorgt worden. So lieferte Deutschland der Schweiz im Jahre 1911 bei einer gesamten Kohleneinfuhr von 3 136 000 Tonnen über drei Viertel, nämlich 2 467 000 Tonnen; 292 000 Tonnen lieferte Frankreich und 205 000 Tonnen kamen aus Belgien. Seit Kriegsausbruch war die Schweiz noch mehr auf Deutschland angewiesen; es hat uns 1915 3 031 000 Tonnen Kohlen geliefert, während die Zufuhr aus Frankreich auf 1180 Tonnen zurückging und die direkte Zufuhr aus Belgien aufhörte. Dafür wurden im Jahre 1915 aus Italien 165 000 Tonnen amerikanische und etwas englische Kohlen eingeführt. Das Jahr 1916 brachte in den ersten Monaten eine befriedigende Kohleneinfuhr aus Deutschland; vom August an aber trat ein Rückgang ein, der bis zum Ende des Jahres nicht mehr eingeholt werden konnte. So betrug der Kohlenimport im Oktober nur 216 000, im Dezember sogar nur 187 000 Tonnen. Durch das Abkommen zwischen Deutschland und der Schweiz vom 2. September 1916 war eine Monatsmenge von 253 000 Tonnen vereinbart worden; die Schweiz hatte 270 000 Tonnen verlangt, womit immer noch weder die Zufuhren von 1913 noch denjenigen des Jahres 1915 erreicht worden wären. Selbst wenn Deutschland in der Lage gewesen wäre, die zugestandenen 253 000 Tonnen zu liefern, so hätte das eine knappe Bummessung bedeutet. Deutschland hat aber seit September 1916 in keinem Monat die 253 000 Tonnen liefern können; man ist in der Schweiz einig in der Auffassung, daß sich Deutschland alle Mühe gibt, der Schweiz die zugesicherten Kohlenmengen zu liefern, daß es nur die Macht der Verhältnisse ist, welche die normalen Zufuhren hindert. Die Schweiz hat bereits einige hundert schweizerische Kohlenwagen zur Verfügung gestellt; doch dürfte das schweizerische Rollmaterial, das stark für den Abtransport der Schweizer Güter in Bordeaux und Genua in Anspruch genommen wird, kaum genügen, um den Kohlentransport aus Deutschland sicherzustellen. Man spricht deshalb davon, den Wasserweg Straßburg-Basel für die Kohlenzufuhr nach der Schweiz nutzbar zu machen. Die Unterhandlungen darüber sollen bereits zu einer Verständigung geführt haben. Doch dürften die vorhandenen Schiffahrtsanlagen auf dem Oberrhein für die Bewältigung eines Massenverkehrs nicht ausreichen.