

*H. S. 12600*

Série de Notas sobre a Guerra

N.º 103

*Col.*

# A falta de carvão e material circulante nos Imperios Centrais

PUBLICADA PELO

Bureau da Imprensa Britânica em Lisboa



LISBOA

TYPOGRAPHIA DO ANNUARIO COMMERCIAL

Praça dos Restauradores, 24

1918



## A falta de carvão e de material circulante nos Imperios Centrais

---

### I

Ha mezes que os Imperios Centrais se vêm a braços com o problema ferroviario e com a falta de carvão. Estes dois assuntos estão de tal maneira ligados que não é facil tratá-los em separado; nestes artigos propomos examinar a actual situação em vista da evidencia de que dispomos e em conclusão indicar resumidamente alguns dos problemas que o futuro deve trazer.

Datam de ha muito as causas destes problemas. Uma delas é as conquistas da Alemanha pelas quais os Imperios Centrais foram obrigados a utilizar-se dos caminhos de ferro dos territorios occupados. A extensão dessas linhas é como segue: a Belgica, para mais de 5.000 kilometros, a França, 1.500, a Polonia e a Russia, para cima de 10.000, a Romenia, 2.500, a Servia, 1.250; ao todo aproximadamente 20.000 kilometros. A isto tem-se que acrescentar os caminhos de ferro nos territorios occupados da

Italia que não pode ser menos de 900 quilômetros, o que perfaz um total de 20.900 quilômetros de aumento. O total das linhas ferroviárias da Alemanha e da Austria-Hungria antes da guerra era de 110.000 quilômetros; o aumento é portanto superior a 18 por cento. O serviço das linhas novas tem sido feito com o material circulante já existente nos Imperios Centrais, pois pouco foi o material que se capturou. A *Koelnische Zeitung* de 10 de dezembro de 1917 publicava um grande artigo sobre a dificuldade de se utilizarem das linhas dos territorios occupados devido á mingua de material obtido. Pode-se dizer que na Russia não se apossaram duma só locomotiva em estado de servir; na Varsovia só uns poucos de milhares de vagon; na Italia e na Romenia quasi nada. Por conseguinte os Imperios Centrais teem-se visto obrigados a enviar material circulante exactamente numa ocasião quando os seus proprios caminhos de ferro trabalhavam sob uma pressão sem exemplo.

Ora em julho de 1914, segundo a *Frankfurter Zeitung* de 11 de outubro de 1917 a Alemanha possuia só para os seus 65.000 quilômetros de via ferrea, 622.000 vagon de mercadórias e em setembro de 1917 estavam na Belgica, Polonia, Courlandia, Romenia e Servia 155.000 dos seus vagon. (Isto é sem falar da França nem da Italia). A Alemanha portanto não podia deixar de estar muito falha em material circulante a não ser que construísse em grande escala, o que lhe não era possível fazer. Na Comissão do

Orçamento do Landtag da Prússia, o Ministro das Obras Publicas, dr. von Breitenbach disse em dezembro que o material circulante da administração ferroviaria da Prússia tinha-se augmentado durante o ano com 100.000 vagon. Porém nos debates subseqüentes o segundo secretario do Ministerio dos Caminhos de Ferro disse que durante o periodo da guerra, isto é, durante 3  $\frac{1}{3}$  anos, se tinha fabricado 120.000 vagon (referia-se a toda a Alemanha); isto concorda aproximadamente com o que disse em 27 de novembro a *Schlesische Zeitung* que durante os tres primeiros anos da guerra as fabricas construtoras de vagon na Alemanha tinham entregue perto de 100.000 vagon. (Este jornal tinha obrigação de conhecer os factos, pois as fabricas principais acham-se na Silecia). Vê-se por conseguinte que Breitenbach tratou os algarismos como sendo aumento liquido, isto é, que os vagon alemães não costumam gastar-se. Ora a vida normal dum vagon é de 25 até 30 anos; portanto se a Alemanha possuiu sempre 622.000 vagon o deterioramento automatico em 3  $\frac{1}{3}$  anos seria entre 69.000 a 82.000. Porém como ha 30 anos ella não possuia nada que se compare com 622.000 vagon, podemos aceitar metade deste numero para evitar enganos e pôr o deterioramento em 35.000 até 41.000 vagon. Portanto ou Breitenbach faltou á verdade afirmando que se tinha augmentado o material circulante da Prússia com 100.000 vagon, ou então o material circulante da Alemanha tem hoje uns 40.000 vagon inutilisados — talvez mesmo mais

pois a guerra dá mais gasto. Seja como for segue que em dezembro de 1917, calculando sobre a base mais favorável, a Alemanha não podia ter mais de 552.000 vagons aproveitáveis para o *seu proprio serviço* (isto é, 622.000 — 120.000 — 150.000 — 35.000), — provavelmente muito menos.

