

13. I. 1917

3

Kohlenvorrat und Kohlenverbrauch in Europa.

Europa, dessen Kohlenbesitz nur ungefähr elf Prozent des gesamten Weltvorrates an Kohle beträgt, war vor diesem Kriege trotz seiner verhältnismäßig ungünstigen geologischen Verhältnisse mit zirka 53 Prozent an der Kohlenförderung der ganzen Erde beteiligt. Europa hat in der vergangenen Friedenszeit jährlich ungefähr 720 Millionen Tonnen Kohle verbraucht, während alle anderen Kontinente zusammen nur 630 Millionen Tonnen Kohle für die Kraftwirtschaft, Wärmeerzeugung und sonstige Zwecke verwendet haben. Die Kohle ist für die europäische Kraftwirtschaft von so überwiegender Bedeutung geworden, daß sie derzeit durch keine andre Kraftquelle ersetzt werden kann, wenn auch auf gewissen beschränkten Gebieten das Erdöl, die Erdgas und die Wasserkräfte in den letzten Jahren in eine erfolgreiche Konkurrenz mit der Kohle eingetreten sind. Europa muß nun, durch diesen Krieg gezwungen, seinen Kohlenverbrauch wesentlich einschränken, es muß Maßnahmen treffen, um seinen ungeheuren Kohlenverbrauch so weit als möglich herabzusetzen. Die Kohlenversorgung Europas ist eine der schwersten Sorgen der Gegenwart geworden, und auch in der Anfangszeit der diesem Kriege folgenden Wirtschaftsperiode wird die Kohlenfrage wohl eines der schwierigsten Probleme darstellen, dessen Lösung zu den wichtigsten Aufgaben der europäischen Staaten gehören wird. Im Jahre 1903 wurden in ganz Europa 500 Millionen Tonnen Kohle verbraucht, im Jahre 1913 war dieser Verbrauch um 220 Millionen Tonnen gestiegen, so daß eine jährliche Zunahme des Kohlenverbrauches um 22 Millionen Tonnen stattgefunden hat.

Wissen in dieser gewaltigen Wirtschaftsperiode, welche am besten durch diese erstaunliche Entwicklung der Kohlenindustrie charakterisiert erscheint, ist der Weltkrieg ausgebrochen. Die eingetretene Störung der technisch-wirtschaftlichen Kraftentfaltung zeigt sich klar in dem schweren Rückschlag, welchen die Kohlenindustrie der europäischen Staaten erfahren hat. Im Kriegsjahr 1915 war die Kohlenförderung Europas an Kohle von zirka 720 Millionen Tonnen auf 600 Millionen Tonnen gesunken, so daß sich die gewaltige Minderförderung von 120 Millionen Tonnen ergeben hat, welche der jährlichen Friedensförderung von Frankreich, Rußland und Italien zusammen noch übersteigt. Die Kohlenförderung Europas hat für die Kraftwirtschaft der letzten Friedenszeit zirka 74 Millionen Jahres-Pferdestärken abgegeben, und derzeit sind infolge der Minderförderung an Kohle zirka 11 Millionen Jahres-Pferdestärken weniger zur Verfügung. Europa muß deshalb seinen enormen Kraftverbrauch um beiläufig ein Siebentel der seinerzeitigen Kraftverwertung reduzieren. Die an dem Jahresverbrauch an Kohlenkraft wesentlichen Anteil habenden, mit Dampf- oder Elektrizität betriebenen Bahnen müssen Verkehrseinschränkungen erleiden, die auf Kohlenbezug angewiesenen Elektrizitätswerke der Großstädte sind gezwungen, diesen Verhältnissen Rechnung zu tragen, und im Verbrauch an Beleuchtung und Kraft muß derzeit und wohl auch in der nächsten Zukunft in besonders ökonomischer Weise vorgegangen werden. Hierbei soll der äußerst nachteilige Einfluß der durch diesen Krieg eingetretenen Transport-schwierigkeiten nicht näher erörtert werden. Hätte man die lange Dauer des Krieges für möglich gehalten, so wäre die Kohlenfrage Europas gewiß nicht in ein so kritisches Stadium getreten, wie es heute sich tatsächlich eingestellt hat. Man hätte es vor allem in allen kriegführenden Kohlenstaaten vernommen, so bedeutende Herabminderungen des Bergarbeiterstandes eintreten zu lassen, wie dies infolge der Einberufungen zur Kriegsdienstleistung tatsächlich der Fall gewesen ist. Die Kohlenförderung Englands ist aus diesen Gründen von 292 Millionen Tonnen des letzten Friedensjahres auf 250 Millionen Tonnen des Jahres 1915 gesunken, die Kohlenförderung Deutschlands hat von 278 Millionen Tonnen

auf 235 Millionen Tonnen des Jahres 1915 abgenommen. Wenn man also nur diese Verhältnisse der beiden Kohlenriesen Europas ohne Berücksichtigung der Förderungen anderer Staaten allein in Betracht zieht, so ergibt sich für das Jahr 1915 eine Minderförderung von 84 Millionen Tonnen, welche Menge dem Jahresverbrauch von Frankreich und Belgien gleichkommt.

