

die Bedeutung, wie in diesen Ländern. Die Hamburger Nachrichten brachten im November eine interessante Aufstellung, aus der hervorging, daß am hamburgischen Trampschiffsverkehr fast nur die nahen Küstengebiete beteiligt sind, während der Oberseeverkehr zu ungefähr 80 Prozent in den Händen der Linienreedereien liegt. Die Linienreedereien haben den Frachtenboom: was den Stückgutverkehr betrifft, nicht so wahrnehmen können, wie die Trampreedereien. Die von ihnen vorgenommenen Raten-erhöhungen dienen vielmehr nur zum Ausgleich auch für die gesteigerten Betriebskosten. Trotzdem hat die deutsche und damit auch die hamburgische Linienschiffahrt im vergangenen Jahr günstigere Ergebnisse erzielt, als in den vorherigen Jahren, so daß sie allgemein wieder mäßige Dividendenzahlungen werden aufnehmen können. Das Jahr 1925 hat in den wechselseitigen Verkehrsbeziehungen der einzelnen Länder eine merckliche Belebung gebracht, sowohl im Warenaustausch, wie im Personenverkehr. Gerade letzterer ist Spezialgebiet unserer größten Reedereien, wie Hapag, Hamburg-Süd und Norddeutscher Lloyd. Vor allem hat die Hapag bei dem Neuaufbau ihrer Flotte die Umstellung von der Auswandererbeförderung auf den internationalen Reiseverkehr bewußt und geschickt vollzogen. Es hat deshalb in Hamburg nicht überrascht, als im Oktober die Cunard- und White Star Lines ihre Abfahrten von Hamburg einstellten. Ausländische, insbesondere englische Linienreedereien, hatten sich nach dem Krieg in großer Anzahl in Hamburg niedergelassen. Wenn wir der Bitterkeiten nicht gedenken wollen, mit denen wir den damals wahrhaft siegreichen Einzug der englischen Reedereien ansahen, so erkennen wir an, daß sie gewollt oder ungewollt dem zusammengebrochenen Deutschland Dienste getan haben. Ebenso, wie wir von fremden Staaten freien Zugang für unsere Schiffe fordern, werden wir die englischen Reedereien, falls sie nach einiger Zeit ihre Dienste auf Hamburg wieder aufnehmen wollen, gern wieder in Hamburg begrüßen, wenn sie mit den deutschen Reedereien in ehrlichem Wettbewerb um die Gunst des internationalen Reisepublikums ringen wollen.

