

## Der Schiffbau im Kriege.

An der Spitze des soeben erschienenen Lloyds-Register wird folgendes ausgeführt:

„Unter der Kontrolle von Lloyds-Register ist gegenwärtig eine Schiffsbautätigkeit von größerem Umfang im Gange, als jemals in den Annalen der Gesellschaft verzeichnet wurde.“ Im Bericht von Lloyds wird diese Zunahme des Schiffsbauens auf die Erweiterung der bestehenden Anlagen und auf die Errichtung neuer Werften zur Bewältigung der zunehmenden Nachfrage nach Tonnage zurückgeführt. Andererseits muß aber die in Lloyds Register zum Ausdruck gelangende Steigerung der Ziffern des Schiffsbauens dem Umstand zugeschrieben werden, daß der Schiffsbau in diesen Zeiten nur langsam fortschreitet, so daß die im Bau verzögerten Schiffe immer wieder in den Registern als im Bau befindlich angeführt werden. In Lloyds Statistiken für Mai 1916 kommt der Eindruck des Krieges auf den Schiffsbau zum Ausdruck; die Welttonnage betrug im Jahre 1916 23-19 Millionen Tonnen, gegenüber von 24-809 Millionen Tonnen im Jahre 1914. Die Abnahme der Tonnage der Welt betrug also 1½ bis 2 Millionen Tonnen und überdies ist ein Teil der Tonnage nicht für Handelszwecke verfügbar. Die disponible Handelstonnage wird gegenwärtig auf 13 Millionen Tonnen geschätzt. Die Neutralen, die selbst keine Schiffswerften besitzen, sind bestrebt, neue Dampfer zu bauen, und namentlich in den amerikanischen Werften herrscht eine rege Tätigkeit. Die Nachfrage nach Schiffen ist derart groß, daß der Bau von Holzschiffen in den Vereinigten Staaten eine Wiederbelebung erfahren hat. Schiffe von 100 bis 300 Fuß Länge werden an der pazifischen Küste Amerikas für den Holzhandel mit Australien auf Stapel gelegt. Die größeren Schiffe erhalten nur eine Verstärkung aus Stahl und werden mit ein oder zwei Schrauben — Dumaschinen — versehen. Die Schwierigkeiten wegen der Beschaffung von Stahl haben die Entwicklung des Schiffsbauens bewirkt. Die Schwierigkeiten der Stahlbeschaffung sind in England noch wesentlich größer als in den Vereinigten Staaten.“

## Die französische Handelsflotte.

In einer der letzten Sitzungen der französischen Kammer äußerte sich Unterstaatssekretär Mail über die Zukunft der französischen Handelsflotte in ausführlicher Weise und führte im wesentlichen aus:

Die Modernisierung der französischen Häfen ist während des Krieges zum großen Teil durchgeführt worden. Der Bau von Schiffen ist erforderlich, nicht nur um die alten Linien aufrechtzuerhalten, sondern um neue einzurichten zu können, zum Beispiel nach den Kolonien, die der Erschließung harren, ebenso für den neuen Transpanama- sowie den nord- und südrussischen Schiffsdienst, schließlich zur Ersetzung der bisher in deutschen Händen befindlichen Schiffslinien. Zu den Personalfragen im weiteren Sinne gehört das Agenturwesen, dessen veraltete Formen nach deutschem Muster modernisiert werden müssen.

Was die Entwicklung der Handelsflotte selbst betrifft, so ist festzustellen, daß die französische Handelsflotte, die am 1. August 1914 insgesamt 2½ Millionen Bruttotonnen umfaßte, bis zum 15. November 1916 etwa 300.000 Tonnen infolge kriegerischer Ereignisse verloren hatte. Sie hat aber seit 1. August 1914 zusammen 330.000 Tonnen neu gewonnen, und zwar 123.500 Tonnen durch Uebergang fremder Schiffe unter die französische Flagge, 136.000 Tonnen eigener oder von England übernommener deutscher Prisen (23 in Portugal beschlagnahmte deutsche Schiffe mit 68.000 Tonnen sind kürzlich von England an Frankreich überwiesen), 70.000 Tonnen im

Ausland gekauft, aber noch nicht unter französischer Flagge fahrender Schiffe. Zu diesen 330.000 Tonnen kommen noch hinzu die vom französischen Handelsministerium durch Frachtkaufvertrag für den Staat erworbenen 180.000 Tonnen der Gudjombai-Flotte (für deren Besitzübergang aber noch die Einwilligung der englischen Regierung fehlt), ferner etwa 150.000 Tonnen auf französischen Werften und 40.000 Tonnen für französische Rechnung in England im Bau befindlicher Schiffe. Vor der Fertigstellung steht der große Transocean-Dampfer „Paris“ (dessen Indienstellung jedoch nach Angabe des Abg. Gesse nicht abzusehen ist, da sein ganzes Rohrsystem im letzten Augenblick von der Regierung für andere Zwecke beschlagnahmt wurde), ein 8000 Tonnen-Frachtdampfer „Lapérouse“, ein Frachtdampfer „Baolif“ für Transport von Gefrierfleisch und weitere sieben oder acht große Frachtschiffe, deren Bau aber infolge des Mangels an Arbeitskräften und Rohmaterialien um Monate verzögert werden kann. Andere Schiffstypen sind in Auftrag gegeben, von denen demnächst mehrere zur Ablieferung kommen sollen, besonders Stahlleichterboote für den Seetransport von Kohlen und Lebensmitteln. Letztere sollen in großer Zahl gebaut werden; Versuche werden dafür auch durch Verwendung von Eisenbeton gemacht. Für den schnellen Wiederaufbau der Handelsflotte kommt ferner in Betracht, daß sich in letzter Zeit mindestens drei Gesellschaften mit ausschließlich französischem Kapital gebildet haben, die an den großen Flußmündungen Werften zu errichten gedenken, die mit völlig modernen Einrichtungen versehen werden und die Arbeit in vollem Umfang bei Kriegsende aufzunehmen imstande sein sollen.

Auf die Aussichten der Handelsflotte nach Friedensschluß übergehend, äußert der Unterstaatssekretär die Ansicht, daß eine starke Konkurrenz angeichts der Schiffsbauaufträge der

neutralen Länder zu erwarten sei. Norwegen und auch Holland seien jedoch infolge der Ausfuhrverbote Deutschlands für Schiffplatten stark behindert. In den Vereinigten Staaten seien 397 Schiffe mit fast 1.300.000 Tonnen im Bau, doch sei es fraglich, ob Amerika wirklich in gleichem Umfang selbst zur Seefahrt übergehen und nicht vielmehr einen großen Teil der Bauten zu hohen Preisen veräußern werde. Die Neubauten in Deutschland würden nach zuverlässigen Nachrichten sehr überschätzt und genügen kaum, um die erlittenen Verluste zu decken.

Die Handelsflotten der bisher den Seeverkehr beherrschenden Länder würden zweifellos nach dem Kriege andere Verhältnisse vorfinden, da viele ihrer alten Kunden, wie besonders die neutralen Staaten Nord- und Südamerikas, sich während des Krieges eine eigene Marine gebaut hätten. Am meisten aber würden darunter diejenigen Länder leiden, die ihre Kolonien verloren hätten. England und Frankreich mit ihren großen Kolonialreichen besäßen genügend Möglichkeiten, ihren Handel zu entwickeln.