



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Henning, Richard: Der Rückgang der englischen Kohlenausfuhr und ihre
Folgen

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



Der Rückgang der englischen Kohlenausfuhr und ihre Folgen

Von Dr. Richard Hennig



Der große Weltkrieg hat nach und nach schon soviel Unwahrscheinlichstes wahr gemacht, daß alte Anschauungen, die stets wie Selbstverständlichkeiten, wie Dogmen betrachtet wurden, in immer größerer Zahl ins Wanken geraten und zusammenbrechen. Zu den größten Überraschungen gehört sicherlich die von weitesten Kreisen freilich unbeachtet gebliebene und nicht annähernd genug gewürdigte Tatsache, daß England, das Kohlenland par excellence, das alle Welt mit Kohlen zu versorgen pflegte und insbesondere die Weltseeschifffahrt mit dem kostbaren Brennmaterial versah, jetzt aus Nordamerika Kohlen einzuführen und ein von vielen Zeitungen schon dringend gefordertes Kohlenausfuhrverbot demnächst wahrscheinlich zu erlassen gezwungen ist.

Nichts kann einwandfreier als dieser Umstand beweisen, wie gründlich irrig Englands sorgfältige Berechnungen waren, als sich die Asquith-Greysche Regierung auf den Krieg gegen Deutschland einließ und zuversichtlich wähnte, damit ein gutes Geschäft, Churchills „business as usual“, zu machen. Nichts kann aber auch klarer veranschaulichen, wie außerordentlich die Wirkungen der deutschen Unterseeboot-Kriegsführung sind, deren ganzer Erfolg sicher erst in späterer Zeit bekannt werden wird. Denn die Unsicherheit der Schifffahrt hat einen Hauptanteil an diesen nie für möglich gehaltenen wirtschaftlichen Tatsachen; daneben wirken freilich noch einige andere Einflüsse ausschlaggebend mit, so insbesondere die mangelhafte Organisation des meist in privatem Besitz befindlichen Eisenbahnwesens und die sehr große Schwierigkeit, den englischen Kohlenbergwerken das nötige Grubenholz zu beschaffen, das man ehedem fast vollständig aus Deutschland bezog. Alle sonst dabei in Betracht kommenden Umstände, die Lohnbewegungen und Streikdrohungen der Kohlen-, Eisenbahn- und Hafenarbeiter, die Schwierigkeiten der Reedereien, der Mangel an Schiffsraum, die hohen Versicherungsgebühren, die samt und sonders die englische Kohlenausfuhr empfindlich erschweren, sind erst von sekundärer Bedeutung und ihrerseits erst Folgen jener erstgenannten primären Faktoren.

Wie stark die englische Ausfuhr zurückgegangen ist, erhellt aus dem Umstand, daß schon im Januar 1915, also noch vor Beginn des deutschen Unterseeboot-Handelskrieges, die Kohlenausfuhr um nahezu zwei Fünftel, nämlich

um $37\frac{2}{3}$ Prozent, geringer als im gleichen Monat des Vorjahres war (3613000 gegen 5795000 Tonnen). Das Ungeheuerlichste aber ist, daß England selbst an empfindlicher Kohlenknappheit leidet, daß schon im September die Londoner Gaspreise erhöht werden mußten und daß diese absonderlichen Verhältnisse sich immer weiter zugespitzt haben, bis jetzt England, wie gesagt, gezwungen ist, nach dem Zeugnis des Newcastle Daily Journal große Kohlenmengen in Nordamerika zu kaufen und sich langsam mit dem Gedanken des Kohlenausfuhrverbots vertraut zu machen!

