

24. IX. 1918

86

Die Kohlenfrage.

N Berlin, 24. Okt. (Priv. Tel.) Die Staatshaus-
haltskommission des Abgeordnetenhauses beriet gestern
über die Kohlenfrage. Der Berichterstatter Althoff (nl.)
führte aus: Trotz der im Verhältnis zur Notwendigkeit un-
genügenden Vermehrung der Belegschaften sei es gelungen, die
Friedensförderung nahezu zu erreichen. Demgegenüber seien aber
die Bedarfsmengen so erheblich gestiegen, daß Einschränk-
ungen bei den weniger wichtigen Verbrauchsstellen zu Gunsten
der wichtigeren Verbrauchsstellen, die im allgemeinen eine Ein-
schränkung nicht dulden, vorgenommen werden müßten. Der
Verkehr auf den Wasserstraßen habe aus Mangel an aus-
gebildetem Personal und aus Mangel an Schlepplast insbeson-
dere beim staatlichen Schlepptimonopol den Ansprüchen nicht immer
genügt. Die Kohlenfrage sei zur Zeit eine Verkehrsfrage
und von ihrer Lösung hänge die Möglichkeit einer genügenden
Kohlenversorgung ab.

Der zweite Berichterstatter Abg. Stull (3.) führte aus:
Wenn von der Reichsregierung gesagt werde, es sei kein Anlaß
zu Besorgnis vorhanden, die Versorgung mit Kohle sei vollstän-
dig, so widersprechen dem die Tatsachen. Man müsse des-
halb in erster Linie die Förderung zu steigern suchen. Um
die Freigabe von Bergarbeitern aus der Front zu ermöglichen,
müßten Mannschaften an die Front geschickt werden, die in der
Heimat entbehrlich oder durch Hilfsdienstpflichtige zu ersetzen seien.
Die Verteilung der Kohle dürfe nicht schematisch nach Kopf-
zahl und Raumgröße erfolgen, sondern unter Berücksichtigung der
verschiedenen Verhältnisse der Wohnung, ihrer Bewohner und
deren Beschäftigung. Die Sparlichkeit im Kohlenverbrauch
müsse an erster Stelle auch von den Behörden selbst
geübt werden und die vorhandenen Bestände müssen bald zur
Verteilung kommen, damit Platz für neue Förderung geschaffen
wird. Die Preise seien beratig gestiegen, daß erwogen werden
müsse, ob der ärmeren Bevölkerung, besonders den Arbeiterfrauen,
auch für Kohlen Unterstufungen gewährt werden müssen.

