

beredies
ünfte der
gedeihen
wachten,
Erzeug-
m Wohl-
wesent-
sind
er, Filt-
eglement
geführt
auch das
ften, der
ung der
Hamburg
n 60 bis
en sind,
fluß des
Zwang-
ngen, in
ist. Auch
en und
rk eben-
Wäsche-
föhr Güte
föhrung
achtens-
Buch-
tiege ein
fmanns-
hr aber
nkampf

berblick
mehr als
rn auch
lung zu
n Ham-
mungs-
l wieder
Blüte

Küste Amerikas, haben sie sich jetzt getrennt, nicht, um auf jeden Fall gegeneinander anzugreifen, sondern weil jede der beiden sich stark genug fühlt um auf eine Stützung, die zugleich Bindung bedeutet, verzichten zu können.

Hauptdomäne beider Reedereien ist natürlich die Fahrt nach den Vereinigten Staaten von Amerika. Gerade in dieser Fahrt zeigen sich die verschiedenen Wege, die beide Reedereien eingeschlagen haben. Im vergangenen Winter erreichte es beträchtliches Aufsehen, als der Lloyd seine Absicht kundgab, für den Nordamerika-Dienst zwei Riesenschiffe von je 46 000 Tonnen bauen lassen zu wollen. In Fachkreisen fanden sich Zustimmung und Kritiker. Man wies beiführend auf die Erfolge der englischen und amerikanischen Reedereien mit den — größtenteils einset deutschen — Riesendampfern hin, wie die ehemaligen „Imperator“, „Bismarck“ und „Vaterland“, die auf den verwöhnten Geschmack des großen Reisepublikums eingestellt seien, während auf der anderen Seite die dauernde Rentabilität solcher hochwertigen und teuren Schiffe bezweifelt wird. Anerkennung fand auf jeden Fall der Wagemut des Norddeutschen Lloyd, sich wieder zum Kampf um das Blaue Band zu stellen.

Die Einstellung der Hapag zum Nordamerikaverkehr ist eine andere und durch das im Frühjahr 1927 herausgegebene Neubauprogramm ausdrücklich unterstrichen worden. Die Hapag hält bis auf Weiteres an dem System des kombinierten Schiffes mit durchschnittlicher Geschwindigkeit fest. Mit anderen Worten: die Hapag verfolgt nicht einseitig die Förderung des reinen Fahrgastverkehrs, sondern sichert sich eine, auch etwaige Krisenzeiten überdauernde Rentabilität dadurch, daß sie ihre großen Schiffe gleichzeitig zur Frachtförderung heranzieht, ohne dabei auf die Befriedigung der hohen Ansprüche ihres Reisepublikums zu verzichten. Mit der „Neuyork“, die im Frühjahr 1927 ihre glänzend verlaufene Jungfernfahrt erledigte, sind die vier Schiffe der „Deutschland“-Klasse alle im Dienst und, an ihren Erfolgen gemessen, kann man ohne Einschränkung feststellen, daß die Hapag einen großen Wurf getan hat. Die freundschaftlichen Beziehungen der Hapag zu der Stadt Newyork, die bereits in der Taufe dieses Schiffes durch die Gattin des Newyorker Bürgermeisters, Mrs. Walker im Herbst 1926 ihren Ausdruck fand, äußerten sich auch in einem herzlichen Empfang des Patenschiffes in Newyork. Auf zahlreichen Banketts zu Ehren der Hapag und deren Gäste, den Vertretern der großen deutschen Presse klangen die Gläser in aufrichtiger gegenseitiger Freundschaft, zu deren Festigung die Hapag durch weitschauende Politik in großem Maße beigetragen hat.

