

DINGLERS POLYTECHNISCHES JOURNAL.

81. Jahrg., Bd. 315, Heft 1.

Stuttgart, 5. Januar 1900.

Jährlich 52 Hefte in Quart. **Abonnementspreis** (vierteljährlich 5 M., direkt franko unter Kreuzband für Deutschland und Oesterreich 6 M. 65 Pf., für das Ausland 7 M. 30 Pf. Redaktionelle Sendungen und Mitteilungen bittet man zu richten: An die Redaktion von „Dinglers Polytechn. Journal“ in Stuttgart, die Expedition betreffende Schreiben an Arnold Bergsträsser Verlagsbuchhandlung (A. Kröner) Stuttgart.



Preise für Anzeigen: 1spaltig: 1 mm Höhe bei 48 mm Breite 10 Pf., 2spaltig (96 mm Breite): 20 Pf., 3spaltig (144 mm Breite): 30 Pf., 4spaltig (192 mm Breite): 40 Pf. Bei 6, 13, 26, 52maliger Wiederholung 10, 20, 30, 40 Prozent Rabatt. — **Beilagen** bis 20 Gramm 30 Mark netto. — Alleinige Annehmestelle für Anzeigen und Beilagen bei der Annoncen-Expedition Rudolf Mosse, Berlin, Stuttgart und Filialen.

Der Norddeutsche Lloyd und sein Doppelschraubenschnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Grosse“.

Der Begriff deutscher Handels- und Seemacht vergangener Zeiten ist für uns Deutsche unaustilgbar verknüpft mit dem Begriff der „Hansa“ (Bund, Genossenschaft), der in der Zeit ihrer Blüte 81 freie deutsche Reichsstädte angehörten, und deren Schiffe die Meere beherrschten als Wahrzeichen der Bedeutung des deutschen Kaufmanns und des deutschen Gewerbes, gebietend den auswärtigen Mächten, furchtbar den Hyänen des Meeres, den Kaper- und Seeräuberschiffen.

Als durch die Folgen des 30jährigen Krieges Deutschland gänzlich verarmt daniederlag, während sich das Ausland auf seine Kosten hob, da retteten auch die führenden Städte der deutschen „Hansa“ — zur Zeit des westfälischen Friedens eigentlich nur noch die drei Städte Lübeck, Hamburg und Bremen umfassend — mit Not nur wenige Bruchstücke des alten Ansehens und der alten Herrlichkeit, so z. B. Hamburgs Kaufleute in London das Recht auf den Stahlhof, der erst 1852 verkauft wurde; die meisten grossen Handelsvorrechte aber wurden der „Hansa“ genommen und englischen Gesellschaften übertragen, namentlich auch diejenigen bezüglich des Wollmarktes, der für England so grosse Bedeutung erhielt, dass heute noch der Sprecher des Oberhauses seinen Sitz auf dem „Wollsack“ hat.

Für Deutschland war es — abgesehen von einigen kühnen Bestrebungen des Grossen Kurfürsten zur Schaffung einer Flotte — bis in die Mitte dieses Jahrhunderts eine Zeit, in welcher es schien, als ob Deutschland seine Glanzzeit als Seemacht mit dem Versinken der „Hansa“-Macht hinter sich habe.

Aber jene furchtbaren Schicksalsschläge, welche die Umwälzungen vor 100 Jahren, die in Frankreich ihren Anfang nahmen, über Europa brachten, und unter denen namentlich Deutschland schwer zu leiden hatte, riefen gerade durch ihre Schwere ein Erstarken des in seinem Kern gesunden Volksbewusstseins hervor, welches in den Jahren 1806 bis 1812 unter den Bemühungen der hochgesinntesten Männer aus allen Schichten unseres deutschen Vaterlandes zu einer solchen Begeisterung und Stärke entfacht war, dass es sich schliesslich auch gegen den Willen von Fürsten gewaltsam Bahn brechen musste.

Auch in den drei Hansestädten regte es sich; vergeblich bis in unsere Tage blieb das Bemühen Lübecks, welches einst berufen war 200 Jahre hindurch die Geschäfte der mächtigen „Hansa“ mit Geschick und Umsicht zu leiten; Hamburg schwang sich trotz heftiger Verluste und Unglücksfälle zum mächtigsten Handelsplatz Deutschlands empor; von Bremen wurde auf Veranlassung des Bürgermeisters *Smit* 1827 bis 1830 Bremerhaven als Seehafen Bremens gegründet.

