

Die Ernährungsorgen.

Die Brot- und Mehlquote. — Die Kartoffelversorgung. — Die Aussichten der Fleisch- und Fettzufuhren.

Die Kohlenkatastrophe und der Umstand, daß die uns von der Entente eingeräumten Lebensmittelkredite erschöpft sind, haben auch unsere Ernährungslage sehr empfindlich beeinträchtigt. Wie wir aus dem Staatsamte für Volksernährung erfahren, entspricht die gestern von einigen Blättern veröffentlichte Meldung, wonach schon für die nächste Woche mit einer Kürzung der Brotquote gerechnet werden müsse, wohl keineswegs den Tatsachen, da unsere Brot- und Mehloversorgung noch für vierzehn Tage gedeckt erscheint. Für später besteht allerdings die Gefahr, daß, wenn nicht unterdessen in den Zuschüben eine Besserung eintritt, eine Verbrauchseinschränkung Platz greifen müßte, bei der zunächst nur an eine Kürzung der Mehlquote gedacht ist.

Die Aussicht, daß eine solche in der gegenwärtigen Zeit die Bevölkerung schwer treffende Maßregel vielleicht doch vermieden werden kann, gründet sich zunächst darauf, daß uns die Entente noch einige Lieferungsreste schuldig ist, von denen seit voriger Woche 6000 Tonnen Mehl im Anrollen sind. Größere Ankäufe wurden auch in Argentinien gemacht, wobei es sich um etwa 30.000 Waggons handelt, die für unsere Brot- und Mehloversorgung in Betracht kommen. Ein Teil dieser Lieferungen befindet sich bereits in Rotterdam und Mannheim und kann infolge der bestehenden Transportschwierigkeiten nicht weiter befördert werden. Auch in den mit Jugoslawien kürzlich abgeschlossenen Verträgen werden uns 1315 Waggons Weizenmehl Nr. 0, 900 Waggons Weizenmehl Nr. 6, 2800 Waggons Korn und Gerste unvermahlen und 2400 Waggons ungeribelter Mais aus der vorjährigen Ernte zugeführt, wobei natürlich gleichfalls die Frage für das Einlangen entscheidend ist, wie sich die Transportverhältnisse auf den Bahnen gestalten werden. Vor allem haben wir keine Kohlen und auch der Waggommangel verursacht uns große Schwierigkeiten. Die jugoslawische Regierung verlangt von uns, daß wir für den Abtransport der Lebensmittel unsere eigenen Eisenbahnwaggons zur Verfügung stellen, die wir in solchen Fällen gewöhnlich erst nach längerer Zeit wieder zurückbekommen, wodurch sich der Waggommangel auf unseren eigenen Bahnen erhöht.

Die eigene Getreideaufbringung aus der heurigen Ernte geht nur langsam und schleppend vor sich. Osterreich, das im vorigen Jahre um diese Zeit schon 1100 Waggons abgeliefert hatte, hat heuer erst 315 Waggons aufgebracht und in den übrigen deutschösterreichischen Ländern steht es nicht viel besser. Einerseits ist es der Mangel an Benzin und Druschkohle, der die Erntearbeiten behindert, andererseits aber werden die Landwirte durch eine eifrige Agitation der großdeutschen Agrarier zu einer „passiven Resistenz“ veranlaßt, mit der eine Erhöhung der Getreidepreise erpreßt werden soll, die den Preisen, die wir für das von der Entente gelieferte Getreide bezahlen, gleichgestellt werden sollen.

Was die Aussichten für die Versorgung mit Kartoffeln betrifft, so werden uns in dem mit Jugoslawien abgeschlossenen Vertrag 8000 Waggons zugesichert, ebenso sind Verhandlungen mit Polen, mit der Tschechoslowakei und mit Deutschland angebahnt worden. Deutschland hat heuer eine ausgezeichnete Kartoffelernte und wird in der Lage sein, für jeden Kopf wöchentlich acht Pfund Kartoffeln abzugeben. Diese Wochenkopfquote wird während der Wintermonate sogar auf zehn Pfund erhöht werden. Wiewohl also hier die Aussichten für eine größere Lieferungsmenge, die wir erhalten können, günstig sind, haben wir auch da wieder mit der Transportfrage zu rechnen, da wir sowohl für den Einkauf wie für den Abtransport selbst sorgen müssen.

Mit Fett und Fleisch sind wir bei Aufrechterhaltung der gegenwärtigen Kopfquoten für weitere zwei Monate versorgt. Aber auch diese Zuficherung kann nur unter der Voraussetzung gemacht werden, daß der Transport regelmäßig vor sich geht und nicht durch unvorhergesehene Ereignisse irgend welche Störungen erleidet. Die Gesamtlage unserer Ernährungswirtschaft muß jedenfalls als eine sehr ernste bezeichnet werden und ist vor allem mit der weiteren Gestaltung unserer Valuta und unserer Transportverhältnisse verknüpft.