

Werk

Titel: Das Verkehrsgebiet der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd

Autor: Zahn , Gustav W. von

Ort: Berlin

Jahr: 1908

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1908 | LOG_0307

Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

Das Verkehrsgebiet der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyd.

Von Dr. Gustav W. v. Zahn in Berlin.

Die beiden größten Reedereien Deutschlands und damit der Welt überhaupt haben im Jahr 1907 wichtige Gedenktage gefeiert. Am 20. Februar bestand der Norddeutsche Lloyd fünfzig, am 29. Mai die Hamburg-Amerika Linie sechzig Jahre.

Beide Gesellschaften haben Festschriften herausgegeben, der Norddeutsche Lloyd aus der Feder von Dr. Paul Neubaur ein zweibändiges, inhaltreiches, prachtvoll ausgestattetes Werk mit einem Illustrationsband, und die Hamburg-Amerika Linie ein von Kurt Himer, dem Leiter ihres Literarischen Bureaus verfasstes, ebenfalls interessantes und schön ausgestattetes Buch¹⁾.

Eine Besprechung beider Schriften ist bei dem vielfach rein technischen oder volkswirtschaftlichen Inhalt schwer, und so entstand der Gedanke, an ihrer Stelle eine Darstellung des Verkehrsgebietes beider Reedereien ungefähr am Anfang des Jahres 1908 zu geben. Dies schien um so richtiger zu sein, als in der Ausgestaltung ihrer Linien sich die verkehrsgeographische Bedeutung des Lloyd und der Hapag, wie die Hamburg-Amerika Linie von nun an der Kürze wegen benannt sein möge, wohl am besten ausdrückt.

Es seien zuerst einige Angaben gemacht, die die wirtschaftliche Rolle beider Linien beleuchten.

Die 383 Fahrzeuge der Hapag hatten am 1. 3. 1908 955 742 Br. Reg.-Tons²⁾, die 434 des Lloyd 804 060 Br. Reg.-Tons. Die beiden

¹⁾ Paul Neubaur: Der Norddeutsche Lloyd, 50 Jahre der Entwicklung, 1857 - 1907. 2 Bände und ein Illustrationsband. 748 S. mit 57 Tafeln. Leipzig, F. W. Grunow, 1907. - (K. Himer): Die Hamburg-Amerika Linie im 6. Jahrzehnt ihrer Entwicklung, 1897 - 1907. 153 S. ††. Berlin, Eckstein, 1907.

²⁾ Die Schiffsvermessung bedient sich als Raummaß der Registertonne von 100 engl. Kubikfuß = 2,8316 cbm und versteht unter einem Raumgehalt von so und soviel Brutto Reg.-Tons allen Raum des Schiffes unter dem obersten Deck

Linien repräsentieren also zusammen 1 759 802 Br. Reg.-Tons, das sind 41% der deutschen Handelsflotte. Rechnet man die beiden Schulschiffe des Lloyd ab, so bilden die bleibenden 1 753 979 Br. Reg.-Tons 46% der deutschen Dampfer- und Schlepsschiff-Flotte.

In Tabelle 1 sind ferner das zur Bewältigung des Verkehrs zur Verfügung stehende Schiffsmaterial und die damit erreichten Beförderungsleistungen angegeben.

Jahr		Zahl der See-dampfer (1. 3.)	Tonnage Br. R.-T.	Beförderte Passagiere	Beförderte Güter cbm
01	H	113	585 128	211 617	4 252 000
	L	115	502 825	305 530	3 419 710
02	H	127	630 091	261 238	4 339 387
	L	123	543 822	334 972	3 172 098
03	H	125	619 916	304 346	4 800 554
	L	122	536 921	374 972	3 292 881
04	H	139	694 460	331 618	4 948 976
	L	121	528 839	353 686	3 425 148
05	H	149	725 399	333 926	5 804 798
	L	121	573 164	449 243	3 537 347
06	H	157	772 780	431 955	6 182 868
	L	134	646 765	491 383	3 804 738
07	H	158	881 814	470 290	6 312 930
	L	144	731 088	661 258	4 390 051

Die Tabelle zeigt das Wachsen der Tonnenzahl bei der Hapag um 51%, beim Lloyd um 45%. Das im Verhältnis dazu geringere Wachstum der Schiffszahl um 40 und 25% hat seinen Grund in der zunehmenden Größe der Schiffe. Während die Passagierzahlen um 122 und 116% gestiegen sind, betragen die Prozentzahlen der Güter-

und den Aufbauten; unter Netto Reg.-Tons den Raum nach Abzug der Mannschafts-, Maschinen-, Dampfkessel-, Kohlen- und Navigationsräume. Daher kommt es, daß der Unterschied zwischen Br. Reg.-Tons und N. Reg.-Tons bei Dampfern viel größer ist als bei Seglern; z. B. bei dem Fünfmast-Vollschiff „Preußen“ = 6% des Br. Reg.-Tonsgehaltes; bei dem Passagier- und Frachtdampfer „Kaiserin Auguste Viktoria“ = 40%, bei dem Schnelldampfer „Deutschland“ 69%.

Es empfiehlt sich bei der Maßstange die internationalen Bezeichnungen „Ton“ und „Tons“ im Gegensatz zur Gewichtstonne anzuwenden.

mengen nur 48 und 28 $\frac{0}{10}$. Hier weist die höhere Zahl der Hapag deutlich auf die gröfsere Bedeutung Hamburgs als Hafen hin. —

Es werden nun die einzelnen Verkehrsgebiete, der bei den beiden Reedereien üblichen Einteilung folgend, besprochen werden.

a) Die Ostküste von Nord-Amerika.

Das wichtigste und zugleich älteste Verkehrsgebiet beider Gesellschaften ist die Ostküste von Nord-Amerika, und unter den verschiedenen Linien nehmen die von den beiden Heimatshäfen nach New York gehenden den ersten Platz ein.