Im Jahre 1848, dem Jahre des Völkerfrühlings, in welchem Jahre überall in Deutschland die Wogen hoch gingen, indem sogar eine deutsche Volksvertretung die Schaffung einer deutschen Flotte beschloss, bildeten sich in Bremen vier Reedereien, die den Handelsverkehr mit Amerika ins Auge fassten, und denselben mit grösserem oder geringerem Glück bis zum Jahre 1856 jede für sich aufrecht hielten.

Im Jahre 1856 vereinigten sich diese vier Reedereien zu einer Gesellschaft unter Hinzutritt grösserer Geldkräfte und gründeten den *Norddeutschen Lloyd*, unter dem Vorsitz von *H. H. Meier*.

Sofort wurden vier neue eiserne Dampfboote bei *Caird* in Greenock bestellt, „*Bremen*“, „*New York*“, „*Hudson*“ und „*Weser*“, die im Jahre 1858 dem Verkehr übergeben wurden. Viel Unglück verfolgte anfangs das junge Unternehmen; 1859 verbrannte der „*Hudson*“, die „*Weser*“ verlor auf der zweiten Reise den Propeller und wurde auf der dritten derart wrack, dass sie gänzlich aus dem Verkehr gezogen werden musste, die „*Bremen*“ wurde infolge eines Zusammenstosses untauglich und im Jahre 1860 besass die Gesellschaft nur noch die „*New York*“ als einziges seetüchtiges, der Zeitforderung entsprechendes Schiff. Unterdessen hatte die Gesellschaft unter ihrer umsichtigen und mutvollen Leitung 1859 Southampton als englischen Anlaufhafen gewählt und war mit einem Teil der zu befördernden Post betraut worden. Für die erlittenen Verluste wurden unbeirrt sofort Ersatzbauten in England in Auftrag gegeben.

1862 lief die „*Hansa*“ von Stapel und 1863 die „*Amerika*“. Für letzteres Schiff hatte *Krupp* eine Gussstahlwelle geliefert — ein zu jener Zeit fast noch unbekanntes Material —, welche auf der Ausstellung zu London 1862 die Bewunderung aller sachverständigen Besucher erregte.

Die „*Amerika*“ erhielt Compoundmaschinen von 2000 PS; und brauchte zur Reise von Southampton nach New York 10 Tage 9 Stunden und 30 Minuten.

Dieses Schiff und sein Schwesterschiff, die „*Hansa*“, waren die ersten deutschen Packetdampfboote mit Oberflächenkondensation.

Zu der Flotte traten bald die Schiffe „*Hermann*“, „*Deutschland*“ und „*Union*“ hinzu, alle auf der *Caird*-schen Werfte in Greenock erbaut, und im Jahre 1866 wurde die Anordnung getroffen, dass der Verkehr zwischen Bremen und New York wöchentlich und nur von Dampfern besorgt werden sollte. Zu jener Zeit besass die Gesellschaft 14 Dampfboote.

An Dividenden konnten 1865 erstmals über 2½ % gezahlt werden, dann folgten Jahre mit 15 bis 20 % und 1868 wurden 10 % gezahlt; über das fernere Gedeihen und die Entwicklung gibt das Diagramm, sowie die I. Zusammenstellung der Leistung der Flotte des *Lloyd* am besten einen Aufschluss.

1868 wurde eine Linie unmittelbar nach New York eingerichtet. 1869 eine solche nach New Orleans, 1870 nach Westindien und 1871 nach Brasilien, damit war das bisherige Fahrgebiet — der Nordatlantische Ozean — überschritten. Der Dienst nach Südamerika trennte sich 1875 wieder in die Zweige Montevideo, Buenos Ayres und Bahia, Rio de Janeiro, Santos.

Trotz des Krieges und der ihm folgenden Handelskrisis stellte der *Norddeutsche Lloyd* von 1871 bis 1878 14 neue Packetboote in Dienst, von denen die Boote „*Feldmarschall Moltke*“ und „*Minister Roon*“ 1875 wegen zeit-