Daß damit der Kohlenknappheit in England selbst gesteuert werden wird, ist wohl kaum zu bezweifeln. Viel bedeutsamer aber für Deutschlands Interessen an diesen Vorgängen ist einmal die tiefgehende Wirkung auf das englische Wirtschaftsleben, wie sie ein Kohlenausfuhrverbot durch den Fortfall der bedeutenden Einnahmen aus den Kohlenlieferungen zur Folge haben muß, und andererseits die geradezu unerträgliche Lage, in die zahlreiche neutrale Länder, sowie Englands Verbündete und nahezu die gesamte nichtenglische Schifffahrt durch die stets stärkere Erschwerung und baldige völlige Unterbindung der Kohlenzufuhr gebracht werden müssen. Schon heute haben die Dinge vielfach einen sehr kritischen Charakter angenommen. England muß wohl oder übel darauf bedacht sein, in erster Linie seinen Bundesgenossen Frankreich und (nach Wiedereröffnung des Schiffsverkehrs mit Archangelsk) Rußland in ihrer noch weit schwereren Kohlennot beizustehen. Frankreichs normale Kohlenproduktion ist ja seit September zu 72 Prozent in deutschen Händen, und in seinen übriggebliebenen Kohlengruben ist die Förderung, zumal im Pas de Calais, durch Männermangel und teilweise Bedrohung durch die Kriegsvorgänge stark beeinträchtigt. Frankreich, das schon im Frieden mehr Kohlen verbraucht als erzeugt, und dem nun die eigenen Kohlen zu rund drei Viertel, dazu die gesamten belgischen und deutschen Kohlen abgeschnitten sind, muß daher von Amerika und England Kohlen beziehen, um wenigstens den dringendsten Bedarf zu decken, und England erkennt, daß es dem Bundesgenossen, der ohnehin seine Haut für britische Interessen zu Markte trägt, in seiner schweren Kohlennot beizuspringen muß, teils aus Anstandsgefühl, mehr aber noch um wenigstens die französischen Eisenbahnen und Kriegsschiffe leistungsfähig zu erhalten. So liefert denn England, trotz seiner eigenen Schwierigkeiten, mehr Kohlen als in Friedenszeiten nach Frankreich; die stark verringerte englische Gesamtkohlenausfuhr ging im Januar 1915 zu mehr als einem Drittel nach Frankreich (1384000 von 3613000 Tonnen), während im Frieden (Januar 1914) nur etwas mehr als ein Fünftel (1236000 von 5795000 Tonnen) Frankreich zuströmte. Daß Frankreichs Kohlenhunger durch die Vermehrung der englischen Einfuhr um nur etwa 10 Prozent unter den obwaltenden Umständen nicht annähernd gestillt werden kann, bedarf keiner weiteren Erörterung.

Daß das kohlenarme und von der Einfuhr abgeschnittene Rußland in vielfacher Hinsicht noch übler daran ist als Frankreich, ist bekannt. Auch

eines seiner Kohlenreviere, das (1912) über 22 Prozent der ganzen Kohlen-erzeugung des europäischen Rußland deckte, das Dombrowa-Becken an der Dreikaiser-Ecke, ist seit Anfang August dauernd in deutscher und österreichischer Hand. Wenn nun auch Rußland vielfach die Kohle durch Holz, Torf und Naphthaprodukte ersetzen kann, so leidet es doch unter einer ausgesprochenen Kohlennot, um so mehr als auch im Donez-Becken, Rußlands wichtigstem Kohlengebiet, die Produktion infolge Mangels an Arbeitskräften um 30 Prozent gegenüber der normalen Leistung (1912 21300000 Tonnen) gefallen ist. Neuerdings ist sie noch geringer geworden und betrug im März 8000000 gegen 13500000 Pud im Vorjahr. Zu diesem Ausfall von mindestens etwa 7000000 Tonnen im Jahr kommt aber ein weiterer von mindestens der doppelten Höhe durch Fortfall der deutschen und österreichischen sowie eines großen Teiles der englischen Kohleneinfuhr. Im November 1914, im letzten Monat, wo der Hafen Archangelsk noch offen war, erhielt Rußland von England nur 2000 Tonnen Kohlen gegenüber 379000 Tonnen im November 1913. Später hat auch diese letzte bescheidene Zufuhr aufgehört; was Amerika, Japan, China über Wladiwostok oder Fusan nach dem europäischen Rußland zu bringen vermochten, war wegen der ungeheuer hohen Bahnfracht nicht der Rede wert, und auch die russische Kohlenzufuhr vom Donez-Becken floß nur sehr spärlich, da verringerte Erzeugung, überlastete Bahnen, empfindlichster Wagenmangel die Versorgung erschwerten, außerdem auch die Haltung der Bergwerksbesitzer, die aus der Kohlentenerung reichen Gewinn ziehen und alles tun, um die vorhandene Kohlennot zu erhalten und, wenn möglich, noch zu steigern. Petersburg erhielt im Februar 1915 statt der 1300 Waggons Kohlen, deren es durchschnittlich im Monat bedarf, nur 96. Die Straßenbahnen in Petersburg und Moskau mußten im März wegen Kohlenmangels der elektrischen Zentralen den Betrieb einstellen, und die vorhandenen Kohlen waren unverhältnismäßig teuer: in Moskau kostet Anthrazit unter Mittelsorte $58\frac{1}{2}$ Mark die Tonne, in Petersburg Koks 75 Mark gegen $43\frac{1}{2}$ Mark im Vorjahr. Anfangs April sah sich die Regierung genötigt, alle privaten Kohlenvorräte zu beschlagnahmen. Natürlich hoffte nun alles auf Erleichterung der Kohlennot nach Eintritt des Frühlings und Wiedereröffnung des Hafens Archangelsk. Dieser Hafen ist zwar schon Anfang April, infolge der Tätigkeit der großen Eisbrecher, wieder benutzbar geworden, aber die ersohnte Erleichterung wird trotzdem ausbleiben, weil eben England gar keine Neigung haben wird, die jetzt doppelt und dreifach wertvollen Kohlen in sehr großen Mengen einem Bundesgenossen zuzuwenden, dessen Freundschaft nur so lange von Wert war, als man noch militärische Hoffnungen auf seine Millionenheere setzen konnte. Wie soll man da in England große Lust verspüren, das kostbare Brennmaterial, das man im Lande selbst schon hier und da doppelt so teuer wie im Frieden bezahlt, in sehr großen Mengen nach dem entlegenen und unwirtschaftlichen Archangelsk zu schaffen, zumal auch die verfügbaren Schiffsräume

