

## Die Kohlennot Italiens.

Von Ing. A. S. Goldreich.

Die Verhandlungen, die zwischen dem englischen Handelsminister Runciman, dem italienischen Handelsminister de Nava und dem italienischen Verkehrsminister Lotta stattgefunden haben, sollen bezüglich der Kohlenversorgung Italiens mit vollem Einvernehmen geendet haben. In der letzten Sitzung des englischen Unterhauses sagte, wie telegraphisch berichtet wurde, der Handelsminister über die Verhandlungen mit der italienischen Regierung, daß sie erstens die Lieferung und den Preis der Kohle für Italien, zweitens die Einschränkung des Handelsverkehrs mit dem Feinde betrafen. Auf der Konferenz wurden jedoch keine formellen Abkommen unterzeichnet. In der eben vorliegenden Meldung über englische Kohlentransporte nach Italien auf dem Landwege mittels französischer Bahnen werden nur zwei Bülge täglich mit etwa sechshundert Tonnen angeführt. Runcimans Aeußerung, die neutrale Schifffahrt habe die von Italien beklagte Frachthausse verschuldet, findet den Widerspruch der „Tribuna“. Diese weist auf die Riesengewinne und Riesenkurse der englischen Reedereien hin und wiederholt die Forderung, die englische Regierung solle Höchstfrachten festsetzen.

Italien ist ein kohlenarmer Staat. Der internationale Geologentongress zu Toronto in Kanada schätzte im Jahre 1913 den unerschlossenen gesamten Kohlenvorrat Italiens mit 243,000,000 Tonnen, welche Menge dem heillosigen Jahresverbrauch Deutschlands entspricht, der im Jahre 1913 den ansehnlichen Betrag von 250,581,000 Tonnen ausgemacht hat. Der unerschlossene Kohlenvorrat Deutschlands wurde mit 423,356,000,000 Tonnen, jener Englands mit 189,533,000,000 Tonnen, Rußlands mit 60,106,000,000 Tonnen, Oesterreich-Ungarns mit 59,269,000,000 Tonnen, Frankreichs mit 17,583,000,000 und Belgiens mit 11,000,000,000 Tonnen berechnet. Italiens Kohlenverbrauch betrug im Jahre 1903 zirka 5 Millionen Tonnen, er ist im Jahre 1913 auf zirka 12 Millionen Tonnen gestiegen. Italiens Eigenerzeugung betrug im selben Jahre 664,000 Tonnen. Italien ist genötigt, fast seinen ganzen Kohlenverbrauch im Auslande zu decken, und war bis vor Ausbruch des Weltkrieges hauptsächlich England der Kohlenlieferant Italiens. Im Jahre 1913 lieferte England auf dem billigen Seewege zirka 10 Millionen Tonnen Kohle an Italien. Deutschland war nur mit zirka 900,000 Tonnen an der italienischen Kohlenlieferung, an der restlichen Million Tonnen waren Oesterreich-Ungarn, Frankreich und Amerika beteiligt. Es ist ohne weiteres klar, daß das kohlenarme Italien bereits vor dem Weltkriege in eine wirtschaftliche Abhängigkeit Englands geraten war und daß Italiens politische Entschlüsse nicht unabhängig erfolgt sind. Der industrielle Entwicklungsgang Italiens stand bereits seit langer Zeit unter dem Einflusse des Kohlenlieferanten England, welcher letzteres auch reichlich seinen Einfluß dazu ausgenützt hat, um Italien seine Abhängigkeit entsprechend fühlen zu lassen. England hatte ein großes Interesse daran, daß der Kohlenverbrauch Italiens sich steigere, und wie bereits erwähnt, ist dieser Verbrauch im letzten Jahrzehnt vor dem Weltkriege um zirka 140 Prozent gestiegen.

Im Monate März dieses Jahres hat Graziani in der Kammer im Namen der sozialistischen Partei sich gegen den Krieg mit Deutschland ausgesprochen. Er führte aus, er habe die größte Sympathie für England, aber in den letzten Monaten habe Italien 979 Millionen Lire für englische Steinkohlen zahlen müssen, während es im Vorjahre nur den Betrag von 247 Millionen bezahlen mußte. Im Jahre 1915 empfing Italien aus England 5,788,000 Tonnen gegen 8,625,000 Tonnen im Jahre 1914, während im Jahre 1913 9,647,000 Tonnen nach Italien geliefert worden waren. Neben Frankreich, das im Jahre 1913 zirka 13 Millionen Tonnen englischer Kohle bezogen hat, ist Italien der größte Kohlenkonsument Englands.

