also größtenteils den wichtigen höchstwertvollen Nachwuchs des Schiffsführers, dem blinden Zufall preisgibt? Ist eine Mannschaft von 39 Personen weniger schutzwürdig als eine von 40? Beginnt der Menschen- und Versorgungswert der Mannschaft erst bei einer Zahlenerhöhung um eine Person, beispielsweise von 29 zu 30 oder 39 zu 40 oder 49 zu 50? Diese sinnlose bureaukratische Vorschrift erreicht doch nichts anderes, als daß Reeder die Mannschaft auf Segelschiffen wohl immer um den einen Mann geringer halten werden, der die Arztverpflichtungsgrenze bildet.

Daß in der Küsten- oder Ostseefahrt der Arzt entbehrt werden kann, wird man begreifen, aber daß 30 bis 40 Mann Besatzung auf einem Schiff, das 12, 15 oder gar 18 Monate unterwegs ist, das vielleicht von Hamburg nach China fährt, ohne einen Hafen anzulaufen, das möglicherweise wochenlang um Cap Horn bei schwerstem, die Gesundheit der Besatzung nicht gerade förderndem Wetter kreuzen muß, ohne ärztliche Hilfsmöglichkeit bleiben muß, das kann und darf nicht einen Tag länger so bleiben. Das ist ein mittelalterlicher Zustand, der in unserer „sozialen Zeit“ nicht zu ertragen ist.

Vielleicht wird man sagen, daß die Segelschiffe sich die Ausgaben für einen Arzt nicht leisten können, ohne nicht wirtschaftlich allzuschwer zu leiden. Aber eine derartige Einrede hält natürlich nicht Hieb noch Stich aus. Ein Segler, der die Ausgaben für den Arzt nicht in seine Frachtrate mitkalkulieren kann, ist ein Schädiger der Wirtschaft.

Die Einrichtung einer drahtlosen Station an Bord der Segler in großer Fahrt muß ebenfalls baldigst vorgeschrieben werden, im Interesse der Mannschaft des Schiffes und des Reeders. Der Reeder möge bedenken, welche Vorteile ihm geboten werden, wenn er täglich, stündlich seinem Schiff auf See Dispositionen zukommen lassen kann. Gerade in der freien Fahrt kann der Reeder oft durch rasche Bestimmung freien und nur in Ballast fahrenden frachtsuchenden Laderaum, am beste kurze, günstige Konjunkturen ausnutzen. — Bezahlt macht sich die Station an Bord immer.

An Bord des Schulschiffes „Großherzogin Elisabeth“ des Deutschen Schulschiffvereins sind Arzt und Drahtlose vorhanden. Also muß beides wohl nötig sein. Ein Segler in schwerer Seenot ist von aller Hilfe, die vielleicht wenige Seemeilen von ihm entfernt ist, abgeschnitten, weil ja auch Kolumbus ohne Drahtlose sogar Amerika entdeckt hat. Einen Medicus hatte er aber an Bord.

A. G.

Die Entwicklung der Motorschiffahrt.

In der Nachkriegszeit hat die Motorschiffahrt einen bedeutenden Aufschwung genommen. Alle größeren europäischen Reedereien haben in den letzten Jahren Motorschiffe bauen lassen. Zahlreiche große deutsche Schiffahrtsgesellschaften — in erster Linie die Stinnes-Linien und die Hamburg-Amerika-Linie — haben bereits Motorschiffe in Dienst gestellt. Die Hamburg-Amerika Linie führt beispielsweise ihren Ostasiendienst fast ausschließlich mit denselben aus. Im Afrika- und Südamerika-Dienst beschäftigt die Hamburg-Amerika Linie ebenfalls verschiedene Motorschiffe. Auch die Kosmos-Linie hat vor einiger Zeit zwei Motorschiffe nach der Westküste Südamerikas abgefertigt.

Von großen ausländischen Reedereien, die Motorschiffe eingestellt haben, sind insbesondere die Holland-Amerika-Linie und die Royal Mail Line zu nennen. Auch im übrigen Ausland hat sich der Motorschiffbau bedeutend ausgedehnt. Die Göta-Werke in Gothenburg bauen gegenwärtig ausschließlich Motorschiffe für schwedische und norwegische Rechnung. Auch in England, das anfangs im Motorschiffbau zurückgeblieben war, hat derselbe eine starke Zunahme erfahren. Verschiedene englische Werften erhielten auch Aufträge aus den Vereinigten Staaten. Die außerordentliche Zunahme der Motorschiffe ergibt sich aus der Tatsache, daß durchschnittlich 8 % aller Neubauten in der Welt Motorschiffe sind. Die schwedische Amerika-Linie beabsichtigt ein 12—15 000 Brutto-Tonnen großes Motorschiff für den transatlantischen Passagierverkehr in Bau zu geben. In Frankreich hat der Motorschiffbau nur eine sehr langsame Entwicklung zu verzeichnen. Der Hauptgrund hierfür ist darin zu suchen, daß Frankreich im Bau von Schiffsmotoren an letzter Stelle steht. Erst vor kurzer Zeit haben einige große Reedereien mit dem Bau von Motorschiffen begonnen, deren Motoren jedoch im Ausland hergestellt werden.