1. Die Linien von Hamburg und Bremen nach New York.

Auf ihr eröffnete 1848 die Hapag mit dem Vollschiif „Deutschland“ von 717 \cdot T. und Raum für 220 Passagiere ihren Verkehr. Im Mittel erforderte die Ausreise 40, die Heimreise 29 Tage. 1856 stellte sie als ersten Dampfer die „Borussia“ mit 2026 T. und Platz für 500 Passagiere in den Dienst, während die Segelschiffahrt erst 1866 endgültig aufgegeben wurde. Der Lloyd begann 1858 seine Fahrten mit dem Dampfer „Bremen“, der 3000 T. und Einrichtungen für 570 Passagiere hatte. Leider verbietet es der Raum, auf die sehr interessante Entwicklung dieser Linien mit ihren schwankenden Ergebnissen näher einzugehen, es seien nur einige Hauptdaten erwähnt. Von 1866 und 1867 an nahmen beide Reedereien einen wöchentlichen Dienst auf; 1881 führte der Lloyd den Schnelldampferdienst mit der „Elbe“ ein. Sie hatte schon 4500 T. und stellte 1881 zwischen Southampton und New York ausgehend die Zeit von 8^d 12^h 50^m und rückkehrend von 8^d 9^h 10^m als Rekord auf. Die Hapag begann den Schnelldampferdienst in den Jahren 1889—1891 mit den Doppelschrauben-Dampfern „Columbia“, „Auguste Victoria“, „Fürst Bismarck“ und „Normannia“, von denen der „Fürst Bismarck“ im Jahre 1891 die Reise von Southampton nach New York in 6^d 11^h 44^m zurücklegte. Einen neuen Abschnitt bezeichnet das Jahr 1898, in dem der Lloyd den Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grofse“ einstellte, dem inzwischen bis 1907 noch drei desselben Typs gefolgt sind, während die Hapag ihren einzigen Vertreter dieser Schiffsklasse, die „Deutschland“, 1900 in den Verkehr gab. Die „Deutschland“ hat als schnellste Überfahrt zwischen Plymouth und New York 5^d 7^h 38^m zu verzeichnen. Die Hapag hat vor allem den Bau großer Passagier- und Frachtdampfer gepflegt, als dessen Endergebnis die „Amerika“ mit 22 225 T. und die „Kaiserin Auguste Victoria“ mit 24 581 T. zu bezeichnen sind, die nun erst durch

den letzten Neubau des Lloyd, den „George Washington“, mit etwa 27 000 T. übertroffen werden. Mit dieser Zunahme an Schiffsgröße und Schnelligkeit ging natürlich eine Vermehrung der Fahrten Hand in Hand, sodafs im Jahre 1908 der New Yorker Dienst folgende Ausdehnung genommen hat.

A. Hapag.

1. Schnell- und Postdampferdienst (Southampton—Cherbourg; Plymouth—Cherbourg). Wöchentlich ab Donnerstag. (Überfahrt 7—10 Tage.)

„Deutschland“	16 502	„Kaiserin A. V.“	24 581	}	95 642.
„Amerika“	22 225	„Blücher“	12 334		
2. Postdampferdienst (Boulogne s. M.—Plymouth; Plymouth—Cherbourg). Wöchentlich ab Sonnabend. (Überfahrt 10—12 Tage.)

„Pennsylvania“	13 333	„Graf Waldersee“	13 193	}	89 330.	
„Pretoria“	13 234	„President Lincoln“	18 074			} Br.R.-T.
„Patricia“	13 424	„President Grant“	18 072			}

B. Lloyd.

1. Schnelldampferdienst (Southampton—Cherbourg; Plymouth—Cherbourg). Wöchentlich ab Dienstag. (Überfahrt 7 Tage.)

„KaiserWilhelmd.Gr.“	14 349	„Kaiser Wilhelm I.“	19 361	}	68 121.
„Kronpr. Wilhelm“	14 908	„Kronpr. Cecilie“	19 503		
2. Postdampferdienst (Southampton—Cherbourg direkt; Plymouth—Cherbourg). Wöchentlich ab Sonnabend. (Überfahrt 10 Tage.)

„Barbarossa“	10 915	„Prinz Friedrich Wil-	}	74 778.	
„Friedrich der Grofse“	10 695	helm“			17 500
„Bremen“	11 570	„Prinz. Alice“			10 911
		„Grofser Kurfürst“	13 182		
3. Postdampferdienst. Während der Hauptreisezeit zwischen 2 eingeschoben. (Überfahrt 12 Tage.)
Dampfer der „Rhein“-Klasse 7524—10 058 Br. R.-T.

Die Wichtigkeit dieser Linie ergibt sich daraus, dafs die für den Verkehr Hamburg—New York aufgewendete Zahl an Tons bei der Hapag (1907) 21% der Gesamtzahl, beim Lloyd 1907 (Linie 1 und 2) 20% beträgt.

Dasselbe zeigt sich bei der beförderten Passagierzahl.

Hapag 1906	Kajüts-Pass.	29 512,	Zwischendeck	128 811,	zus.	158 823.
Lloyd 1906	„	36 888,	„	101 936,	„	146 824.

Das sind bei der Hapag 36,6, beim Lloyd 29,9% der überhaupt beförderten Passagierzahlen.

Um das Wachsen der Schiffsgrößen, die ja schliesslich eine Funktion der Verkehrs-Anforderungen sind, zu zeigen, seien noch einige Zusammenstellungen gegeben.

Erster und letzter Dampfer auf den New Yorker Linien.

Jahr	Name	Br R. T.	Länge	Pferde-Kr.	Knoten	Be-satzung	Kajüt-Passa-giere	Zwisch-Deck	Summa
1856	„Borussia“ . . .	2 026	97	375	12-12,5	77	190	310	577
1858	„Bremen“ . . .	c. 3 000	97,5	650	—	118	170	400	688
1906	„Kaiserin A. V.“	24 585	206,5	17 500	17,5	650	1130	2300	4080
1907	„Kronpr. Cecilie“	19 503	208,2	45 000	23,5	670	1150	800	2620

Die Anlaufhäfen der New Yorker Linien.

