

V-372

1900.

HAMBURG-AMERIKA-LINIE.

79 transatlantische Dampfer,
408 402 Tons,
darunter 21 Doppelschrauben-,
Schnell- u. Post-Dampfer.



Actien-Kapital 65 000 000 Mk.
Prioritäten 12 750 000 Mk.
Reserven 13 500 000 Mk.

Verwaltungsrath: Gustav W. Tietgens, 1. Vorsitzender; Carl Laeisz, 2. Vorsitzender;
Erhrprinz zu Hohenlohe-Schillingsfürst, Ad. Kirsten, Max Schinkel, Joh. Witt,
Heinrich Frhr. v. Ohlendorff.

Direction: Alb. Ballin, General-Director, Guido Wolff, Johs. Merck.

Die **Hamburg-Amerika-Linie**, wie die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt A.-G. sich seit einigen Jahren kurz zu nennen pflegt, hat sich aus kleinen Anfängen zu ihrer heutigen ersten Stelle unter den Rhedereien der Welt entwickelt. Im Jahre 1847 mit einem Aktienkapital von 450 000 Mk. begründet, verfügt sie heute über 65 Millionen Mark Stammkapital und 12 1/2 Millionen Prioritäten. Während bis 1855 6 Segelschiffe die Flotte der Gesellschaft bildeten, besitzt sie heute 79 Ozeandampfer mit einem Raumgehalt von rund 408 402 Tons, darunter die Doppelschrauben-Schnelldampfer „Auguste Victoria“, „Columbia“ und „Fürst Bismarck“, zu denen im Sommer 1900, rechtzeitig für den zu erwartenden Verkehr nach Paris zur Ausstellung, der schnellste aller Oceanrenner, der Riesendampfer „Deutschland“ von 16 000 Tons, 292 m Länge, 35 000 Pferdekraften und etwa 24 Knoten Geschwindigkeit pro Stunde, hinzukommt. Dadurch wird sich die Reise nach New-York von Land zu Land auf 5 Tage reduciren.

Neben den Schnelldampfern sind seit einigen Jahren Doppelschrauben-Postdampfer von ausserordentlicher Grösse für den Passagier- und Frachtverkehr zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten eingestellt worden, die sich durch ihre ausgezeichneten See-Eigenschaften rasch grosse Beliebtheit erworben haben. Es sind die sogenannten P-Dampfer „Pennsylvania“, „Pretoria“, „Patricia“, zu denen als Schwester-schiff auch der „Graf Waldersee“ gehört, Schiffe von annähernd 13 000 Tons, die den Reisenden denselben Comfort und dieselbe höchste Sicherheit bieten wie die Schnelldampfer, die aber wegen der colossalen Gütermengen, die sie gleichzeitig von Continent zu Continent tragen, weniger schnell fahren und entsprechend niedrige Ueberfahrtspreise nehmen. Wer mit einem dieser Schiffe eine

Reise gemacht hat, weiss nicht genug zu rühmen, wie ruhig die Fahrt auch beim härtesten Wetter ist. Selbst die empfindlichsten Damen bleiben meist völlig von den Unannehmlichkeiten der Seerkrankheit befreit.

Speziell für den Frachtverkehr sind die Doppelschraubendampfer der B-Class: „Brasilia“, „Bulgaria“, „Batavia“, „Belgravia“ u.s.w. erbaut worden, die durchschnittlich 10 250 Tons Raumgehalt haben. Wie sich auch diese Schiffe in der Fahrt bewähren, das hat die „Bulgaria“ in den furchtbaren Stürmen dieses Frühjahrs glänzend bewiesen. — Eine weitere moderne Schiffsklasse bilden die Doppelschrauben-A-Dampfer „Alesia“, „Ambria“, „Aragonia“ u.s.w. von je 5500 Tons. Die Gesamtzahl der Doppelschraubendampfer ist 21. Die Hamburg-Amerika-Linie war die erste Deutsche Rhederei, die das Zweischrauben-System in die deutsche Handelsmarine einführt, im Interesse der erhöhten Sicherheit der Passagiere und des Gütertransports, und sie ist stetig auf der damit eingeschlagenen Bahn fortgeschritten, ohne die erhöhten Bau- u. Betriebskosten zu scheuen, sodass sie heute auch in dieser Beziehung absolut an der Spitze marschirt. Seit 1886 hat sie nicht weniger als 32 Dampfer, die den modernen Ansprüchen nicht mehr völlig genügen, verkauft und durch Schiffe mit neuen Maschinen- und Kessel-Einlagen und erhöhten Sicherheits-Vorrichtungen ersetzt. Allein in den Jahren 1898/99 bestellte sie 14 neue Dampfer von zusammen 122 000 Tons Brutto-Raumgehalt im Werthe von etwa 44 Millionen Mark. Der Durchschnitt des Alters ihres gesamten Schiffsmaterials ist dadurch auf nur 5 Jahre herabgesetzt, eine Zahl, deren sich keine Gesellschaft der Welt auch nur annähernd rühmen kann. Auf diesen ausgezeichneten Schiffen, unter Führung der berühmtesten Capitaine und

eines pflichttreuen Officierscorps bemächtigt sich der Passagiere das Gefühl ruhigster Sicherheit und die Seereise wird zu einer Erholungsfahrt.