Durch den Weltkrieg hat die Kohlen-situation Europas sich wesentlich zugunsten der Zentralmächte, deren Kohlenreichtum (483,013,000,000 Tonnen) ohnehin bedeutend größer ist als jener der Feinde (278,974,000,000 Tonnen), geändert. Durch die seitens der Zentralmächte eroberten Kohlengebiete in Belgien, Frankreich und Rußland ist auch die Möglichkeit einer bedeutenden Erhöhung der Kohlenenerzeugung gegeben. England ist auf diese Weise genötigt, den durch den Verlust der Kohlengebiete bedeutend erhöhten Kohlenbedarf seiner Verbündeten zu decken, welcher Anforderung es gewiß nicht entsprechen kann. Es muß eigentlich befremdend wirken, daß der Kohlenriese England, dessen Vormachtstellung in Europa es zum großen Teile seinen für die Versorgung der Welthandelsflotte so wichtigen Kohlenschätzen zu verdanken hat, sich gegenwärtig in einer ungünstigen Kohlen-situation befindet. England ist gezwungen, für einen Teil seiner Flotte Kohle aus Japan zu beziehen, das zahlreiche und ertragreiche Kohlenbergwerke auf der südlichsten Insel Kjusiu und andern Inseln nahe der Küste besitzt. Im Kriegsjahr 1915 erzeugte Japan zirka 22 Millionen Tonnen Kohle, von welcher Menge es zirka fünf Millionen Tonnen für Ausfuhrzwecke zur Verfügung gehabt haben dürfte. Englands günstige geologische Verhältnisse machten es möglich, daß 23 Prozent seiner gesamten Kohlenenerzeugung im Jahre 1913 auf maschinellem Wege gewonnen werden konnten. Hierdurch hat es wesentlich an menschlicher Arbeitskraft erspart. Während des gegenwärtigen Krieges hat England seine maschinelle Erzeugung auf 32 Prozent erhöht, um an menschlicher Kraft sparen zu können. Dessenungeachtet ist England derzeit nicht in der Lage, seine Bundesgenossen, und insbesondere Italien ausreichend mit Kohle zu versorgen.

Da für Italien auch die Kohlenbezüge aus Deutschland und Oesterreich-Ungarn entfallen, so muß dort die Kohlennot sehr groß sein, sie müßte jedoch geradezu katastrophal sein, wenn die Vereinigten Staaten von Nordamerika nicht mit Ersatflieferungen eingetreten wären. Amerika hat im Jahre 1915 zirka drei Millionen Tonnen Kohle nach Italien geliefert.

Die Kohlenfracht von Cardiff nach Genua stellte sich in Friedenszeiten auf rund 6 bis 7 Schilling für die Tonne; Ende 1915 betrug sie aber 77½ Schilling, am 24. Februar 1916 schon 85 Schilling. Die ganz enorme Verteuerung der Frachtkosten macht sich naturgemäß bei allen auf Kohlenbezug angewiesenen Industrien, den Eisenbahnen und den Haushaltungen usw. fühlbar. Der Kohlenpreis hat sich in Italien vervielfacht, und es kann deshalb nicht wundernehmen, daß die Marmorbrüche in Carrara und die sizilianischen Schwefelgruben mit der Einstellung ihrer Betriebe und Entlassung von tausenden Arbeitern gedroht haben, wenn nicht die Regierung hinreichend Kohle zu annehmbaren Preisen zur Verfügung stellen würde. Die Kohlenfrachten für Transporte von den Häfen der Union nach Genua sind von 12 auf 111 Schilling gestiegen, nach andern italienischen Häfen von 15 auf 155 Schilling, so daß auch die amerikanische Kohle sich nicht billiger stellt als die englische. Die Folgen dieser Kohlenverteilung und des durch die bedeutenden englischen Minderlieferungen eingetretenen Kohlenmangels greifen tief in das derzeitige Wirtschaftsleben Italiens. Es würde den Rahmen dieser Zeilen überschreiten, wollte die Eigenart der derzeitigen englischen Kohlenverteilung in den neutralen Staaten hier erörtert werden. Nur so viel soll erwähnt sein, daß die Neutralität der auf englischen Kohlenbezug angewiesenen Staaten seitens Englands verschieden gewertet wird, was auch in den gelieferten Kohlenmengen zum Ausdruck kommt. Es ist jedenfalls von großem Interesse, daß Italien, dessen Eintritt in den Weltkrieg in der Ueberzeugung der von England ungeschmälert stattfindenden Kohlenlieferung erfolgt ist, nunmehr auf einen großen Teil der im Frieden gelieferten Kohlenmengen verzichten muß. Italien leidet große Kohlennot, und es ist keine Aussicht vorhanden, daß während dieses Krieges eine wesentliche Besserung seiner Kohlen-situation eintreten wird.