

Die englische Handelsflotte.

Eine heftige Debatte im Unterhause.

London, 18. Februar. In der gestrigen Sitzung des Unterhauses sagte Staatssekretär des Innern Samuel auf eine Anfrage, ein weiblicher Spion sei zum Tode verurteilt worden; die Todesstrafe sei in lebenslängliches Zuchthaus umgewandelt worden.

Auf eine andere Frage antwortete Premierminister Asquith, die Beschränkung der persönlichen Freiheit beziehe sich nur auf britische Untertanen feindlicher Herkunft oder mit feindlichen Verbindungen.

In Fortsetzung der Adressdebatte beantragte Beto (Unionist), das Unterhaus solle sein Bedauern darüber aussprechen, daß die Regierung die Handelsflotte nicht unter Staatskontrolle gestellt und ihre Bewegungen sowie die Frachtraten bestimmt habe. Redner führte aus, daß fast zwei Drittel der Handelsmarine für Kriegszwecke requiriert seien, daß aber von ihnen kein ökonomischer Gebrauch gemacht werde. Eine sehr beträchtliche Anzahl von Schiffen sei durch feindliche Kreuzer und später durch Unterseeboote zerstört worden. Die Handelsflotte der Mittelmächte sei ausgeschaltet gewesen und jeder Bau von neuen Schiffen habe aufgehört. Es sei nichts geschehen, um die durch den Krieg erlittenen Verluste wettzumachen. Der Schiffsmangel sei durch die Ueberfüllung der Häfen vermehrt worden; es herrsche ein Chaos in der Schifffahrtswelt. Das Verbot der Einfuhr dieser oder jener Artikel löse das Problem nicht. Nachdem die Regierung zwei Drittel der Handelsflotte requiriert habe, dürfe der Rest nicht nach dem Grundsatz des „laissez faire“ fortbestehen.

Erster Lord der Admiralität Balfour erklärte, die Admiralität handle in Schifffahrtsfragen nach dem Räte von 18 bedeutenden Reedern. Der Vorschlag, der Handelschiffahrt Frachtraten vorzuschreiben, sei unmöglich, solange die Schiffe der Alliierten und der Neutralen die Marktconjunktur benutzen dürften. Die Admiralität sei für die Verschwendung des Schiffsraumes für Regierungszwecke nicht verantwortlich, weil sie nicht die Kontrolle über andere beteiligte Ressorts besitze. Die Verschwendung des Schiffsraumes könnte vermindert werden, wenn jeder General oder Admiral, der beispielsweise Operationen im Mittelmeer ausführt, die volle Kenntnis eines erfahrenen Reeders besitze. Es bestehe ein beständiger Konflikt zwischen den Bedürfnissen des Schiffsraumes und den Bedürfnissen der Kriegführung. Der Schiffsmangel sei wesentlich eine Folge der ungeheuren Anforderungen der allgemeinen Militärpolitik der Alliierten insgesamt, nicht Englands allein. Es wäre jedoch der denkbar größte Fehler, die Militärpolitik zu beschränken oder zu ändern, selbst wenn es sich um die wichtigsten subsidiären Rücksichten handle.

Souston (Unionist) sagte, die ganze Schwierigkeit des unzureichenden Schiffsraumes sei dadurch entstanden, daß die Admiralität früher die kleinen Kriegsschiffe abgeschafft und nur Dreadnoughts, Ueberdreadnoughts und Kreuzer gebaut sowie die Handelsstraßen unbeschützt gelassen habe. Infolgedessen sei die Admiralität bei Ausbruch des Krieges genötigt gewesen, eine große Zahl von Ozeanfahrem der Handelsflotte wegzunehmen und sie als Kreuzer für andere Zwecke auszurüsten. Redner kritisierte es, daß Italien britische Schiffe beanspruche, statt die in italienischen Häfen liegenden deutschen Schiffe zu benutzen. Redner führte Beispiele für die große Verschwendung an Schiffsraum durch die Admiralität an; so wurden Dampfer in Transportdampfer verwandelt und später wieder zu Dampfern gemacht. Dies sei eine verrückte und verbrecherische Verschwendung gewesen. Für militärische Zwecke seien so viele Schiffe beansprucht worden, daß England in der Zufuhr von Lebensmitteln fast ganz von den Neutralen abhängt.

Minister Runciman erklärte, von je hundert Schiffen, die vor dem Kriege für den Handel verfügbar waren, seien jetzt nur etwa 67 verfügbar. Davon seien 21 bis 24 neutrale Schiffe. Dies zeige, in welcher gewaltigen Maße England von den Diensten der neutralen Schifffahrt abhängt. Eine Festsetzung von Höchstfrachtraten gehe nicht an. Eine der größten Gefahren wäre der Eintritt von Schiffsmangel, um die Vorräte für England, Italien, Frankreich und Rußland zu beschaffen. Die Staatskontrolle der Schifffahrt sei jetzt so weit, daß kein Schiff ohne Erlaubnis ausreisen dürfe.

Der Antrag Beto wurde abgelehnt.