



, durch
unter
gebiete,
fennig.

Anzeigenpreise: Grundpreis der sechsgespaltene Kleinzeile
oder deren Raum im Morgenblatt 80 Pf., im Abendblatt
sowie in der Montagsausgabe 1 M. Reklamen: Grundpreis
der dreigespaltene Zeile 2.50 M. Zu diesen Preisen treten
10 v. H. Teuerungszuschlag. Stellengesuche die Zeile 40 Pf.

37. Jahrgang

Westen.

Frachtraummangel und Uebergangswirtschaft.

Von Prof. Dr. Hermann Levy.

Ein Aufsatz des Leiters der Reichsgetreidestelle, des Unterstaatssekretärs Erzellenz Michaelis, welcher sich „Reichsgetreide jetzt und später“ betitelt, hat in der englischen Presse lebhaftes Aufsehen erregt. Teile des Aufsatzes wurden sofort in einem Auszuge von „Reuter“ verbreitet. Die in England angesehene Zeitschrift „The Spectator“ vom 13. Januar 1917 druckt diese Auszüge nach und knüpft an dieselben eine Reihe von Betrachtungen. Der Gedankengang von Erzellenz Michaelis, daß wir auch noch geraume Zeit nach dem Kriege eine Reichsgetreidestelle und eine Brot-rationierung benötigen werden, erscheint dem „Spectator“ als ein für Deutschland überaus betrübliches Zeichen, welches die Stimmung des deutschen Volkes herabdrücken müsse. Schon diese Auffassung der englischen Zeitschrift ist schief gesehen. Das deutsche Volk hat sich mit dem Bestehen der Brot-ration längst abgefunden und erblickt in dem glatten Funktionieren des Reichsgetreide-Apparates eine bewundernswerte Sicherstellung im Kriege, welche England nicht besitzt. Gerade in letzter Zeit hat das englische Volk wiederholt zu erkennen gegeben, daß es eine Festsetzung von niedrigeren Preisen für Brotgetreide, Mehl und Brot mit Freuden begrüßen würde. Die englische Regierung aber hat bei der Ankündigung ihrer neuen Ernährungs-gesetze ausdrücklich darauf verwiesen, daß diese Gesetze eine Ermäßigung der Preise nicht zur Folge haben könnten. Inzwischen ist tatsächlich der Weizenpreis in England wiederum um 10 Schill. pro Quarter, d. h. etwa 46 M. per Tonne gestiegen und erreichte eine Höhe von 430 M. die Tonne, während diese in Berlin nur 260 M. kostet. Die englische Regierung hat längst erkannt und das englische Volk hat einsehen müssen, daß eine Festsetzung relativ niedriger Preise, wie es in unserer Kriegsgetreidewirtschaft der Fall ist, nur dann durchführbar ist, wenn gleichzeitig eine Rationierung vorgenommen werden kann; ferner aber ist England durch die Abhängigkeit von der Einfuhr an die Preise gebunden, welche ihm die Weltverläufer von Brotgetreide auferlegen. Die Betrachtung dieser einfachen Tatsachen zeigt schon, wie sehr uns England um unsere Brotgetreidewirtschaft im Kriege beneiden muß, und so können die Worte des „Spectator“ nur an die Fabel vom Fuchs und den sauren Trauben erinnern. Aber die englische Zeitschrift begnügt sich nicht mit dieser schiefen Interpretation, sondern knüpft an dieselbe noch eine weitere Erörterung. Erzellenz Michaelis hatte in seinem Artikel dargelegt, daß die Frage der Beibehaltung der Reichsgetreidestelle nach dem Kriege wesentlich von der Tatsache abhängig sein werde, daß ein beträchtlicher Frachtraummangel in der Welt herrschen werde und daß dieser wiederum eine Beschränkung der Einfuhr auf die volkswirtschaftlich dringlichsten Güter notwendig machen müsse; da wir aber auch fernerhin unseren Brotgetreideverbrauch rationieren könnten, so würde die hier gegebene Möglichkeit der Einfuhrbeschränkung der Einfuhr derjenigen Waren förderlich sein können, die wir unbedingt unmittelbar nach dem Kriege einführen müßten, wie vor allem die industriellen Rohstoffe, welche wir nicht selbst oder nur zum Teil selbst erzeugen und während des Krieges verbraucht haben. Der „Spectator“ glaubt nun, Deutschland einen guten Rat geben zu müssen. Er meint, es sei dem späteren Frachtraumbedarf Deutschlands nicht förderlich, wenn wir durch die Tätigkeit unserer Unterseeboote den Frachtraum der Welt erheblich verminderten. „Indem Deutschland zur See Amok läuft,“ so schreibt das Blatt, „vernichtet es gerade diejenigen Schiffe, welche Nahrungsmittel für seine ausgehungerte Bevölkerung nach dem Kriege herbeibringen könnten. Die Mühlen Gottes mahlen langsam, aber sie mahlen.“

Der Ratsschlag, welchen der „Spectator“ in der Lage ist, so freundlicherweise uns Deutschen zu erteilen, wird bei uns wenig Gegenliebe finden, dessen kann England versichert sein. Da man aber anscheinend in England die Zusammenhänge zwischen der Frachtraumnöte nach dem Kriege und der Wirkung derselben auf das Inselfreich noch nicht genügend einzuschätzen weiß, so sind vielleicht einige aufklärende Bemerkungen am Platze.

Voraussetzung für die ganze Erörterung, wie ein durch unsere Unterseeboottätigkeit verstärkter Frachtraummangel nach dem Kriege auf die englische Volkswirtschaft und wie ein Weltfrachtraummangel auf die deutsche Volkswirtschaft wirken muß, ist natürlich zunächst die Frage, ob man über-