

## Hamburgs Seeschifffahrt im Jahre 1928

Wenn die deutsche Handelsflotte im Frühjahr 1929 mit über 4 Millionen Br.-Reg.-To. wieder vier Fünftel ihres Vorkriegsbestandes erreicht hat, wird man erst erassen können, welches Maß intensiver und auflerungsvoller Arbeit in den zehn Jahren nach dem Krieg von allen Berufskreisen der deutschen Seeschifffahrt und des Schiffbaus geleistet worden ist. Wir können die Grenzen noch weiter ziehen. Auch der deutsche Obersekaufmann, die großen deutschen Hafenplätze mit ihrer

bis in die kleinsten Einzelheiten gegliederten Organisation, sie alle sind mittelbar Träger dieser Entwicklung gewesen, die Deutschland wieder an die dritte Stelle der schifffahrttreibenden Länder gebracht hat.

Schon im Vorjahr konnten wir an dieser Stelle darauf hinweisen, daß die an Ereignissen so reiche Nachkriegsgeschichte der deutschen Handelsflotte in die Bahnen einer ruhigen Beständigkeit eingebogen sei. Das vergangene Jahr hat diese Beobachtung bestätigt. Es fehlt diesem Jahr in der deutschen Schifffahrtsgeschichte an den grundlegenden Umgestaltungen, an die man sich, wie an ähnliche Vorgänge in der deutschen Wirtschaft, schon gewöhnt hatte. Und doch wird man nicht sagen können, daß das verfllossene Jahr ein Jahr des Stillstandes gewesen ist. Die Aufgabe, vor der die deutsche Handelsschifffahrt stand, war die, die organisatorischen Umgestaltungen zu einer festen und dauerhaften Grundlage des zukünftigen Geschäftes auszubauen, und dies kann nur möglich sein in zäher und individueller Kleinarbeit. Denn im Grunde setzt sich jeder große Erfolg aus zahlreichen kleinen zusammen, und hierfür ist die einzige Voraussetzung: stille und emsige Arbeit.

Damit soll nicht gesagt sein, daß es an äußeren Anlässen, bei denen die Allgemeinheit Zeuge dieser Arbeit war, gefehlt hat. Wie wohl keins seiner Vorgänger ist das Jahr 1928 ein Jahr des Schiffbaus gewesen. Die beiden großen deutschen Reedereien, die Hapag und der Norddeutsche Lloyd, hatten Ende 1927 die letzte Etappe des vorläufigen Wiederaufbaus erreicht, indem sie neben hochwertigen Fahrgastschiffen zur Konsolidierung ihrer internationalen Seefrachtdienste eine große Anzahl moderner Frachtschiffe bei deutschen Werften bestellt hatten. Die Fertigstellung dieser Schiffe hat sich fast über das ganze Jahr 1928 erstreckt. Es gab Tage, an denen von nicht weniger als drei Werften zugleich der Stapellauf irgendeines Dampfers oder Motorschiffes gemeldet wurde. Die Reedereien hatten nun die Aufgabe, den ständigen Tonnagezuwachs systematisch den einzelnen Verkehrsgebieten einzugliedern. Sie konnten dies um so müheloser, als sie bisher tatsächlich aus Mangel an geeigneten Schiffen verschiedene Dienste hatten vernachlässigen bzw. mit gecharterter Tonnage hatten versehen müssen.

Von den Neubauten der Hamburg-Amerika Linie verdienen die Schiffe für den Dienst nach der Westküste von Nordamerika und nach Ostasien besonderes Interesse. Die Westküstenschiffe haben ihre Namen nach bekannten amerikanischen Städten erhalten, und zwar „San Francisco“, „Los

