

## Hamburg-Amerika Linie.

134 Ocean-Dampfer,  
668 000 Tons,  
darunter 25 Doppelschrauben-  
Schnell- u. Post-Dampfer.



Actien-Kapital 80 000 000 Mk.  
Prioritäten 39 875 000 Mk.  
Reserven 20 276 076 Mk.

**Aufsichtsrath:** Gustav W. Tietgens, 1. Vorsitzender; Max Schinckel, 2. Vorsitzender;

Fürst zu Hohenlohe-Schillingsfürst, Ad. Kirsten, Heinrich Frhr. v. Ohlendorf, Joh. Witt,

**Vorstand:** General-Director Alb. Ballin, Directoren Guido Wolff, Johs. Merek, Dr. O. Ecker, Lud. Meyer.

Die **Hamburg-Amerika Linie**, wie die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt A.-G. sich seit einigen Jahren kurz nennt, hat sich aus kleinen Anfängen zu ihrer heutigen ersten Stelle unter den Rhedereien der Welt entwickelt. Im Jahre 1847 mit einem Actienkapital von 405 000 Mk. begründet, verfügt sie heute über 80 Millionen Mark Stammkapital und 39½ Millionen Prioritäten. Während bis 1855 6 Segelschiffe die Flotte der Gesellschaft bildeten, besitzt sie heute 134 Ozeandampfer mit einem Raumbestand von rund 638 000 Tons, 136 Flussschiffe, Leichter etc. mit 30 050 Tons, unter ersteren die Doppelschrauben-Schnelldampfer „Auguste Victoria“, „Columbia“, „Fürst Bismarck“ und „Deutschland“, letzterer von 16 500 Tons, 208,5 m Länge, 35 600 Pferdekraften und über 23½ Knoten Geschwindigkeit. Dadurch hat sich die Reise nach New-York von Land zu Land auf 5½–5¼ Tage reducirt.

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 grossen P.-Dampfer „Pennsylvania“, „Pretoria“, „Patricia“, zu denen als Schwesterschiff auch der „Graf Waldersee“ gehört, Schiffe von über 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 (je 1400 Doppel-Waggons), weniger schnell fahren und entsprechend niedrigere 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: „Bulgaria“, „Batavia“, „Belgravia“ u. s. w. erbaut

worden, die je über 10 250 Tons Raumbestand haben. Eine weitere moderne Schiffsklasse bilden die Doppelschrauben-A-Dampfer „Alesia“, „Ambria“, „Aragonia“ u. s. w. von ca. 5 500 Tons. Die Gesamtzahl der Doppelschraubendampfer ist 25. 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- und Betriebskosten zu scheuen.

Allein in den Jahren 1898/99 bestellte sie 14 neue Dampfer von zusammen 122 000 Tons Bruttoreaumbestand im Werthe von etwa 44 Millionen Mark. Im Jahre 1900 erwarb und baute die Gesellschaft allein in Deutschland für 27½ Mill. Mark Schiffe. Der Durchschnitt des Alters ihres gesammten Schiffsmaterials ist dadurch auf nur 4½ Jahre herabgesetzt, eine Zahl, deren sich keine andere grosse Gesellschaft der Welt rühmen kann.

Von der Leistungsfähigkeit des Riesenbetriebes gab die Entscheidung des deutschen Expeditionskorps nach China im Herbst 1900 eine glänzende Probe. Die Hamburg-Amerika Linie hat die Expedition zur Hälfte übernommen, hat in wenigen Wochen die Schiffe dafür ausgerüstet, hat auf 10 ihrer grössten Schiffe über 8000 Mann und eine Unmenge Bagage auf die Minute pünktlich befördert, hat ausserdem für Lazarethzwecke und Pferdetransporte mehrere andere Dampfer zur Verfügung gestellt, alles unter voller Aufrechterhaltung ihres normalen Betriebes. In gleicher Weise bewährte sich die Gesellschaft im Sommer 1901 beim Rücktransport der Truppen und Pferde.

