

Italienische Deputiertenkammer.

Die Schwierigkeiten der Zufuhr.

Zürich, 15. März. In der italienischen Deputiertenkammer erklärte Verkehrsminister Arlotta, Italien hänge vom Auslande namentlich bezüglich der Kohle, des Getreides und der Metalle ab, die allein Dreiviertel der Gesamteinfuhr darstellen. Die erforderliche Einfuhr auf dem Seewege werde für das Jahr 1917 auf 18 Millionen Tonnen veranschlagt, wovon 14½ Millionen auf Kohle, Getreide und Metalle entfallen, der Rest auf Petroleum, Mineralöle, Gefrierfleisch, Baumwolle, Wolle, Jute, Zelle und verschiedene für militärische Zwecke unentbehrliche

Schränkung der Einfuhrmenge sei undenkbar. Die Beschaffung des Schiffsraumes für diese unentbehrlichen 18 Millionen Tonnen sei aber heute problematisch.

Vor dem Kriege sei der Getreidehauptmarkt für Italien Südrußland und Rumänien gewesen. Nach der Schließung der Darbanellen sei Nordamerika Italiens Hauptlieferant für Getreide geworden, in zweiter Linie Australien. Während nun ein Schiff normaler Weise 30 Tage für die vollständige Hin- und Rückreise ins Schwarze Meer brauche, seien 70 Tage zur Reise nach Nordamerika und 150 Tage zur Reise nach Australien notwendig. Mit hin brachte ein Schiff von 5000 Tonnen Beladung, das im Jahre 1914 60.000 Tonnen Getreide jährlich herbeischaffte, im Jahre 1915 nur 25.000 und im Jahre 1916 kaum 10.000 Tonnen. Bei der heutigen Marktlage und in Anbetracht der neuerdings sicherheitsshalber vorgenommenen Verlängerungen der Reiserouten würde die Herbeischaffung der 18 Millionen Tonnen Waren für 1917 einen Schiffsraum von etwa 3.250.000 Tonnen erheischen, welcher in fortwährender Bewegung nach England, Nordamerika, Südamerika, Australien und einigen sekundären Mittelmeerzentren sein müßte.

Leider sei die italienische Handelsflotte absolut außerstande, allein einen so gewaltigen Transport zu bewältigen. Das, was Italien hat, durch Improvisierung zu verdreifachen, sei unmöglich, selbst wenn die Hilfsquellen und Energien hierfür minder erschöpft wären. Unter italienischer Flagge gebe es heute kaum 200 Frachtschiffe, die überseeische Fahrten mit etwa einer Million Tonnen Gewicht ausführen könnten. Weitere 170 kleinere Schiffe von insgesamt 300.000 Tonnen dienen für sekundäre Transporte innerhalb des Mittelmeeres, für militärische Dienste und absolut unentbehrliche Verbindungen mit den Inseln und den Kolonien. Außerdem seien unter italienischer Flagge in Betrieb die in den italienischen Häfen beschlagnahmten feindlichen Handelschiffe nebst einigen in portugiesischen Häfen beschlagnahmten feindlichen Handelschiffen, welche überseeische Transporte von über 400.000 Gewichtstonnen leisten können. Endlich habe Italien 100.000 Tonnen an großen Segelschiffen und Passagierdampfern auf den Linien von Nordamerika und Südamerika. Insgesamt können also die Schiffe italienischer Flagge einschließlich der beschlagnahmten für Einfuhrtransporte höchstens 1½ Millionen Tonnen ergeben, so daß Italiens Schiffsbedarf noch für 1½ Millionen anderweitig gedeckt werden müßte.

Durch Erhöhung der Frachttarife sei vom Ausland der erforderliche Schiffsraum nicht mehr zu haben. Italien, England und Frankreich haben allein dadurch, daß Getreide statt aus Nordamerika aus Australien herbeigeschafft werden mußte, durchschnittlich 40 Prozent der Transportfähigkeit der für Getreide bestimmten Handelsflotte verloren. Hierzu sei die Notwendigkeit unaufschiebbarer größerer Transporte von Metallen für Kriegszwecke und die Dringlichkeit der Behebung der Kohlenkrise hinzugekommen, welche sich auch infolge der Abgabe von 300.000 Tonnen für den Kohlentransport bestimmten Schiffsraumes zum dringendsten Getreide- und Metalltransport herausgebildet hatte. Ferner zogen zeitweilig Griechenland aus politischen und Norwegen aus versicherungsfinanziellen Gründen ihre bedeutenden Handelsflotten aus dem Verkehr. Endlich bildete und bilde einen Hauptgrund des zunehmenden Schiffsraum mangels der Umfang der Versenkungen durch feindliche Unterseeboote.

