
Hamburg-Amerika Linie.

95 Ocean-Dampfer,
541 083 Tons,
darnunter 22 Doppelschrauben-
Schnell- u. Post-Dampfer.



Actien-Kapital 80 000 000 Mk.
Prioritäten 12 750 000 Mk.
Reserven 15 725 000 Mk.

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

Vorstand: General-Director Alb. Ballin, Directoren Guido Wolff, Johs. Merck, Dr. 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 Aktienkapital von 450 000 Mk. begründet, verfügt sie heute über 80 Millionen Mark Stammkapital und 12 750 000 Mark Prioritäten. Während bis 1855 6 Segelschiffe die Flotte der Gesellschaft bildeten, besitzt sie heute 95 Ozeandampfer mit einem Raumegehalt von rund 515 628 Tons, 107 Flussdampfer, Leichter etc. mit 25 455 Tons, darunter die Doppelschrauben-Schnelldampfer „Anguste Victoria“, „Columbia“, „Fürst Bismarck“ und „Deutschland“, letzterer von 16 000 Tons, 208,5 m Länge, 35 000 Pferdekraften und über 23 Knoten Geschwindigkeit pro Stunde. Dadurch hat sich die Reise nach New-York von Land zu Land auf 5 1/2 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“, „Patria“, „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, weniger schnell fahren u. 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 Seekrankheit befreit.

Speziell für den Frachtverkehr sind die Doppelschraubendampfer der B-Klasse: „Bulgaria“, „Batavia“, „Belgravia“ u. s. w. erbaut worden, die je über

10 250 Tons Raumegehalt 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 22. 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. Seit 1886 hat sie nicht weniger als 37 Dampfer, die den modernen Ansprüchen nicht mehr völlig genügen, verkauft und durch Schiffe mit neuen Maschinen- und Kessel-Anlagen und erhöhten Sicherheits-Vorrichtungen ersetzt. Allen in den Jahren 1898/99 bestellte sie 14 neue Dampfer von zusammen 12 000 Tons Bruttore Raumegehalt im Werthe von etwa 44 Millionen Mark. Der Durchschnitt des Alters ihres gesammten Schiffsmaterials ist dadurch auf nur 5 Jahre herabgesetzt, eine Zahl, deren sich keine Gesellschaft der Welt auch nur annähernd rühmen kann.

Ausser den eigenen Schiffen benutzt die Hamburg-Amerika-Linie noch eine ganze Reihe von gecharterten grossen Dampfern, die auf das Sorgfältigste ausgewählt wurden, und die eingestellt sind, damit die Linie allen Ansprüchen, die der wachsende Frachtverkehr und der Passagierzustrom an sie stellen, aufs Beste entsprechen kann. Von der Leistungsfähigkeit des Riesenbetriebes gab die Entsendung 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.

Eine grosse Betriebserweiterung wird die Gesellschaft durch die künftige 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 50 000 Tons bringt.

In jährlich etwa 400 Einzelreisen befördert die Hamburg-Amerika-Linie denn auch über 100 000 Passagiere und über 3 Millionen 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 Reichspostdampfer und andere Schiffe sind für diese Linie eingestellt bezw. 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 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 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 wird bis Ende 1900 vollendet sein und bereits im Januar seine erste Reise nach Westindien antreten, der dann sofort andere Fahrten in das Mittel- und Schwarze Meer, zum Nordkap und in die Ostsee folgen.

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 55 Millionen Mark, ebensoviel und mehr als der eines deutschen Grossherzogthums. Der Bilanzgewinn betrug 1899 ca. 18 Millionen, der Werth der Seedampfer 85 Millionen. Dazu kommen noch Flussdampfer, Leichter, Getreideheber u. s. w. im Werthe von rund 3 Millionen und Baulichkeiten aller Art in Hamburg, Cuxhaven, Stettin und New-York-Hoboken, die mit 7 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 18/21, das Technische Bureau Zweibrückenstrasse, das Anstrichungs-Magazin in der Baakenwärderstrasse und der Landungsplatz am Petersen-Quai (Baakenhöf). Ebenfalls 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 Werkstätten kl. Grabsbrook (Arningstr. 4), die Gepäck-Exp. gr. Grabsbrook, Harburgerstrasse, neben den Passagierhallen.

Bleed Through Repaired Document
Plastic Covered Document