Welche großen Fortschritte der Bau von Motorschiffen in den Vereinigten Staaten macht, geht aus einer Zusammenstellung, die kürzlich in der Zeitschrift „Werft, Reederei und Hafen“ erschien, hervor. Es sind in Amerika bisher Motorschiffe mit etwa 500 000 to Tragfähigkeit gebaut worden, wobei nur Schiffe von mehr als 1000 to gezählt sind. Obwohl der Dampfschiffbau im allgemeinen darniederliegt, werden doch zurzeit mehr Motorschiffe gebaut als je zuvor. Vierzig Motorschiffe mit zusammen 121 175 to Raumgehalt stehen an der Spitze; das größte Motorschiff ist die 8000 to fassende „Maumee“, die Nürnberger Motoren hat. Es folgen fünfzehn Motorsegler, die alle über 1000 to haben; der größte, „Mantoro“, 2422 to. Fünfzig Dampfer werden gegenwärtig in Motorschiffe umgewandelt.

Die Ursache dieser günstigen Entwicklung des Motorschiffbaues ist in den mannigfachen Vorzügen des motorischen Schiffsantriebes gegenüber dem Dampfer mit Kohlenfeuerung zu suchen. Das Motorschiff benötigt eine wesentlich kleinere Mannschaft als ein mit Kohlen betriebenes Schiff. Des weiteren beansprucht das erforderliche Oel einen geringeren Raum als die entsprechende Menge Kohlen, wodurch ein nennenswerter Gewinn an Laderaum erzielt wird.

Im Hinblick auf diese und manche andere Vorteile — wie beispielsweise die Vermeidung der lästigen und schädlichen Wirkungen des Kohlenstaubes — dürfte mit einer weiteren Zunahme des Motorschiffbaus zu rechnen sein.

W. D.

Hafenverkehr.

Bremen.

Der Seeschiffahrtsverkehr in den bremischen Häfen im Juli betrug nach den Angaben des Statistischen Landesamts Bremen insgesamt 451 Schiffe mit 519 060 Reg.-To., hiervon entfallen auf 374 Dampfer 497 063 Reg.-To. und auf 58 Seeleichter 19 844 Reg.-To. (Juli 1922 289 Schiffe mit 342 638 Reg.-To.). In der Zeit vom Januar bis Juli 1923 betrug der Seeverkehr insgesamt 2884 Schiffe mit 3 433 867 Reg.-To. (Januar—Juli 1922 2123 Schiffe mit 2 545 064 Reg.-To.).

Die Zahl der in der Flußschiffahrt auf der Unterweser beschäftigten und in Bremen angekommenen Schiffe betrug im Juli 1923 320 Schiffe mit 99 078 Reg.-To (im Juli 1922 285 Schiffe mit 78 448 Reg.-Tonnen). In der Zeit vom Januar bis Juli 1923 war die Zahl der in Bremen angekommenen Schiffe der Flußschiffahrt auf der Unterweser 1849 Schiffe mit 533 145 Reg.-To. (Januar—Juli 1922 1837 Schiffe mit 497 501 Reg.-To.).

In der Flußschiffahrt auf der Oberweser sind aus dem Berichtsmonat folgende Zahlen zu nennen. Es trafen in Bremen ein insgesamt 158 Schiffe mit 46 924 Reg.-To. (Juli 1922 200 Schiffe mit 61 402 Reg.-To.). Vom Januar bis Juli 1923 betrug der Verkehr in der Flußschiffahrt auf der Oberweser 1099 Schiffe mit 375 207 Reg.-To. (Januar-Juli 1922 1023 Schiffe mit 332 327 Reg.-To).

Der gesamte Seeschiffsverkehr im Monat Juli in den bremischen Häfen einschließlich Vegesack und Burg belief sich im Juli 1923 auf 405 Schiffe mit 457 267 Reg.-To. (Juli 1922 269 Schiffe mit 305 181 Reg.-To.). Hiervon entfallen auf Bremen 320 Schiffe mit 296 828 Reg.-To., auf Bremerhaven einschl. derjenigen Schiffe, die außerdem noch stadtbremische Häfen angelaufen haben, 93 Schiffe mit 177 570 Reg.-To.