Auch die beiden Großreedereien, Hapag und Lloyd, können auf ein befriedigendes Geschäftsjahr zurückblicken. Der Strom der Überseereisen nach beiden Richtungen ist im vergangenen Jahr noch mehr angeschwollen und zwar in allen Klassen. Eine besondere Entwicklung zeigt dabei der Verkehr der Touristen. Die deutschen Reedereien haben die durch den Touristenverkehr geschaffenen neuen Bedingungen für den Schiffsverkehr sofort erkannt und das Ihre dazu beigetragen, um den Leuten, die für verhältnismäßig wenig Geld das Vergnügen einer Seereise mit dem Besuch des anderen Kontinents verbinden wollen, soweit wie möglich entgegenzukommen. Im Sommer, der Hauptreisezeit, waren die großen Schiffe wieder, wie im Vorjahr, ausverkauft, so daß sich allmählich ein Mangel an Schiffen für diesen Verkehr herausgestellt hat. Die Hapag hat bereits im Frühjahr für die Nordamerikafahrt zwei neue Schiffe vom Typ der Cleveland, etwa 17 000 Tonnen, mit Motorenantrieb, in Auftrag gegeben. Bis diese Schiffe fertig sind, müssen die anderen Schiffe die Aufgaben lösen. Durch Herabsetzung der jeweiligen Liegezeit in Hamburg bzw. Newyork wird die Hapag im Frühjahr 1928 den Verkehr ihrer großen Schiffe intensivieren.

Nicht allein die Zuversicht auf die Konsolidierung der internationalen Wirtschaftsverhältnisse, sondern auch das Erkenntnis, daß nur hochwertiges Schiffsmaterial den immer stärker werdenden Konkurrenzkampf bestehen kann, veranlaßte die Hapag im Frühjahr 1927, neben den Fahrgastschiffen auch eine größere Anzahl moderner Frachtschiffe in Bau zu geben, denen dann im Sommer noch einige weitere Aufträge folgten. Diese Schiffe, zusammen 2 große Fahrgastschiffe und 18 Frachtschiffe, werden, ihren Bestimmungen entsprechend, als Motorschiffe oder Dampfschiffe gebaut und gehen ihrer Vollendung entgegen. Ein gleiches Neubauprogramm brachte der Norddeutsche Lloyd heraus. Nach Fertigstellung ihrer Neubauten wird die Hapag über mehr als eine Million Brutto-Register-Tonnen verfügen. Wenn sich damit beide Reedereien ihrem Vorkriegsstand allmählich wieder nähern, so sei dabei nicht vergessen, daß sie ihre zahlenmäßige Stärke zum großen Teil den bekannten Zusammenschlüssen verdanken

und daß der Gesamtbestand der deutschen Handelsflotte noch immer erheblich kleiner ist, als 1914. Die Statistiken des Hamburger Hafens ergeben, daß der deutsche Anteil am Hafenverkehr noch lange nicht die Hälfte des Gesamtverkehrs erreicht. Auch nach Fertigstellung der Neubauten wird die deutsche Handelsflotte noch weit von ihrem Muß-Stand, den Erfordernissen der deutschen Wirtschaft entsprechend, entfernt sein.

In den Kontoren der anderen Hamburger Linienreedereien ist gleichfalls erfolgreich weitergearbeitet worden. Wenn diese Zeilen im Druck erscheinen, wird das größte hamburgische Schiff sich auf seiner Erstlingsreise nach Südamerika befinden, die „Cap Arcona“. Bei Blohm & Voß ist dieser 28 000-Tonnen-Schnelldampfer für die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft erbaut worden, der das Vollendetste darstellen wird, was auf technischem Gebiet für einen Luxusdampfer geleistet werden kann. Die Hamburg-Süd wird mit diesem neuen Cap-Dampfer ihre Führerstellung in der Fahrt nach Südamerika nicht nur weiter festigen, sondern auch ihren unzähligen Freunden hüben und drüben einen neuen Beweis ihres weitschauenden Verkehrsverständnisses geben. Alle die treuen Gäste der Hamburg-Süd werden mit herzlicher Freude Kapitän Rolin, den bekannten und langjährigen Führer der „Cap Polonio“, auf der Kommando-Brücke der „Cap Arcona“ sehen.