In jährlich etwa 300 Einzelreisen befördert die Hamburg-Amerika-Linie denn auch etwa 100 000 Passagiere und über 14 Million Cubikmeter Güter auf ihren verschiedenen Linien im Verkehr mit den Vereinigten Staaten und Canada, Westindien und Central-Amerika, Südamerika und Ostasien, wohin sie in neuester Zeit regelmässigen Dienst gemeinsam mit dem Norddeutschen Lloyd eingerichtet hat. Mehrere mit Tropeneinrichtung versehene Schiffe sind für diese Linie im Bau.

Vor etwa einem Jahrzehnt nahm die Hamburg-Amerika-Linie die seitdem regelmässig mit immer gleichem Erfolg wiederholten

Orient- und Nordland-Reisen

auf einem ihrer prächtigen Schnelldampfer auf und bot dadurch Gelegenheit zu einer ganz neuen Art des Reisens. Da giebt es kein Warten oder Eilen wegen eines Anschlusses, keine Sorgen um Gepäck oder Unterkunft — der schwimmende Palast trägt die Reisenden von Ort zu Ort und bietet ihnen im heissen Süden wie im eisstarrenden Norden zu jeder Zeit wahrhaft fürstlichen Comfort. Der von Jahr zu Jahr steigende Zudrang zu diesen Fahrten und der auf vielen Seiten immer lebhafter hervortretende Wunsch, sie auch nach Ostasien, ja rings um die Welt anzudehnen, hat die Gesellschaft veranlasst, jetzt einen

Special-Touristen-Dampfer

erbauen zu lassen, der auf der Werft von **Blohm & Voss** in Hamburg in der Herstellung begriffen ist. Er wird das erste jemals für einen solchen Zweck geschaffene Fahrzeug sein, sodass auch auf diesem Gebiet die

Hamburg-Amerika-Linie vorausgeht. **Se. Majestät der Kaiser** hat sich die Pläne des Schiffes vorlegen lassen und die vielseitigsten Rathschläge in Bezug auf die Einrichtungen zu ertheilen die Gnade gehabt. Das Schiff soll im Jahre 1900 vollendet sein.

Welche Bedeutung ein Unternehmen wie die

Hamburg-Amerika-Linie für die heimische Eisen- und Schiffbau-Industrie, den Kohlenbergbau, die Landwirthschaft, die Nahrungsmittel-Industrie und die verschiedensten Gewerbe hat, zeigt eine einzige Zahl: der **Ausgabe-Etat** der Hamburg-Amerika-Linie beträgt jährlich etwa 35 Millionen Mark, ebensoviel und mehr als der eines deutschen Grossherzogthums. Der Bilanzgewinn betrug 1898 über 14 Millionen, der Werth der Seedampfer 60 Millionen. Dazu kommen noch Flussdampfer, Leichter, Getreideheber u. s. w. im Werthe von rund 2 Millionen und Baulichkeiten aller Art in Hamburg, Cuxhaven, Stettin und New-York-Hoboken, die mit 4 700 000 Mark zu Buch stehen.

Das Geschäfts-Gebäude der Gesellschaft in Hamburg befindet sich Dovenfleth 18/21, das Technische Bureau Zweibrückenstrasse, das Ausrüstungs-Magazin in der Baakenwärderstrasse und der Landungsplatz am Petersen Quai (Baakenhöft). Ebendasselbst befindet sich das Bureau für die Quai-Verwaltung, Schuppen 28a, für die Güter-Exp. n. Westindien u. Mexico Schuppen 26a, „ „ Güter-Exp. n. Nordamer. Häfen Schuppen 27a, „ „ Güter-Exp. nach Ostasien Schuppen 27b.

Das Heuer-Bureau befindet sich bei den Mühren 88, das Dock und die Werkstellen kl. Grasbrook (Arningstr. 4), die Gepäck-Exp. gr. Grasbrook, Harburgerstrasse, neben den Passagierhallen.