In der Flußschiffahrt betrug der Verkehr im Berichtsmonat: Unterweser 320 Schiffe mit 99 078 Reg.-To., Oberweser 158 Schiffe mit 46 924 Reg.-To. Die Vergleichszahlen für Juli 1922 sind: Unterweser 285 Schiffe mit 78 448 Reg.-To., Oberweser 200 Schiffe mit 61 402 Reg.-To.

Southampton.

Die Tonnage der im Juli in Southampton eingekommenen und abgegangenen Schiffe zeigt gegenüber dem entsprechenden Monat des Vorjahres eine Zunahme. Die ziffernmäßigen Aufstellungen über den Schiffsverkehr ergeben folgendes Bild (in Netto-Reg.-Tonnen):

	Juli 1923		Juli 1922	
	Angek.	Abgeg.	Angek.	Abgeg.
Küstenverkehr	56 212	68 380	66 774	35 883
Ueberseeverkehr	651 151	580 492	512 293	510 539

Auch im Güterverkehr ist für Juli 1923 eine weitere Zunahme zu verzeichnen:

	Einfuhr	Ausfuhr	Insgesamt
1913 . . .	55 871	35 105	90 976
1922 . . .	35 965	25 189	61 154

In der nachstehenden Aufstellung bezeichnen die ersten drei Spalten die Zahl der Schiffe von (A) unter 1000 Netto-Reg.-Tonnen, (B) über 1000 und unter 3000 Netto-Reg.-Tonnen und (C) von über 3000 Tonnen, die im Juli von Southampton abgegangen sind. Die letzte Spalte (D) bezeichnet die durchschnittliche Zahl der Arbeitstage, die zur Abfertigung eines Schiffes erforderlich waren.

	A	B	C	Insgesamt	D
Juli . . .	243	18	52	313	98
Juni . . .	250	8	60	318	78

— **Schiffsverkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal im Monat Juni 1923.** Im Monat Juni belief sich der Schiffsverkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal auf 4223 Schiffe mit 1 592 959 Netto-Register-Tonnen gegen 3634 Fahrzeuge mit 1 194 450 Netto-Reg.-Tonnen im Mai. Von den 4223 Fahrzeugen der Juniziffer waren 2736 Dampfer mit 1 450 299 Netto-Reg.-Tonnen, 1135 Segelfahrzeuge mit 47 757 Netto-Reg-Tonnen und 352 Leichter und Schuten mit 94 903 Netto-Reg.-Tonnen. Von den 4223 Fahrzeugen des Gesamtverkehrs führten 3026 Fahrzeuge mit 653 576 Netto-Reg.-Tonnen die deutsche, 8 mit 30 127 die amerikanische, 9 mit 10 250 die belgische, 107 mit 136 278 die britische, 285 mit 158 446 die dänische, 26 mit 16 960 die Danziger, 16 mit 29 245 die französische, 2 mit 7682 die japanische, 138 mit 48 057 die niederländische, 169 mit 160 416 die norwegische, 15 mit 20 582 die russische, 53 mit 36 718 die finnische, 330 mit 283 745 die schwedische Flagge und 39 Fahrzeuge mit 39 607 Netto-Reg.-Tonnen führten andere Flaggen. An Ladung führten 13 Fahrzeuge Passagiere, 263 Kohlen, 31 Steine, 48 Eisen, 551 Holz, 474 Getreide, 1 Vieh, 541 andere Massengüter, 679 Stückgüter, 49 gemischte Ladung und 1573 Fahrzeuge fuhren leer oder in Ballast. Der deutsche Schiffsverkehr im Kaiser-Wilhelm-Kanal beträgt, nach der Schiffsanzahl berechnet, 71,66 %, nach dem Gesamtraumgehalt berechnet jedoch nur 41,03 % des Gesamtverkehrs.

— **Der Verkehr im Suezkanal** hat sich im ersten Halbjahr 1923 derart gehoben, daß die Tonnagezahl auf 11,49 Mill. Tonnen stieg gegen 10,09 Mill. Tonnen im 1. Halbjahr 1922 und 10,66 Mill. Tonnen im 2. Halbjahr 1922. Die Steigerung entfällt insbesondere auf Ballast- und Postschiffe. Auch der deutsche Postdampferverkehr ist dabei beteiligt, und zwar weist er ein Anwachsen um 85 000 to auf. Die Warenverfrachtungen durch den Kanal wuchsen um 634 000 auf 11,29 Mill. Tonnen.