jetzt viel wertvoller als in anderen Zeiten sind? Das militärische Bedürfnis, die russischen Eisenbahnen, Kriegsschiffe und Kriegsindustrien möglichst leistungsfähig zu erhalten, mag ja England nötigen, auch den russischen Kohlenhunger nicht ganz ungestillt zu lassen; aber allen Wünschen gerecht zu werden, wird hier noch sehr viel schwerer sein als in Frankreich.

Mit Englands Bundesgenossen leiden aber auch die mehr oder weniger unschuldigen neutralen Staaten Europas mehr und mehr unter den Hemmnissen der englischen Kohlenausfuhr. Sie erhalten sämtlich viel weniger Kohlen, als sie brauchen, und müssen das Wenige, was ihnen zugeführt wird, ungebührlich teuer bezahlen. So belief sich zum Beispiel im Januar 1915 die englische Kohleneinfuhr in Italien auf 470 000 Tonnen gegenüber 791 000 im Vorjahr, in Spanien auf 159 000 gegen 346 000, in Ägypten auf 150 000 gegen 315 000, in Südamerika auf 259 000 gegen 565 000 Tonnen usw. Selbst die Stützpunkte der englischen Flotte erhielten (was besonders bezeichnend ist) nicht mehr sondern weniger Kohle als im Frieden, so zum Beispiel im November 1914 Gibraltar nur 20 000 Tonnen gegen 41 000 Tonnen im November 1913, Malta nur 10 000 gegen 73 000 Tonnen usw. Dabei mußten die neutralen Staaten nicht nur die stark gestiegenen Nettopreise der Kohlen bezahlen, sondern auch die gewaltig erhöhten Unkosten der Beförderung tragen. Wie groß diese sind, mögen zwei Tatsachen klarlegen: die Schiffsfrachten zwischen England und Spanien waren im März viermal so hoch wie vor dem Kriege, und die Gesamtweizeneinfuhr eines Monats war in England der Menge nach um 11 Prozent geringer, dem Werte nach aber um 40 Prozent höher als im gleichen Monat des Vorjahrs! Die Rückwirkung auf die Kohlenversorgung neutraler Länder ist sehr beträchtlich. Dies zeigt sich besonders klar in Italien, das angesichts der sehr hohen Preise der englischen und amerikanischen Kohle in steigendem Maße sein Heizmaterial aus Deutschland bezieht, obwohl seine Fabriken zum Teil eigentlich nur auf die Verfeuerung englischer Kohle eingerichtet sind. Es ist übrigens bisher nicht genügend beachtet worden, daß das Kohlenproblem auf Italien einen starken Druck ausüben mußte, alle Kriegsgelüste fahren zu lassen und seine Neutralität bis zum Ende des Krieges zu bewahren, denn sobald Deutschland dem kohlenarmen Italien nicht mehr liefert, würde sogleich Italiens Kohlennot noch schlimmer als die Frankreichs werden, und die italienische Handelschiffahrt, die für das Wohl des Landes von besonderer Bedeutung ist, würde sogleich nahezu lahmgelegt sein, da von England eher ein empfindlicher weiterer Rückgang der Kohlenausfuhr nach Italien als eine Steigerung in absehbarer Zeit zu erwarten ist. Schweizer Zeitungen meldeten, daß allein für die italienische Regierung täglich acht Güterzüge mit Kohlen aus dem Ruhrgebiet über die Gotthard- und die Lötschbergbahn nach Italien geleitet würden; dazu kommt noch die Versorgung der privaten Industrie Italiens. Ein Eingreifen Italiens in den Krieg als Gegner seiner einstigen Bundesgenossen würde diese Quelle natürlich sogleich verstopfen, und der „welschen