Die Anlaufhäfen sind, wie schon erwähnt, Boulogne s. M. und Cherbourg, Southampton und Plymouth. Sie dienen nur dem Post- und Passagierdienst, und der Verkehr zwischen Schiff und Land wird, um Zeit und Geld zu sparen, aber auch wegen der Verhältnisse der betreffenden Häfen, nur durch Tender¹⁾ unterhalten. Boulogne s. M. wird nur auf der Ausreise angelaufen, ebenso Southampton. Beide genießen den Vorteil geringer Entfernung vom Zentrum der Länder. (Boulogne—Paris 3 Stunden, Southampton—London 2 Stunden Schnellzugsfahrt.) Boulogne hat den Nachteil einer östlichen Lage, und den, daß die Tender keinen Schutz durch Hafenanlagen oder natürliche Verhältnisse haben. Deshalb dürfte wohl Cherbourg von den meisten Schiffen aus- und einlaufend berührt werden, wo die Digue diesen Schutz bietet. In seiner Verkehrsstatistik drückt sich der Verkehr der deutschen Linien sehr stark aus. Die Zahlen in Tons der ein- und auslaufenden Schiffe sind einmal im Verhältnis zu anderen französischen Kanalhäfen sehr hoch (siebenmal so viel als S. Malo und Brest), und die Prozentzahlen der aus fremden und aus französischen Häfen kommenden Schiffe betragen für Cherbourg 97:3%. (Le Havre 70:30%) Cherbourg hat den Nachteil der weiten Entfernung von Paris (6 $\frac{1}{2}$ —7 Stunden). Mit Plymouth dagegen hat es gemeinsam die westliche Lage, die besonders für die Ablieferung der amerikanischen Post von Vorteil ist. Plymouth wird von London in 5—6 Stunden erreicht und nur auf der Rückreise angelaufen.

¹⁾ Man versteht unter Tender kleinere Schiffe, die einem größeren vom Land aus Passagiere, Ladung u. s. w. zubringen. Es sind Rad- oder Schraubendampfer.

2. Die New Yorker Nebenlinien.

a) Mittelmeer—New York.

Nicht nur die Heimatshäfen der beiden Reedereien sind die Ausgangspunkte für Linien nach New York, sondern auch Genua und Neapel. Die Tatsache, daß die italienische Auswanderung nach den Vereinigten Staaten mehr und mehr zunahm, und daß Vergnügungsreisen von Nord-Amerika nach den klassischen Stätten des Mittelmeeres in Aufnahme kamen, veranlaßten den Lloyd im Jahre 1891, die Hapag im Jahre 1902 eine Linie von Genua über Neapel nach New York einzurichten. Die Linie wurde zuerst als Winterschnelldienst eingerichtet, bald hat sich eine regelmäßige Passagier- und Frachtdampferlinie bei beiden Reedereien daraus entwickelt, für die im allgemeinen besondere Dampfer bestimmt sind, während im Winter auch je einer der großen Schnelldampfer zu einer Fahrt Verwendung findet. Die Schiffe gehen meist von Genua aus, laufen Neapel und rückkehrend Gibraltar an. (Genua-New York 15 Tage.) Während hier der Passagierverkehr vorwiegt, so für die nur von Neapel ausgehenden Dampfer der Zwischendeck- und Frachtverkehr. Auch auf dieser Linie hat sich eine allmähliche Vergrößerung der Schiffe geltend gemacht, so daß heute Dampfer zwischen 10600 und 12338 T. bei der Hapag, beim Lloyd solche von 10643—10881 T. verkehren. Die Wichtigkeit der Verbindung geht aus den Prozentzahlen der beförderten Passagiere hervor, die beim Lloyd 11%, bei der Hapag 6% betragen.

Es werden also bei beiden Reedereien ungefähr 40% aller Passagiere nach New York befördert. (Hapag 42,6%, Lloyd 40,9 im Jahre 1907.)

b) Stettin—New York—Boston.

Die Hamburg-Amerika Linie unterhält außerdem noch eine Linie von Stettin über Skandinavien nach New York und von da nach Boston, in gemeinschaftlichem achttäglichem Dienst mit der Forenede Dampskibsselskab in Kopenhagen.

2. Die übrigen nordamerikanischen Linien.

Neben New York sind nun schon seit ziemlich langer Zeit eine Reihe anderer Häfen der Vereinigten Staaten und von Kanada das Ziel regelmäßiger Linien beider Reedereien gewesen.

So betreibt die Hapag seit dem Jahre 1892 zwei Frachtlinien nach Häfen, die nördlich von New York liegen:

- a) Hamburg—Boston,
- b) Hamburg—Montreal.

Auf der ersten Linie verkehren heute in vierzehntägigem Abstand Dampfer von 5000—10000 T.

Dagegen sind beide Reedereien an Linien nach den Häfen der Vereinigten Staaten südlich von New York beteiligt.

Es sind das folgende Linien:

Hamburg—Philadelphia	} Hapag,	(Frachtlinie seit 1889)
Hamburg—Baltimore		(Frachtlinie seit 1888)
Bremen—Baltimore,		Lloyd (seit 1867),
Bremen—Savannah,		Lloyd (Frachtlinie seit 1905),
Hamburg—New Orleans,		Hapag, (Frachtlinie seit 1892)
Bremen—Galveston,		Lloyd (seit 1884),
Galveston—Kopenhagen—Hamburg,		Hapag.

Es sind also alle wichtigen Häfen der nordamerikanischen Ostküste in den Betrieb beider Reedereien einbezogen.

Die wichtigsten dieser Linien sind die nach Baltimore. Es ist der zweitgrößte Hafen der Ostküste von Nord-Amerika, für den besonders die Tabak- und Getreideausfuhr wichtig sind. Die südlichen Häfen dagegen, Savannah, New Orleans und Galveston, sind die Baumwollhäfen der Vereinigten Staaten. Die Linien werden heute so betrieben, daß der Lloyd eine wöchentliche Verbindung mit Baltimore unterhält und zwar mit Dampfern der Köln-Klasse, also Schiffen von etwa 7500 Reg.-Tons; alle vier Wochen fährt einer dieser Dampfer von Baltimore weiter nach Galveston und kehrt von dort direkt nach Bremen zurück. Diese Maßnahme ist zweckmäßiger, da eine Hinfracht leichter für Baltimore zu erhalten ist, als für Galveston. Ebenso liegen die Verhältnisse bei Savannah, das von kleinen Dampfern von 2700—3000 T. über Philadelphia erreicht wird. (Bremerhaven—Baltimore 14 Tage, Galveston 21 Tage.)