— **Panama-Kanal-Verkehr im Betriebsjahre 1922/23.** Die Ziffern für den Durchgangsverkehr des Panama-Kanals während des am 30. Juni 1923 beendeten Geschäftsjahres weisen eine außergewöhnliche, bisher in keinem Jahre erreichte Zunahme auf. Während des Berichtsjahres haben 3967 Handelsschiffe, welche 17 508 199 $ Abgaben und Gebühren bezahlt haben, den Kanal passiert. Die vorherige Höchstziffer, im Jahre 1921, war 2892 Schiffe, welche 11 276 889 $ Gebühren entrichteten. Die Ziffern für 1922 waren 2738 Schiffe und 11 197 832 $ Abgaben. Das verflossene Jahr zeigt also über 50 % Mehreinnahmen. Diese hohen Ziffern sind in erster Linie auf die amerikanische Küstenschiffahrt, die bedeutend zugenommen hat, zurückzuführen, sie zeigen aber auch, daß der Ueberseeverkehr durch den Panama-Kanal ebenfalls sehr zugenommen hat. Leider ist der offizielle Jahresbericht, aus welchem der Verkehr der Küstenschiffahrt und der Ueberseeverkehr durch den Kanal unterschiedlich zu ersehen ist, noch nicht erschienen. Ohne Zweifel ist die Zunahme des Verkehrs auch auf die Entwicklung der Oelfahrt zwischen Kalifornien und den östlichen Staaten zurückzuführen, eine Entwicklung, die durch die starke Abnahme der Produktion in Mexiko und durch die erhöhte Inanspruchnahme der kalifornischen Häfen für die östlichen Staaten der Vereinigten Staaten bedingt ist. Ein Teil dieser Oelladungen wird nach Europa gegangen sein, der Hauptteil jedoch nach den östlichen Staaten der Ver. Staaten. Ferner ist eine stetige Zunahme in der Getreide- und Güterverfrachtung von der Pacificküste nach dem Kanal zu verzeichnen. Wie die obigen Ziffern zeigen, kann man auch künftig auf eine günstige Weiterentwicklung des Panama-Kanal-Verkehrs rechnen, jedoch muß der offizielle Bericht erst zeigen, in welchem Umfange die Zunahme auf internationalen und auf den Küstenverkehr der Ver. Staaten zurückzuführen ist.

— **Deutscher Seeschiffahrtstag.** Der Deutsche Nautische Verein und der Verband Deutscher Seeschiffervereine gibt folgendes bekannt: Als die Vorstände beider Körperschaften des Seeschiffahrtstages im Januar d. J. unter dem Eindrucke der eben zur Tat gewordenen Besetzung des Ruhrgebietes sich entschlossen, den nächsten Seeschiffahrtstag statt im Frühjahr, im Herbst d. J. stattfinden zu lassen, gingen sie von der Erwartung aus, daß bis zum Herbste eine Erleichterung der Lage eintreten werde. Diese Erwartung hat sich nicht erfüllt. In einer am 28. Juli stattgehabten gemeinsamen Sitzung haben sich beide Vorstände nicht der Erkenntnis verschließen können, daß die gespannte politische und wirtschaftliche Lage des Vaterlandes die Abhaltung eines Seeschiffahrtstages noch im Herbst d. J. nicht zuläßt. Sie haben daher beschlossen, in diesem Jahr von der Einberufung eines Seeschiffahrtstages ganz abzusehen, und glauben annehmen zu dürfen, daß dieser Beschluß bei den Mitgliedern beider Körperschaften ebenso wie bei den in Betracht kommenden Reichs- und Landesbehörden allseitiges Verständnis und volle Zustimmung finden wird. Um die ordnungsgemäße Erledigung der zum Teil dringenden Angelegenheiten, die für die Tagesordnung des Seeschiffahrtstages in Aussicht genommen waren und zur Zeit durch Ausschußberatung bereits vorbereitet sind bzw. noch werden, nicht aufzuhalten, wird an Stelle eines Seeschiffahrtstages am 11. Oktober d. J., mittags 1 Uhr, in Hamburg (Adolph-Woermann-Haus, Neue Rabenstraße 17), eine gemeinsame Tagung der Vorstände beider Körperschaften stattfinden, auf der namentlich die Ausbildungsfrage (Ausbildung der Schiffsoffiziere), der Entwurf eines Lotsenrechts (Ausschußbericht) und der Entwurf einer Verkehrsordnung für die deutschen Seewasserstraßen (Ausschußbericht) behandelt werden sollen. Den beteiligten Reichsministerien, Landesregierungen und sonstigen Behörden wird anheimgestellt werden, sich auf dieser Tagung vertreten zu lassen. Den Vereinen und Körperschaften, die an den erwähnten Fragen ein besonderes Interesse nehmen, wird überlassen, zu den Beratungen Vertreter (ohne Stimmrecht) zu entsenden. Indem wir die Mitglieder beider Körperschaften des Seeschiffahrtstages hiervon in Kenntnis setzen, bitten wir, ihr Einverständnis annehmen zu dürfen, daß die Vorstände die auf der Tagung vom 11. Oktober d. J. zu fassenden Beschlüsse an die zuständigen Regierungen weiterleiten.

