

Verkleidung 840 kg, also pro Pferdekraft 4 kg! Es sind diese Maschinchen eine Specialität der „Germania“.

Neben den bisher behandelten Punkten bezüglich der constructiven und technischen Einzelheiten unseres deutschen Schiffbaues kommt aber hier noch eine andere Frage in Betracht; es ist

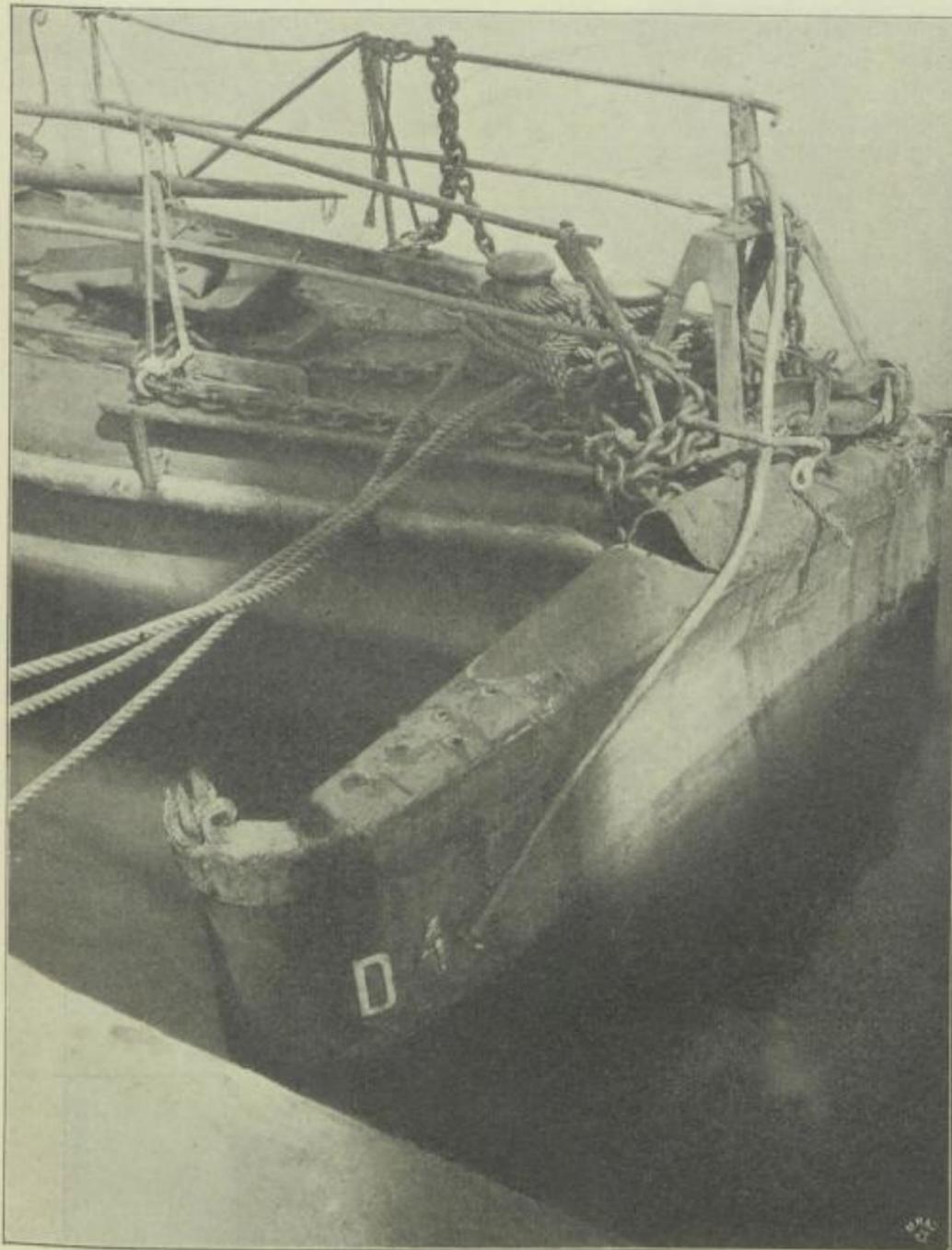
man müsse alle deutschen Kriegsschiffe auf deutschen Werften und mit deutschem Material bauen. Das kostete unsere Marine anfänglich beträchtliche Opfer, denn sie mußte vielfach erst die Walzwerke dazu bringen, ein Baumaterial zu liefern, welches den jeweiligen höchsten Anforderungen genügte. Naturgemäß hatten aber auch die

Hüttenwerke den neuen, an sie herantretenden Forderungen entsprechend ihre Betriebe umzugestalten und zu erweitern; dafs das nicht ohne Kosten abging, liegt auf der Hand; aber es hat allezeit ein einmüthiges, opferfreudiges und demgemäß erfolgreiches Zusammenarbeiten von Reichsmarine und Privatindustrie stattgefunden und dadurch sind wir denn auch heute zu der hervorragenden Qualität unseres Baumaterials gelangt!

Wollten wir Fortschritte in der Construction unserer Neubauten machen, so war es ganz unabweisbare Vorbedingung, dafs unsere Eisen- und Stahlproducenten uns ein absolut gleichmäfsiges und in seinen Eigenschaften sehr hochstehendes Material lieferten.

Dadurch, dafs man in den ersten Jahren des Eisen- und Stahlschiffbaues speciell in England keine Materialabnahmeprüfungen hatte, stellten sich, besonders bei Verwendung des sehr ungleichartig gelieferten Bessemerstahles, zahlreiche Havarien und Schiffsverluste ein, die zur Folge hatten, dafs man geraume Zeit vom Stahl nichts wissen wollte, sondern wieder zum Eisen griff. Erst die Einführung des Siemens-

Martinstahls und vor allem Hand in Hand damit eine genaue Controle des gelieferten Materials, eine eingehende Vorschrift über die Bedingungen und Proben, denen das gelieferte Material zu genügen hatte, führte dazu, dafs die Eisen- und Stahlwerke mehr und mehr ein gleichförmiges, gutes und deshalb zuverlässiges Material lieferten und dafs hierdurch die Festigkeit und Sicherheit der Schiffe ganz bedeutend wuchs. Ohne Ueberhebung dürfen wir aussprechen, dafs die Fabricate unserer deut-



Figur 6. Torpedoboot „D. 4“. Havarie infolge Collision mit S. M. Aviso „Pfeil“ an 27. Juli 1894.  
Aufgenommen am 28. Juli 1894.

dies die Frage nach der Qualität des beim Schiffbau verwendeten Materials, also eine Frage, die sich im wesentlichen mit den Leistungen der Hilfsindustrien, speciell der Eisen- und Stahlwerke befaßt.

Unsere grossen Eisen- und Stahlproductionsstätten sind eigentlich erst dadurch in ihren Leistungen so recht in die Höhe geschraubt worden, dafs s. Z. der Chef der Admiralität, General v. Stosch, den Grundsatz aufstellte,