

Die Weltmacht der Kohle.

Der Krieg entscheidet die wirklichen Machtverhältnisse der Staaten. Diese altgebrauchte Wahrheit hat in neuer Prägung der Weltkrieg zur Geltung gebracht. Er hat zugleich geoffenbart, was in der Zeit des entfalteten Industrialismus Macht ist, worauf Macht sich gründet, was ihre Grundbestandteile sind. In den „silbernen Kugeln“, auf die Lloyd-Georges erste Kriegsrede pochte, lang noch Montecuccolis Wort wieder, daß zum Kriegsführen Geld und wiederum Geld und zum dritten Geld gehöre. Sonst wiederholte man wohl Napoleons Wort von den starken Bataillonen, mit denen Gott streite, oder Nelsons Ausspruch, wonach der Sieg der Ueberzahl der Schiffe folge. Doch der Lauf der Dinge hat gelehrt, daß nicht mehr wie in den Tagen des anfänglichen Kapitalismus und der Söldnerkriege Geld allein hegende Gewalt zu verleihen vermag. Die „starken Bataillone“ der ausgebildeten Streitmacht haben sich in die Massenbewaffnung der gesamten wehrfähigen männlichen Bevölkerung verwandelt und fordern nun, um zur Wirkung zu gelangen, eines Weisheit und Munitionsaufwandes, der ohne höchstes Aufgebot der industriellen Leistung nicht denkbar wäre. Hinter der kämpfenden Front steht — gleich wichtig für den Erfolg — eine zweite Linie im Hinterland, das Heer von Hunderttausenden der Munitionsarbeiter. Endlich harret die ungeheure englische Flottenübermacht in den Häfen auf eine Entscheidung, die herbeizuführen, zu erzwingen sie bisher Entschluß und Mut nicht fand.

Anderer Gemalten treten in den Vordergrund, andere Eigenschaften und Besitztümer der Völker und Staaten offenbaren ihre mitentscheidende Bedeutung. Solange die europäischen Staaten im wesentlichen im Zustand einer selbstbefriedigten Wirtschaft lebten — und das galt in der Hauptache noch im Kriege 1870/71 —, solange die Entfaltung technischer Hilfsmittel noch gegenüber der Leistung der Infanterie

eine untergeordnete Rolle spielte, konnte für die Berechnung des Kriegserfolges die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes nahezu außer Ansatz gelassen werden. Die entwickelte Verkehrswirtschaft von heute läßt für die Widerstandskraft im Kriege nur zwei Möglichkeiten offen: entweder vom eigenen Acker zu leben und die der Industrie, namentlich der Kriegsindustrie nötigen Stoffe zu besitzen oder aber die See und ihre Zufuhren zu beherrschen. Warum ist Englands Blockadeplan, der ganz im Sinne der modernen Machtverhältnisse und ihrer Grundbedingungen entworfen war, dennoch gescheitert? Weil die Landwirtschaft der Mittelmächte im Bunde mit den organisatorischen Maßnahmen der Kriegswirtschaft, wenn auch mit Einschränkungen und Beengungen, die Ernährung zu gewährleisten, weil die Wissenschaft einen Ersatz für den Chilesalpeter zu bieten vermochte; sonst wäre trotz der glänzendsten Siege unser Zusammenbruch nach wenigen Monaten besiegelt gewesen. Aber es gibt zwei Stoffe, die kein Menschenfleisch und kein Menschenwitz zu ersetzen vermag: Eisen und Kohle. Sie sind nicht in beschränkter Menge erforderlich wie etwa Kupfer und Blei, so daß Notbehelfe die unbedingt nötige Masse herbeizuschaffen vermöchten, ihr Verbrauch in der modernen Industrie im allgemeinen, in der Kriegsindustrie im besonderen ist so ungeheuer, daß sie in unbeschränkter Fülle demjenigen Staate aus dem Boden quellen müssen, der sich heute zu einer großen Waffentrennung stellt. Stahlerzeugung und Kohlegewinnung sind die Grundpfeiler der modernen Industrie, sie sind auch die Grundmauern der Abwehrkraft kämpfender Staaten in einem modernen Kriege.

