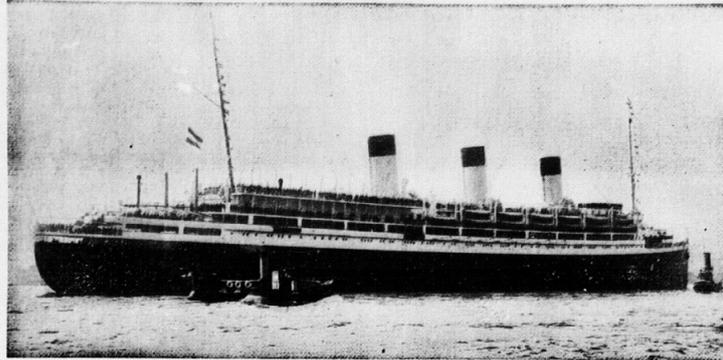


gabegelder an weitere, zusätzliche größere Neubauträge denkt, wird von den allgemeinen Seeverkehrsverhältnissen abhängig sein.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft hat im Winter 1927/1928 ihren Doppelschrauben-Fahrgastschneldampfer „Cap Arcona“ zur Jungferreise nach Südamerika ausschicken können. Die Reise war in mancher Hinsicht bedeutungsvoll. Die „Cap Arcona“ ist mit 27 500 Br-Reg-To. das größte Schiff der hamburgischen Flotte und nach dem „Columbus“ des Norddeutschen Lloyd bisher das zweitgrößte der deutschen Handelsmarine. Die Hamburg-Süd hatte sich zu dem kostspieligen Bau eines solchen Luxusdampfers — die Einrichtung stellt das Schiff an die Spitze moderner und luxuriöser Raumkunst — entschlossen, weil besonders von italienischer Seite mit staatlicher

eigentlich nicht unter die Rubrik der hamburgischen Seeschifffahrt, da sie künftig das Schlüsselwappen unserer bremischen Nachbarstadt führen werden, aber trotzdem können wir den Bau der Riesenschiffe auch als einen Erfolg der hamburgischen Schiffbaukunst buchen und jene Tage der Begeisterung ins Gedächtnis zurückrufen. Die „Europa“ lief am 15. August nach einer Taufrede des amerikanischen Botschafters in Berlin, Dr. h. c. Schürmann, vom Stapel. Die Anteilnahme der Bevölkerung war ungeheuer, das Elbfahrwasser vom Baumwall bis nach Steinwärder zeigte eine geradezu beängstigende Fülle von Schleppern, Barkassen, Motorbooten und Halendampfern, die unüberschaubare Menschenmengen auf und vor das Werftgelände brachten. Unvergänglich bleibt nicht nur der Ablauf des 46 500 Br-Reg-To großen Riesen, sondern die Exaktheit und sekundliche Pünktlichkeit, mit der das Schiff zu Wasser gelassen wurde. Ein



„Cap Arcona“, das größte Schiff der hamburgischen Flotte.

Hilfe Versuche gemacht wurden, das südamerikanische Fahrgastgeschäft zu erobern. Kurz vor der ersten Reise der „Cap Arcona“ fuhr von Italien ein ähnliches Schiff nach Südamerika, dessen Motore aber der Schiffsleitung und der Reederei einen unangenehmen Streich spielten, so daß die erste Reise mit größerer Verspätung erledigt wurde. Wenige Wochen darauf konnte die Hamburg-Süd die Genugung erleben, daß die „Cap Arcona“, die sich schon auf der ersten Fahrt ausgezeichnet bewährte, die Überreise nach Südamerika in der Rekordzeit von 12 Tagen erledigte, so daß die „Cap Arcona“ heute das schnellste Schiff der Welt auf dieser Strecke ist.

Auch die Afrika-Linien haben im verlossenen Jahre die Früchte langer Arbeit ernten können. Zwei kombinierte Fahrgast- und Frachtdampfer, die „Watussi“ und die „Ubona“, von je etwa 10 000 Br-Reg-Tons, wurden auf der Werft von Blohm & Voß fertiggestellt und in die Dienste der beiden Afrika-Linien eingegliedert. Für die Bedürfnisse der Afrika-Fahrt ist mit diesen beiden Schiffen etwas Mustergültiges geschaffen worden. Die „Klassengegensätze“, eine sonst unvermeidliche, aber für keinen der Beteiligten immer angenehme Einrichtung der Fahrgastschiffe, sind auf den beiden Schiffen so gut wie verschwunden. Es bestehen zwar neben der Mittelklasse eine erste und eine zweite Klasse, aber die hermetische Abschließung aller Klassen voneinander ist in Fortfall gekommen, so daß die erste und zweite Klasse nur größere Wohnbequemlichkeiten bieten. Die Homogenität der Afrika-Reisenden, Kaufleute, Farmer und Handwerker, ermöglicht die Bildung einer großen Familie während der Überreise an Bord ungleich mehr als das Rassen- und Kulturgemisch auf einem der großen nordatlantischen Dampfer. Begeisterte Berichte von Reisenden, die die ersten Fahrten der Dampfer mitgemacht haben, sind in der Öffentlichkeit bekannt geworden und haben beide Schiffe in kurzer Zeit volkstümlich gemacht.

