

Gruppe XVII.

Marinewesen.¹⁾

Unter den Männern, welche sich das grösste Verdienst um den schwedischen *Schiffbau* erworben haben, nimmt der Admiral Fredrik Henrik af Chapman (geb. $\frac{16}{9}$ 1721, gest. $\frac{19}{8}$ 1808) den ersten Platz ein. Dieser arbeitete die Schiffbaukunst zu einer theoretischen Wissenschaft aus. Auf die in seinen Schriften angeführten theoretischen Data gründen sich noch heutiges Tages die meisten Schiffconstructions, natürlich mit den Modificationen, welche die in neueren Zeiten eingeführte Anwendung von Dampfmaschinen und Panzerbekleidung verursacht hat.

In den zahlreichen *Schiffswerften*, die Schwedens lange Küstenerstreckung aufzuweisen hat, wird alljährlich eine Menge von Handelsfahrzeugen gebaut, zu denen das Holzmaterial aus den eigenen Wäldern des Landes genommen wird. Die nördlichen Werfte am Gestade des Bottnischen Meerbusens verwenden besonders Föhrenholz zum Schiffbau. Die angrenzenden Provinzen besitzen grosse Waldungen von dieser Holzart, welche vorzugsweise dort von der Beschaffenheit ist, dass sie mit Vortheil zum Schiffbau benutzt werden kann. Wo diese Waldungen sich nicht bis an die Küste herab erstrecken, wird auf den zahlreichen Flüssen, welche diese nördlichsten Landschaften Schwedens durchschneiden, das Bauholz herabgefloss.

Was die Eichenwälder betrifft, so finden keine so günstigen Umstände statt. In den Provinzen, in denen diese vorkommen, nämlich in den südlich von der Dalfelf belegenen, reicht gleichwohl der Vorrath an Eichen noch aus zur Befriedigung des Bedürfnisses bei dem Bau der Handelsfahrzeuge. Die zu den Kriegsfahrzeugen erforderlichen gröberen eichenen Blöcke dagegen hat man schon seit vielen Jahren aus dem nördlichen Deutschland einführen müssen.

Bei den mechanischen Werkstätten des Landes, welche sich mit dem Schiffbau be-

fassen, unter denen Motala mit ihren Filialabtheilungen in Göteborg und Norrköping den ersten Platz einnimmt, wird besonders einheimisches Eisen als Baumaterial verwendet. Bei der erwähnten Werkstatt sind mehre Kriegsfahrzeuge gebaut. Zu den vornehmsten unter diesen können 4 Monitors für die schwedische und ein solcher für die norwegische Flotte gezählt werden.

Handelsflotte.

Die schwedische Handelsflotte ist von so weit zurück, als man darüber sichere Angaben besitzt, in steter Zunahme begriffen gewesen sowohl hinsichtlich der Anzahl als auch der Tragfähigkeit. Diese Entwicklung ist gleichwohl nicht in gleichem Masse den verschiedenen Schiffahrt treibenden Ortschaften des Landes zu Gute gekommen; im Gegentheil haben einige einen merkbaren Rückschritt gezeigt. In diesem Falle zeichnet sich besonders die Hauptstadt aus: im Anfange dieses Jahrhunderts besass dieselbe 234 Segelfahrzeuge mit einer Tragfähigkeit von 37,830 Tons, 1870 aber nur 150 Fahrzeuge von 15,795 Tons, unter denen beinahe 100 Dampfer waren, wovon die meisten nur 5—15 Pferdekraft hatten. Anders ist es mit der zweiten Stadt des Reiches oder Göteborg, welche im J. 1800 168 Segler mit 20,660 Tons besass, welche Zahlen um 1835 auf 70 Fahrzeuge mit 11,582 Tons herabsanken, sich dann aber allmählich gehoben haben zu 174 Fahrzeugen mit 50,050 Tons, so dass jetzt Göteborg die an Fahrzeugen reichste Stadt in Schweden ist. Den zweiten Rang nimmt Gefle ein, welche zu Anfang des Jahrhunderts 54 Fahrzeuge mit 7,832 Tons besass, 1870 dagegen sich 72 Fahrzeuge mit 27,600 Tons erworben hatte. Die vornehmsten unter den Schiffahrt treibenden Städten sind demnächst die norrländischen Städte Sundsvall und Hernösand, und erst nach ihnen hat Stockholm seinen jetzigen Platz. In ganz Schweden berechnete man i. J. 1871 die Handelsflotte (Segel- und Dampfschiffe) so:

¹⁾ Theilweise nach Mittheilung vom Bureau des Marine-Ministeriums.