Além disto tornou-se difícil a construção. Nos debates do Landtag a que já nos referimos falou-se muito no embaraço em que se vêem as fabricas construtoras para obterem material e Breitenbach provou isto com algarismos. Para o ano de 1917-18 tinha a Prussia encomendado 40.000 vagons e 2.200 locomotivas. A encomenda não pode ser concluída; o deficit no fim do ano teria sido 15.000 vagons e 500 a 600 locomotivas; devido inteiramente, segundo ele afirmou, á falta de material. No orçamento para 1918 a administração dos caminhos de ferro da Prussia propõe remediar este mal pela compra de 6.300 vagons e 550 locomotivas, porém não indica como os obteria. Baixou portanto o programma prussiano para o ano de 1918-19. Herr Hergt, Ministro das Finanças no seu discurso sobre orçamento em 16 de janeiro dá-o como sendo de 1.850 locomotivas e 35.000 vagons; resta saber se este programma poderá levar-se a efeito. Um aviso official publicado na *Norddeutsch Allgemeine Zeitung* de 28 de novembro derrama alguma luz sobre a questão; Pedia-se nos escritorios da Repartição de Guerra que recomendassem ás fabricas de fazerem entrega de vagons só nos casos quando as necessidades

urgentes da guerra tornavam os vagons absolutamente indispensaveis a fim de não embaraçar as entregas ao Estado, pois «os constructores de vagons estão todos bastante atrasados com as suas encomendas para os caminhos de ferro do Estado e as dificuldades referentes a mão d'obra, materiais e fornecimentos de carvão pouca ou nenhuma perspectiva oferecem que se possa recuperar o tempo perdido».

Herr von Homann, Ministro das Obras Publicas da Austria, disse no Reichsrat em 6 de novembro que um grande numero de locomotivas e vagons na Austria estavam gastos e não era possivel substitui-los com a rapidez precisa. O Ministro dos Caminhos de Ferro da Austria, o dr. von Banhans, tratou do mesmo assunto no *Die Zeit* de 25 de dezembro; notou principalmente a escassez e má qualidade das materias lubricantes e com respeito a locomotivas, atribuiu o aumento de deterioramento a excesso de serviço, falta de cuidado e aos materiais pouco apropriados que se empregavam na sua construção em substituição do cobre e do estanho. Disse que estavam sempre sofrendo reparações mais de 20 por cento das locomotivas austriacas. As mesmas considerações gerais dizem respeito tambem ás linhas alemãs. Sobre este ponto deu Breitenbach valores definidos; disse que no fim de outubro de 1917 estavam sofrendo reparação 42.000 vagons enquanto que no fim de outubro de 1916 o numero não passava de 26.700, e ao mesmo tempo as locomotivas em circulação eram menos, devido ao mau es-

tado em que se achavam. Aqui está claramente indicada uma deterioração progressiva. Em tempo de paz um vagon tem de sofrer reparações a fundo de tres em tres anos; por conseguinte 17.200 vagon alemães entrariam nas officinas de reparações *todos os mezes*. Os algarismos dados por Breitenbach e que se referem a um *dia* especial, provam que as reparações são da sua natureza muito mais sérias que em tempo de paz.

Devemos dar um desconto liberal á declaração feita no outono de 1917 por um empregado de caminho de ferro alemão em que diz que a julgar pela deterioração actual estariam perfeitamente inutilizadas dois terços das locomotivas alemãs em agosto de 1918; não obstante os factores que produzem a deterioração — excesso de serviço, maus lubricantes e substituição por materiais inapropriados — são progressivos e irremediaveis.