Der Dienst der Hapag ist in folgender Weise geregelt:

Nach Philadelphia werden im Monat zwei Dampfer abgesendet, und zwar Dampfer von etwa 4—6000 T. Baltimore wird von Boston aus angelaufen, also alle 14 Tage. (Hamburg—Philadelphia 14 Tage, New Orleans 21 Tage.) Nach New Orleans verkehren Dampfer von derselben Größe wie nach Philadelphia und zwar durchschnittlich einer im Monat.

b) Das mittelamerikanische Verkehrsgebiet.

Hierunter können die Ostküsten von Mexiko und von Zentral-Amerika und die Inseln des Amerikanischen Mittelmeeres verstanden werden.

Die mexikanischen Linien der Hapag.

Eine direkte Verbindung mit Mexico datiert erst seit dem Jahr 1900, bis dahin wurde der Verkehr dorthin in Verbindung mit dem westindischen Dienst besorgt. Inzwischen sind nun vier mexikanische Linien entstanden, von denen drei dem Passagier- und Frachtdienst, eine nur dem Frachtdienst dient. Zwei davon werden als Schnelldienst bezeichnet. Sie besuchen alle die drei wichtigen Häfen der mexikanischen Ostküste Vera Cruz, Tampico und Puerto Mexico. Dieser Endpunkt der Tehuantepec-Bahn ist erst kürzlich aufgenommen worden.

Die Frachtlinie (Linie A) geht über Antwerpen nach Kingston, Tampico, Vera Cruz und Progreso.

Die Fracht- und Passagierlinie (Linie B) über Antwerpen, Vigo, Cadiz nach St. Thomas, Havana, Tampico, Vera Cruz (Hamburg—Tampico 33 Tage).

Die 1. Schnelllinie (Linie C) über Havre, Southampton, Santander, Coruña nach Havana, Vera Cruz und Tampico (Hamburg—Vera Cruz 21 Tage).

Die 2. Schnelllinie (Linie D) über Havre, Bilbao, Coruña, Vigo nach Havana, Vera Cruz und Tampico (Hamburg—Vera Cruz 25 Tage).

Der Rückweg erfolgt mit Einschaltung von Puerto Mexico in derselben Weise, nur wird Bilbao und Cadiz nicht angelaufen und an Stelle von Southampton Plymouth.

Das Schiffsmaterial ist von Jahr zu Jahr verbessert worden. Linie C wird heute von der „Kronprinzessin Cecilie“ (8689 R.-T.) und vom „Fürsten Bismarck“ (8332 R.-T.) befahren; Linie D von Dampfern von 4100—4636 R.-T. und Linie B von solchen von 3134—3898.

Die Abfahrten sind so geregelt, daß, abgesehen von der Linie A, jeden Monat drei Dampfer abgehen. Das Anlaufen der nordspanischen Häfen geschieht aus Rücksicht auf den Auswandererverkehr.

Die westindischen und zentralamerikanischen Linien der Hapag.

Im Gebiet des amerikanischen Mittelmeeres erschien die Hapag schon im Jahre 1868 und zwar auf Fahrten nach Havana. Trotz

mannigfachen Mißerfolges ist der Verkehr, der vor allem auf der Verfrachtung von Tabak und Kaffee beruht, systematisch nach und nach ausgedehnt worden, so daß im Jahre 1907 sechs Linien von Hamburg nach West-Indien gingen, die neuerdings etwas reduziert worden sind. Gemeinsam ist ihnen allen als erster westindischer Hafen das alte Verkehrszentrum St. Thomas, von wo sie strahlenförmig auseinander gehen. So besuchten zwei Linien über Portorico die Häfen von Venezuela (La Guaira, Carúpano, Pto. Cabello), Trinidad und Curaçao. Eine Linie ging von St. Thomas nach Cuba, eine andere an die Nordküste von Haïti und zwei nach Colombia, Panamá und Costa-Rica. — Heute gehen mit monatlich drei Abfahrten drei Linien nach den zuletzt genannten Küsten. (Pto. Colombia, Cartagena, Colon, Boca del Toro, Pto. Limon, Pto. Barrios, Livingston.) (Hamburg—St. Thomas etwa 20 Tage.)

Außerdem besorgt der 1849 R.-T. große Dampfer „Präsident“ jeden Monat den sogenannten Inter-Colonial-Dienst von St. Thomas aus nach der Südküste von Haïti und Kingston. Die Dampfer auf diesen Linien schwanken in ihrer Größe zwischen 2000—3500 R.-T.

Die westindische Linie des Lloyd.

Nach mehrfachen, 1871 beginnenden Versuchen hat der Lloyd nur eine westindische Fracht-Linie, die einmal monatlich von Bremen über Antwerpen und Coruña nach Havana, Cienfuegos und Manzanillo führt und auf der Dampfer der sogenannten „Coblenz“-Klasse mit etwa 2000 Reg.-T. verkehren. Sie dient hauptsächlich, der Stellung Bremens entsprechend, dem Tabak-Import.

Der Atlas-Dienst der Hapag.

Eine eigenartige Stellung im deutschen Schiffahrtsverkehr nimmt der sogenannte Atlas-Dienst der Hapag ein, der New York mit West-Indien verbindet. Er entstand 1901 durch Ankauf der englischen Atlas-Linie und hat sich aller schwierigen Konkurrenz zum Trotz gut ausgestalten lassen, sodaß er heute dem Passagier- und Frachtverkehr — besonders dem Fruchttransport von Costa Rica — von West-Indien und Zentral-Amerika nach den Vereinigten Staaten gute Dienste leistet. Im Jahr 1907 bestanden sechs Linien. Sie berühren Fortune Island und Inagua auf den Bahamas und führen entweder nach Haïti und Jamaica oder nach Colombia, nach Panamá und Costa-Rica oder nach Greytown. Wöchentlich gehen Dampfer nach Panamá und nach Colombia, während die übrigen Häfen vierzehntägliche oder monatliche Verbindungen haben.