Über die Zukunft dieser vorzüglich geleiteten hamburgischen Schiffahrtsgesellschaft haben im vergangenen Jahr stille aber erbitterte Kämpfe stattgefunden. Durch großzügigen Ankauf von Aktien dieser Gesellschaft an den deutschen Börsen versuchten interessierte Kreise, bestimmenden Einfluß auf die Gesellschaft zu gewinnen. In richtiger Erkenntnis der Tatsache, daß alle Zusammenschlüsse in sich begründet sein müssen und keinesfalls durch irgendwelche finanziellen Transaktionen den Gesellschaften aufgezwungen werden dürfen, hat die Hamburg-Süd sich von der Generalversammlung ihrer Aktionäre das Recht zur Herausgabe von Schutzaktien geben lassen, so daß das Gespenst einer Überfremdung von irgendeiner Seite als gebannt gelten kann. Allgemein kann man wohl feststellen, daß die Fusionsperiode in der ganzen deutschen Wirtschaft zu einem gewissen Abschluß gekommen ist und wir begrüßen dies besonders für die hamburgischen Spezialreedereien, die ihrer Sonderaufgabe zum Wohle der deutschen Wirtschaft jederzeit in hohem Maße gerecht geworden sind.

Der Abschluß des deutsch-französischen Handelsvertrags öffnete den deutschen Afrika-Reedereien wieder die Häfen der unter französischem Mandat stehenden deutschen Kolonien. Die Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffahrtsgesellschaft konnte, ebenfalls als Folge des Handelsvertrags, im Sommer 1927 ihre Fahrten nach Marokko wieder aufnehmen.

Für die Ostseereedereien wurde der Winter nicht so gefährlich, wie ein Jahr zuvor. Auch hier machte sich das Bestreben erfolgreich geltend, durch Modernisierung des Schiffsparks die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen.

In der Geschichte wird das verflossene Jahr als das der ersten Ozeanflüge gelten, leider aber auch als ein Jahr von Katastrophen, über deren Hergang das dunkle und weite Schweigen des Atlantik liegen wird. Die kühnen Versuche der Flieger aller Nationen haben in der Hamburger und Bremer Schifffahrt ein lebhaftes Echo gefunden, nicht zum mindesten, weil unsere großen Schifffahrtsgesellschaften ein aktives Interesse an den Versuchen genommen haben. Es ist gleichgültig, ob die ersten Versuche ermutigt haben oder nicht. Es hat sich schon manches als durchführbar erwiesen, was vorher undenkbar erschien. Namhafte Ärzte haben den Bau der ersten Eisenbahnen als Wahnsinn erklärt, weil die menschliche Natur so große Geschwindigkeiten nicht aushalten könne. Statt der 30 Kilometer damals bewegen wir uns in den Schnellzügen jetzt bis 90, ja 100 Kilometer in der Stunde, ganz zu schweigen von der Flugzeuggeschwindigkeit. Es geht also doch und wir wissen heute noch nicht, was uns die nächsten zehn Jahre bringen werden. Es ist selbstverständlich, daß die Flugversuche von den Reedereien unterstützt werden, denn es ist ein Seeverkehr zur Luft, dem die Pionierarbeit gilt, kein Luftverkehr zur See.

Viel beachtet wurde, gerade im Hinblick auf die Unglücksfälle, eine Äußerung des bekannten Kapitäns König, der als Hauptursache der Unfälle mangelhafte nautische Kenntnisse der Piloten ansieht. Wir in Hamburg, die wir einen mehr oder weniger großen Einblick in nautische Dinge haben, müssen dieser Meinung des Kapitäns König durchaus zustimmen. Nicht nur auf das Fliegenkönnen kommt es beim Flug über den Ozean an, wenn die Maschine sich als tauglich erwiesen hat. Kenntnisse von Wind und Wetter sind es, Orientierungsvermögen auf hoher

festen
sich 80
Linien-
in Jahr-
rungen
t ihren
disreich
dereien
ie, wie
er Ar-
ies ge-
säube-
Rich-

r deut-
nerzeit
traten,
die zu
as ver-
e, für
Ent-
n, ein-
sich
setzen
r, aber
sie in
arbeits-
afische