

Zur Kohlenversorgung der Schweiz

Die Frage der Kohlenversorgung ist seit einigen Tagen täglicher Gast in der schweizerischen Presse. Ihre Bedeutung ist auch eine unbestrittene und verdient in vollem Umfang die Beachtung, die ihr gegenwärtig die Behörden, die dazu besonders berufenen Stellen und alle am Konsum der Kohlen und des Brennmaterials besonders interessierten Kreise ihr entgegenbringen. An der Kohlenversorgung sind in hohem Maße die Transportanstalten interessiert, und es ist auch bei Behandlung des Voranschlages der Bundesbahnen durch die Worte des Herrn Bundesrat Forrer eigentlich die öffentliche Diskussion eröffnet worden. Aber auch sämtliche Gemeinwesen, die in ihrem Gebiete Gaswerke im Betriebe haben, werden nicht ohne Sorge, einestheils um der Beleuchtung und andernteils um der Abgabe von Kochgas willen, der weiteren Gestaltung der Einfuhr von Kohlen entgegenstehen. Nicht weniger große Bedeutung kommt aber der Versorgung der Industrie und des Gewerbes zu. Dort hängt unter Umständen die Aufrechterhaltung der Arbeitsmöglichkeit von der Beschaffung des nötigen Brennmaterials ab, und es bedarf wohl keines besondern Nachweises, daß die Betriebseinstellung der industriellen Werke mit ihren Tausenden von Arbeitern einer der härtesten Schläge wäre, die unser Land treffen können. Nicht weniger wichtig ist die Versorgung mit Brennmaterial für die Ernährung des Volkes und für die Volkswohlfahrt überhaupt.

Die Lieferung von Kohlen und Koks nach der Schweiz ist immer und je länger je mehr schon vor dem Kriege zum größten Teile und seit Beginn der Feindseligkeiten sozusagen ganz Deutschland zugefallen.

Herkunftsland	1911	1912	1913	1914	1915
Deutschland	24,672,858	26,155,566	28,444,634	27,300,638	30,319,573
Österreich-Ungarn	1,000,576	1,000,477	7,440	127,414	24,578
Frankreich	3,926,655	3,216,263	3,248,418	2,725,295	128,633
Italien	433	1,381	494	473	1,657,229
Belgien	7,058,315	1,878,123	1,470,058	928,115	974,623
Dänemark	168,499	19,921	173,708	350,288	10,863
Großbritannien	415	288,763	318,211	318,798	8,065
Vereinigtes Königreich	26,770	57,944	62,001	77,771	
Spanien		71			
Griechenland		91			
Marokko		143			
Ägypten		104			
Gesamt	31,36,946	31,890,648	32,790,638	31,076,900	32,142,623

Es zeigt sich also folgendes: Deutschland, das im Jahre 1911 24,672,858 q lieferte, hat uns 1915 30,319,573 q zugeführt. Die Einfuhr aus Frankreich betrug 1911 3,926,655 q und erscheint nun für 1915 nur mehr mit 118,833 q. Belgien gab uns 1911 1,878,123 q ab; seine Einfuhr pro 1915 erreichte 974,623 q. Hierzu muß sofort gesagt werden, daß die Einfuhr aus Deutschland und Belgien nicht genau abgegrenzt ist, da der Transport aus letzterem Lande zum Teil über die deutschen Umschlagplätze am Rhein erfolgte. Etwas eigentümlich erscheint im Jahre 1915 die Einfuhr aus Italien mit 1,657,229 q; es handelt sich dabei um amerikanische und etwas englische Kohlen.

Das Jahr 1916 brachte uns in den ersten Monaten eine befriedigende Zufuhr, die aber bereits im Monat Juli und namentlich im August zurückfiel und sich bis zum Jahresende nicht mehr erholte. Es brachten uns die Monate:

Juli	278,562 Tonnen
August	183,865 "
September	234,448 "
Oktober	216,770 "
November	210,848 "
Dezember	187,366 "

Bei Aufnahme der Verhandlungen mit Deutschland über das neue Abkommen wurde die Kohlenlieferung sofort zum Gegenstand der Besprechung gemacht. Man nahm vorläufig eine Monatsmenge von je 230,000 Tonnen für August und September in Aussicht, die dann für die eigentliche Dauer des Abkommens auf 253,000 Tonnen erhöht wurde. Seitens der schweizerischen Vertretung waren 270,000 Tonnen verlangt worden, was immer noch weder die Bezüge des Jahres 1913, noch die des Jahres 1915 erreicht

hätte. Die zugestandenen 253,000 Tonnen bedeuten also an und für sich eine knappe Zurechnung für die Schweiz. Dazu kommt, wenn man sie mit den früheren Jahren in Vergleich setzen will, der Umstand, daß zweifellos gerade die Bezüge des Frühjahrs 1916 an Brennstoffwert zum Teil hinter den früher durch die Schweiz gekauften Sorten stehen. Mit Rücksicht auf die hohe Fracht hat die Schweiz im allgemeinen nur Kohlen mit hohem Brennwert gekauft. Die Befürchtung, nicht die erforderlichen Mengen solcher Sorten herbeizubringen, hat dann viele Bezüger veranlaßt, von der bisherigen Übung abzugehen und eben zu kaufen, was verfügbar war. So hört man hier und dort, man hätte noch gute Kohlen nötig, um die angelegten minderwertigen Vorräte zu verbrennen!