Die Kohlennot dieser bitterkalten Februartage hat uns vor allem die Weltmacht der Kohle fühlbar gemacht. Es ist nicht Zufall, sondern sachlicher Zusammenhang, daß die beiden Staaten, die führend an der Spitze der beiden kämpfenden Völkerbündnisse stehen, Deutschland und England, zugleich die beiden — einzigen — großen Kohlegewinner in Europa sind. Was im Frieden die Untergrundlage ihrer Industriegröße gebildet hat, stellt sich jetzt im Kriege als eine der wichtigsten Voraussetzungen der Vormachtstellung heraus. Ein Blick auf die Welterzeugung der Kohle und ihrer Verteilung auf die einzelnen Staaten wird klarmachen, wie gewaltig die Ueberlegenheit ist, die England und Deutschland innehaben. Insgesamt wurden nach einer Aufstellung, die Dr. Georg Garras in „Deutschlands Anteil an Welthandel und Weltwirtschaft“ gibt, im Jahre 1913 an die 1213 Millionen Tonnen Steinkohle und Braunkohle gefördert. Davon entfielen auf die Vereinigten Staaten von Amerika 517, auf England 291, auf Deutschland 278, auf Frankreich 41, auf Oesterreich-Ungarn 54, auf Rußland 32 Millionen Tonnen. Der Vorrang der Vereinigten Staaten, die nahezu die Hälfte der Weltproduktion in sich vereinigen, wird hier sichtbar, aber auch im europäischen Umkreis die fast ausschließliche Machtstellung Englands und Deutschlands. Diese Rangordnung haben erst die allerletzten Jahre geschaffen. Noch 1835 schien England mit 162 Millionen Tonnen unerreicht an der Spitze zu stehen, Deutschland förderte damals bloß 73, Amerika 100 Millionen Tonnen. Aber schon an der Jahrhundertwende nahm Amerika mit 243 Millionen Tonnen den ersten Platz ein, England folgte freilich noch knapp danach mit 228 Millionen und Deutschland blieb mit 149 Millionen recht weit im Nachtrab. Erst in den letzten anderthalb Jahrzehnten hat es England nahezu

eingeholt, wie in der Eisen- und Stahlerzeugung weit überholt.

Die überlegene Kohlenförderung bedeutet jedoch nicht nur mittelbar Macht als Voraussetzung der Industriegröße eines Landes, sondern auch insofern unmittelbar, als alle Staaten mit geringerem Kohlenvorkommen, sobald sie in die industrielle Entwicklung eintreten, von der Zufuhr aus den kohlenfördernden Staaten abhängig werden. Dies bedingte nicht zum geringen Teil die Weltherrschaftstellung Englands, das noch vor zwanzig Jahren in der Kohlenversorgung geradezu ein Monopol besaß. Dieses Monopol ist nun freilich durch Deutschland gebrochen; dennoch besitzt die englische Kohle durch ihre Güte und die Lage der Fläze unübertroffen, denn diese beträgt ungefähr 70 Millionen Tonnen im Werte von drei Viertelmilliarden Mark jährlich. Englische Kohlen werden fast über die ganze Welt verschifft und in allen Meeren kann man englischen Kohlendampfern begegnen. Der größte Teil stammt aus dem Kohlengebiet des südlichen Wales und wird in Cardiff verschifft, das dadurch den drittgrößten Schiffsverkehr von den Häfen der britischen Inseln besitzt. Aus Newcastle und dem benachbarten Hafen am Tyne werden Kohlen nach London, Deutschland, Skandinavien und Nordrußland ausgeführt. Doch wirkte noch ein anderer Umstand mit, Englands Vorrang in der Kohlenausfuhr zu sichern: es war gerade die im Verhältnis zu Amerika und Deutschland langsamere industrielle Entwicklung, was den Ueberseh der Kohlenförderung über den Kohlenverbrauch in England dauernd so hoch hielt. Nach dem Jahresbericht des Vereines für bergbauliche Interessen in Dortmund betrug der Kohlenverbrauch 1911 in den Vereinigten Staaten 432 Millionen Tonnen, auf den Kopf der Bevölkerung 459 Tonnen; in Deutschland 217 Millionen Tonnen, auf den Kopf 332 Tonnen; in Großbritannien 187 Millionen Tonnen, auf den Kopf 414 Tonnen. Dabei hatte aber die Zunahme in den letzten zehn Jahren in Amerika 85 Prozent, in Deutschland 43 Prozent, in England jedoch bloß 8 Prozent erreicht. Vergleicht man nun mit diesen drei Riesen die anderen Industriestaaten Europas, so erscheint Frankreich mit einem Kohlenverbrauch von 58 Millionen Tonnen und 147 Tonnen auf den Kopf der Bevölkerung, Oesterreich-Ungarn mit einem Kohlenverbrauch von 52 Millionen Tonnen, auf den Kopf 102 Tonnen. Bei Italien und Schweden sinken die Zahlen auf 9 und 5 Millionen Tonnen und einen Kopfverbrauch von 033 und 089 Tonnen herab. Allein so gering überhaupt und auf den einzelnen Einwohner berechnet der Kohlenverbrauch zum Beispiel Italiens ist, da das Kohlenvorkommen im Lande fast vollständig fehlt, bleibt er doch von der Einfuhr, das heißt von England abhängig; der Druck, den die britische Flotte auf die langgestreckte Halbinsel auszuüben vermag, verschärft sich noch durch die Unentbehrlichkeit der britischen Kohlendampfer. Bismarck mußte wohl, warum er das italienische Bündnis bei einem feindlichen Verhältnis Englands zu Deutschland als wertlos und unhaltbar bezeichnete.

