

Die Zeitschrift erscheint in halbmonatlichen Heften.

Abonnementspreis
für
Nichtvereins-
mitglieder:
20 Mark
jährlich
excl. Porto.

STAHL UND EISEN.

ZEITSCHRIFT

Insertionspreis
40 Pf.
für die
zweigespaltene
Petitzeile,
bei Jahresinserat
angemessener
Rabatt.

FÜR DAS DEUTSCHE EISENHÜTTENWESEN.

Redigirt von

Ingenieur **E. Schrödter**,
Geschäftsführer des Vereins deutscher Eisenhüttenleute,
für den technischen Theil

und

Generalsecretär **Dr. W. Beumer**,
Geschäftsführer der Nordwestlichen Gruppe des Vereins
deutscher Eisen- und Stahl-Industrieller,
für den wirthschaftlichen Theil.

Commissions-Verlag von A. Bagel in Düsseldorf.

N^o 13.

1. Juli 1896.

16. Jahrgang.

Der Schiffbau in Deutschland.*

Von **C. Ferd. Laeisz** in Hamburg.

In den alten Zeiten der hölzernen Segelschiffe hatte der Schiffbau in Deutschland sich in beträchtlichem Umfang zu ausgezeichneten Leistungen aufgeschwungen, und manch schmuckes Klipperschiff ist vom deutschen Helling sowohl im Baltischen Meer wie in der Nordsee vom Stapel gelaufen. Seitdem indessen das Holz durch das Eisen verdrängt wurde und von dem Weltverkehr ein ständig wachsender Theil den Dampfern anheimfiel, haben die natürlichen Vortheile, welche Großbritannien in den enormen, unmittelbar an der Seeküste gelegenen Mineralreichthümern besitzt, in Verbindung mit großer Kapitalkraft und kühnem Unternehmungsgeist diesem Lande in dieser, wie in manch anderen Industrien eine Ueberlegenheit gesichert, welcher zu folgen, anderen Ländern außerordentlich schwer gefallen ist. In dieser Beziehung sind wir erheblich zurückgeblieben, und als die nach derselben Richtung gehenden Anstrengungen unserer Werften sich von einem ersten Erfolg gekrönt sahen, verfügte England bereits über einen enormen Tonnengehalt von eisernen Dampfern und Segelschiffen. Unsere Werften hatten stets und haben heute noch unter erheblichen Nachtheilen im Wettbewerb mit dem britischen Schiffbau zu arbeiten. Wenngleich die Löhne in Deutschland niedriger sind, so wird dieser Vortheil doch mehr als ausgeglichen einerseits durch die höheren Kosten für Material und Kohle, weil diese

aus größeren Entfernungen von Gruben und Hütten herbeigefahren werden müssen, und andererseits durch die verhältnismäßige Geringfügigkeit der Arbeitsaufträge, welche verhindert, daß auch hier Colonnen geschickter Arbeiter von Werft zu Werft gehen, um ausgiebige Beschäftigung zu finden, und aus diesem Grunde viel leistungsfähiger sind. Auch steht die Einschränkung, welche unsere Gesetzgebung hinsichtlich der Beschäftigung jugendlicher Arbeiter auferlegt, uns im Wege, um gelernte Arbeiter heranzuziehen; ferner sind die Beiträge zur Unfall- und Altersversicherung eine schwere Last für unsere Arbeitgeber.

Nachdem infolge Zunahme des Handels unsere Rheder ihre Tonnage haben vermehren können und insonderheit die Kaiserliche Marine einer Anzahl von Werften ständige Beschäftigung gegeben und hierdurch gleichzeitig den Erfindungsgeist unserer Schiffbau- und Marine-Ingenieure angespornt hat, auch Tausende von Leuten in gelernte Arbeiter umgewandelt worden sind, sind unsere Schiffbauer in die Lage versetzt worden, ihre Thätigkeit erstklassiger Arbeit zuzuwenden und in einen Wettkampf mit den besten ihres Fachs sich einzulassen. Die Größe des von ihnen erbauten Tonnengehalts ist im Vergleich mit den enorm hohen Zahlen der britischen Statistik klein, aber in Bezug auf Güte wird manches der Schiffe, welche die Marke „made in Germany“ tragen, Ihrer Beachtung werth sein.

Ich will nicht bei den Arbeiten der Kaiserlichen Marine auf diesem Gebiete verweilen, da hierzu ein anderer, berufener Redner das Wort ergreifen wird, sondern mich auf einige Beispiele unserer

* Vorgetragen vor der Institution of Naval Architects in Hamburg am 9. Juni 1896.