Im Sommer 1907 waren 13 Dampfer mit 43 000 Br. Reg.-Tons, das Dreifache der Tonnage des Anfangsjahres 1901, für den Atlas-Dienst bestimmt. Die neuesten dieser Dampfer sind die sogenannten „Prinzen“-Dampfer — „Prinz August Wilhelm“, „Prinz Eitel Friedrich“, „Prinz Joachim“, „Prinz Sigismund“ — von 4650—4733 R.-T.

Es ist jedenfalls ein gutes Zeichen für unsere Reederei, daß sich eine deutsche Gesellschaft in dem Verkehr zwischen den Vereinigten Staaten und Zentral-Amerika eine so sichere Position zu verschaffen gewußt hat.

c) Das Südamerikanische Verkehrsgebiet.

(Die Ostküste Süd-Amerikas)

In diesem Gebiet, das hier nur die Ostküste umfassen soll, treten wieder beide Reedereien in gleichem Maafs nebeneinander auf. Es zerfällt in die nord-, mittel-, südbrasilianischen Linien und die nach dem La Plata.

1. Die nordbrasilianische Linie.

Das Ziel dieser Linie ist die Mündung des Amazonen-Stroms mit Pará, sein für Seedampfer befahrbarer Lauf bis Manáos, und die Häfen der brasilianischen Nordküste Maranhão, Parnahyba (Tutoya) und Ceará. Während der Lloyd diesen Verkehr nicht betrieben hat, besteht auf ihr und den anderen südamerikanischen Linien zwischen der Hapag und der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft eine Verkehrsgemeinschaft. Beide Gesellschaften haben sich in der Weise in den Verkehr geteilt, daß die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft als die ältere Linie für Süd-Amerika zu zwei Drittel, die Hapag zu einem Drittel daran beteiligt sein soll.

Die Nordbrasilianische Linie wird nun so betrieben, daß im allgemeinen einmal monatlich ein Dampfer nach Pará und Manáos, und zwar über Antwerpen, Boulogne s. M., Vigo, Leixões, Lissabon und Madeira geht, und ebenfalls einmal monatlich ein Dampfer über Vigo, Leixões, Lissabon und Madeira nach Pará, Maranhão, Ceará und Tutoya. Die Hapag ist daran mit den Dampfern Antonina und La Plata von 4010 und 4004 T. beteiligt, die abwechselnd in etwa 2 Monaten eine Reise machen (Hamburg—Pará etwa 20 Tage). Das Eigentümliche dieser an sich wenig ertragreichen Linie, die vor allem auf der Ausfuhr von Kautschuk beruht, ist die 680 Sm. lange Flussschiffahrt der Seedampfer auf dem Amazonen-Strom bis Manáos, also bis in die Mitte des Kontinents.

2. Die mittelbrasilianischen Linien.

Ungleich wichtiger sind die mittelbrasilianischen Linien, die nach Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro und Santos gerichtet sind. Kaffee, Tabak, Gummi und Rindshäute sind hier die wesentlichsten Ausfuhrartikel. Die grössere Rolle dieser Häfen zeigt sich schon daran, daß wir hier auch den Lloyd mit einer Linie wieder treffen, die schon seit dem Jahr 1875 besteht. Sie wird heute in Form eines Doppelverkehrs betrieben, indem monatlich ein Dampfer nach Pernambuco, Rio de Janeiro und Santos, und ebenfalls monatlich einer nach Bahia, Rio de Janeiro und Santos geht. Als Anlaufhäfen werden Antwerpen, Leixões (Oporto) und Lissabon angelaufen. Die Dampfer haben zwischen 1800 und 2600 Br. Reg. Tons (Crefeld und Würzburg-Klasse.)

Die Hapag und die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft unterhalten einen Schnelldienst über Boulogne, Leixões, Lissabon, Madeira nach Bahia, Rio de Janeiro und Santos, mit vierzehntäglichem Verkehr, bei dem sich die Dampfer der beiden Gesellschaften in folgender Form abwechseln (H; S; H; S; S;). Während bis vor kurzem die Dampfer ungefähr 6600 T. hatten, sind nun die beiden neuen Dampfer „Corcovado“ und „Ypiranga“ mit ungefähr 7800 T. eingestellt. (Hamburg—Bahia 17 Tage.)

Neben dem Schnelldienst ist ein Zwischendienst über Antwerpen, Leixões, Lissabon nach Pernambuco, Victoria (jede 2. Abfahrt), Rio de Janeiro und Santos ebenfalls vierzehntäglich eingerichtet, auf dem Dampfer von etwa 6600 Br. Reg. Tons verkehren. (Hamburg—Pernambuco etwa 21 Tage.)

3. Die südbrasilianische Linie.

Geringer ist der Verkehr nach Süd-Brasilien, also nach Parana-gua, Desterro, São Francisco und Rio Grande do Sul, da die Ausfuhr dieser Gegenden unbedeutend ist. Wichtig dagegen ist diese Linie dadurch, daß sie eine Verbindung mit den deutschen Kolonien Süd-Amerikas herstellt.

Es gehen einmal monatlich Dampfer, die abwechselnd Havre und Leixões oder Leixões und Lissabon anlaufen und einmal über Maçeo und Cabedello in Nord-Brasilien nach Desterro und Rio Grande do Sul, das andere Mal direkt nach Parana-gua, São Francisco und Rio Grande do Sul fahren. — Von der Hapag sind bei diesem Dienst nur kleinere Dampfer bis zu 3000 T. etwa beteiligt die bis Parana-gua etwa 4 Wochen brauchen.

4. Die Linien nach dem La Plata.

Das wichtigste Verkehrsgebiet Süd-Amerikas bildet das La Plata-Gebiet dank seiner regen Handelsbeziehungen mit Deutschland und besonders wegen seiner bedeutenden Ausfuhr von Ackerbau- und Viehzuchtprodukten. Die Endhäfen sind hier Montevideo, Buenos Aires, Rosario und Bahia Blanca.

Der Lloyd unterhält einen vierzehntägigen Verkehr von Bremen über Antwerpen und einen spanischen Hafen nach Buenos Aires, mit gelegentlichem Anlaufen von Montevideo. Daneben werden in etwa vierwöchigem Zwischenraum Zwischendampfer nach dem La Plata abgelassen.