Eine grosse Betriebsvermehrung hat die Gesellschaft durch die künftliche Uebernahme der Brasil- und La Plata-Linien der Hamburger Rhederei de Freitas & Co. erfahren, die im November 1900 beschlossen wurde und der Flotte eine weitere Zunahme um etwa 40 000 Tons brachte. Weitere Betriebszunahmen ergab die Theiligung der H. A.-L. an den

Fahrten der Kosmos-Linie an der amerikanischen Westküste, die Erwerbung der Linien Shanghai-Tsingtau-Tientsin, Canton-Hongkong-Shanghai, Honkong-Wladivostok und Shanghai-Hankau in Ostasien, sowie der Atlas-Linie Newyork-Westindien.

In 419 Rundfahrten beförderte die Hamburg-Amerika Linie 1900: 166 539 Passagiere und 3,2 Millionen Cubikmeter Güter auf ihren 39 verschiedenen Linien im Verkehr mit den Vereinigten Staaten und Canada, Westindien und Central-Amerika, Südamerika und Ostasien.

Vor etwa einem Jahrzehnt nahm die Hamburg-Amerika Linie die seitdem regelmässig mit immer gleichem Erfolg wiederholten **Orient- und Nordland-Reisen**

auf ihren prächtigen Schnelldampfern 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, jarings um die Welt auszudehnen, hat die Gesellschaft veranlasst, unter Beibehaltung der Orient- und Nordlandreisen des Schnelldampfers, ausserdem noch einen

#### Special-Touristen-Dampfer,

die Doppelschrauben-Lustyacht „Prinzessin Victoria Luise“ erbauen zu lassen, der auf der Werft von Blohm & Voss in Hamburg hergestellt wurde. Er ist das erste jemals für einen solchen Zweck geschaffene Fahrzeug, sodass auch auf diesem Gebiet die Hamburg-Amerika-Linie vorausst. **Se. Majestät der Kaiser** hat sich die Pläne des Schiffes vorlegen lassen und hat alsbald nach Fertigstellung der Yacht Anfang Januar 1901 darauf für 2 Tage Wohnung genommen und so ihre Indienststellung geweiht. Das Schiff hat Reisen nach Westindien, dem Mittel- und

Schwarzen Meer, England, dem Nordkap und den nordischen Hauptstädten unternommen, fast immer vollbesetzt und stets mit dem besten Erfolge.

Welche Bedeutung ein Unternehmen wie die

Hamburg-Amerika Linie

für die heimische Eisen- und Schiffbau-Industrie, den Kohlenbergbau, die Landwirtschaft, die Nahrungsmittel-Industrie und die verschiedensten Gewerbe hat, zeigt eine einzige Zahl: der **Ausgabe-Etat** der Hamburg-Amerika Linie betrug 1900 — allein die Ausgaben in Hamburg gerechnet — 62½ Millionen Mark. Der Bilanzgewinn betrug 1900 ca. 24 Millionen, der Werth der Seedampfer 109 Millionen. Dazu kommen noch Flussschiffe, Leichter, Getreideheber u. s. w. im Werthe von rund 4½ Millionen und Baulichkeiten aller Art in Hamburg, Cuxhaven, Stettin und New-York-Hoboken, die mit 9 Millionen Mark zu Buch stehen.

In der amtlichen Reichsstatistik ist die Hamburg-Amerika Linie unter den national und wirtschaftlich wichtigsten deutschen Riesenbetrieben an der Jahrhundertwende aufgeführt und beschrieben worden.

Das **Geschäfts-Gebäude** der Gesellschaft in Hamburg befindet sich Dovenfleth 1821, das Technische Bureau in Asienhaus (alte Gröningerstr.), das Inspektionsbureau in der Zweibrückenstrasse, das Ausrüstungs-Magazin in der Baakenwärderstrasse. Die Liegeplätze der Dampfer der Gesellschaft befinden sich am Petersen-Quai und am O'Swald-Quai. Am Petersen-Quai befindet sich das Bureau für die Quai-Verwaltung, Schuppen 28a, für die Güter-Exp. n. Westindien u. Mexico Schuppen 26a, „ „ Güter-Exp. n. Nordamerikan. Häfen Schuppen 27a, Güter-Exp. nach Ostasien „ „ Schuppen 28b.

Das Heuer-Bureau befindet sich Mattentwiete 1, das Dock und die Werkstellen kl. Grasbrook (Armingstr. 4), die Gepäck-Exp. gr. Grasbrook, Harburgerstrasse, neben den Passagierhallen.