Doch neben England, dessen Kohlenzufuhr im Frieden die skandinavischen Länder, Portugal und Italien beherrschte, wegen der wohlfeilen Seefracht aber auch in Nordfrankreich, ja in den deutschen und

österreichisch-ungarischen Hafenstädten als siegreicher Wettbewerber auftrat, begann in zunehmendem Maße Deutschlands Kohlenausfuhr sich geltend zu machen. Knapp vor dem Kriege führte Deutschland nach Oesterreich-Ungarn um 180 Millionen Mark Steinkohlen und Koks ein, nur sieben vom Hundert der österreichisch-ungarischen Kohleneinfuhr stammten nicht aus Deutschland; dem stand eine Braunkohleneinfuhr aus Oesterreich-Ungarn nach Deutschland im Werte von 69 Millionen Mark gegenüber. Es folgten als Empfangsländer deutscher Kohle: die Niederlande, (93 Millionen Mark), Belgien (74 Millionen Mark), Frankreich (49 Millionen Mark). Mein gerade für die Entwicklung der französischen Eisenindustrie, für die Eisenerzverhüttung im Bassin de Briey wurden die deutschen Kohlen unentbehrlich; gleichwohl gingen aus dem kohlenarmen Lande im Jahre 1913 fast vier Millionen Tonnen Eisenerz zur Verhüttung nach Deutschland. Im Kriege nun bietet Frankreich das belehrendste Beispiel der völligen Abhängigkeit kohlenarmer Länder von den Kohlenausfuhrländern. Seiner zumeist im Nordosten gelegenen Gruben durch den deutschen Einbruch beraubt, mußte Frankreich schon 1915 aus England 19,987.000 Tonnen Steinkohlen einführen, nach Abschluß des Vertrages mit England im April 1916, der eine Kohlenlieferung von zwei Millionen Tonnen im Monat festsetzte, steigerte sich die Einfuhr im Jahre 1916 auf 20,956.000 Tonnen. Die Unzulänglichkeit der Transportmittel — ein wesentlicher Teil des französischen Eisenbahnwagneparks ist in deutsche Hände gefallen —, vor allem aber die deutschen U-Boote haben die Zufuhr namentlich in den letzten Monaten immer enger eingeschnürt und die furchtbare Kohlenkrise verursacht, die Frankreich jetzt darniederbrückt. „Alles schien organisiert“, schreibt der „Temps“, „um die besten Ergebnisse des französisch-englischen Vertrages zu erreichen. Es gab nur eine Lücke und sie war die eigentliche Ursache der Krise: der Vertrag hatte die Verschärfung des U-Boot-Krieges nicht vorgesehen.“