## II

O facto das linhas ferreas dos territorios occupados terem de ser reabastecidas em grande parte pelo material circulante alemão e a impossibilidade por falta de material de se construir com a necessaria rapidez para fazer face ao deterioramente não podia senão dar uma falta grave no material circulante da Alemanha. Este efeito tornava-se já bastante sensivel quando, em outubro, o Ministro das Obras



Publicas da Prussia annunciou no Landtag que a capacidade dos caminhos de ferro tinha soffrido enormemente no que diz respeito a pessoal, material circulante e locomotivas e que ao mesmo tempo os muitos concertos precisos causavam demoras. As medidas adoptadas por Hindenburg durante o inverno de 1916-17 estavam produzindo o seu efeito: o grande aumento do exercito necessitava maiores fornecimentos, diminuia ao mesmo tempo a mão d'obra e exigia maior produção nas fabricas de munição. Uma declaração semi-official publicada na *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* de 7 de novembro atribue as dificuldades de transporte á insuficiencia de mão d'obra e ás exigencias sempre crescentes das autoridades militares; devem-se juntar estas ás razões já dadas. Faz-se frequentemente, porém não oficialmente, referencia a outras causas tais como a retirada para o exercito ou para os territorios occupados do melhor do pessoal dos caminhos de ferro e o deterioramento das vias. Este ultimo factor é de primeira importancia, pois prejudica o material circulante. Infelizmente o publico não se ressen-te deste mal como, por exemplo, da falta de gaz ou do encerramento das lojas, por isso a imprensa alemã pouco diz a esse respeito e os empregados publicos responsaveis não desejam patenteá-lo perante o mundo. Sabemos que a gravidade aumenta progressivamente, nem pode deixar de ser atendendo ao grande aumento de trafico, á falta de mão d'obra e ao facto de se ter aumentado a carga legal por cada vagon — porém quão

grave é a situação não nos é dado saber. Deve-se aceitar com toda a reserva a declaração feita por vezes pelos «neutrais» que os caminhos de ferro alemães «estão caindo aos pedaços».

Censura-se porém frequentemente o não se tirar todo o proveito possível do material circulante. Fala-se de linhas congestionadas e da falta de método emquanto a vagonos vazios; em 16 de janeiro a *Koelnische Zeitung* publicou um artigo sobre o assunto e a *Deutsche Tageszeitung* anunciou que no distrito de Berlim pagou-se entre 15 de setembro e 15 de outubro para cima de 80,000 marcos pela demora no descarregar de vagonos contendo um só genero, batata. Temos aqui outro aspecto da falta de mão d'obra e sobre este ponto do carregar e descarregar de vagonos temos bastantes dados. Em outubro todas as cidades receberam ordem das autoridades militares de formar troços de civis para o descarregamento de vagonos; pediu-se aos homens que se apresentassem voluntariamente e alistaram-se os rapazes de escola. Porém como era de esperar o serviço voluntario não deu os resultados precisos; recorreu-se então ao serviço obrigatorio. Em Frankfort foi decretado por ordem do general comandante substituto, o serviço obrigatorio para todos os homens de 16 anos para cima sem distincção nem de classe nem de profissão; era punivel a ausencia do serviço. Em Bonn, as mulheres dos militares que recbiam pensões tiveram de se apresentar para o serviço de carregar e descarregar vagonos, sob pena de multa ou de prisão. E'

natural que isto não sucedesse só nestas duas cidades. Em dezembro o Alto Comando de Brandenburg publicou regulamentos rigorosos para Brandenburg e Berlim. Todas as autoridades locais reconhecidas pela secretaria da Repartição de Guerra em Brandenburg podiam requisitar todos os meios de transporte e toda a mão d'obra precisos para carregar e descarregar os vagons de caminho de ferro e todos os membros da comunidade tinham de obedecer a esta ordem sob pena de prisão ou duma multa não superior a 1.500 marcos. Não carece de comentario uma situação que pede uma ordem de tanta gravidade.

Tem-se procurado vencer as dificuldades da situação nos dois Imperios por restrições rigorosas das facilidades de viajar e de fazer remessas pelo caminho de ferro. Em 18 de outubro dobraram-se na Alemanha o preço das passagens de todos os comboios rapidos e em 4 de novembro retiraram-se varios comboios; no Landtag o segundo secretario dos caminhos de ferro declarou em dezembro que circulavam só 55 por cento dos comboios que circulavam em tempo de paz. Afirmava-se que em Berlim, e tambem na Saxonia, o trafico de passageiros ficou assim reduzido a um terço do trafico ordinario; em 6 de novembro declarou o *Berliner Tageblatt* que todos sabiam impossivel impôr mais restrições ao trafico de Berlim e varias camaras de comercio faziam protesto contra a supressão de comboios rapidos. Ha tambem numerosas queixas emquanto ao serviço dos

comboios e á falta de aquecimento. A despeito de tudo isto, está anunciada uma nova escala de preços que devia entrar em vigor no dia 1 de abril; as remessas de mercadorias sofrem uma sobretaxa enorme, quando não são de todo proibidas; em primeiro logar os preços dobraram-se e em seguida elevaram-se com mais 15 por cento. Na Austria foram aumentados em 1 de dezembro os preços das passagens por mais 50 por cento, isto depois dum aumento de 25 por cento efectuado em fevereiro de 1917; o serviço tambem ficou reduzido. Entrou em vigor outro corte nos comboios de passageiros na razão de 12 por cento, em 21 de janeiro, e desde essa data os preços para as mercadorias tambem sofreram uma grande alta. Na Hungria aumentaram-se tambem os preços das passagens, sendo o aumento para a primeira classe de 120 por cento.