Das Jahr 1915 brachte den tiefsten Stand der Kohlenförderung im Kriege, denn die Erkenntnis der Notwendigkeit der Erhöhung der Kohlenförderung hat bei allen europäischen Staaten zu Maßnahmen Anlaß gegeben, den nachteiligen Verhältnissen so weit als möglich abzuwehren. Infolge der vielfachen Rückbeurlaubungen der eingerückten Bergarbeiter und sonstiger notwendiger Vorkehrungen hat sich Europa vor der Gefahr des weiteren Sinkens der Kohlenförderung bewahrt, und insbesondere sind es die Zentralmächte, welche die Krisis glücklich überwunden haben, was durch die kräftig einsetzende Erholung der Kohlenindustrie erwiesen erscheint. England hatte seine Belegschaften durch die Einberufung zu den Fahnen um zirka 13 Prozent reduziert; durch Einstellung bergfremder Arbeiter sowie jugendlicher Kräfte konnte Großbritannien seine gesunkene Kohlenförderung nur in geringem Maße erhöhen. Der deutsche Steinkohlenbergbau hat seine bedeutenden Abgänge an Arbeitern durch Rückbeurlaubungen und Neuaufnahmen ansehnlich verringert. Die Kohlenförderung Europas ist von 606 Millionen Tonnen des Jahres 1915 auf 618 Millionen Tonnen im Jahre 1916 gestiegen; an dieser Steigerung sind die Zentralmächte mit zirka 14 Millionen Tonnen beteiligt, während England nur um 4 Millionen Tonnen seine Förderung erhöhen konnte. Hierbei sind die Förderzahlen der besetzten Kohlengebiete nicht berücksichtigt, deren Erträge den Zentralmächten zugute kommen. Europa hatte im Jahre 1916 den gewaltigen Ausfall von ungefähr 100 Millionen Tonnen Kohle, an welcher Menge England, Frankreich und Rußland mit 64 Millionen Tonnen und die Zentralmächte nur mit 36 Millionen beteiligt sind. Berechnet man die tatsächlichen Fördermengen der seitens der Zentralmächte eroberten Gebiete mit nur 24 Millionen Tonnen, so reduziert sich der Förderverlust im Kriegsjahr 1916 auf 12 Millionen Tonnen, dem gegenüber der Verlust von 64 Millionen Tonnen unserer Feinde in Betracht kommt. Aus diesen Zahlen erhellt in unwiderleglicher Weise, daß die notwendige Einschränkung des Kohlenverbrauches in den Entente-Staaten in bedeutend größerem Umfang erforderlich ist als bei den Zentralmächten. Hierbei muß berücksichtigt werden, daß eine wesentliche Erhöhung der Kohlenförderung und damit eine Milderung der Verbrauchsbeschränkungen bei unsern Feinden derzeit nicht möglich ist, weil ihnen sehr bedeutende Kohlengebiete entzogen worden sind. Wenn man berücksichtigt, daß in diesem bald drei Jahre dauernden Kriege die bereits erwähnte jährliche Steigerung von 22 Millionen Tonnen der europäischen Kohlenförderung der vergangenen Friedenszeit der Kraftwirtschaft ebenfalls entzogen worden ist, so kommt man derzeit zu einer europäischen Minderförderung von 166 Millionen Tonnen. Europa muß nun alles daran setzen, um seinen Kohlenverbrauch einzuschränken, und die Zeiten der unsern modernen Kulturleben entsprechenden Verschwendung an Kohlenkraft sind auf längere Dauer vorüber.

Die Lehren dieses großen Krieges haben vor allem ergeben, daß für die ungehörte Entwicklung der Wirtschaft der modernen Industriestaaten ein kräftiger Bergarbeiterstand die unentbehrliche Grundlage bildet. Für die Gesundung der bezüglichen, durch den Krieg sehr nachteilig beeinflussten Verhältnisse wird vor allem Sorge zu tragen sein. Europa wird aber auch Maßnahmen treffen müssen, um die Sanierung der durch den Krieg gesehtigten Transport-schwierigkeiten einzuleiten, welche der gedeihlichen Lösung des Problems der Kohlenversorgung hinderlich im Wege stehen. Die bereits vor diesem Kriege eingesehten Aktion zur Eröpfung von sogenannten Ueberlandzentralen, welche von

den Kohlendistrikten aus die Versorgung der Stadtgebiete mit elektrischer Kraft zu bewirken hätten, wird in der kommenden Friedenszeit ein erhöhtes Interesse beanspruchen. Die auf diese Weise bewirkte Entlastung der Eisenbahnen, welche durch die Kohlenversorgung der Städte eine wesentliche Belastung erfahren, wird eine Milderung der Transportnot bedeuten. Die Ausnützung der Wasserkräfte zur Elektrifizierung der Eisenbahnen tritt in den Vordergrund des Interesses. In den meisten Staaten Europas werden diesbezügliche Aktionen in ernster Weise erörtert, weil die Erkenntnis sich Bahn gebrochen hat, daß die Sparsamkeit im Verbrauch an Kohle im eminenten wirtschaftlichen Interesse der Gegenwart und Zukunft gelegen erscheint. Die Kohlenreichen Zentralmächte werden alles daran setzen müssen, um eine Erhöhung der Kohlenförderung bei gleichzeitig weitestgehender Einschränkung des Kohlenverbrauches zu erzielen. Der Kohlenpolitik Englands muß eine Kohlenpolitik der Zentralmächte entgegengesetzt werden, um die kohlenarmen Staaten in der kommenden Friedenszeit aus der politischen Abhängigkeit vom britischen Kohlenlieferanten zu befreien und diese Länder so weit als möglich mit Kohle zu versorgen, was auch den Interessen unserer Handelsbilanz zugute kommen muß.