Die beiden anderen Reedereien haben einen Schnelldienst in der Weise eingerichtet, daß durchschnittlich alle 12 Tage ein Dampfer über Boulogne, Southampton, Coruña oder Vigo, Lissabon, neuerdings Rio de Janeiro nach Montevideo und Buenos Aires geht. Während die Südamerikanische D.-G. für diese Fahrt ihre Kapdampfer verwendet, hat die Hapag, die jeden dritten Dampfer stellt, die beiden neuen Schiffe „König Friedrich August“ 9461 Reg.-Tons und „König Wilhelm II.“ 9408 in den Verkehr gegeben, die Buenos Aires in 21 Tagen erreichen. Daneben wird ein Zwischendienst mit Postdampfern unterhalten, die nach Bedarf über Antwerpen und Spanien nach Montevideo, Buenos Aires, Rosario und Bahia Blanca fahren. (Hamburg—Montevideo etwa 28 Tage.)

5. New York—Brasilien.

Im Jahre 1906 hat die Hapag mit der Hamburg-Südamerikanischen D.-G. zusammen den Betrieb der Dampfschiff-Reederei Union erworben, um eine regelmäßige Verbindung zwischen New York über Barbados und Mittel-Brasilien einzurichten. (New York—Rio de Janeiro etwa 22 Tage.)

6. Genua—La Plata.

Diese Linie der Hapag wurde 1896 gegründet und zwar aus denselben Ursachen, die die Linie von Genua nach New York entstehen ließen, nämlich eine starke italienische, zum Teil Saison-Auswanderung. Durch Schwierigkeiten der italienischen Regierung gezwungen, wurde 1899 eine Tochtergesellschaft Itala in Genua gegründet, 1905 die Anteile daran verkauft, 1906 aber eine neue eigene Route eröffnet, die seitdem in 2—4 wöchigem Turnus von 6000 T. großen Dampfern betrieben wird.

d) Die Westküste von Amerika.

Eine ähnliche Vereinigung wie mit der Hamburg-Südamerikanischen Gesellschaft verbindet die Hapag seit 1900 mit der Gesellschaft Kosmos in Hamburg, für den Verkehr an der Westküste von Süd-Amerika. Die Linie wurde allmählich bis nach San Francisco und den Häfen des Puget Sound ausgedehnt.

Im Jahre 1907 waren bereits acht Dampfer auf ihr beschäftigt, von denen drei über 6000 T. groß sind, die übrigen zwischen 4200 bis 5700. Auf der Ausreise werden Antwerpen und London, auf der Heimreise Montevideo, St. Vincent, Teneriffa, Las Palmas oder Madeira, Havre, London und Antwerpen angelaufen. Der erste amerikanische Hafen auf der Ausreise ist Punta Arenas, und von Valdivia an werden dann fast alle nennenswerten Häfen der Westküste von Süd- und Zentral-Amerika und der mexikanischen Westküste bis Mazatlan besucht, dann noch San Francisco und als letzter Hafen Seattle. Die 16572 Seemeilen von Hamburg bis Seattle sind der weiteste Weg, den deutsche Dampfer auf regelmäßiger Fahrt zurücklegen. (Mittlere Dauer der Reise von Hamburg nach Seattle und zurück etwa 230 Tage.)

e) Amerika—Ost-Asien.

Zwei Linien der Hapag stellen diese Verbindung her, einmal die in eigener Verwaltung seit 1898 von New York durch den Suez-Kanal nach Ost-Asien führende Linie, und dann die seit 1904 in Charter der Portland and Asiatic Steamship Co. von Astoria (Oregon) nach Yokohama und Hongkong betriebene. Im Jahre 1908 versahen 4 Dampfer von 4364—5257 T. diesen Dienst. (Astoria—Yokohama etwa 20 Tage.)

f) Das ostasiatische Verkehrsgebiet.

Das ostasiatische Verkehrsgebiet ist heute, abgesehen von einer geringen Ausnahme, eine Domäne des Norddeutschen Lloyd geworden, der hier auch die ersten wirkungsvollen Schritte getan hat. Als im Jahre 1885 eine Reichspost-Dampferlinie nach Ost-Asien mit einer Unterstützung vom Reiche gegründet werden sollte, erhielt unter den konkurrierenden Gesellschaften der Lloyd den Zuschlag und eröffnete 1886, zugleich mit der später zu besprechenden australischen Linie, den Verkehr nach Ost-Asien durch eine Linie von Bremerhaven über Antwerpen, Southampton, Port Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore,

Hongkong nach Schanghai und zurück auf demselben Wege. Die Fahrten fanden im Abstand von vier Wochen statt. In Hongkong wurde eine Zweiglinie nach Japan eingerichtet, während für die Postzufuhr eine Mittelmeer-Linie von Triest über Brindisi nach Alexandrien diente. 1887 wurde Genua als Anlaufhafen hinzugenommen und 1892 die Mittelmeer-Linie aufgegeben und an Stelle dafür Neapel berührt. Eine weitere achtwöchentliche Zweiglinie wurde 1892 von Singapore über Batavia nach Neu-Guinea eingerichtet. 1898 traten neue Änderungen ein: es wurden von nun an Rotterdam und Penang angelaufen und die Linie von Schanghai weiter über Nagasaki und Hiogo nach Yokohama geführt, so daß nun die japanische Zweiglinie fortfallen konnte. Seit 1899 wurde eine 14tägliche Fahrt aufgenommen mit abwechselnder Abfertigung von Bremerhaven und von Hamburg. Daneben war eine Frachtdampferlinie eingerichtet worden, deren Dampfer 14 Tage nach Abgang eines Reichspostdampfers von Bremerhaven abgelassen wurden. Von 1900 bis 1903 beteiligte sich auch die Hapag, die inzwischen auch eine Frachtdampferlinie eingerichtet hatte, mit zwei Dampfern an der Reichspostdampferlinie. Als 1903 die Hapag wieder ausschied, verzichtete der Lloyd auf einen Frachtdampferbetrieb.