Wenn wir hier eine Reihe bemerkenswerter Neubauten deutscher Reedereien aufführen, so haben wir uns bis zum Schluß, gleichsam zur Krönung der Neubauserie eines erfolgreichen Jahres, die beiden Riesendampfer des Norddeutschen Lloyd aufgespart, die Mitte August vom Stapel liefen, und zwar die „Europa“ bei Blohm & Voß und die „Bremen“ auf der Weserwerft der Deschimag in Bremen. Beide fallen

Triumph präziser Arbeit! Bemerket sei noch, daß sich tags darauf in Bremen das gleiche Schauspiel wiederholte, wo Reichspräsident von Hindenburg den Taufakt an der „Bremen“ vollzog. Beide Schiffe sollen im Frühjahr 1929 fertiggestellt sein und in den Bremerhaven-New York-Dienst des Norddeutschen Lloyd eingestellt werden.

Dabei kommen wir zwangsläufig wieder zu einem Thema, das regelmäßig in gewissen Abständen die Öffentlichkeit beschäftigt, das Verhältnis zwischen der Hamburg-Amerika Linie und dem Norddeutschen Lloyd. Beide Gesellschaften haben einen Teil ihrer Stoßkraft in der letzten Zeit darauf verwandt, den Zubringerdienst von und nach skandinavischen, baltischen und auch englischen Häfen durch Ankauf bestehender Reedereien oder Beteiligung an denselben unter eigene Kontrolle zu bringen. Dieser innere Expansionsdrang der beiden „Großen“ hat zeitweilig Formen angenommen gehabt, die das selbständige weitere Bestehen kleiner Privat-Reedereien überhaupt in Frage stellte. Obgleich diese Bewegung vorläufig zum Stillstand gekommen ist, ist es doch notwendig, festzustellen, daß die deutsche Linien-Schifffahrt, die etwa 80% der ganzen deutschen Schifffahrt ausmacht, sich jetzt, von wenigen Ausnahmen abgesehen, in mehr oder weniger starker Abhängigkeit von den beiden Großreedereien befindet. Es sind nun dauernd Kräfte am Werk, die auch ein engeres Verhältnis zwischen der Hapag und dem Norddeutschen Lloyd anstreben in sinngemäßer Fortsetzung der überall in Durchführung begriffenen Rationalisierung. Die Gerüchte kommen und gehen, ohne daß eine Veränderung im Verhältnis beider Reedereien erkennbar ist. Man will wissen, daß die Hapag, die nach Zahlung der in Aussicht stehenden amerikanischen Freigabegelder eine größere finanzielle Bewegungsfreiheit haben wird als der Norddeutsche Lloyd, der mit den großen Kosten der beiden Riesenschiffe belastet ist, ein engeres Zusammenarbeiten davon abhängig macht, daß der Lloyd ihr eines der beiden Riesenschiffe abtritt, so daß der Betrieb der beiden Schiffe gemeinsam von Hapag und Lloyd geführt werden kann. Demgegenüber hat der Lloyd offiziell erklären lassen, daß er an die Zedierung eines Schiffes nicht dächte. Es haben zwar gelegentliche Besprechungen zwischen den Direktoren beider Gesellschaften stattgefunden, ohne daß aber in den wesentlichen Punkten ein Einvernehmen erzielt worden ist. Für beide Reede-

Ha
rei
Kr
üb
I
sc
Lit
er
inf
Stü
bei
das
ist
fah
der
Ein

Ha
rec
im
bes
dei
Fr
Nu
alt
kö
Int
zu
sch
ger
ve
La
Er
I
rec
für
kö
I
ge
Fit
dal
br
Lu
nu
Br
fal
Mc
Hu
hit
ih
En
au
St
ve
sta
jec
Sel
we
ve