

# Kohlennot und Bahnverkehr.

## Aus der Beratung des preussischen Haushalts-Ausschusses.

Der verstärkte Staatshaushalts-Ausschuss begann gestern die Behandlung der Frage der Kohlenverföhrung. Der erste Bericht-erstatte Abg. Althoff legte zahlenmäßig die Entwicklung der Förderung besonders im Ruhrkohlengebiet dar. Trotz der im Verhältnis zur Notwendigkeit ungenügenden Vermehrung der An- leglichkeiten sei es gelungen, die Friedensförderung nahezu zu er- reichen. Demgegenüber seien aber die Bedarfsmengen so erheb- lich gestiegen, daß Einschränkungen bei den weniger wichtigen Verbrauchsstellen vorgenommen werden müßten. Dem Haus- brand sei in den letzten Monaten besondere Aufmerksamkeit geschenkt worden mit dem Ergebnis, daß von einigen Gebieten abgesehen, der dringende Bedarf gedeckt sei. — In den Verkehrsverhältnissen übergehend, legte der Bericht-erstatte die auf diesem Gebiete getroffenen Maßnahmen dar.

Der zweite Bericht-erstatte, Abg. Stull, führte aus: Wenn von der Reichsregierung gesagt werde, es sei kein Anlaß zu Pessi- mus vorhanden, die Verfürung mit Kohle sei vollumfänglich mög- lich, so widersprechen dem die Tatsachen. Man müsse deshalb in erster Linie die Förderung zu steigern suchen; um die Freigabe von Bergarbeitern aus der Front zu ermöglichen, müßten Manu- schaften an die Front geschickt werden, die in der Heimat entbehr- lich oder durch Hilfsdienstpflichtige zu ersetzen seien. Neben der nicht zu vermeidenden Belieferung neutraler Länder dürfe das Inland nicht zurückgelassen werden; auch müsse aus den nachbin- deten Ländern Kohle hereingebacht werden, wo solche vorhanden sei, z. B. aus Bulgarien. Die Wasserstraßen müssen besser benutzt, die Wassermühlen für Getreide und Del besser zu- punkten der Dampfmaschinen stillgelegt werden, die einen großen Kohleverbrauch erfordern. Die Verteilung der Kohle darf nicht schematisch nach Kopfzahl und Raumgröße erfolgen, sondern unter Berücksichtigung der verschiedenen Verhältnisse der Woh- nung, ihrer Bewohner und deren Beschäftigung. Die Preise sind derartig gestiegen, daß erwogen werden muß, ob der ärmeren Be- völkerung, besonders den Kriegerfrauen, auch für Kohlen Unter- stützungen gewährt werden müssen. Die Behörden selbst müssen alles vermeiden, was eine Erhöhung des Preises herbeiführt.

### Erklärung des Handelsministers.

Der Handelsminister legte an Hand eines größeren Zahlen- materials dar, daß der Bergbau in Bezug auf die Kohlenförde- rung unter den gegebenen Umständen sein Möglichstes getan hat. Wenn die Produktion trotzdem nicht ganz ausreicht, so ist dies dem infolge der Anforderungen der Kriegswirtschaft erheblich ge- stiegenen Bedarf zuzuschreiben. Die Produktion an Braunkohlen entspricht dem angemeldeten Bedarf. — Der Handelsminister geht sodann im einzelnen auf die getroffenen Maßnahmen zur Stei- gerung der Förderung ein, unter denen hervorzuheben sind: Zu- rückstellung von Gesteinsarbeiten, Verlegung der Belegschaft von ungünstigen Gewinnungspunkten auf gute Flöze, Erleichterung der Lebenshaltung der Bergarbeiter. Die Belegschaft hat an- nähernd die Friedensstärke wieder erreicht. Was die Kohlausa- fuhr betrifft, so kommt der größte Teil der ausgeführten Kohlen unseren Bundesgenossen, namentlich Österreich-Ungarn und den okkupierten Gebieten, zu, während die auf die neutralen Nach- baren entfallenden Mengen im Verhältnis zum Gesamtverbrauch nicht sehr erheblich sind.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten führt aus: Die Staatseisenbahnverwaltung sei in ihrer Leistungsfähig- keit — wie schon wiederholt hervorgehoben — durch die Ent- ziehung von Personal, Maschinen und Betriebsmitteln für die Seeresverwaltung stark geschwächt. Die Kopfzahl des Personals sei nach Möglichkeit gesteigert worden. Die Leistungsfähigkeit steige aber nicht in gleicher Weise, da die Zusammensetzung des Personals eine andere sei. In einem großen Teile bestände es aus Frauen, die bei allem guten Willen nicht das eingearbeitete männliche Personal ersetzen könnten. Die erstrebte Vermehrung von Maschinen und Wagen lasse sich im vollen Umfange nicht erreichen. Dazu käme der erhöhte Reparaturstand. Alles dies erschwere den Betrieb. Zurzeit seien die Erschwernisse besonders groß, insbesondere als Folge großer Inanspruchnahme durch die Seeresverwaltung. Dazu käme, daß auch die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs immer mehr stiegen.