Der Minister für Handel und Gewerbe leitete an Hand
eines größeren Zahlenmaterials dar, daß der Bergbau in
Bezug auf die Kohlenförderung unter den gegebenen Umständen
sein möglichstes getan hat. Der Ausbruch des Krieges brachte
zunächst einen starken Rückgang in der Kohlenförderung, die in-
dessen durch eine Reihe von Maßnahmen im Laufe der Zeit ber-
atig gesteigert werden konnte, daß zur Zeit annähernd so viel
Kohlen im Inlande zur Verfügung stehen, wie im Frühjahr 1914.
Wenn diese Produktion trotzdem nicht ganz ausreicht, so ist dies
dem infolge der Anforderungen der Kriegsindustrie erheblich ge-
stiegenen Bedarf zuzuschreiben. Die Produktion an Braunkohlen
entspricht dem angemessenen Bedarf. Der Handelsminister geht
sodann im einzelnen auf die getroffenen Maßnahmen zur Steige-
rung der Förderung ein, unter denen hervorzuheben sind Zurück-
haltung von Gleisarbeiten, Verlegung der Belegschaften von
ungünstigen Gewinnungspunkten auf gute Plätze, Erleichterung
der Lebenshaltung. Die Belegschaft hat annähernd die Friedens-
stärke wieder erreicht. Was die Kohlenausfuhr betrifft so
kommt der größte Teil der ausgeführten Kohlen unseren Bundes-
genossen, namentlich Österreich-Ungarn, und den okkupierten Ge-
bieten zu, während die auf die neutralen Nachbarn entfallenden
Mengen im Verhältnis zum Gesamtverbrauch nicht sehr erheblich
sind. Die dorthin ausgeführte Kohle dient lediglich als Aus-
tauschmittel für notwendige Inlandsbedürfnisse. Eine nennens-
werte Steigerung der Förderung war unter den gegebenen Ver-
hältnissen kaum zu erwarten, da die verbindenden Momente auch
in Zukunft in Wirklichkeit bleiben werden.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten
führte aus: Die Staatsbahnverwaltung sei in ihrer
Leistungsfähigkeit durch die Entziehung von Personal, Wa-
schmaschinen und Betriebsmittel für die See- und Luftverwaltung stark
geschwächt. Die Kopfzahl des Personals sei nach Mög-
lichkeit gesteigert worden. Die Leistungsfähigkeit steige aber
nicht in gleicher Weise, da die Zusammenfassung des Personals
eine andere sei. Zu einem großen Teil bestände es
aus Frauen, die bei allem guten Willen nicht das eingear-
beitete männliche Personal ersetzen könnten. Die Ver-
schärfung der Verkehrsregeln sei so weit als möglich
gefordert. Sie sei aber begrenzt durch die Leistungsfähigkeit
der Werke, da die Beschaffung der Baustoffe Schwierigkeiten
erleide. Die erhöhte Vermehrung von Maschinen und
Wagen ließe sich daher in vollem Umfange nicht erreichen.
Dazu käme der erhöhte Reparaturstand. Alles erschwere den
Verkehr. Zur Zeit seien die Erschwernisse besonders groß,
insbesondere als Folge großer Inanspruchnahme durch die
See- und Luftverwaltung. Dazu käme, daß auch die Anforderungen
des öffentlichen Verkehrs immer mehr steigern. Die Einnah-
men aus dem Güterverkehr seien im August und September
im Vergleich zu den entsprechenden Monaten des Vorjahres
um 11 Prozent gestiegen. Besonders ungünstig wirkte das
schlechte Einsetzen des Verkehrs. Dies gelte sowohl für den
militärischen Verkehr wie namentlich auch für den Verkehr
mit Lebensmitteln. So habe die Wagenstellung für Ge-
treide Mitte August des drei- bis vierfache der vorjährigen
Gestellung betragen. Im Kartstoffverkehr hätten
bis 8000 Wagen täglich gestellt werden müssen.
Auch der Erwerbsverkehr sei wesentlich höher als in früheren Jah-
ren. Das schlechte Einsetzen des Verkehrs habe vielfach Ent-
lade- und Umladearbeiten zur Folge. Die Empfänger konnten die in
großen Mengen anesfahrenen Güter nicht pünktlich entladen
und abfahren. Hierdurch entstanden Verzögerungen im
Wagenumlauf und Störungen im Betriebe. Trotz dieser Er-
schwernisse sei die Wagenstellung für Kohlen bis
Mitte August tadellos gewesen. Die Wagenbestände hätten
noch größeren Anforderungen genügt. Seit Mitte August sei
eine Verschlechterung eingetreten, insbesondere veranlaßt durch
die stark einsetzenden Lebensmitteltransporte. Immerhin sei
es möglich gewesen, bis Mitte Oktober die Gestellung des Vor-
jahres nicht unerheblich zu übersteigen. Augenblicklich seien
die Verhältnisse in den Kohlenrevieren nicht günstig. Die
starken Anforderungen der See- und Luftverwaltung im Westen wirk-
ten auf die angrenzenden Heimatbezirke zurück und erschweren
den Betrieb. Außerdem sei die Inanspruchnahme des Betriebs
und des Wagenparks für die Lebensmittelbeförderung an-
dauernd sehr stark. Dies würde vorläufig noch anhalten. Es
würden sogar die jetzt einsetzenden Mühlentransporte erneute
Anforderungen an den Wagenpark stellen. Selbstverständlich
geschehe alles, um die Schwierigkeiten zu überwinden. Die
Wasserstraßen würden so weit als möglich zur Beför-
derung herangezogen. Im Osten sei dies infolge des niedrigen
Wasserstandes der Oder nur in mäßigem Umfange bisher mög-
lich gewesen. Soweit anständig, sei der Verkehr zwangsmäßig
auf den Wasserweg verwiesen worden. Die Zahl der staat-
lichen Schlepptimonen sei auf das Doppelte erhöht worden.
Unnötige Transporte würden vermieden. Es werde dahin ge-
wirkt, daß überall die kürzesten Wege gefahren werden. Zur
Gewinnung von Wagen sei der Straßenverkehr ge-
sperrt. Es würde alles versucht, um der Abfuhrschwierigkeiten,
die namentlich in den großen Städten besondere Gefahren
für den Eisenbahnbetrieb mit sich bringen könnten, Herr zu
werden. Die See- und Luftverwaltung habe hierbei in dankenswerter
Weise die Bestrebungen der Eisenbahn unterstützt. Den schwe-
ren Pferden der Spediteure seien Futterzulagen von der
See- und Luftverwaltung bewilligt worden. In Berlin sei ein großer
Motorwagenpark zur Verfügung gestellt.