— **Schiffsverringerungen.** Ueber die Schiffsverringerungen in 1922 hat in letzten Tagen Lloyds Register zahlenmäßigen Aufschluß gegeben. Insgesamt handelt es sich um 716 Schiffe mit zusammen 887 872 (i. V. 674 257) Br.-R.-T., um die sich die Welthandelsflotte im vergangenen Jahre verringert hat. Das bedeutet etwa ein Drittel des während des Jahres vom Stapel gelassenen und im Bau befindlichen Schiffsraums, also eine Zunahme, die gegenwärtig nichts weniger als erfreulich ist. Unter den vorher erwähnten 716 Einheiten befanden sich 511 Dampfer und Motorschiffe mit 743 866 und 205 Segler mit 143 946 to. Die gegen 1921 um 213 555 to höhere Zahl erklärt sich daraus, daß die abgewrackten Schiffe den bisher in der Geschichte der Schiffsverminderungen höchsten Schiffsraumgehalt, nämlich 371 101 Br.-R.-T., erreicht haben. In Hundertteilen berechnet, fielen auf Strandungen und ähnliche Seeunfälle 46,1 in Dampfer und 41,0 in Seglerschiffsraum, auf verlassene und verschollene Schiffe 27,1 bzw. 34,8. Die Verlustzahl der deutschen Handelsflotte mit 1,45 % ist ziemlich hoch und erklärt sich durch die Schiffsverluste als Opfer des schweren Wetters während des vergangenen Herbstes in der Nordsee. Während der letzten 10 Jahre hat sich jeweilig die Welthandelsflotte folgendermaßen verringert:

Jahr	Dampfer u. Motorschiffe Anzahl	Brutto-R.-T.	Segelschiffe Anzahl	Netto-R.-T.	
1913	371	533 022	294	184 028	
1914	491	870 662	275	184 450	
1915	992	1 893 718	316	223 398	
1916	1284	2 271 401	511	284 224	
1917	2605	6 607 261	748	520 206	
1918	1294	3 332 791	325	159 919	
1919	425	524 172	241	112 658	
1920	370	518 595	215	138 959	(Brutto)
1921	344	536 537	215	137 720	„
1922	511	743 866	205	143 946	„
Hiervon fallen auf Kriegsverluste:					
1914	154	360 110	8	12 167	
1915	659	1 380 657	67	57 516	
1916	942	2 189 079	245	139 609	
1917	2211	5 957 913	523	392 449	
1918	911	2 674 428	141	69 744	

— **Die Lage der Oderschiffahrt.** Man schreibt uns aus Interessentenkreisen: Die Tarifpolitik der Eisenbahn, welche die Wirkung hat, daß etwa die Hälfte der Kosten jedes Kohlentransportes der Auftraggeber, die andere Hälfte aber die Gesamtheit der Steuerzahler bezahlt, hat die Oderschiffahrt, die als Privatbetrieb mit dem fiskalischen Betrieb zu konkurrieren hat, seit Jahren immer mehr und mehr verkleinert und geschwächt. Während in früheren Zeiten die Schiffahrt stets billiger als die Eisenbahn fahren konnte und fahren mußte, ist dies jetzt angesichts der Tarifpolitik der Eisenbahn kaum möglich. Da die Schiffahrt es tun muß, um konkurrenzfähig zu bleiben, verwirtschaftet sie immer mehr ihre Substanz. Hinzu kommt, daß der Ausbau der Oder, die Erhaltung eines die Schiffahrt gewährleistenden Wasserstandes, vernachlässigt wird, sodaß beim geringsten Schwinden des Wassers die Schiffahrt eingestellt werden muß. So liegt die ganze Schiffahrt der Oder seit Monaten bereits versommert auf der mittleren Oder. Inzwischen ist die Geldentwertung weiter vorgeschritten; die Schiffseigner sind aber an Frachtverträge gebunden, die im Juni oder Juli abgeschlossen wurden, die vielleicht erst im September oder noch später zur Erfüllung kommen können, also zu einer Zeit, wo die Gestehungskosten wohl ein Hundertfaches der Fracht betragen. Die einst so blühende Kleinschiffahrt der Oder schwindet mehr und mehr, zahlreiche Kleinbetriebe sind eingegangen und die Großbetriebe mit ihrem ungeheuren Spesenapparat vermögen kaum, ihren Betrieb aufrechtzuerhalten. Würde die Tarifpolitik der Eisenbahn nach gesunden kaufmännischen Grundsätzen gehandhabt und würde dasselbe Interesse dem Ausbau der Oder zugewandt, das stets und ständig den westdeutschen Wasserstraßen gewidmet wird, dann wäre es der Schiffahrt wieder möglich, ihre alte Blüte zu erlangen. So aber geht ein wichtiger Gewerbezweig, aus dem Hunderttausende ihr Leben fristen, und ein Gewerbezweig, der durch seine Steuern und durch seine recht erheblichen Stromgebühren dem Reich und dem Staat erhebliche Geldmittel zuführt, mehr und mehr zugrunde.