Trotz aller Beschwernisse sei die Wagensstellung für Kohle bis Mitte August tadellos gewesen. Die Wagenbestände hätten noch größeren Anforderungen genügt. Seit Mitte August sei eine Ver- schlechterung eingetreten, insbesondere veranlaßt durch die stark einsehenden Lebensmitteltransporte. Inzwischen ließe es möglich gewesen, bis Mitte Oktober die Stellung des Vor- jahres nicht unerheblich zu überschreiten. Augenblicklich seien die Verhältnisse in den Kohlenrevieren nicht günstig. Die starken An- forderungen der Seeresverwaltung im Westen wirkten auf die an- grenzenden Heimatsbezirke zurück und erschweren den Betrieb. Außerdem sei die Inanspruchnahme des Betriebes und des Wagen- parks für die Lebensmittelbeförderung andauernd sehr stark.

Die Wasserstraßen würden soweit als möglich zur Beförderung herangezogen. Im Osten sei dies infolge des niedrigen Wasser- standes der Oder nur in möglichem Umfange bisher möglich ge- wesen. Soweit angängig, sei der Verkehr zwangsweise auf den Wasserweg verwiesen worden. In Berlin sei ein großer Motorwagenpark zur Verfügung gestellt. Inzwischen ließe die Lage ernst, da es nicht möglich gewesen sei, im Sommer große Vorräte anzusammeln. Aus diesen Gründe sei es erforderlich, den unbedingt notwendigen Verkehr glatt und sicher zu bewerkstelligen. Um dies zu ermöglichen, sei eine Einschränkung des Per- sonenverkehrs nicht zu vermeiden gewesen. Dieser Verkehr habe in den letzten Kriegsjahren ganz außerordentlich zugenommen. Von den verschiedenen Maßnahmen, die zur Einschränkung des Personenverkehrs in Frage gekommen wären, habe man sich nach eingehender Prüfung zu der Verteuerung der Fahrpreise für Schnell- und Eilzüge entschlossen. Daß hierin eine Härte liege, würde nicht verkannt. Sie ließe sich aber nicht vermeiden, wenn man das unbedingt notwendige Ziel erreichen wolle. Andere zweckmäßige Mittel ständen nicht zur Verfügung. Die Einführung von Erlaubnisscheinen für den Gesamtverkehr sei nicht durchführ- bar. Eine zeitweise völlige Einstellung des Personenverkehrs sei mit Rücksicht auf die im Interesse der Kriegswirtschaft und Volksernährung unbedingt notwendigen Reisen nicht angängig.

Ob die Maßnahme genügen werde, lasse sich zur Zeit noch nicht übersehen. Gönige sie nicht, so würde man zu weiteren Maß- nahmen schreiten. Als eine solche käme die Einführung von Er- laubnisscheinen für die Benutzung einzelner besonders be- lasteter Strecken in Frage. Im Gepäckverkehr habe man neben einer Tarifierhöhung zu einer Beschränkung des Gewichts der ein- zelnen aufgelieferten Gepäckstücke auf 50 Kilogramm schreiten müssen. Das Personal, das mit der Behandlung der Gepäckstücke betraut sei, bestände meistens aus Frauen, und diesem Umstande habe man Rechnung tragen müssen.

Die Einschränkung des Verkehrs an Sonntagen sei not- wendig, um dem Personal mehr Ruhe zu geben und am Kohlen zu sparen. Fiskalische Gesichtspunkte seien bei allen diesen Maß- nahmen völlig außer Betracht geblieben. In späterer Zeit würde man allerdings den außerordentlich gestiegenen Ausgaben der Eisenbahnverwaltung wohl durch Erhöhung der Tarife Rechnung tragen müssen. Diese Mehrausgaben, die gegenüber dem letzten Friedenshaushalt 1100 Millionen betragen, seien zum größten Teil durch Aufwendungen für das Personal erforderlich geworden.