Zimmerhin bleibe die Lage ernst, da es nicht möglich gewesen
sei, im Sommer große Vorräte anzusammeln. Aus diesem Grunde
sei es erforderlich, den unbedingt notwendigen Verkehr glatt und
sicher zu bewältigen. Um dies zu ermöglichen, sei eine Ein-
schränkung des Personenverkehrs nicht zu vermeiden ge-
wesen. Dieser Verkehr habe in den letzten Kriegsjahren ganz
außerordentlich zugenommen. Die Einnahmen seien um 44 Pro-
zent gestiegen, trotzdem die Zahl derzüge um mehr als die
Hälfte vermindert worden sei. Von den verschiedenen Maßnah-
men, die zur Einschränkung des Personenverkehrs in Frage ge-
kommen wären, habe man sich nach eingehender Prüfung zu der
Verteuerung der Fahrpreise für Schnell- und Eilzüge entschlossen.
Daher liege eine Härte liege, werde nicht verkannt. Sie ließ sich
aber nicht vermeiden, wenn man das unbedingt notwendige Ziel
erreichen wollte. Andere zweckmäßige Mittel stünden nicht zur
Verfügung. Die Einführung von Erlaubnisscheinen für
den gesamten Verkehr sei nicht durchführbar. Eine zeitweise
völlige Einstellung des Personenverkehrs sei mit Rücksicht auf die
im Interesse der Kriegswirtschaft und Volksernährung unbedingt
notwendigen Reisen nicht anständig. Die geringere Inanspruch-
nahme der Schnellzüge, die sich jetzt schon bemerkbar mache, gebe
die Möglichkeit, diezüge zu kürzen und sie pünktlich durchzuführen.
Hierdurch seien die erheblichen Unregelmäßigkeiten im
Schnell- und Eilzüge verurteilt worden. Ob die Maßnahme ge-
nügen werde, lasse sich zur Zeit noch nicht übersehen. Genüge
ste nicht, so würde man zu weiteren Maßnahmen schreiten. Als eine
solche käme die Einführung von Erlaubnisscheinen für die Be-
nutzung einzelner besonders belasteter Strecken in Frage. Im
Gesamtsverkehr habe man neben einer Lockerung zu einer
einer Beschränkung des Gewichtes der einzelnen aufzufahrenden Ge-
päckstücke auf 50 Kgr schreiten müssen. Das Personal, das mit
der Behandlung der Gepäckstücke betraut ist, bestände meistens aus
Frauen und diesem Umstande habe man Rechnung tragen müssen.
Die Einschränkung des Verkehrs an den Sonntagen sei notwendig,
um dem Personal mehr Ruhe zu geben und um Kohlen zu sparen.
Wichtigste Gesichtspunkte seien bei allen diesen Maßnahmen
völlig außer Betracht geblieben. In späterer Zeit würde man
allerdings den außerordentlich gesteigerten Ausgaben der Eisen-
bahnverwaltung wohl durch Erhöhung der Tarife Rechnung
tragen müssen. Die Mehrausgaben, die gegenüber dem letzten

Friedenshaushalt 1100 Millionen betragen, seien zum größten
Teil durch Aufwendungen für das Personal erforderlich geworden.