— **Reorganisation des Flußschiffahrtsbetriebes in Sowjetrußland.** Die Bundes-Sowjetregierung hat die staatlichen Flußschiffahrtsverwaltungen, mit Ausnahme der mittelasiatischen, zu selbständigen Betriebsorganen mit kaufmännischer Betriebsführung (Trusts) umgestaltet, und die budgetmäßige Finanzierung derselben eingestellt. Die einzelnen Verwaltungen sollen, gemäß den Bestimmungen des neuen Gesetzes über die staatlichen Trusts besondere Satzungen erhalten. Die Frachttarife sollen von ihnen frei festgesetzt werden, soweit dieselben sich nicht auf bestehende direkte gemischte Eisenbahn- und Flußverbindungen beziehen. Sie sind verpflichtet, von der Regierung angeforderte Verbindungen aufrechtzuerhalten; etwaige Defizite der auf Forderung des Staates eingerichteten unrentablen Linien sollen vom Staate gedeckt werden. Außer Transportoperationen dürfen die Flußschiffahrtsorgane Kommissions-, Lagerungs-, Handels- und Versicherungsoperationen durchführen, Lombardkredite gegen Transportgüter eröffnen und Lieferungsverpflichtungen übernehmen. Zur Wahrung ihrer gemeinsamen Interessen werden die einzelnen Verwaltungen zu einem besonderen Bureau der Flußschiffahrt zusammengefaßt. Gleichzeitig werden sämtliche Flüsse und Binnenseen für die Beschiffung allgemein freigegeben, die staatlichen Flußschiffahrtsverwaltungen sollen allerdings soweit sie die gleichen Bedingungen wie die Konkurrenz bieten, ein Vorrecht beim Transport für den Staat und die staatlichen Wirtschaftsorgane erhalten.

— **Besserung der Lage der Triester Werften.** Aus Triest wird berichtet: Nachdem die Weltkrise des Schiffsbaues den Triester Werften stark zugesetzt hatte, beginnt sich die Lage zu bessern. Die zwischen der Navigazione Libera Triestina und der italienischen Regierung erfolgte Einigung ermöglichte der genannten Gesellschaft, zwei große Dampfer in Bestellung zu geben, mit der Aussicht noch ein drittes Schiff zu bestellen. Die Stapellegung erfolgte in feierlicher Form im Beisein des Präfekten und der Triester Abgeordneten, die zu diesem Erfolge erheblich beigetragen hatten. Seitens der Kriegsmarine, welche eine Reihe von Kriegsschiffbauten ausgeschrieben hat, werden gleichfalls Bestellungen an die Triester Werften erwartet, da deren Offerten günstiger waren, als jene anderer italienischer Werften. Auch weitere Bauten stehen in Aussicht. Es ist anzunehmen, daß baldigst die krisenhafte Periode der Werften zum Abschlusse gelangen wird und schon mit dem nächsten Jahre normale Verdienstmöglichkeiten eintreten werden. Die Werft in Monfalcone, von welcher angenommen wird, daß sie durch die baldige Renovierung Flotte der Reederei Cosulich beschäftigt werden wird, hat, wie bekannt, auch den Waggon- und Lokomotivbau übernommen und eine Abteilung für elektrisches Material sowie eine Schiffsdemolierungswerkstatt eingerichtet. Die Kriegsschädenangelegenheit der Monfalconer Werft kam in der letzten Zeit zur Regelung, so daß nunmehr an die Ausarbeitung eines Aktionsplanes geschritten werden kann. — Die Werften von S. Marco und S. Rocco haben sich durch Vereinheitlichung der technischen Leitung einen glatteren Betrieb gesichert. Die Tatkraft der Triester Werften wird durch die Tatsache bestätigt, daß, solange Seeschiffe nicht gebaut werden konnten, die Werft in Monfalcone den Bau von Schiffen für den Lago Maggiore übernahm. Interessant dabei ist, daß es zum ersten Male gelang, kleine Schiffe direkt per See aus Monfalcone auf den oberitalienischen Flüssen nach dem Lago Maggiore zu schaffen.