Selbständig war inzwischen der Lloyd seit 1899 mit der Einrichtung von Anschlußlinien vorgegangen, indem er zwei englische Linien aufkaufte; ebenso wurde in demselben Jahre eine Yangtse-kiang-Fahrt aufgenommen. Ende 1900 war das Netz so weit vervollständigt, daß von Penang aus Sumatra und Rangoon, von Singapore Bangkok, Nord-Borneo und ebenfalls Sumatra, von Hongkong Bangkok und Swatau, von Schanghai aus Kiautschou, Tschifu und Tientsin, und auf dem Yangtse-kiang Hankau, Itschang und Tschung-king besucht wurden.

Heute liegen die Verhältnisse so, daß die Reichspostdampferlinie in 14tägigem Abstand von Bremerhaven oder Hamburg abgeht. Sie berührt Antwerpen (die von Bremerhaven abgehenden Dampfer auch Rotterdam), Southampton, Gibraltar, Algier, Genua, Neapel, Port Said, Aden, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Schanghai, Nagasaki, Hiogo und endet in Yokohama. (Fahrtdauer Bremerhaven—Yokohama etwa 52 Tage.) Auf der Rückfahrt werden dieselben Häfen angelaufen, nur geht der von Bremerhaven kommende Dampfer nach Hamburg und umgekehrt.

Das Dampfermaterial hat sich natürlich im Laufe der Jahre entsprechend entwickelt und besteht heute, vom August bis Mai, aus Dampfern von 11 000—7000 T. (Barbarossa-, Sachsen- und Prinzregent-Klasse), sonst aus Dampfern der Roon-Klasse von etwa 8000 T.

Ein Vergleich des ersten und letzten Reichspostdampfers wird auch hier die Entwicklung am besten zeigen:

Jahr	Name	Br. Reg.-T.	Länge	Pferd.-Kr.	Kn.	Be-satz.	Pass.	Summa
1886	Oder	3158	107,1	3250	13,5	112	769	881
1906	Goeben	8792	140,9	5800	15,0	204	2120	2324

Die Zweiglinien sind heute wie folgt eingerichtet.

Neun gehen von Singapore oder Penang aus.

1. Penang—Belawan (Sumatra).
2. Singapore—Bangkok.
3. Singapore—Asafan (Sumatra)—Penang.
4. „ —Belawan.
5. „ —Billiton—Pontinak (Borneo).
6. „ —Britisch-Nord-Borneo.
7. „ —Manila.
8. „ —Süd-Philippinen.
9. „ —Celebes—Molukken.

Als zweiter Ausgangspunkt dient Hongkong.

10. Hongkong—Singapore—Bangkok.
11. „ —Swatau—Hankau.
12. „ —Amoy—Swatau—Straits—Hankau.
13. „ —Hoihou—Singapore—Bangkok.
14. „ —Südl. Philippinen—Sandahan—Kudat.

Als dritter Schanghai.

15. Schanghai—Hankau.
16. Hankau—Itschang

Die Dampfer dieser Zwischenlinien, der sogenannten Indisch-chinesischen Küstenfahrt, bildeten 1908 eine Flotte von 52 Dampfern. Ihre Größe schwankt zwischen 584 und 2191 Reg.-T. Die Tonnenzahl betrug im ganzen 75216 Reg.-T.

Der Ost-Asien-Dienst der Hapag.

Die Hapag trat 1898 in dem ostasiatischen Verkehrsgebiet mit einer Frachtdampferlinie auf, die einen monatlichen Betrieb mit 5400 – 6500 T. großen Schiffen hatte. 1900 begann ihre Beteiligung an der Reichspostlinie, die bis 1903 dauerte. Es wurde nun der Hapag wieder die Frachtlinie überwiesen.

Inzwischen war sie auch dazu übergegangen, an dem ostasiatischen Küstenverkehr teilzunehmen, ebenso wurde der Yangtse-kiang-Verkehr

auch von ihr aufgenommen. Nach einem erneuten Versuch, im Jahre 1904 den Passagierdienst wieder aufzunehmen, ist darauf jetzt zu Gunsten des Lloyd verzichtet.

Es besteht jetzt eine Frachtdampferlinie von Hamburg über Bremen, Emden, Rotterdam, Antwerpen nach Penang, Singapore, Manila, Hongkong, Schanghai, Tsingtau, Tientsin, Yokohama und Kobe mit ungefähr fünf Abfahrten im Monat. Die Dampfer laufen ausnahmsweise auch Bangkok, Manila und Dalny an. Es werden Dampfer von einer Größe von ungefähr 3—6500 T. verwendet.

Den Küstendienst versehen Spezialdampfer von 750—2000 T. Es gibt Linien von Hongkong nach Nagasaki—Wladiwostok, Kanton—Hongkong—Schanghai, Wusu—Kanton, Tsingtau—Kobe und Schanghai, Schanghai—Tsingtau—Tschifu—Tientsin und Schanghai—Hankau.

g) Australien und Polynesien.

Während in Ost-Asien die Hapag durch eine Frachtdampferlinie und einen Anteil an der Küstenfahrt beteiligt war, fehlt sie in dem Verkehrsgebiet von Australien und Polynesien vollständig. Hier ist seit der Eröffnung der Reichspostdampferlinie der Lloyd allein geblieben. Diese Linie wurde 1886 durch den Dampfer „Salier“ eröffnet, nahm bis Aden denselben Weg wie die ostasiatische und ging dann über die Chagos-Inseln nach Adelaide, Melbourne und Sydney. Von hier führte eine Zweiglinie nach den Tonga- und Samoa-Inseln, die aber bald wieder aufgehoben wurde. Dafür wurde eine schon erwähnte Linie von Singapore über Batavia nach Neu-Guinea gegründet. 1900 wurde der vorher monatliche Betrieb in einen dreiwöchentlichen umgewandelt und 1902 die Zweiglinie von Singapore über Neu-Guinea nach Sydney geleitet.

Heute liegen die Verhältnisse so, daß die Reichs-Postdampferlinie monatlich von Bremen mit denselben Anlaufhäfen wie die ostasiatische bis Colombo und dann über Fremantle, Adelaide, Melbourne nach Sydney geht. (Bremerhaven—Sydney etwa 48 Tage.)

Es werden Dampfer der Feldherrnkategorie verwendet mit etwa 8000 T. Gehalt.