Was bedeutet aber die Tatsache, daß Frankreich genötigt war, 1915 nahezu das Drittel, 1916 nahezu die Hälfte seines regelrechten Friedensverbrauchs an Kohlen aus England zu holen? Doch offenbar, daß ohne englische Hilfe der französische Widerstand infolge der Besetzung der Nordostdepartements durch die Deutschen längst zusammengebrochen wäre. Der Vorstoß über Belgien, wenn er auch Paris nicht erreichte, war der Stoß ins Herz und die Schlacht an der Marne hat bloß die augenblicklichen, nicht die dauernden Wirkungen des deutschen Waffenerfolges gehemmt. Ohne englische Kohlen hätte Frankreich seine Munitionsindustrie niemals nach dem sich steigenden Bedarf des Artilleriekampfes ausbauen, ja nicht einmal den Betrieb der Eisenbahnen nach den Anforderungen der kämpfenden Front, ihrer Vorfahrung, ihrer Truppenverschiebungen aufrecht erhalten können, es wäre unrettbar einer Auszehrung seiner Kräfte verfallen. Der moderne Krieg kennt wieder die „entscheidenden Positionen“, die „beherrschenden Stellungen“, nur sind es nicht die Festungen, Hochflächen und Wasserscheiden der tustelnden Erhaltungstrategie des achtzehnten Jahrhunderts, sondern die Herzpunkte der Industrie und die Lagerstätten ihrer wichtigsten Rohstoffe. Indem nun England seine beiden des Brennstoßes fast entblößten Bundesgenossen Frankreich und Italien mit Kohlen versieht und ihnen die Kampffähigkeit, ja das blanke Leben erhält, ist es schon darum — auch abgesehen von seiner finanziellen Uebermacht und seiner Seegewalt — der Herr und Gebieter des Bundes. Auch die volle Bedeutung der amerikanischen Einfuhr wird erst von diesem Gesichtspunkt aus klar. Sie hat nicht nur das Heer Englands bewaffnet, bevor dieses seine Kriegsindustrie geschaffen hatte, sie hat auch ungeheure Mengen britischer Kohle freigesetzt, die den italienischen und französischen Werkstätten und Bahnen die unentbehrliche Triebkraft verleihen.

Endlich findet „der Kampf um die Seele der Neutralen“ durch die Kohlenlieferung eine wesentliche, ja entscheidende Ergänzung. England bedarf der norwegischen und der holländischen Schiffe, um seinen durch die Kriegstransporte und durch die U-Boote geschmäleren Frachtraum zu ergänzen. Doch die holländische und die norwegische Schifffahrt und Industrie ist ebenso sehr auf die britische Kohle angewiesen. Neben die Gewinniger der Reeder tritt fast gebietend die Kohlennot des Landes. Will nun Deutschland verhindern, daß die Neutralen völlig unter das Gebot des Bierverbandes geraten, so muß es wenigstens teilweise in Holland, Dänemark, Norwegen und Schweden als Kohlenlieferant an die Stelle seines Hauptgegners treten. Und diese Notwendigkeit, durch die Verschärfung des U-Boot-Krieges erst recht unabweislich geworden, zählt unter die Hauptursachen der augenblicklich in Deutschland und in Oesterreich-Ungarn waltenden Kohlenknappheit. Die beiden Vorkämpfer des Weltkrieges befinden einander nicht nur mit Geschossen und Torpedos, sondern auch mit Kohlen transporten, nicht nur auf dem Schlachtfeld und auf dem Meere, sondern auch in der Tiefe des Schachtes. Und welche Heeresmassen ballen sich in den Schächten zusammen! 666.000 Menschen fanden 1912 in den deutschen Kohlengruben Beschäftigung, mehr als 800.000 in den englischen. Die Bergleute, die Eisenbahner, die Munitionsarbeiter bilden in jedem Sinne das zweite Heer des Weltkrieges.