— **Desertionen britischer Schiffsmannschaften in den amerikanischen Häfen.** Wegen der höheren Löhne, die den Schiffsbesatzungen auf den amerikanischen Schiffen gezahlt werden, ist die Zahl der desertierenden Mannschaften auf den Schiffen aller Nationen sehr groß. Nach einer Statistik, die der Board of Trade veröffentlicht, beläuft sich die Zahl der seit dem 1. März 1923 desertierten britischen Schiffsmannschaften in den atlantischen Häfen der Vereinigten Staaten auf 4052, wovon 2859 auf New-York und 611 auf Boston entfallen. In dieser Zahl sind Schiffsbesatzungen jeder Art enthalten. Die Deserteure verteilen sich folgendermaßen auf die verschiedenen Mannschaftsarten: 744 Matrosen, 87 Techniker, 1499 Oeler, Schmierer und Heizer, 36 Telegraphisten für drahtlose Telegraphie, 138 Zollbeamte und 1080 Bedienungspersonal (davon 25 weiblich).

Schiffsverluste im Jahre 1922.

Aus der von Lloyds Register veröffentlichten Aufstellung aller im Jahre 1922 total verloren gegangener, abgewrackter und kondemnierter Schiffe geht hervor, daß 716 Schiffe mit 887 812 Reg.-Tonnen aus den Schiffsregistern gestrichen worden sind. (Nicht eingeschlossen sind Schiffe von weniger als 100 Tonnen.) Von diesen Schiffen waren 511 mit 743 816 Tonnen Dampfer und Motorschiffe und 205 mit 143 946 Tonnen Segelschiffe. Diese Ziffern sind um 213 555 Tonnen Dampfer-, um 207 329 Tonnen Motor-, und um 6226 Tonnen Segelschiffstonnage größer als die Ziffern für das Jahr 1921. Diese bedeutend höheren Ziffern für 1923 sind nicht alle auf wirkliche Verluste zurückzuführen — diese zeigen sogar eine Abnahme um 64 115 Tonnen — sondern auf die überaus hohe Zahl abgewrackter Schiffe. Im verflossenen Jahr sind 371 101 Tonnen abgewrackt worden, nach den Aufstellungen von Lloyd-Register 6123 Tonnen mehr als in dem Rekordjahr 1910. Die im verflossenen Jahr abgewrackte Tonnage Großbritanniens und Irlands betrug 127 974 Tonnen. Folgende Tabelle zeigt die in den letzten zehn Jahren von allen Schiffahrt treibenden Ländern verlorene und abgewrackte Tonnage:

Jahr	Dampf- u. Motorschiffe Anzahl	Brutto-Reg.-To.	Segelschiffe Anzahl	Netto-Reg.-To.
1913	371	533 002	294	184 028
1914	491	870 662	275	184 450
1915	992	1 893 718	316	223 398
1916	1284	2 271 401	511	284 224
1917	2605	6 607 261	748	520 206
1918	1294	3 332 791	325	159 919
1919	425	524 172	241	112 658
1920	370	518 595	215	*138 959
1921	344	536 537	215	*137 720
1922	511	743 866	205	*143 946

* Brutto-Reg.-Tonnen.

Kriegsverluste. (In obiger Tabelle bereits einbegriffen.)

Jahr	Dampf- u. Motorschiffe Anzahl	Brutto-Reg.-To.	Segelschiffe Anzahl	Netto-Reg.-To.
1914	154	360 110	8	12 167
1915	659	1 380 657	67	57 516
1916	942	2 189 079	245	139 609
1917	2211	5 957 913	523	392 449
1918	911	2 674 428	141	69 744

Die statistischen Tabellen, die so aufgestellt worden sind, daß leicht Vergleiche über die Schiffsverluste der einzelnen Länder gemacht werden können, geben interessante Aufschlüsse über die relative Häufigkeit der verschiedenen Unfallarten. Strandungen und ähnliche unter der Rubrik „wrecked“ aufgeführte Unfälle sind am häufigsten, sie nehmen bei den Dampfern und Motorschiffen mit 46,1 % und bei den Segelschiffen mit 41 % die erste Stelle ein. Totalverluste durch Verlassen auf See, Sinken usw. machen bei den Dampfern und Motorschiffen 27,1 % und bei den Segelschiffen 34,8 % der Gesamtverluste aus. Ein großer Teil der in den Registern gestrichenen Schiffe hat durch Abbruch und Kondemnation ein natürliches Ende gefunden. Im Jahre 1922 betrug die Zahl der abgewrackten und kondemnierten Dampfer und Motorschiffe 42,2 % und der Segelschiffe nahezu 39 %. Nachstehende Tabelle zeigt die Anzahl, Tonnage und Nationalität der vom 31. Mai 1922 bis zum 31. Mai 1923 total verloren gegangenen und kondemnierten Dampfer, Motor- und Segelschiffe. Die Tonnage ist, ebenfalls bei den Segelschiffen, Brutto-Reg.-Tonnage.