Isto é contudo duma importancia insignificante comparado com as necessidades militares e o transporte de comestiveis e carvão. E' portanto notavel que na Alemanha as proprias autoridades militares se viram obrigadas a fazer um grande corte nos seus pedidos de transporte. Tratou-se em outubro das viagens dos soldados em gozo de licença; para os exercitos em campanha ficaram reduzidas a metade e no caso de officiais e soldados fazendo serviço de guarnição aboliu-se por completo a licença; ao mesmo tempo pediu-se ao povo que cooperasse nestas medidas deixando de visitar os seus parentes nas cidades guarnecidas. Para o exercito em campa-

nhia fizeram-se certas excepções, como por exemplo para os doentes e feridos que voltavam para o front; porém estas mesmas excepções deixavam de ter efeito ao domingo e nos dias feriados. Por fim na ultima quinzena de janeiro ficou revogada completamente toda a licença militar. A preocupação das autoridades em reduzir ao minimo o trafico ferroviario vem comprovada por uma nota extraordinaria expedida pelos Governos Federais que nos caminhos de ferro do Estado conceder-se-hia uma redução de 50 por cento no transporte de cadaveres de soldados sendo esse transporte adiado para depois da guerra.

### III

A falta de carvão na Alemanha resulta directamente da situação do serviço dos caminhos de ferro. Este ponto ficou definitivamente assente no Landtag da Prussia em outubro tanto pelo Comissario Imperial do Abastecimento de Carvão como pelo Ministro das Obras Publicas; porém este ultimo acentuava mais a insuficiencia e o deterioramento do material dos caminhos de ferro emquanto que o primeiro via a causa principal na dificuldade que se apresenta no carregar e descarregar dos vagon. Em dezembro falou sobre o assunto no Landtag o Ministro de Comercio; disse que os embarços começaram em 1917 quando se puzeram a laborar as fabricas de munições para o exercito

novo: desde então o Commissario Imperial do Abastecimento de Carvão nunca mais teve á sua disposição carvão suficiente para satisfazer as necessidades das industrias de guerra que teem a preferencia. Na Alemanha tem preferencia em carvão: 1) os pedidos militares; 2) os caminhos de ferro; 3) a armada; 4) as industrias de guerra que teem primazia; 5) navios e fabricas de gaz e de electricidade; 6) o publico. Portanto em vista da sua declaração entende-se que as classes 4, 5 e 6 tinham falta de carvão. A fusão de industrias que ora se está levando a efeito na Alemanha e que traz a liquidação de muitas empresas, é motivada em parte pela necessidade de poupar carvão.

Não teem faltado declarações sobre a extrema gravidade da situação. Uma circular confidencial enviada no fim de novembro pelo Ministro das Obras Publicas da Prussia ao escritorio central dos caminhos de ferro em Berlim, instava com todos os empregados superiores e inferiores para que economisassem quanto possivel o carvão *afim de se evitar uma calamidade*. A imprensa suissa-alemã publicou esta circular no dia 8 de dezembro. Em 5 de dezembro felicitava-se a *Koelnische Zeitung* de ter passado outro mez sem que houvesse interrupções na entrega de carvão que chegassem a constituir uma catastrophe. Em principios de janeiro no Landtag da Baviera afirmou um dos membros que a situação se tinha tornado francamente impossivel. No meio de tantas queixas o intuito germanico que é o de assenhorear-se