Der Stand der deutschen Reedereien gegenüber den macht-vollen ausländischen Schiffahrtsblöcken ist nicht leicht, wenn wir uns vergegenwärtigen, daß die deutschen Reedereien erst jetzt die schwere Arbeit des vorläufigen Wiederaufbaus beendet haben. Mit etwas über 3 Millionen Brutto-Reg-Tons hat die deutsche Seeschiffahrt nur zwei Fünftel ihres Vorkriegsstandes erreicht. Trotzdem mußten die großen deutschen Reedereien daran gehen, mit sehr beschränkten Mitteln ihre weltumfassenden Liniennetze wieder einzurichten. Um den ausländischen Blöcken etwas Ähnliches entgegenzusetzen zu können, um den schädlichen Leerlauf in kleinen, verzeitelten Betrieben zu beseitigen und somit die Stoßkraft zu stärken, hat die Zusammenschlußbewegung in der deutschen Seeschiffahrt im verfloffenen Jahr weitere Fortschritte gemacht. Im November 1925 hatte der Norddeutsche Lloyd die ihm nahestehenden Reedereien Roland-Linie, Hamburg-Bremer Afrika-Linie und Dampfschiffreederei Horn, Lübeck, in sich aufgenommen. Mit einem Tonnagebestand von 613 000 Tonnen rückte der Lloyd damals an die erste Stelle der deutschen Reedereien. Kurz darauf, im Januar 1926, folgte auch in Hamburg ein Zusammenschluß. Das unsichere Schicksal der Stinnesflotte, deren Verkauf zur Liquidierung des Stinnes-Konzerns erfolgen mußte, wurde dadurch geklärt, daß die Deutsche-Austral- und Kosmos-Linien das Aktienpaket der Stinnesschiffe übernahmen und die Dienste der Stinneslinien dem eigenen Betrieb angliederten. Die Australgruppe kam somit auf einen Tonnagebestand von etwa 360 000 Tons. Damit schien die Konzentrationsbewegung zum Stillstand gekommen zu sein, aber schon im Hochsommer traten Gerüchte auf, daß zwischen den Verwaltungen der Hapag und der Australinien Verhandlungen über eine engere Zusammenarbeit schwebten. Diese Gerüchte wurden Ende Oktober bestätigt. Durch Vermittlung der Darmstädter und Nationalbank kam zwischen beiden Reedereien ein Fusionsvertrag zustande, nach dem die Australinien in den Besitz der Hapag übergingen. Dieser große Zusammenschluß, den man wohl als das bedeutendste Ereignis in Hamburgs Seeschiffahrt 1926 ansprechen kann, brachte die Hapag auf einen Tonnagebestand von 879 000 Tons, d. h. etwa 75 Prozent ihres Vorkriegsstandes. Die Angliederung der Australflotte bedeutet für die Hapag eine Verstärkung ihrer Frachtfahrtposition. Sie tritt damit zum erstenmal seit ihrem Bestehen in das Australgeschäft ein und rückt wieder an die erste Stelle unter den deutschen Großreedereien. Die deutsche überseeische Schiffahrt ist, abgesehen von den Spezialreedereien, jetzt in zwei großen Gruppen zusammengefaßt: Hapag und Lloyd. Was wir besonders begrüßen können, ist, daß auch zwischen

diesen beiden freundschaftliche Abmachungen bestehen, die ein verständnisvolles Zusammenarbeiten ermöglichen.

Etwas mehr als eine innere Umgruppierung kann man in den Zusammenschlüssen nicht erblicken, so segensvoll sie sich auch hoffentlich auswirken. Auch nehmen sich Hapag und Lloyd neben den englischen Riesenkonzernen doch noch sehr klein aus. Die Größenordnung der Weltaffahrtskonzerne ist jetzt folgende:

Konzern	Brutto-Reg-To.
Peninsular u. Oriental-Konzern	2 527 000
Royal Mail-Konzern	2 043 000
Ellerman-Konzern	1 073 000
Cunard-Konzern	1 035 000
White Star-Konzern	934 000
Hamburg-Amerika Linie	879 000
Furness Withy-Konzern	682 000
Holts-Konzern	657 000
Norddeutscher Lloyd	613 000

Selbständig, doch in enger Arbeitsgemeinschaft mit der Hapag, stehen nach wie vor die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Afrika-Linien. Die Verdienste dieser Reedereien auf ihren Spezialgebieten sind derartige, daß sie bei Aufgabe ihrer Selbständigkeit nichts gewinnen, aber viel verlieren könnten. Der langwierige Ratenkampf in der Südamerika-Fahrt hat das Frachtgeschäft der Hamburg-Süd naturgemäß erschwert. Die ausgezeichneten Passagierschiffe der Reederei, vor allem die Einheitschiffe Monte Sarmiento und Monte Olivia haben der Reederei neue Freunde gebracht. Die Erfahrungen, die die Reederei mit diesen Schiffen gemacht hat, insbesondere auch in der Touristenfahrt zum Nordkap usw., sind derartig gute, daß die Reederei einen verbesserten Neubau derselben Klasse in Auftrag gegeben hat.

