

## Die Kohlenversorgung Hollands und Skandinaviens.

Die Seesperre, die seit 14 Tagen über England verhängt ist, hat die Kohlenfrage für Holland und die skandinavischen Staaten zu einer der brennendsten und schwierigsten gestaltet. Man versteht, daß mit dem Schließen des eisernen Ringes unserer U-Boote um die beiden Inseln des Vereinigten Königreichs die schon lange recht zweifelhafte britische Kohlenzufuhr nach jenen Ländern sozusagen automatisch abstoppte.

Holland zwar bezog schon vor dem Kriege das Hauptkontingent seines Kohlenbedarfs aus dem benachbarten rheinisch-westfälischen Kohlenbezirk, dessen günstige Transportmittel auf dem Rhein diesen Import als am zweckmäßigsten und billigsten gewährleisteten. Norwegen dagegen und in mindererem Maße Dänemark holten sich ihre Kohlen vor allem aus England. Die Kriegsumstände und die Engländer zwangen diese Länder gar, ihren Bedarf an Kohlen fast ausschließlich bei unserem energischsten Feinde zu decken. Für Schweden hielt sich die Frage noch tief in den Krieg hinein einigermaßen stationär. Das obereschlesische Kohlenrevier war für dieses Land die gegebene Bezugsquelle; das praktische Kanalfiktionsnetz der Ober- und ein vorteilhafter Eisenbahntarif gestalteten den Abtransport der Kohlen nach Schweden billig und schnell, zumal Eisenbahnfähren zwischen Aus- und Einfuhrland die Uebermittlung noch erleichterten.

Der unbeschränkte U-Boot-Krieg hat nun diese einigermaßen stabilen Verhältnisse jäh beendet. Die ganz unkontrollierbaren Gezeiten, die jeden Tag, fast jede Stunde einander widerlegen, kennzeichnen die verworrene Lage der Kohlenversorgung. Wir haben daher bei der hiesigen zuständigen Stelle und bei den Berliner diplomatischen und Handelsvertretern jener kohlenbedürftigen Länder Erkundigungen eingezo-gen, die folgendes Bild ergeben:

Die kluge und unvoreingenommene holländische Regierung weiß, daß Industrie und Schifffahrt ihres Landes den Betrieb einstellen müssen, wenn die Kohleneinfuhr aus Deutschland aussetzt oder auf ein Minimum zurückgeht. Und darum löste sie überraschend prompt und geschickt im Verein mit unseren dazu bestellten Vertretern das beinahe hoffnungslose Problem. Holland hatte in normalen Jahren einen jährlichen Kohlenbedarf (inkl. Bunkerkohlen) von ungefähr 15½ Millionen Tonnen. Die Staatsminen der Niederlande bei Limburg förderten bisher nur etwas über 200 000 Tonnen im Monat (neuerdings ist es rastlosen Bemühungen gelungen, diese Förderung auf etwa 300 000 Tonnen zu steigern). Wenn unserem Nachbarstaate, nach strengster Rationierung seines Kohlenbedarfs durch Einschränkung des Verkehrs und der Lichtproduktion, immerhin noch ein unumgänglicher Konsum von etwa 650 000 To. im Monat verblieb, so mußte es streben, den noch verbleibenden Fehlbedarf von annähernd 350 000 To. durch Bezug aus Deutschland sicherzustellen; denn England schied seit dem 1. Februar d. J. als Kohlenlieferant vollkommen aus.

Die Kohlenlieferung ist eine reine Transportfrage. Im Einvernehmen mit unserer Regierung wurden daher im Haag zwei Transportzentralen gegründet, eine deutsche und eine holländische, die Hand in Hand arbeiten. Da unsere Bestellung des erforderlichen rollenden Materials aus bekannten Gründen beschränkt ist, hat sich die holländische Regierung bereit erklärt, die erforderliche Zahl Wagen zum Abtransport der Kohlen, des Stahls und sonstigen von Deutschland zu liefernden Materials selbst zu stellen. Sie will auch den nötigen Schiffsatz nach den in Betracht kommenden Häfen der nieder-rheinischen Kohlenlager entsenden. Obendrein ist erwogen worden, eine hinreichende Anzahl heimischer Arbeiter zum Löschen der Frachten den Direktionen der liefernden Sechen zur Verfügung zu stellen. Personal, das von der holländischen Regierung selbst verpflegt werden wird. Auf dieser Basis muß und wird es gelingen, Holland mit der nötigen Menge Kohlen usw. zu versorgen.

