

Die Lebensmittelversorgung aus dem Orient.

Man schreibt der „Deutschen Orient-Korrespondenz“ aus Budapest:

Um die Bedeutung der zwischen der deutschen und österreichisch-ungarischen Einkaufsgesellschaft und der rumänischen Verkaufskommission abgeschlossenen Lieferung über 50 000 Waggons Brotgetreide und Hülsenfrüchte richtig zu verstehen, muß man sich vergegenwärtigen, daß in dieser Menge nicht eingerechnet sind die bereits früher von der Regierung und von privater Seite getätigten Abschlüsse über Weizen, Mais und Bohnen, die sich in ihrer Gesamtheit auf 12 000 Waggons belaufen. Der größte Teil dieser Waren ist bereits verladen und wird sofort zur Absendung gelangen, sobald keine Transportschwierigkeiten entgegenstehen. Diese 12 000 Waggons werden aber jedenfalls noch eher nach Deutschland gelangen, als der letzte große Abschluß. Weiterhin muß aber berücksichtigt werden, daß mit den 50 000 Waggons die Lieferungen aus Rumänien keineswegs etwa ihr Ende erreichen werden. Denn Rumänien hat noch sehr große Ausfuhrüberschüsse zur Verfügung, die es an die Zentralmächte abzugeben gezwungen ist. Schon jetzt haben sich die Zentralmächte den Anlauf weiterer 100 000 Waggons gesichert, der jedenfalls erfolgen wird, sobald der größte Teil der bisherigen Abschlüsse zum Versand gelangt ist. Es dürften mithin schätzungsweise insgesamt etwa 180 000 Waggons Brotgetreide und Hülsenfrüchte aus Rumänien nach Deutschland und Oesterreich-Ungarn aus den letzten beiden Ernten geliefert werden. Besonders erfreulich ist bei diesen Abschlüssen, daß auch Mais im erheblichem Umfange zur Einfuhr nach Deutschland gelangt. Denn Bulgarien hat neuerdings zur Sicherstellung seines eigenen Bedarfs die Grenzen für die Ausfuhr von Mais gesperrt und es besteht wenig Aussicht, daß dieses Ausfuhrverbot in absehbarer Zeit aufgehoben wird. Immerhin sind 2000 Waggons Mais an Deutschland verkauft und bereits dorthin unterwegs. Der Abtransport des rumänischen Getreides soll teilweise mit Bahn, teilweise auf der Donau erfolgen. Da aber gegenwärtig der verfügbare Schiffsraum nahezu vollkommen in Anspruch genommen ist, werden wohl die Eisenbahnen den größten Teil der Frachten zu übernehmen haben. Selbstverständlich ist Sorge getroffen, daß Waggons in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen. Es wird daher möglich sein, täglich etwa 300 Waggons zum Versand zu bringen und diese Zahl in absehbarer Zeit auf 400 Waggons zu steigern. Immerhin werden auf diese Weise einige Monate vergehen, bis die bisherigen Abschlüsse ihr Bestimmungsziel erreicht haben.