de tudo, patenteia-se por vezes por um modo divertido. Dizia-se numa das propostas da Comissão do Orçamento do Landtag da Prussia em dezembro ultimo: «Se a Alemanha possuisse todos os vagonos dos paizes aliados e neutrais, não haveria falta de carvão.» Porém eram insufficientes os vagonos alemães ainda que não faltasse carvão nas minas. Não ha duvida que cabe á mão d'obra uma parte da responsabilidade dessa falta. Ouve-se falar em eficiencia depreciada, pouca vontade de trabalhar e descontentamento devido á insuficiencia de comestiveis. Diz-se que o bonus de guerra fixo serve de incentivo á preguiça; deve ter o mesmo feito o espectáculo de vastas pilhas de carvão á espera de remoção. No fim de novembro o representante da Comissão Imperial do Abastecimento de Carvão participou á Comissão Principal do Reichstag alguns factos sob a diminuição da eficiencia dos trabalhadores e fez a interessante declaração que mesmo assim eram precisos tres prisioneiros de guerra para fazer o serviço dum só alemão. Contudo parece provavel que a causa principal não se pode attribuir á mão d'obra, porém á falta de vagonos.

Desde meados de novembro tem constado semanalmente que os vagonos das minas de carvão da Silesia Superior nunca excederam 50 por cento do numero preciso e muitas vezes não passam de 40 por cento. Por conseguinte foi preciso empilhar o carvão á entrada das minas. No fim de novembro afirmou no Reichstag um representante da Comissão que a produção

das minas da Westfalia Rhenana requeria 2.500 vagons por dia e que para preencher este numero faltam muitas vezes de 800 a 900 vagons. Numa reunião da Camara Municipal de Halle em dezenbro afirmou-se que para a Alemanha Central estavam muitas vezes disponiveis só 30 por cento dos vagons precisos. Já em outubro existiam grandes pilhas de carvão no distrito de Ruhr. Declarou em 1 de novembro o Comissario Imperial do Abastecimento de Carvão que na visinhança das minas alemãs existiam dois milhões e meio de toneladas de carvão em pilhas. No dia 7 de dezembro um aviso oficial enviado á imprensa disse que a quantidade nessa data era de tres milhões de toneladas. Poucos dias depois disse o Ministro de Comercio no Landtag que o carvão disponivel na Alemanha era tanto como antes da guerra, porém que os pedidos eram em maior numero, e acrescentou que as pilhas de carvão já estavam em tres milhões e meio de toneladas. Segundo outras declarações sem autorisação official as pilhas atingiam dimensões muito maiores. A *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* de 21 de dezembro punha em quatro milhões de toneladas o carvão amontoado só na Silesia Superior e uma noticia enviada do distrito de Ruhr para a *Weser Zeitung* de 8 de janeiro dá os depositos nesse distrito como sendo de dois milhões e meio de toneladas. No fim de dezembro as pilhas da Silesia incendiaram-se causando um transtorno enorme e interrompendo por completo durante algum tempo o transporte. Estas



pillas de carvão colossais dão bem a conta dos embarços ferroviarios que está sofrendo a Alemanha.

Falta uma estatística exacta da produção de carvão na Alemanha, porém deduz-se a sua insuficiencia por um certo numero de dados que passaremos a apresentar depois. Com respeito á Austria estamos mais bem informados. Em 25 de dezembro, von Banhans, Ministro dos Caminhos de Ferro, attribuia a insuficiencia de carvão em primeiro logar á falta de importação. Concedia que a escassez de vagona era grande, porém declarou que esse mal era temporario e devido á ofensiva italiana; é esta a opinião geral na Austria. Von Homann, Ministro das Obras Publicas, falando no Reichstag em 5 de novembro, entrou em pormenores sobre o assunto. A produção do carvão tinha diminuído constantemente desde dezembro de 1916 e isto era devido principalmente á insufficiente alimentação dos trahalhadores. E' certo que o carvão que a Alemanha mandava da Silesia ficava muito áquem da quantidade prometida, isto é, 525.000 toneladas ao mez; a verdadeira causa, porém, estava na mão d'obra. Em dezembro de 1916 a média de produção por cada trabalhador era de 39 toneladas; em setembro de 1917 tinha baixado a 26 ton. Em 10 de novembro a *Neue Freie Presse* provou que a Austria tinha em 1913 disponiveis para o seu consumo, 47 milhões de ton.; em 1916, 42 milhões; em 1917, só até setembro havia uma diferença para menos de 3,7 milhões de ton. comparado com os

dados de 1916. Não deve ter excedido de 38 milhões o total do ano de 1917. Von Homann resumiu desta forma a questão no mez de novembro: que se fornecia 146.000 ton. para satisfazer uma necessidade de 155.000 ton. diarias. Melhorou ligeiramente a produção no mez de outubro por efeito do regresso do exercito para as minas de 60.000 homens; porém isto pouco durou, pois segundo von Homann houve no mez de novembro nova diminuição de 255.000 ton. Ainda que a falta de vagons na Austria seja tão sensível como na Alemanha, parece indicado que a insuficiencia de carvão naquele paiz provém principalmente da falta de mão d'obra.