Daneben besteht eine Frachtdampferlinie von Bremen um das Kap der guten Hoffnung nach Fremantle, Adelaide, Melbourne, Sydney, Brisbane, Townsville und rückkehrend über Niederländisch-Indien mit Dampfern von 5100 T. (Bremerhaven—Sydney etwa 63 Tage.)

Beide Reichs-Postdampferlinien werden verbunden durch die sogenannte Austral-Japan-Linie. Sie geht von Sydney über Simpsonhafen, Friedrich-Wilhelmhafen, Manila nach Hongkong, Yokohama und Kobe

und wird von Dampfern von 3300 T. versehen, die im allgemeinen alle vier Wochen fahren; ein kleinerer Dampfer von 1790 T. geht nur zwischen Sydney und Hongkong.

In Friedrich Wilhelmhafen ist eine Anschlußverbindung durch einen Dampfer der Neu-Guinea-Kompagnie, in Simpsonhafen dagegen eine durch Dampfer des Lloyd vorhanden. Der Dampfer „Langeoog“, 142 T., verkehrt in der näheren Umgebung, der Dampfer „Sumatra“, 584 T., unterhält Verbindungen mit den Hauptplätzen des Bismarck-Archipels und mit Kaiser Wilhelm-Land.

h) West-Asien außerhalb des Mittelmeeres.

In diesem Gebiet existiert seit dem Jahre 1906 eine einzige Verbindung. Sie wird von der Hapag unterhalten und verkehrt monatlich von Hamburg über Antwerpen (eventuell Fiume) nach Port Sudan, Djibuti, Maskat, Bender Abbas, Lingah, Bahrein, Bushire, Mohammerah und Basra. — Den Dienst versahen 1908 acht Dampfer von etwa 3000 Reg.-T., die von Hamburg nach Basra etwa 50 Tage brauchen.

g) Afrika.

Seit 1907 ist auch dieser Kontinent in das Netz der Hapag einbezogen worden, und zwar durch ein Abkommen mit der Woermann-Linie, nach dem sich die Hapag von nun an an den Linien dieser Gesellschaft beteiligt, namentlich an den Fahrten nach Südwest-Afrika. An der Linienführung und Ausgestaltung ist dadurch nichts geändert worden, nur daß einige Schiffe der Woermann-Linie angekauft und umgetauft worden sind (afrikanische Ortsnamen) und einige neu eingestellt werden sollen. Von den in diesem Monat abgehenden zehn Dampfern stellt die Hapag die Hälfte.

h) Das Mittelmeer.

Abgesehen von mehr dem Touristenverkehr gewidmeten Linien nach Aegypten von Marseille und Genua, auf die hier nicht eingegangen werden soll, und von dem schon erwähnten Durchgangsverkehr nach Ost-Asien und Persien und den Linien von Genua nach Nord- und Süd-Amerika sind hier neben der Verbindung des Lloyd mit der K. Rumänischen Postdampferlinie (Serviciul Maritim Român) von Konstanza über Konstantinopel und Smyrna nach Alexandrien, vor allem der Mittelmeer-Levante Dienst des Lloyd zu nennen.

Er geht abwechselnd alle acht Tage von Marseille oder von Genua aus über Neapel, Messina, Piräus, Konstantinopel nach Odessa, Nikolajeff und Batum. Der Verkehr wurde früher bis 1. Januar 1908

in Gemeinschaft mit der Levante-Linie in Hamburg ausgeführt, die aber seitdem ausgeschieden ist. Den Verkehr versehen die früheren Reichs-Postdampfer „Preußen“, „Bayern“ und „Sachsen“ (etwa 5000 T.) und zwei kleinere Dampfer von 2500 und 3700 T.

Damit ist die Aufzählung der Linien beider Reedereien mit Ausnahme der mehr lokalen (Erztransport-Linie der Hapag von Narvik aus nach Hamburg und Emden, Linien zwischen England und dem Kontinent, Seebäddienst, Verkehr nach dem Rhein und auf der Weser) beendet. Es zeigt sich, daß das Verkehrsgebiet, das den Anfang ihrer Tätigkeit bildete, auch heute noch das wichtigste ist, nämlich die Ostküste von Nord-Amerika. Von dort haben sich beide Reedereien über die ganze Welt verbreitet, und es gibt wenig Küstenstrecken, an denen keines ihrer Schiffe in regelmäßiger Fahrt erschiene. Im allgemeinen hat der Lloyd sein Hauptarbeitsgebiet, neben Nord-Amerika, mit seinen Reichs-Postdampferlinien in Ost-Asien und Australien, die Hamburg-Amerika Linie neben Nord-Amerika, in Mittel- und Süd-Amerika, wenn auch der Lloyd nur an der Westküste von Amerika, in West-Asien außerhalb des Mittelmeeres und in Afrika vollkommen fehlt. Die Hamburg-Amerika Linie dagegen verkehrt nicht im östlichen Mittelmeer und in Australien. Sie ist dagegen die einzige Reederei, die mit ihren Schiffen einen Ring um die ganze Welt gespannt hat. (Hamburg-Seattle; Astoria-Japan; Japan-Hamburg.)

Leider konnte bei dem vorhandenen Material, das noch durch andere Quellen vermehrt wurde (Jahresberichte, Jahrbuch des Lloyd für 1908; Fahrpläne und dergl. mehr), kein vollkommen ausreichendes Bild gewonnen werden. Einmal ist das Material nicht genügend und nicht gleichmäßig, andererseits aber wechseln die Verhältnisse sehr rasch. Verlegungen, Verstärkung oder Verminderung von Linien, und vor allem andere Verwendung von Schiffen sind sehr häufig. Es wäre zu hoffen, daß das reiche Material, das bei beiden Reedereien für verkehrsgeographische Fragen vorhanden ist, möglichst intensiv ausgenutzt werden könnte. Immerhin scheinen mir die kurzen Angaben zu genügen, um zu zeigen, welche bedeutsame Rolle die beiden Reedereien im Bild der Verkehrsgeographie des Deutschen Reiches und der Welt bilden. Selbst Großbritannien hat keine Reederei, die wie die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd ihr Verkehrsgebiet über alle Meere der Welt ausgebreitet hat.