Die Einfuhr des Jahres 1916 wird an und für sich eine gewisse Beängstigung zur Folge haben, die natürlich auch das allgemeine Drängen, Vorräte anzulegen, mit sich bringt und ihren vielfachen Einfluß auf die Preise ausübt. Dazu ist zu sagen, daß die Königlich-bayerische Bergwerksdirektion ihre Preise im Oktober einmal erhöht und dann ab November auf die gegenwärtige Höhe gebracht hat. Die Rheinische Kohlenhandels- und Reederei-Gesellschaft ließ ab 1. Dezember 1916 eine Erhöhung eintreten. Für beide Produzenten darf den erhaltenen Mitteilungen gemäß die Erwartung ausgesprochen werden, daß sie diese Preise bis zum Ablauf des deutsch-schweizerischen Abkommens, d. h. bis Ende April, unverändert lassen werden. Die deutsche Kohlenzentrale in Belgien hat für ihre Dezemberlieferung die Preise erhöht und setzt sie von Monat zu Monat fest.

Die Ansätze sind gegenüber den früher üblichen Preisen sehr hohe. Industrien, die mit außerordentlichem Gewinn arbeiten, werden sie ertragen können; anders dort, wo die Möglichkeit, sich auf dem Fabrikat zu erholen, nicht besteht.

Die genannten Preisfestsetzungen betreffen den Bedarf der Industrie, des Gewerbes und des allgemeinen Haushaltes. Von der Monatsmenge von 253,000 Tonnen des Abkommens entfallen auf die Bundesbahnen und die Nebenbahnen zusammen 57,000 Tonnen Kohlen, Briketts und Koks, auf die Gaswerke 61,000 Tonnen Kohlen und auf Industrie und allgemeinen Konsum 145,000 Tonnen Kohlen und Koks. Da die erwähnte Preisnormierung für die letztere Kategorie gilt, so betrifft sie also immerhin den größten Teil der Kohleneinfuhr. Die Transportanstalten und Gaswerke erhielten ihre Kohlen- und Kokslieferungen bis Ende Dezember auf Grund früherer Verträge und haben nun ab 1. Januar 1917 mit erhöhten Preisen zu rechnen. Der im Dezember in der Presse angekündigte Aufschlag der Rheinischen Kohlenhandels- und Reederei-Gesellschaft betraf nur den Inlandsbedarf Deutschlands, der immer noch ganz wesentlich billigere Preise genießt, als das Ausland.

Transportanstalten und Gaswerke werden mit den neuen Preisen nicht mehr auskommen und zum Mittel der Erhöhung der Frachten und des Gaspreises schreiten müssen. Zum Einfluß des Preises für den allgemeinen Konsum haben wir uns bereits geäußert. Wir gestatten uns dazu aber noch folgende Betrachtung. Wer über Vorräte verfügt, die seinen Bedarf auf mehr als vier Monate sicherstellen, begeht ein Unrecht, wenn er sich, wie dies jüngst vorkam, um jeden Preis noch weitere Kohlen zu verschaffen sucht. Die von ihm angelegten Preise werden ihre nachteilige Folge haben auch für den, der nicht so glücklich ist, über genügende Vorräte zu verfügen. Wir meinen, daß der Großbetrieb, der über Vorräte verfügt, den Kleinern in der gegenwärtigen Zeit die Rücksicht nicht versagen darf. Die Aufrechterhaltung einer Reserve für vier Monate, wie die Vorschrift der Kohlenzentrale sie vorsieht, darf den Verhältnissen entsprechend für genügend angesehen werden.

Die Bahnen werden sowohl mit Rücksicht auf die Sicherung einer gewissen Reserve, die

ter gehen muß als vier Monate, als auf Preise, auf die angekündigte Reduktion der Fahrleistung Bedacht nehmen müssen. Man wird ja nicht an die Wiedereinführung des Kriegsfahrplanes denken dürfen, der Handel und Verkehr vollständig unterbunden. Eine Reduktion wird aber stattfinden, ohne daß der Verkehr lahmgelegt. Denn schließlich leben die Bahnen doch erster Linie vom Verkehr, der ihnen durch Handel und Industrie gebracht wird. Auch die Werke werden dem Beispiel, das die großen Städte der kriegführenden Staaten und auch Holland geben, in einem gewissen Maße folgen müssen. Abkürzung der Dauer der Beleuchtung und Einschränkung des Verbrauches von Kochgas wird durch die Verhältnisse geboten. In Holland werden nur mehr zwei Drittel des bisherigen Verbrauches zum allgemeinen Reise abgegeben; für das weitere Drittel wird doppelte Preis gefordert. Diese Maßnahme wird sicher in bedeutendem Maße den Erfolg der Einschränkung des Konsums haben. So wird jeder an seinem Orte dazu beitragen müssen, einer Kohlennot und ihren unheilvollen Folgen zu steuern.

(Schluß in nächster Nummer.)