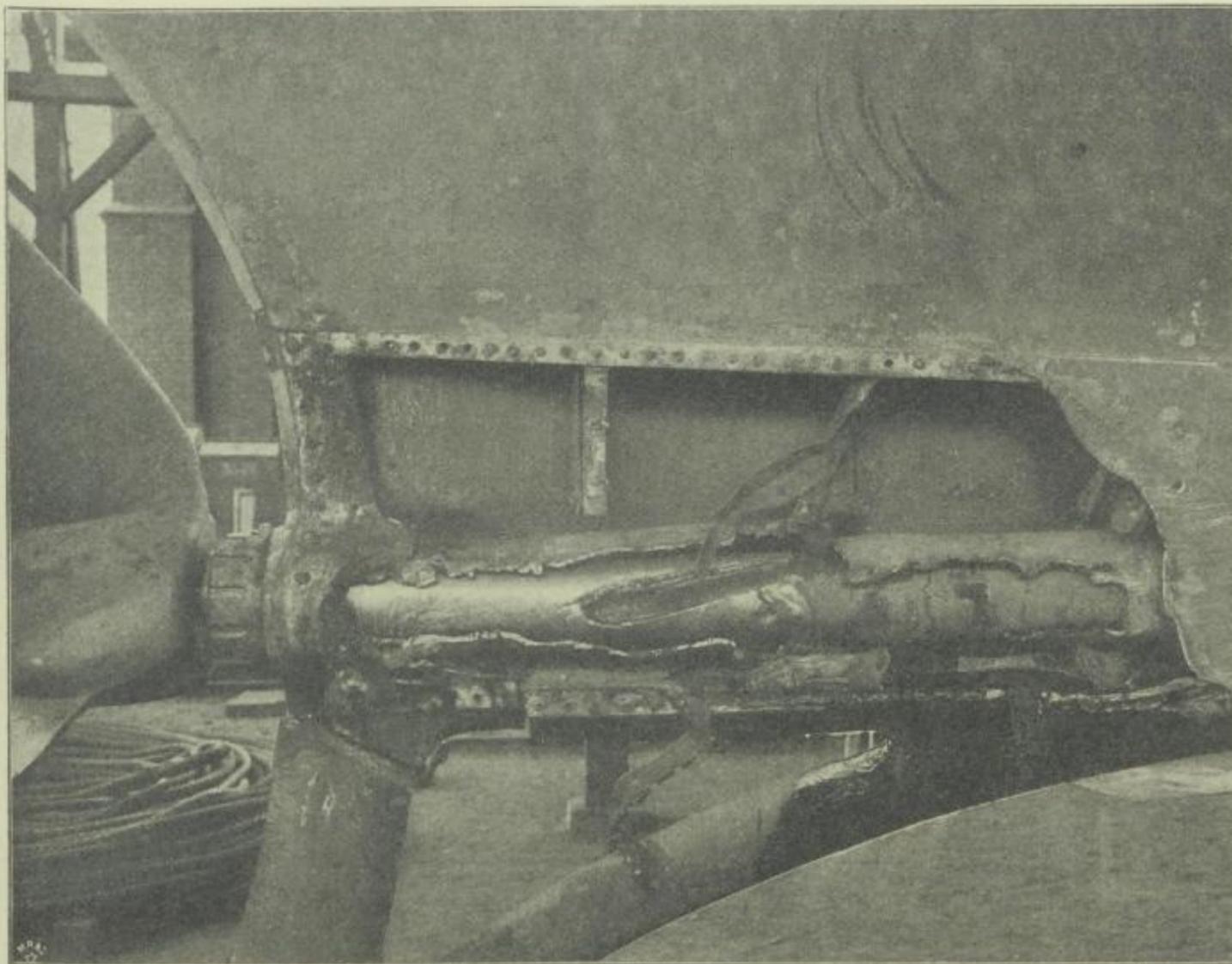


für Deutschland, 1 Linienschiff für Deutschland, 22 große Torpedojäger für Deutschland, Rußland und Italien, in Summa 61 Schiffe mit zusammen 72 560 t Displacement.

Dabei verarbeitete diese Firma im letzten Jahre 19 300 t Eisen und Stahl und beschäftigte 6000 Arbeiter, eine Zahl, die indess bei voller Thätigkeit bedeutend erhöht werden muß!

Aus diesen Beispielen ist es möglich, einen kleinen Einblick in unsern deutschen Werftbetrieb zu thun,

Ganz zweckmäßig läßt sich die Leistungsfähigkeit unseres modernen Schiffbaues an einer Reihe von Collisionen nachweisen, von denen einige unserer Schiffe betroffen wurden. In Figur 1 ist die Breitseite des Panzers „Württemberg“ nach seiner Collision mit dem Linienschiff „Brandenburg“ dargestellt. Die „Brandenburg“ drang mit dem Sporn in die Seite der „Württemberg“, beschädigte eine Panzerplatte und riß unterhalb des Panzerträgers ein großes Loch in die Außenhaut der



Figur 4. Havarie S. M. Torpedoboot „S. 71“ mit S. M. Aviso „Greif“ am 23. August 1898.

und zwar nur soweit die Privatwerften dabei in Frage kommen; die drei großen Kaiserlichen Werften Wilhelmshaven, Kiel und Danzig sind als Staatsbetriebe gar nicht mit in die Rechnung gesetzt!

Es liegt aber in der Natur der Sache, daß die hohen Leistungen, welche unsere Privatwerften sowohl bezüglich des Handelsschiffbaues wie des Kriegsschiffbaues aufzuweisen haben, sich den Leistungen der drei Kaiserlichen Werften absolut ebenbürtig an die Seite stellen können, so daß Deutschland durchaus berechtigt ist, sich hinsichtlich der Bauausführungen seiner Kriegsschiffe mit absoluter Sicherheit und Zuverlässigkeit auf unsere Privatindustrie zu stützen.

„Württemberg“. In Figur 2 ist der Steven der „Brandenburg“ nach der Collision wiedergegeben: an der Bruchstelle fand der Sporn gegen die Panzerplatte statt. Der Steven bestand aus Krupp'schem Gußstahl, und zeigt die Bruchfläche die hervorragende Qualität des Materials. Die beschädigte Panzerplatte der „Württemberg“, vom Schiff abgenommen, ist in Figur 3 zur Anschauung gebracht. Derartige Brüche können die modernen Hartpanzerplatten nicht mehr aufweisen. In Figur 4 ist der Hintersteven des Torpedobootes „S 71“ wiedergegeben. Das Boot war in Collision mit dem Aviso „Greif“. Man sieht das durchschlagene Stevenrohr, den zerbrochenen Hintersteven und