

5./X. 1914

5  
M

**Der Kohlenverteilungsplan und seine Aussichten.**

Es wäre unbillig, wenn man nicht anerkennen wollte, daß der Kohlenverband Groß-Berlin mit seinem lehtin bekanntgegebenen Verteilungsplan ein gutes Stück Arbeit geleistet hätte: die Grundsätze der Gleichmäßigkeit und Gerechtigkeit sind jedenfalls nach Möglichkeit gewahrt worden. Erst jetzt haben wir die Bedeutung der Kohle für unsere ganze Wirtschaftsführung in ihrer ganzen Tragweite kennengelernt, wo es sich darum handelt, die Ansprüche an die Heiligkeit fast bis zur Entsamkeit zu entwickeln. Auf der einen Seite warnt man vor einem Kohlenangst, und zwar mit Recht, denn solche Angstgefühle sind nur allzu sehr geeignet, unsere so sehr benötigten Arbeitskräfte nachteilig zu beeinflussen und schließlich auch unsere wirtschaftliche Siegeszuversicht zu lähmen. Andererseits verhehlt man sich an amtlichen Stellen nicht, daß die auf die Kohlenversorgung gesetzten bescheidenen Hoffnungen nicht ganz zuverlässig seien, da Groß-Berlin vollständig davon abhängig sei, was an Kohlen hereingeschickt wird. Mit Sicherheit ist wohl anzunehmen, daß man die Reichshauptstadt im Punkte der Brennstoffe nicht stiefmütterlich behandeln werde. Aber wenn unsere Hoffnungen auf einen milden Winter sich als trügerisch erweisen oder gar die Wasserstraße Oder-Spree lange Zeit hindurch unbefahrbar und schließlich andauernde Schneefälle die Transporte bis zum Verbraucher behindern sollten, was dann?

In den Kreisen des Berliner Kohlenhandels neigt man allgemein der Ansicht zu, daß Schnee und Glätte die übliche Zustellung der Kohlen durch Pferdefuhrwerke in diesem Jahre nahezu unmöglich machen werden, weil die Pferde bei der jetzigen Futterzuteilung einfach außerstande seien, größere Lasten fortzubewegen. Der Außenstehende macht sich schwerlich einen Begriff davon, welche außerordentlichen Verluste die mangelnde Ernährung der Pferde schon beansprucht hat; schwere Tiere belgischen Schlages, die jetzt 6000 bis 8500 Mark für das Stück kosten, gehen trotz möglichster Schonung zahlreich ein. „Was bleibt da anderes übrig, als daß sich die Verbraucher ihre Kohlen selbst vom Kahn oder von der Bahnstation abholen?“, so erklären die Kohlenhändler allen Ernstes. Netze Aussichten! Und dennoch tut man gut daran, sich baldigst mit solchen Gedanken zu befreunden und die Kohlenbeförderungsmittel bereitzustellen. Wesentlich erleichtert würde die Kohlenbeschaffung freilich, wenn man daran denken könnte, die Pferdefuhrwerke durch elektrische Kraftwagen zu ersetzen oder wenn die elektrischen Straßenbahnen endlich einmal ausgiebig in den Dienst der Kohlenverteilung gestellt würden. Um unlösliche Aufgaben handelt es sich dabei wahrlich nicht; die Hauptsache bleibt dabei, daß man nicht mit allzu gründlichen Erwägungen die kostbare Zeit vertröbelt, sondern sogleich die zweckmäßigsten Anschlüsse an die Bahn- und Wasserstationen vorbereitet. Was sich in anderen deutschen Großstädten hat ermöglichen lassen, muß doch auch für Groß-Berlin durchführbar sein. Solche Einrichtungen würden nicht nur für die Kriegszeit, sondern auch für die Uebergangswirtschaft und vielleicht für immer großen Nutzen bringen wie überhaupt alle Verkehrsvereinfachungen.

Dr. D.