#### IV

Numa reunião da Camara Municipal de Frankfurt nos fins de outubro, declarou-se que: «a escassez de carvão seria peor que qualquer outra privação experimentada durante a guerra». E parece realisar-se a profecia. No mez de outubro, Berlim recebia 30 % a menos da sua ração — reduzida aliás até ao minimo. Em novembro peorou a situação. No principio desse mez, Frankfurt recebia a ração de 19.000 toneladas mensais em vez de 32.000 e tinha ordem de se utilizar das suas reservas. O *Hamburger Fremdenblatt* de 16 de outubro anunciava que 70.000 lares de Hamburgo se viam privados em absoluto de carvão. Em novembro recebia Vienna

30 vagons de carvão diarios em vez de 150-180. Em dezembro declarou-se no Landtag da Prussia que a maior parte dos domicilios de operarios no distrito de Berlim estavam sem carvão. Breslau recebia em dezembro só um terço até dois terços da sua ração. Muitas familias de Dresden viram-se privadas de carvão durante tres semanas no mez de dezembro. No dia 30 de dezembro ficaram sem fornecimento de carvão todas as fabricas de Frankfort (excepto as que produzem generos alimenticios), na vã esperança de poder fornecer carvão aos domicilios. De Vienna enviou-se um pedido directo á Alemanha, porém esta não tinha vagons disponiveis. Em janeiro só foi possivel fazer face a uma pequena proporção das necessidades industriais e domesticas na Alemanha do Sul; Munich recebia 14.000 em lugar de 20.000 toneladas e a maior parte das fabricas recebia só o necessario para o consumo diario. As autoridades militares tiveram de prosbir na Silesia o emprego de escoras como combustivel. Em janeiro, Vienna começou a gastar a sua reserva guardada até então com tanta sofreguidão.

Desde 2 de novembro ficaram reduzidos em toda a Alemanha a 80 % do consumo de 1916 o gaz e a electricidade fornecidos aos domicilios e ás fabricas — não exceptuando as que trabalham por conta do Governo. Tem sido frequente a paralisação das fabricas. Durante novembro ficou cortado o gaz durante certas horas do dia na cidade de Dusseldorf, o que trouxe violentos protestos e pedidos de socorro dirigidos ao

Sindicato Hulheiro da Westfalia Rhenana. Ces-  
sou no fim desse mez a iluminação das ruas de  
Hamburgo. Em meados de dezembro interrom-  
peram a sua laboração durante alguns dias as  
fabricas de gaz de Gratz e Budapeste, devido  
segundo se afirmou, á má qualidade do carvão  
fornecido. Tiveram grandes embaraços as fa-  
bricas de gaz da cidade de Vienna e em 19 de  
dezembro a capital viu-se privada de gaz. Em  
Praga tanto o gaz como a electricidade foram  
cortados em parte; fecharam as fabricas de gaz  
de Salzburg; a fabrica central de electricidade  
em Kolin cessou de trabalhar causando perdas  
sérias a 14 cidades, 35 vilas e grande numero  
de fabricas. No fim desse mez foram suspensos  
durante varias horas do dia os fornecimentos  
de gaz e de força motriz em Leipzig; muitas  
fabricas tiveram de fechar temporariamente.  
Outro tanto aconteceu em Stettin e deu-se or-  
dem em Breslau para se restringir severamente  
o emprego de gaz e electricidade. As fabricas  
de Altona tambem fecharam temporariamente.  
Em Solingen as fabricas só podiam trabalhar  
parcialmente por faltar a força motriz. Em ja-  
neiro, Maunhein ficou privado de gaz e anun-  
ciou-se em Vienna a falta de gaz para um dia  
marcado. Em 3 de janeiro o Commissariado Im-  
perial da Hulha da Alemanha reduziu a ração  
de carvão para todas as fabricas de electricidade  
a 70 % do seu gasto ordinario. Em geral a pa-  
ragem das fabricas de gaz ou de electricidade  
tem durado poucos dias devido a remessas ex-  
traordinarias; porém na Bohemia, onde as in-

tensões de electricidade tem sido repetidas, a importante fabrica electrica de Reichenberg que fornecia 47 fabricas, não conseguiu obter carvão para recommençar a sua laboração, e segundo o *Die Zeit* de 11 de janeiro, a firma dirigiu-se directamente ao Imperador pedindo a sua intervenção. Não se sabe qual o resultado.