Das Ministerium habe in Ballanz, Paris, Rom und London Abmachungen mit Frankreich und England getroffen, um zur Ergänzung des politisch-militärischen Bündnisses wirtschaftliche und verkehrspolitische Unterstützungen zu erlangen. Diese Abmachungen werden fortgesetzt werden, bis der ersuchte Tag des siegreichen gemeinsamen Friedens herankomme. Das Ministerium habe rücksichtslos die Requirierung italienischer Schiffe jeder Art und Größe des Laderaumes vorgenommen, und selbst die Korridore der Uebersee-Dampfer wurden bis zum Aussersten ausgenützt. Der Neubau von Handelschiffen wurde möglichst begünstigt. Vom Ankauf von Handelschiffen durch den Staat wollte der Schatzminister nichts wissen, da mit dem Ankauf weniger Dampfer nicht gedient sei und der Ankauf von etwa einer Million Tonnen heutzutage mindestens 1½ Milliarden kosten würde, vorausgesetzt, daß so viele käuflich wären. Italien verhandle mit den Verbündeten wegen eines etwaigen gemeinsamen Schiffskaufes, inzwischen haben die Verbündeten seit der römischen Konferenz das für Italien verfügbare Schiffsmaterial um 205.000 Tonnen vergrößert, welche namentlich für

bleibe Italien noch von großen Gefahren bedroht, wegen deren es notwendig werde, daß die Italiener selbst davon, was sie als erste Notwendigkeit anzusehen gewohnt seien, weniger verbrauchen und behufs Kohlenersparnis den Eisenbahn- und Dampferverkehr, den Industriebetrieb außer für Kriegszwecke und die Gas erzeugung stark einschränken.

Angriffe auf den Verkehrsminister Arlotta.

Im weiteren Verlaufe seiner Rede behandelte der Minister nochmals die Streitfrage mit dem Deputierten Crespi, welcher als Vertreter italienischer Baumwollindustrieller an das Ministerium mit dem Vorschlag einer Beteiligung an dem Kauf und der Ausnützung von zehn ausländischen Dampfern herantreten war. Deputierter Crespi entgegnete scharf auf die Ausführungen des Verkehrsministers und brachte Einzelheiten vor, wonach andre Minister andre Auffassungen und Absichten als Arlotta gehabt hätten, ferner daß Arlotta gleichzeitig mit der Ablehnung des Vorschlages Schiffe zu höheren Preisen durch die Reederei habe chartern lassen, daß er die andern entscheidenden Minister durchaus falsch unterrichtet habe und durch die Ablehnung seines Vorschlages dem Staate einen Verlust von 33½ Millionen Lire in einem Jahre sowie der dazu gehörigen Steuern von 11 Millionen zugefügt habe. Die Wirksamkeit des Ministers Arlotta sei überhaupt rein negativ. (Beifall rechts, Tumult im Zentrum, erregte Bemerkungen links.)

Kaum hatte Crespi geendet, meldete sich unter höhnischen Zurufen von links: „Jetzt kommt der Vertreter der Reederei!“ Verkehrsminister Arlotta zum Wort, um Crespi zu widerlegen.

Der Minister wurde fortwährend durch Lärm und Zwischenrufe unterbrochen. So rief de Felice: „Ihr seid alle Geschäftsmacher, der eine für Rechnung der Reederei, der andre für Rechnung der Baumwollmänner, aber niemand für Italien! Schand!“

Endlich verbichteten sich die Zwischenrufe zu der lauten Forderung, eine Untersuchungskommission zu bestellen. Arlotta versuchte, sich durch Faustschläge auf die Ministerbank Gehör zu verschaffen, wurde aber erneut verhöhnt und überschrien, als er erklärte, daß der Vorschlag das Ministerium so lange verpflichtet hätte, daß inzwischen der Friede hätte geschlossen werden können. Wenn der Friede unversehens gekommen wäre, sagte Arlotta, hätten die Baumwollmänner ein großartiges Geschäft gemacht und der Staat hätte die Befastigung gehabt.

Kammerpräsident Marcora teilte mit, er habe zwei Anträge auf Einsetzung einer parlamentarischen Untersuchungskommission erhalten, die er der Geschäftsordnung gemäß an die Kammerbureauz zur Vorbehandlung überweisen werde.

Die Regierung stellt die Vertrauensfrage.

Ministerpräsident Boselli erklärt, er wünsche, daß die Kammer sogleich mit dieser belästigenden Erörterung zu Ende komme. Seines Erachtens sei der sachliche Teil durch die Erörterung bereits erschöpft, und es liege nunmehr die politische Frage vor, ob die Regierung den Vorschlag Crespis zu Recht oder Unrecht abgelehnt habe. Diese Frage müsse die Kammer klar und ausdrücklich durch eine politische Abstimmung beantworten, und die Regierung knüpfe daran die Vertrauensfrage.

Diesen Worten folgten allseits Reaktionen lebhaften Befremdens, die sich noch steigerten, als der Ministerpräsident hinzufügte, man sollte lieber statt solcher Erörterungen an diejenigen denken, die in fortgesetzter Lebensgefahr das Meer befahren. Kurzum, erklärte der Ministerpräsident, wenn die Kammer kein Vertrauen zur Regierung hat, brauche sie es bloß zu sagen, und wir werden uns danach einrichten.

Kammerpräsident Marcora blieb nach diesen Worten Bosellis und angesichts der ungeheuren Erregung der Kammer einige Augenblicke unentschieden und hob sodann die Sitzung auf eine Viertelstunde auf.

Nach Wiederaufnahme der Sitzung erklärte Präsident Marcora zunächst anzuerkennen, daß die bereits geschlossene Erörterung wieder eröffnet sei, aber den Antrag auf Untersuchung an die Bureauz gehen lassen zu müssen, die indessen schon morgen ihr Gutachten vorlegen werden. Im übrigen erheische der Ernst des Augenblicks, daß die Kammer nach den Worten des Ministerpräsidenten ruhig ihre Entschlüsse fasse.

Abg. Ghiesà (Republikaner) wandte sich an den Ministerpräsidenten mit der Mahnung, daß für