

können. Die Zentralstelle konnte daher in der Zeit von Anfang Januar bis Anfang April noch rund 700 000 Tonnen Hafer für die Heeresverwaltung beschaffen. Außerdem erwarben die Proviantämter durch unmittelbare Ankäufe von den Landwirten noch etwa 20 000 Tonnen.

Die Lieferungen bis Mitte März waren außerordentlich lebhaft, so daß zum Teil Hafer, der schon ausgedroschen und verladebereit war, nicht bis zum 29. Februar bzw. bis zum 15. März verladen werden konnte. Infolge des Wagenmangels war es nicht immer möglich, rechtzeitig Wagen zu erhalten. Die Haferbesitzer erhoben in derartigen Fällen Anspruch auf Zahlung der Vergütung, obwohl der Hafer nicht bis zu dem in der Bundesratsverordnung vorgesehenen Zeitpunkt verladen war. Derartige Ansprüche der Besitzer sind im allgemeinen auf Grund der von dem königlich Preussischen Kriegsministerium aufgestellten Bestimmungen ohne weiteres erledigt worden, so daß Streitigkeiten zwischen dem Verloader und den Proviantämtern nur in seltenen Fällen zur Kenntnis der Zentralstelle gelangten.

Vom 15. März ab hat die Einlieferung von Hafer erheblich nachgelassen. Das rührt zum Teil daher, daß die Landwirte, soweit es irgend angängig war, den Hafer früher geliefert haben, um die besondere Vergütung zu erhalten, zum Teil aber auch daher, daß sie den noch vorrätigen Hafer nicht abliefern wollen, um zunächst ihren Bedarf an Saatgut zu decken.

Durch die andere oben erwähnte Bundesratsverordnung vom 17. Januar 1916 wurde bestimmt, daß die Kommunalverbände die in ihrem Bezirk der Enteignung unterliegenden Hafervorräte auf Erfordern der Reichsfuttermittelstelle der Zentralstelle zur Verfügung zu stellen haben. Die Reichsfuttermittelstelle hat durch Schreiben vom 18. Januar sämtliche Kommunalverbände angewiesen, alle in ihrem Bezirk befindlichen, der Enteignung unterliegenden Vorräte an Hafer auf die Anforderung der Zentralstelle und nach deren Anweisung so schnell als möglich zur Ablieferung zu bringen. Nach dieser Bundesratsverordnung durften die Kommunalverbände nicht mehr wie vorher einen Ausgleich zwischen den Besitzern von Hafer und den Pferdehaltern, die Bedarf an Hafer hatten, innerhalb des Kommunalverbandes ohne weiteres vornehmen, so daß auch dadurch größere Mengen zur Verfügung der Zentralstelle standen. Es war in jedem Einzelfalle erst die Genehmigung der Zentralstelle einzuholen, bevor ein Kommunalverband aus seinen Vorräten Hafer an Pferdehalter, die nicht im Besitz von Hafer waren, abgeben durfte. Fast alle Kommunalverbände sind mit Anträgen auf Erteilung derartiger Genehmigungen an die Zentralstelle herangetreten. Die Zentralstelle ist bei der Entscheidung über diese Anträge davon ausgegangen, daß landwirtschaftliche Betriebe im allgemeinen die Möglichkeit hatten, ihre Pferde mit anderen in ihrem eigenen Betrieb gewonnenen Futtermitteln durchzuhalten, die gewerblichen Betrieben, Haltern von Postpferden, Expeditionspferden und ähnlichen nicht zur Verfügung stehen. Die Zentralstelle hat demgemäß von den Kommunalverbänden Aufstellungen über die zu enteignenden Hafermengen sowie über die Arten der Betriebe, in denen Pferde gehalten wurden, erfordert und dann unter Berücksichtigung obiger Gesichtspunkte den Kommunalverbänden den benötigten Hafer aus deren eigenen Beständen überwiesen. Insgesamt wurden den Landkreisen in dieser Weise seit Inkrafttreten der Bundesratsverordnung vom 17. Januar zum Zwecke des Ausgleiches etwa 23 000 Tonnen Hafer überwiesen. Die Versorgung der Stadtkreise erfolgte wie früher durch Ueberweisung aus anderen Kommunalverbänden.

Die Zentralstelle war bemüht, soweit es angängig war, für die Entlastung der Eisenbahn Sorge zu tragen und wies die Kommunalverbände wiederholt auf die Notwendigkeit hin, Hafer auf dem Wasserwege zu verladen. Es war jedoch nicht möglich, diese Verladungen in größerem Umfange vorzunehmen, weil anfänglich nach den Anordnungen des Kriegsministeriums nur Haferlieferungen für linkselbische Proviantämter und Ersatzmagazine auf dem Wasserwege befördert werden durften, und weil auch aus den einzelnen Kommunalverbänden im allgemeinen nicht so große Mengen geliefert wurden, daß eine Beförderung auf dem Wasserwege im Hinblick auf den Zeitverlust und die Kosten zweckmäßig gewesen wäre.