Hierauf nahm der Reichskommissar für die Koh-
lenverteilung das Wort. Die wichtigste Grundlage für
ein zweckmäßiges Handeln ist eine möglichst genaue Kenntnis
der voraussichtlichen Erzeugung und des Bedarfs. Der
Voranschlag, wie er für jeden Monat jetzt aufgestellt wird,
rechnet auf der Habenseite mit der zur Verfügung stehenden
Produktion. Der Einfluß des Wagenmangels wird zunächst
unbeachtet gelassen, weil man zwar weiß, daß er groß sein
wird, nicht aber wie groß er sein wird. Auf der Sollseite
steht der Produktion der Bedarf gegenüber. Mehr als die
Hälfte entfällt auf die Industrie. Aus dem allmonatlich von
der Industrie einzureichenden Meldekarten und dem sonstigen
Material des Reichskohlenkommissars läßt sich der Bedarf der
Industrie mit einer für einen Voranschlag genügenden Schär-
fe ermitteln. Die für Eisenbahnen und Schiffe, für Marine,
Kronbedarf und Intendanturen nötigen Mengen werden in
Verhandlungen mit den zuständigen Verwaltungen festgesetzt.
Für diese Mengen liegen in den früheren Monatsmengen so
gute Anhaltspunkte vor, daß dieser Bedarf genau zu berechnen
ist. Die Ausfuhrmengen werden ebenfalls im voraus verein-
bart. Der Reichskohlenkommissar sucht sie so niedrig zu halten,
wie die entgegenstehenden wichtigen Interessen es irgend wie
gestatten. Als schwierigster Punkt für die Statistik bleibt noch
der Bedarf der Hausaltungen, des Kleingewerbes und der
Landwirtschaft übrig. Die darüber mit dem Etichtag erst im
September 1917 ausgemachte Statistik wird in den nächsten
Tagen fertig verarbeitet sein. Für den November wird man
aber in den Voranschlag noch Mengen einsehen, wie sie
auch bisher mit den zuständigen Behörden und Ver-
waltungen vereinbart worden sind. Die Gaswerke bilden
in dem Voranschlag noch einen besonderen Posten, der aber
nach den bekannten Verbrauchszahlen mit genügender Ge-
nauigkeit zu erfassen ist. Aus diesen Bedarfsgiffern setzt sich
der Gesamtbedarf zusammen, der der Produktion gegenüber
zu stellen ist. Dabei ergibt sich ein bedeutender Fehlbet-
rag. Dieser Voranschlag berücksichtigt noch nicht den
Wagenmangel. Dieser ist im laufenden Jahre gegen alle Er-
wartungen der Eisenbahnverwaltung ebenso stark aufgetre-
ten wie im Vorjahre. Zur Zeit ist der Wagenmangel so
stark, daß die Produktion nicht voll abgefahren werden kann.
Während im Sommer die Leistungsgrenze der Gaswerke
unter der Leistungsgrenze der Eisenbahn lag, ist es
jetzt umgekehrt geworden: Die Eisenbahn kann
nicht so viel abfahren, wie die Gaswerke fördern.
Zurzeit ist die Kohlennot eine Transport-
mittelnot. Die Gründe liegen nicht nur in der An-
spruchung der Transportmittel durch die Ernte und durch
Truppentransporte, sondern auch noch ganz besonders in der
Erschwerung und Verzögerung der Entladung. Durch
diese Transportschwierigkeiten wird der Fehlbetrag, den der
Ausgleich zwischen vorausgesetzter Produktion und voraus-
gesetztem Bedarf zeigt, noch ganz erheblich vergrößert. Ins-
gesamt ist der Fehlbetrag so groß, daß er sich ohne empfind-
liche Beeinträchtigungen der Verbraucher nicht beseitigen läßt.
Zum Teil kann man eine Beschränkung planmäßig herbei-
führen, indem man den Bedarf auf allen Stellen auf das
Notwendigste beschränkt. Dann läßt sich aber auch durch ein
rücksichtsloses Zusammenstreifen der Bedarfsanmeldungen
die Übereinstimmung mit dem wirklichen Kohlenbestand nicht
herstellen, schon weil die Wirkungen des Wagenmangels sich
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 Reichskohlenkommissar
von Fall zu Fall im Zusammenwirken mit den Verbrauchern
und dem Handel als Nächstebeteiligter, mit den Behörden und
besonders mit den Eisenbahnverwaltungen Hilfe schaffen
muß. Je mehr der Verbrauch von vornherein einge-
schränkt wird, um so besser ist es für die übermäßig ge-
spannte Lage. Das Bestreben des Reichskohlenkommissars ist des-
halb darauf gerichtet, möglichst starke, erträgliche Einschrän-
kungen planmäßig einzuwirken zu lassen, damit die Gefahr, daß
er in schlimmen Notlagen nicht ausbrechen kann, möglichst ver-
ringert wird. Es ist trotz Wagenmangels genug Kohle da,
um das Durchhalten auch auf diesem Gebiete zu sichern.
Aber wir müssen mit Kohlen wie mit so vielem anderen spa-
ren und müssen uns gegebenenfalls auch einmal mit einem
vorübergehenden empfindlichen Mangel abfinden.
Wenn dies ohne unangebrachten Optimismus, aber auch ohne
unberechtigten Pessimismus allgemein klar erkannt wird, darf
man das Vertrauen hegen, daß in dem bevorstehenden Win-
ter auch hinsichtlich der Kohlen für das Notwendige gesorgt
werden kann.

Ein Kommissionsmitglied führte an, daß die Or-
ganisation zu spät getroffen sei, um wirksam zu werden. Zum
Teil habe sie bei der Beförderung der Landwirtschaft mit Früh-
drückkohle verfaßt. Die starke Einschränkung des Landabfahres
der Beiden müsse bemerkt werden. Es sei zu befürchten,
daß die getrocknete Organisation den erzielten Erfolg nicht
zeitigen werde.

Der Reichskohlenkommissar erwiderte: Der Land-
abfahr habe gesperrt werden müssen wegen der starken Einbedungen
in der Nähe der Gruben. Im übrigen seien die beanstandeten
Mängel im wesentlichen nicht auf die Organisation, sondern auf
die Verkehrsschwierigkeiten zurückzuführen. Ein anderes Mit-
glied der Kommission führte aus: Wenn gelegentlich
behauptet werde, daß der Rückgang der Kohlenförderung auch auf
Unlust der Arbeiter zurückzuführen sei, so müsse dem doch stark
Verfahren von Ueber- und Nebenlichtern entgegengehalten wer-
den.

Im Anschluß hieran wurden seitens der Regierung Mitteilun-
gen über die Lohnerhöhung und Verpflegungsm-
aßregeln gemacht.