Daß insbesondere für die niederländische Schifffahrt diese Regelung eine Existenzfrage war, braucht nicht besonders betont zu werden. Die holländischen Dampferlinien, die den Verkehr mit den Kolonien und Amerika vermitteln, müßten sonst ihren Betrieb vollkommen einstellen. In England können sie nicht mehr Kohlen. Die nächste Station zur Einnahme von Bunkerkohle auf dem Wege nach Niederländisch-Indien liegt am Panama-Kanal; denn diese Route bleibt den Indiensfahrern nur mehr übrig, da das Mittelmeer verrammelt ist und der Umweg über das Kap der Guten Hoffnung die Reise verlängern und stark verteuern würde. Im Stillen Ozean finden sich weitere Gelegenheiten zum Kohlen, sei es auf Java selbst, sei es in Honolulu und in Guam (Bismarck-Archipel). Mit den nötigen Bunkerkohlen für die Heimreise werden die Indiensfahrer durch die zahlreichen Staatsminen Niederländisch-Indiens versorgt. Die Zusagen Deutschlands gewährleistet also Holland den, abgesehen von der Bewahrung vor größeren Arbeitseinstellungen durch Fehlen des wichtigen Brennstoffes, den hochwertigen Indiensdienst, wenn — England nicht wieder mal einen Strich durch die holländische Rechnung macht. Der holländische Lokalverkehr nach England ist heute ganz eingestellt.

Die Frage der Kohlenversorgung Norwegens und Dänemarks ist augenblicklich ganz ungeklärt. Die Meldung, Norwegen sei imstande, sich hinreichend aus den Kohlenlagern auf Spitzbergen zu versorgen, wird sowohl von deutscher amtlicher Seite, wie von der hiesigen norwegischen Gesandtschaft als glatter Unsinn bezeichnet. Jene Bergwerke fördern heute nur ein winziges Quantum, das knapp für ein paar Reisen langt. Englische Kohle kommt für die skandinavischen Länder nicht mehr in Frage. Ernsthaftige Verhandlungen mit Deutschland sind demnach für ihre Regierungen geboten. Norwegen freilich hat sich zurzeit ganz auf „Abwarten“ eingestellt. Die Ueberseeelinen feiern, der augenblickliche Lokalverkehr mit England ist unterbunden. Nur ein paar waghalsige Tramp-Reeder mögen der deutschen Blockade zu spotten versuchen. Wenn sie erst einmal merken, daß ihre Herausforderung unserer U-Boote doch eine recht kostspielige Sache ist, werden sie wohl sehr rasch die wilden Fahrten einstellen. Man schätzt den monatlichen Mindestkohlenbedarf Norwegens auf 200 000 Tonnen, den Dänemarks auf etwa 150 000 Tonnen. Selbstverständlich wird sich die deutsche Regierung nur zur Lieferung der dort so bitter nötigen „schwarzen Diamanten“ bereithalten lassen, wenn die bedürftigen Länder in ähnlicher Weise wie Holland durch Stellung von Transportmitteln uns entgegenkommen würden.

Schweden schließt mit uns seit etwa Jahresfrist regelmäßig für drei Monate Verträge auf Kohlenlieferungen ab. Die betreffende Stelle in Stockholm ist die Staatshandelskommission, in Deutschland die Kohlenverteilungsstelle-Ost. Die Verhandlungen für das laufende Vierteljahr schweben noch. Der schwedische Kohlenbedarf beträgt etwa 150 000 Tonnen im Monat, den wir zurzeit natürlich nicht voll decken können, da die schwierigen Transportverhältnisse (auch Schweden leidet empfindlich unter dem Mangel an rollenden Material) eine volle Ausnutzung der obereschlesischen Mineralschätze verhindern.

Dr. O. H—r.