

Die Kohlenversorgung des Balkan.

Von einer mit dem Gang der Verhandlungen über die Gründung der Balkan-Kohlenhandels-A.G. vertrauten Persönlichkeit erhalten wir die folgenden Mitteilungen:

Bei dem Problem der Versorgung des Balkan mit Kohle hat die ober-schlesische Kohlenindustrie von vornherein einen, wenn man so sagen darf, Idealzustand angestrebt, indem man, was ja auch gelungen ist, alle Reviere der verbündeten Staaten, die für die Bedienung der Kundschaft auf dem Balkan und in der Türkei in Frage kommen, unter einen Hut gebracht hat. Man will dadurch erreichen, daß die Schwierigkeiten und Arbeiten eines Konkurrenzkampfes, der sonst im allgemeinen im Kohlegeschäft mehr oder weniger zutage tritt, vollständig ausgeschaltet werden, und so von Anfang an in friedlicher gemeinsamer Arbeit der Kohlenbedarf der betreffenden Länder zu befriedigen gesucht wird. Das ist die Grundlage der ganzen Transaktion, die sich natürlich erst in den Anfängen der Verwirklichung befindet, die aber immerhin schon insofern praktisch in die Erscheinung getreten ist, als die verschiedenen Kohlen-Großhändler, wie schon berichtet, nur durch diese eine Verkaufsstelle ihre Produkte nach dem Balkan verkaufen und liefern. Man darf wohl erwarten, daß auch für die Kohlenverbraucher auf dem Balkan und in der Türkei diese Zentralisierung insofern von Vorteil sein wird, als jeder Abnehmer weiß, welches die direkte Einkaufsstelle für Kohle ist und so nicht in die Gefahr gerät, sofern er die Situation des Kohlenmarktes nicht voll beherrscht, seinen Bedarf zu überflüssig hohen Preisen decken zu müssen. Die Abnehmer auf dem Balkan sollen nicht den hohen Zwischenneben eines illegitimen Handels zu bezahlen haben. Man darf wohl sagen, daß die Verwirklichung der Idee des Generaldirektors der Ungarischen allgemeinen Kreditbank, Adolf v. Ullmann, das Balkangeschäft in Kohle auf eine gesunde Grundlage gestellt hat.

Der Export an ober-schlesischer Kohle nach dem Balkanländern betrug vor Ausbruch des Krieges im Jahre 1913 rund gerechnet bloß 45.000 Tonnen gegenüber einem Import der englischen Kohle von 30 Millionen Meterzentnern. Die durch den Krieg, insbesondere durch den Erfolg der U-Boote, herbeigeführte Verringerung des englischen Schiffsraumes läßt erwarten, daß auf viele Jahre hinaus ein Zurücksinken der Frachtraten auf die Höhe der letzten Friedensjahre nicht zu gewärtigen ist. Man ist allerdings nicht unterrichtet über die Politik des englischen Kohlenhandels nach dem Kriege. Man weiß nicht, ob England nach dem Kriege überhaupt nach dem Balkan ausführen wird; ob es den Balkan als Ausbruchsventil wird erhalten und daher zu fabelhaft niedrigen Preisen seine Waren dorthin wird werfen wollen, oder aber ob der englische Kohlenhandel vorerst auf das Balkangeschäft Verzicht leisten wird, um erst in einem späteren Zeitpunkte wieder mit voller Wucht an die Wiedereroberung dieses Absatzgebietes zu schreiten. Das sind, wie gesagt, Geschäfts- und Gewissensfragen des englischen Kohlenhandels, die sich heute nicht beantworten lassen. Immerhin nimmt man an, daß die Konkurrenz der englischen Kohle vor allem mit Rücksicht auf die Frachtraumnot zu Anfang der kommenden Friedenszeit nicht in dem bis vor Ausbruch des Krieges eingeschlagenen Tempo einsetzen wird, zumal England nicht nur für den eigenen Bedarf, sondern auch für den Bedarf der staatlichen und privaten Betriebe seiner Alliierten auf Jahre hinaus die englische Produktion voll in Anspruch nehmen wird. Und solange diese Nachfrage anhält, dürfte der englische Kohlenhandel wohl kaum ein Interesse daran haben, für seine Erzeugung auch in jenen Gebieten Absatz zu suchen, die nur bei billigem Schiffsraum und bei billigen Preisen zu erobern sind.

Das Königreich Bulgarien kommt, was hier betont werden soll, bei dieser neuen Aktion weniger in Betracht, vielleicht gar nicht, da es ja, wie kürzlich gemeldet wurde, daran ist, seine Kohlenproduktion sehr wesentlich zu steigern und in der Lage war, während des Krieges seinen eigenen Bedarf auch aus Eigenem zu decken. Bis zum Kriegsausbruch hatte dort die Cardiff-Kohle das Hauptkontingent der Einfuhr geliefert. Sie fand aber schon damals in der deutschen und österreichischen Kohle, deren Einfuhr begann, eine ernsthafte Konkurrenz.

In Rumänien hat die Kohleneinfuhr einschließlich des Bezuges der Staatsbahn in den letzten Jahren mehr als 3.500.000 Meterzentner betragen, wovon etwa 200.000 Meterzentner auf Oesterreich-Ungarn (150.000 Meterzentner Bistritzer und der Rest Ostrauer Kohle) entfielen. Ober-schlesien war gegenüber Ostrau im Vorteil, da der Kohlenpreis in Ober-schlesien billiger als im Ostrau-Dombrauer Revier, der Frachtsatz aber identisch war. So fielen die meisten Aufträge der deutschen Kohlenindustrie zu. Im Jahre 1914 bezog die rumänische Staatsbahn je 800.000 Meterzentner Cardiff- und westfälische Kohle.

Auch Griechenland bezog bis zum Kriegsausbruch den größten Teil seines Bedarfes an fremder Kohle — 1913: 393,42 Millionen Oka = rund 503.600 Meterzentner — aus England. Von diesen 393,42 Millionen Oka kamen schon 370,46 Millionen Oka aus England und 20,42 Millionen Oka aus Deutschland.

Man hört im Publikum auch die Frage, ob die Versorgung Oesterreich-Ungarns, soweit diese in preussisch-schlesischer Kohle erfolgt, durch die Pflege des neuen Absatzgebietes seitens der in der Balkan-Handels-Gesellschaft vereinigten ober-schlesischen Kohlenlieferanten nicht insofern beeinträchtigt werden könnte, als dieses Balkangeschäft zweifellos einen wertvollen Teil der ober-schlesischen Kohlenproduktion in Anspruch nehmen dürfte. Diese Besorgnis kann man wohl als vollkommen unbegründet ansehen, denn es ist selbstverständlich, daß die Vernachlässigung des österreichisch-ungarischen Absatzgebietes, das für das preussisch-schlesische Kohlenrevier als natürliches Absatzgebiet betrachtet werden kann, nicht im Interesse des preussisch-schlesischen Kohlenreviers gelegen sein kann. Diese Meinung kann man um so eher