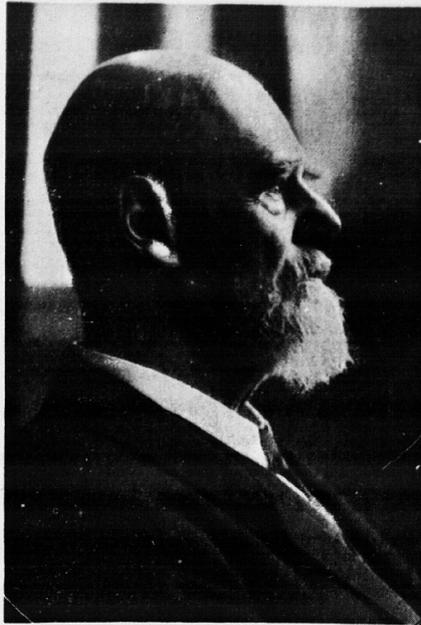
Angeles“, „Seattle“ und „Portland“. Alle vier Motorschiffe, die je 6500 bis 7300 Br.-Reg.-To. groß sind, wurden beim ersten Eintreffen in ihren Hafenstädten herzlich empfangen. In sämtlichen Häfen wurden Kapitäne und Offiziere der Patenschiffe durch Vertreter der Hafenkommissionen sowie der Handelskammern bereits am Pier begrüßt und im Rathaus durch den Bürgermeister in öffentlicher Sitzung willkommen heißen. Als Gegengabe für die Gemälde der einzelnen Schiffe, welche die

Hamburg-Amerika Linie den Patenstädten gewidmet hatte, stifteten diese verschiedene wertvolle Geschenke. So überreichte der Bürgermeister von Portland den Offizieren des MS. Portland eine silberne Bowle, die Stadt Los Angeles ihrem Patenschiff eine Plastik von hohem Kunstwert. An die offiziellen Begrüßungen reihten sich verschiedene von wirtschaftlichen Korporationen, den deutsch-amerikanischen Vereinigungen sowie der Schiffsleitung gegebene Festbanketts und sonstige Feierlichkeiten, die sich zu lebhaften Kundgebungen für Deutschland und die deutsche Schifffahrt gestalteten. Die gesamte Presse beachtete die deutschen Schiffe und ihr erstes Eintreffen an der Westküste Nordamerikas in eingehender und herzlicher Weise.

Für den transatlantischen Dienst nach der Ostküste Nordamerikas hat die Hamburg-Amerika Linie zwei Fahrgast- und Frachtschiffe von je 16 000 Br.-Reg.-To. im Bau, die die Namen „St. Louis“ und „Milwaukee“ erhalten. In den Dienst nach Mittelamerika und Westindien sind sechs neue Motorschiffe eingestellt worden, darunter die Motorschiffe „Orinoco“ und „Magdalena“ von je 9000 Br.-Reg.-To., die geschmackvolle und zweckmäßige Einrichtungen für eine größere Anzahl von Passagieren haben. Frachtschiffe von je 3600 Tonnen sind die Motorschiffe „Phoenicia“, „Phrygia“, „Palatia“ und „Patricia“. Für den Dienst nach Südamerika befindet sich das Fracht- und Fahrgastmotorschiff „General Osorio“ im Bau.

Der Ostasiendienst der Hamburg-Amerika Linie hat durch die Indienststellung von fünf hochmodernen Motorschiffen von je etwa 7300 Tonnen eine bedeutende Erweiterung erfahren, und zwar sind dies die Motorschiffe „Leverkusen“, „Burgenland“, „Duisburg“, „Kulmerland“ und „Sauerland“, auf deren besondere Maschinen- und Ruderkonstruktion an anderer Stelle noch eingegangen wird. Schließlich bleiben zu erwähnen zwei Dampfer für die Australienfahrt, und zwar die Dampfer „Höchst“ und „Leuna“ von je 6600 Brutto-Register-Tonnen.

Mit der Fertigstellung dieser Schiffe ist das vorläufige Neubauprogramm der Hapag abgeschlossen. Die Reederei, die dann wieder über weit mehr als eine Million Brutto-Register-Tonnen verfügen wird, muß, ebenso wie der Norddeutsche Lloyd in den kommenden Jahren zu regelmäßigen Ersatzbauten schreiten, die aber zusammen lange nicht den Umfang erreichen werden, wie das erledigte Programm. Ob die Reederei nach dem Eintreffen der amerikanischen Frei-



Dr.-Ing. e. h. Hermann Blohm,  
Seniorchef der Firma Blohm & Voß.