Länder	A Anzahl	A to	Verloren geg. Tonnage Anzahl	Verloren geg. Tonnage to	B Zahl	B Tonnage
Großbritannien und Irland	8849	19285637	23	122088	0,94	0,63
Brit. Besitzungen	2472	2746883	43	20602	1,74	0,75
*Ver. Staaten	4886	14738506	72	94387	1,47	0,64
Dänemark	822	1038138	9	8281	1,09	0,80
Frankreich	2094	3845792	38	33204	1,81	0,85
Deutschland	**1723**	**1887408**	**33**	**27408**	**1,92**	**1,45**
Griechenland	379	668127	5	7136	1,32	1,07
Holland	1164	2632713	7	5167	0,60	0,20
Italien	1413	2866335	27	33908	1,91	1,18
†Japan	2026	3586918	64	54136	3,16	1,51
Norwegen	1852	2600861	29	27068	1,57	1,04
Spanien	973	1282575	25	29741	2,57	2,30
Schweden	1345	1115375	12	7304	0,89	0,65
Andere europäische Länder	—	—	32	18738	—	—
Zentral- und Südamerika	—	—	16	14690	—	—
Andere Länder	—	—	10	13123	—	—

A — Tonnage der angeführten Länder nach Lloyd Register 1922—23.

B — Prozentsatz der verloren gegangenen Dampfer, Motor- und Segelschiffe.

* Nicht eingeschlossen sind die auf den Großen Seen fahrenden Dampfer der Ver. Staaten.

† Japanische Segelschiffe sind in Lloyd Register nicht aufgeführt und fehlen infolgedessen in der Rubrik Japan.

Von den in vorstehender Tabelle aufgeführten verloren gegangenen Schiffen waren 217 mit 344 133 to aus Stahl erbaut, 40 mit 31 621 to aus Eisen, 3 mit 8643 to aus Eisenbeton und 245 mit 132 314 to waren hölzerne und Kompositionsschiffe.

Aus folgender Tabelle sind die See- und Kriegsverluste der Dampfer und Motorschiffe des Ver. Königsreichs und der anderen Länder seit dem Jahre 1902 ersichtlich. Nicht aufgeführt sind die abgewrackten und kondemnierten Schiffe:

	Großbritannien u. Irland Anzahl	Tonnen	%	Welt-Verluste Anzahl	Tonnen	%
1902 . . .	82	108 786	0,84	232	308 182	1,23
1903 . . .	109	155 071	1,16	237	298 376	1,14
1904 . . .	98	166 826	1,19	280	424 175	1,54
1905 . . .	106	155 603	1,07	297	407 975	1,42
1906 . . .	115	168 793	1,11	284	367 176	1,21
1907 . . .	90	150 893	0,95	273	408 328	1,26
1908 . . .	114	181 988	1,11	304	419 806	1,24
1909 . . .	83	182 836	1,11	256	393 770	1,14
1910 . . .	102	190 135	1,13	293	421 549	1,20
1911 . . .	112	187 062	1,08	305	449 087	1,23
1912 . . .	108	245 358	1,38	292	450 675	1,18
1913 . . .	93	182 248	1,00	295	445 265	1,09
1914 . . .	194	410 965	2,12	437	773 934	1,70
1915 . . .	544	1 092 924	5,68	968	1 867 386	4,29
1916 . . .	571	1 411 429	7,50	1274	2 714 982	6,31
1917* . . .	1384	4 093 717	—	2596	6 702 478	—
1918* . . .	661	1 974 182	—	1288	3 330 354	—
1919 . . .	84	140 941	0,86	415	514 234	1,12
1920 . . .	86	123 861	0,68	357	510 794	0,99
1921 . . .	65	65 718	0,34	310	458 992	0,81
1922 . . .	77	119 297	0,62	351	428 756	0,72

* In den Jahren 1917 und 1918 war die Gesamttonnage der einzelnen Länder nicht im Lloyds Register aufgeführt. Fälle von Kondemnation, die nicht mit Gewißheit auf Seeunfälle zurückgeführt werden können, sind in obiger Tabelle nicht aufgeführt.

— **In den Häfen Großbritanniens und Irlands aufliegende Tonnage.** Die von der britischen Chamber of Shipping am 1. Juli herausgegebene Statistik zeigt, daß in dem voraufgegangenen Vierteljahr die aufliegende Tonnage in den Haupthäfen von Großbritannien und Irland eine Zunahme um 30 % erfahren hat. Die aufliegende Gesamttonnage am 1. Juli betrug 709 102 B.-R.-T. gegen 546 555 B.-R.-T. am 1. April, während die Höchstziffer der vor einem Jahre aufliegenden Tonnage 1 112 332 B.-R.-T. betrug. Folgende Tabelle zeigt die Vergleichszahlen:

	1. April 1923 Zahl	N.-R.-T.	1. Juli 1923 Zahl	N.-R.-T.
England und Wales	282	492 054	324	636 774
Schottland	27	52 146	27	63 853
Irland	12	2 355	21	8 475
Zusammen	321	546 555	372	709 102