Tem sido muito severas as restrições impostas no consumo de carvão ás casas particulares e de espectáculos, etc. Essas restrições variam segundo a localidade; não se pode entrar aqui em pormenores. A cidade de Mannheim poderá servir de exemplo; ficou prohibido o aquecimento nos theatros, cinematógrafos, salas de concerto, igrejas e clubs. O mesmo acontece em muitas cidades de Baden. Em muitas escolas tem sido prolongadas as férias do Natal por faltar o aquecimento. Tem soffrido interrupção nas grandes cidades, especialmente em Berlim e Vienna, o serviço de tranvia. Em Vienna os tribunais de justiça ficaram sem aquecimento e a Universidade teve de fechar as aulas; o mal estende-se mesmo aos hospitais. Apesar de ser um assunto de tanta gravidade, tem o seu lado comico alguns dos regulamentos domesticos minuciosos publicados na Prussia; por exemplo, o regulamento para o aquecimento dos quartos nas casas particulares, onde a temperatura não deve exceder a 18 graus cent. indicada por um termometro colocado exactamente no centro do aposento e a metro e meio acima do chão.

Damos em conclusão duas consequencias de extrema importancia que resultam da fome de

carvão. A primeira é que no sul da Alemanha o povo chegou a convencer-se que o Commissariado Imperial da Hulla dava melhor tratamento áo Prussia. Em consequencia disto celebrou-se em Stuttgart, no fim de dezembro, uma conferencia a que assistiram representantes de todas as cidades grandes da Alemanha do Sul e enviaram telegramas ao Commissariado Imperial e ao Quartel General Geral pedindo um fornecimento adequado de carvão para todos os domicilios; tornou-se notavel este apelo dirigido ás supremas autoridades da Alemanha, passando por cima da autoridade civil que perdeu a confiança dos municipes. A segunda é a questão das fabricas de munições. Uma declaração semi-official publicada na *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* de 7 de novembro mete a ridiculo os boatos maliciosos espalhados no estrangeiro de que as fabricas de munições teriam de sofrer falta de carvão; esperava-se que esta declaração fosse aceite na Alemanha e fóra como afirmação que as fabricas tinham amplo fornecimento, e isso mesmo aconteceu apesar de não ser isso o que se disse. Mais tarde a circular confidencial do Ministro das Obras Publicas da Prussia para a secretaria central dos caminhos de ferro de Berlim, a que já nos referimos, disse que a industria de armas já *tinha sofrido sérias restrições no fornecimento de carvão*, e que se esperavam mais. Numa reunião da Camara Municipal de Halle em dezembro fez-se referencia a esta declaração e o Bergmeister Hoffman, chefe da secretaria do Estado para a distribuição do carvão da indus-

tria hulheira central da Alemanha, que deve estar ao facto, disse que a industria de munições tinha sofrido uma redução de 30 % no seu fornecimento de carvão. Acabou assim toda a duvida sobre este assunto de primeira importancia.

## V

Por um rapido exame de provas collidas na Alemanha e na Austria — grande parte das quais são officiais — pode-se ver quão grave é a situação dos Imperios Centrais quanto ao serviço de caminho de ferro e ao abastecimento de carvão; vê-se igualmente que o mal tem progredido desde a primavera de 1917 até á segunda quinzena de janeiro, data alcançada pelos nossos dados. A situação nos dois Imperios não é porém identica. Está bem provado que a quantidade de carvão disponivel na Austria diminue rapidamente de ano para ano, o que parece resultar antes da carencia de mão d'obra e da fraqueza fisica dos trabalhadores do que da falta de transportes. Não ha prova que na Alemanha haja diminuição na quantidade de carvão disponivel, ainda que essa quantidade não tenha aumentado; porém o que não oferece duvida — basta tomar-se em conta a redução de 30 % no fornecimento ás fabricas de munições — é que em proporção com as necessidades sempre crescentes, vai diminuindo pelo menos com a mesma rapidez como na Austria. O problema hulheiro parece em pri-

meiro logar ser uma questão de caminho de ferro e só em segundo logar questão de mão d'obra, pois os enormes «stocks» na vizinhança das minas e as medidas severas que se adoptaram para fazer face á questão principal, provam que não ha falta de carvão, porém sim dos meios de o transportar. Por outro lado é facil notar que a deterioração dos caminhos de ferro na Alemanha é maior que na Austria.