Auch die Afrika-Linien, die Pioniere der deutschen Kolonialbewegung, haben im vergangenen Jahr ihre Dienste erweitern können. Der Abschluß des deutsch-französischen Handelsabkommens gestattet ihnen jetzt wieder, die unter französischem Mandat stehenden deutschen Kolonien anzulaufen.

Von schweren Verlusten ist die hamburgische und die deutsche Handelsflotte im Jahre 1926 verschont geblieben. Aber mancher deutscher Seemann hat auch in diesem Jahr die Heimat nicht wiedersehen können, ist ein Opfer seines Berufes geworden, der einer der gefährlichsten, aber auch einer der schönsten ist. Der Seemann weiß zu sterben, er setzt aber auch sein Leben ein, wenn er andere in Not weiß. Als die Frühjahrsstürme über der Nordatlantik tobten, haben Kapitän und Besatzung zweier deutscher Schiffe, des Hapagdampfers Thuringia und des Lloyd-dampfers Bremen unter Nichtachtung aller Gefahren ihr Leben für die Brüder eingesetzt. Im Hafen von Jaffa hat der deutsche Dampfer „Olga Siemens“ ein brennendes Ölschiff aus dem Hafen geschleppt und so unabsehbares Unglück von der Stadt abgewendet. Ein weiteres Rettungswerk wurde kürzlich von dem Motorschiff „Rio Bravo“ der Ozean-Linie aus dem Golf von Mexiko gemeldet. Wir wissen, daß jeder andere deutsche Kapitän, jeder andere Schiffsoffizier und Matrose ebenso gehandelt haben würde, und wir sind stolz darauf, daß der Geist selbstloser Kameradschaft ohne Ansehen der Person sich so glänzend bewährt hat. Wir wissen ferner, daß der deutsche Seemann durch die Hingabe an seinen Beruf das Werk der Ingenieure und Kaufleute erst lebendig macht und danken es ihm somit in erster Linie, daß die deutsche Flagge ihr altes Ansehen im Ausland wieder zurückerobert hat.

Hamburg und Hapag: das sind zwei Begriffe, die sich nicht trennen lassen. Jeder Hamburger fühlt ein bißchen Stolz in sich, wenn er Fremden im Hafen Schiffe mit der Kompanieflagge der Hapag zeigen kann. Neben der Fusion der Australinien hat sich im vergangenen Jahr noch manches andere ereignet, was für die künftige Entwicklung der Gesellschaft bedeutungsvoll ist. Als die Hapag nach dem Kriege in bescheidenem Rahmen wieder anfang, den Kerndienst der Gesellschaft, die Fahrt auf New York, wieder aufzubauen, hat Geheimrat Cuno mit sicherem Blick die Notwendigkeit erkannt, Anlehnung an ein amerikanisches Schiffahrtsunternehmen zu suchen. Der Vertrag der Hapag mit Harriman ist seinerzeit viel kritisiert worden. Überschaut man nachträglich die Entwicklung der Gesellschaft unter dem neuen Vertrag, so erkennt man den klaren Weg, der die Hapag bei dem Freundschaftsverhältnis zu Harriman aufwärts führte. Beiden Teilen hat der Vertrag genützt. Hier die Erfahrung und die Organisation, drüben das Geld und die Schiffe. Im Juli des vergangenen Jahres ist nun das Vertragsverhältnis in freundschaftlichem Übereinkommen gelöst worden, da Harriman sich aus der Hamburg-

Auch  
serer  
ngen  
baus-  
sche  
als  
chen  
chen  
ihig-  
iegs-  
für  
ver-  
nke  
um  
zu  
rger  
  
die  
hen  
ahrt  
aus-  
baus-  
  
die  
uer  
er-  
och  
sien  
ser  
da  
sch-  
in-  
ige,  
Welt  
en-  
in-  
hle  
ren  
zu-  
er-  
be-  
en-  
le-  
ige  
sik  
n-  
So  
ste  
für  
  
lie  
it-  
n-  
m  
er  
ig  
hr  
er  
n-  
ar