Vertragstreue“ würde in Gestalt einer gewaltigen Kohlenteuerung und Kohlenknappheit und außerdem mit der erzwungenen Sperrung des Suezkanals, von der die Türken bisher nur Italien zuliebe abgesehen haben, eine höchst empfindliche Strafe sogleich auf dem Fuße folgen.

Alle diese Folgen der erschwerten Kohlenversorgung einzelner Länder durch England haben immerhin in der Hauptsache nur Bedeutung für die jeweilig betroffenen Länder selbst. Von allgemeinerer und weitertragender Wirkung muß aber die ausnehmend hohe Erschwerung sein, welche die Versorgung der friedlichen Handelshäfen und der in ihnen verkehrenden Schiffe mit den benötigten Kohlenmengen bereitet. Ein großer Teil der Weltschiffahrt ist nun einmal an die englische Kohle gewöhnt, deren Heizwert ja unerreicht ist und die daher mit einem Minimum an Quantität die jeweilig gewünschten Leistungen zu vollbringen gestattet. Wird die beste englische Kohle der Schiffahrt in den europäischen, afrikanischen, asiatischen und anderen Häfen auch nur zum großen Teil entzogen, so werden unabsehbare Folgeerscheinungen zu verzeichnen sein. Soweit in den Häfen nicht ein ausnehmend großer Kohlenvorrat lagert, wird die Versorgung vielfach geradezu unmöglich sein, und die Kohle, die in ungenügenden Mengen noch angeliefert werden kann, wird sich so teuer stellen, daß alle für normale Friedenszeiten geltenden Rentabilitätsberechnungen der Reedereien über den Haufen geworden werden. Wollen sich die Dampfer aber für die Dauer des Krieges von der allzusehr verteuerten und nur spärlich zu beschaffenden englischen Kohle freimachen und sich mit geringwertiger Kohle begnügen, so sind die Verhältnisse auch um nicht viel gebessert. Die leichter erhältliche, von den Kriegswirren nicht berührte andere Kohle, meinetwegen japanische oder amerikanische Kohle, mag viel billiger sein als die englische, aber sie muß an Quantität ersetzen, was ihr an Qualität abgeht. Trotzdem mag es bei der gewaltigen Preisspannung zwischen englischer und überseeischer Kohle für viele Fahrten zweckmäßig sein, auf die englische Kohle zugunsten der fremden zu verzichten. Voraussetzung freilich ist dabei, daß die Kohlenräume der Schiffe darauf eingerichtet sind, die stark erhöhte Kohlenquantität aufzunehmen und daß die Fahrzeuge nicht gezwungen werden, vom nutzbringenden Frachtraum abzugeben, um nur die ausreichende Kohlenversorgung zu ermöglichen. Diejenigen Schiffe aber, die in der Lage sind, sich von der englischen Kohle zu emanzipieren, ohne die Rentabilität ihrer Fahrten zu gefährden, könnten sich dann leicht im Kriege derart an die billigere nichtenglische Kohle gewöhnen, daß sie auch im Frieden zu ihrer alten Liebe nicht wieder zurückkehren. Im einen wie im anderen Falle ist das englische Wirtschaftsleben der leidtragende Teil — und damit wäre wieder ein bedeutender Erfolg in dem uns aufgezwungenen Wirtschaftskrieg für Deutschland errungen!