### Transportmittelnot.

Hierauf nahm der Reichskommissar für die Koh- lenverteilung das Wort und gab einen Überblick über die Entwicklung der Kohlenfrage seit dem Herbst vorigen Jahres so- wie über die Organisationen, aus denen sich das Reichskom-

missariat in seiner jetzigen Form entwickelt hat. — Der Vor- anschlag, wie er für jeden Monat jetzt aufgestellt wird, rechnet auf der Habeneseite mit der zur Verfügung stehenden Produktion. Auf der Sollseite steht der Produktion der Bedarf gegenüber. Mehr als die Hälfte entfällt auf die Industrie. Aus den abmonat- lich von der Industrie einzureichenden Meldungen und dem sonstigen Material des Reichskohlenkommissars läßt sich der Bedarf der Industrie mit einer für einen Voranschlag genügenden Sicher- heit ermitteln. Die für Eisenbahnen und Schifffahrt, für Marine, Frontbedarf und Intendanturen nötigen Mengen werden in Ver- handlungen mit den zuständigen Verwaltungen festgesetzt. Für diese Mengen liegen in den früheren Monatsmengen so gute An- haltspunkte vor, daß dieser Bedarf genau zu ermitteln ist. Die Ausführungen werden ebenfalls im voraus vereinbart, der Reichskohlenkommissar sucht sie so niedrig zu halten, wie die ent- gegenstehenden wichtigen Interessen es irgendwie gestatten. Als schwierigster Punkt für die Statistik bleibt nach der Bedarf der Haushaltungen, des Kleingewerbes und der Landwirtschaft übrig. Die darüber mit dem Stichtag 1. September 1917 aufgemachte Statistik wird in den nächsten Tagen fertiggearbeitet sein. Für den November wird man aber in den Voranschläge noch Mengen einsetzen, wie sie auch bisher mit der zuständigen Behörden und Verwaltungen vereinbart worden sind.

Die Gaswerke bilden in dem Voranschlag noch einen be- sonderen Posten, der aber nach den bekannten Verbrauchszahlen mit genügender Genauigkeit zu erfassen ist. Aus diesen Bedarfs- siffern setzt sich der Gesamtbedarf zusammen, der der Produktion gegenüberzustellen ist. Dabei ergibt sich ein bedeutenderer Fehlbetrag. Dieser Voranschlag berücksichtigt noch nicht den Wagenmangel. Dieser ist im laufenden Jahre gegen alle Erwartungen der Eisenbahnverwaltung ebenso stark aufgetreten wie im Vorjahr. Zur Zeit ist der Wagenmangel so stark, daß die Produktion nicht voll abgefahren werden kann. Während im Sommer die Leistungsgrenze der Bergwerke unter der Leistungsgrenze der Eisen- bahn lag, ist es jetzt umgekehrt geworden: die Eisenbahn kann nicht so viel abfahren, wie die Bergwerke fördern. Zur Zeit ist die Kohlen- not also eine Transportmittelnot. Die Gründe liegen nicht nur in der Beanspruchung der Transportmittel durch die Ernte und durch Truppentransporte, sondern auch nach ganz besonders in der Erschwörung und Verzögerung der Entladung. Durch diese Transport-schwierigkeiten wird der Fehlbetrag, den der Abgleich zwischen voraussichtlicher Produktion und voraussichtlichem Bedarf zeigt, noch ganz erheblich vergrößert. Insgesamt ist der Fehlbetrag so groß, daß er sich ohne empfindliche Beeinträchtigungen der Ver- braucher nicht heiligen läßt. Zum Teil kann man eine Er- leichterung planmäßig herbeiführen, indem man den Bedarf an allen Stellen auf das Notwendigste beschränkt. Ganz läßt sich aber auch durch ein rücksichtsloses Zusammenstreichen der Bedarfsmeldungen die Übereinstimmung mit dem wirklichen Kohlenverbrauch nicht herstellen, schon weil die Witzungen des Kohlenverbrauchs nicht nach Ort und Tag voraussehen lassen. Man muß also in den nächsten Tagen damit rechnen, daß bald hier, bald da Notlagen auftreten, in denen der Reichskohlenkom- missar von Fall zu Fall im Zusammenwirken mit den Verbrauchern und dem Handel als dem Nächstbeteiligten, mit den Behörden und besonders mit den Eisenbahnverwaltungen, Schritte schaffen muß. So mehr der Verbrauch von vornherein eingeschränkt wird, umso besser ist es für die übermäßig gespannte Lage. Das Bestreben des Reichskohlenkommissars ist deshalb darauf gerichtet, möglichst stark erzwungene Einschränkungen planmäßig eintreten zu lassen, damit die Gefahr, daß er in schlimmen Notlagen nicht ausbleiben kann, tunlichst verringert wird. — Es ist trotz Wagenmangel- gemang Kohle da, um das Durchhalten auch auf diesem Gebiete zu sichern, aber wir müssen mit Kohle wie mit so vielem anderen knapp und müssen uns gegebenenfalls auch einmal mit einem vor- übergehenden empfindlichen Mangel abfinden.

Ein Mitglied der Kommission führte aus: wenn etwa im Lande- gelagentlich behauptet werde, daß der Rückgang der Kohlenförde- rung auch auf Anlaß der Arbeiter zurückzuführen sei, so müsse dem das starke Verfahren von Über- und Nebenstichten entgegengehalten werden. Im Anschluß hieran wurden seitens der Regierung Mitteilungen über die Lohnhöhungen und Beschäftigungsmaßnahmen gemacht.