Com referencia á exportação de carvão para paizes neutrais ha um fenomeno digno de attenção. A Alemanha envia carvão á Suissa em troca de generos alimenticios, porém não se empenha em cumprir até á risca o contracto; a deficiencia aumenta de mez para mez. No caso da Holanda, contudo, procura a Alemanha todos os meios de satisfazer a ajuste. A Holanda paga uma parte da remessa de carvão em generos alimenticios; o resto é pago em dinheiro holandez á razão de 12 florins por tonelada. Enviando a quantidade estipulada, recebe a Alemanha 250.000 libras por mez. Este dinheiro fica na Holanda e tem servido para estabelecer na Bolsa de Amsterdam essas operações de alta que permittem á Alemanha elevar dum modo sensivel o valor do marco. A differença no modo de proceder para com a Holanda e a Suissa faz ver que a Alemanha considera o problema hulheiro de maior importancia que o das subsistencias, porém de menor importancia que o problema financeiro. As provas obtidas justificam a suposição que durante o inverno de 1917-18 a falta de carvão com todas as suas consequencias foi



para o povo alemão assunto tão grave como a falta de subsistencias.

Chega-se finalmente á pergunta: serão progressivos os problemas lulleiros ou haverá meio de os conjurar? Nota-se que nos dois Imperios nenhuma autoridade ousou prometer melhoria de situação. Com a chegada da primavera melhorou na Alemanha a questão domiciliaria, a qual de conjunto com a redução de movimento de cereais, trará alivio aos caminhos de ferro. Porém isto pouco valor tem em comparação com as necessidades do exercito, visto que o sistema de entregas por contracto em vez de entregas directas dá um transporte incessante de generos alimenticios para as cidades. Contra isto há o facto que as linhas alemãs teem de suportar dois novos encargos. O primeiro é a grande concentração de tropas no front occidental que já em meados de fevereiro compreendia 180 divisões. Poder-se-ha dizer que estejam onde estiverem as divisões teem de se alimentar e abastecer. Isto é verdade só em parte. Com 30 divisões novas no Occidente os problemas de congestionamento e descarregamento nas linhas occidentais — as unicas em questão — aumentam em proporção geometrica e o aumento de trafico accelera o deterioramento das vias, o que produz por sua vez efeito igual no material circulante. Além disto, a ofensiva que a Alemanha está lançando no Occidente aumenta enormemente o transporte de munições para a artilharia trazida do Oriente, como tambem provavelmente para o transporte de munições para todo o exercito.

Torna-se por conseguinte ainda maior o serviço requerido dos caminhos de ferro. O segundo encargo é — pondo de parte o avanço que se está operando na Russia — o esforço preciso para transportar mantimentos da Ukrania. Se as linhas da Russia estiverem só em parte em tão mau estado como se diz, este serviço exigirá grandes saerificios da Alemanha e da Austria em pessoal, material circulante e mão d'obra em geral. Resta ver se a Alemanha poderá fazer face a estes dois novos encargos: o do Ocidente e o do Oriente.

Emquanto a carvão parece inutil que a Alemanha tente aumentar a sua produção — mesmo que isso seja possível — visto não haver meios de o transportar. E' possível que o alivio trazido pelo verão no fornecimento de carvão para aquecimento e iluminação e o que se economisa pela lusão de indústrias, restituam ás fabricas de munições uma laboração em cheio; porém tem-se perdido um tempo valioso e nesta guerra não convém a perda de tempo. Por outro lado, o aumento de serviço nos caminhos de ferro pede mais carvão.

Parece ter havido mais vagons disponiveis na Austria desde o principio do ano; poderá haver alguma verdade na explicação que os embaraços ferroviarios eram devidos em parte á offensiva italiana. Sendo isso assim, poderá melhorar a situação na Austria até que se lance a nova offensiva na Italia e que haja neecessidade de explorar a Ukrania. A melhora na situação hulleira depende em parte sem duvida dos ganhos

que a Austria auferir pela troca de prisioneiros com a Ukrania. A entrada dos prisioneiros italianos para o corpo de trabalho da Austria não parece ter operado uma diferença notavel e resta o facto já citado, que a restituição ás minas de 60:000 homens do exercito austriaco elevou a produção de carvão só durante o mez de outubro. A escassez de generos alimenticios e a fraqueza fisica que traz esse mal, parecem indicar que não ha melhoramento permanente possivel nas condições de mão d'obra. Sendo isto assim, o problema hulheiro da Austria não terá uma solução proxima favoravel.

