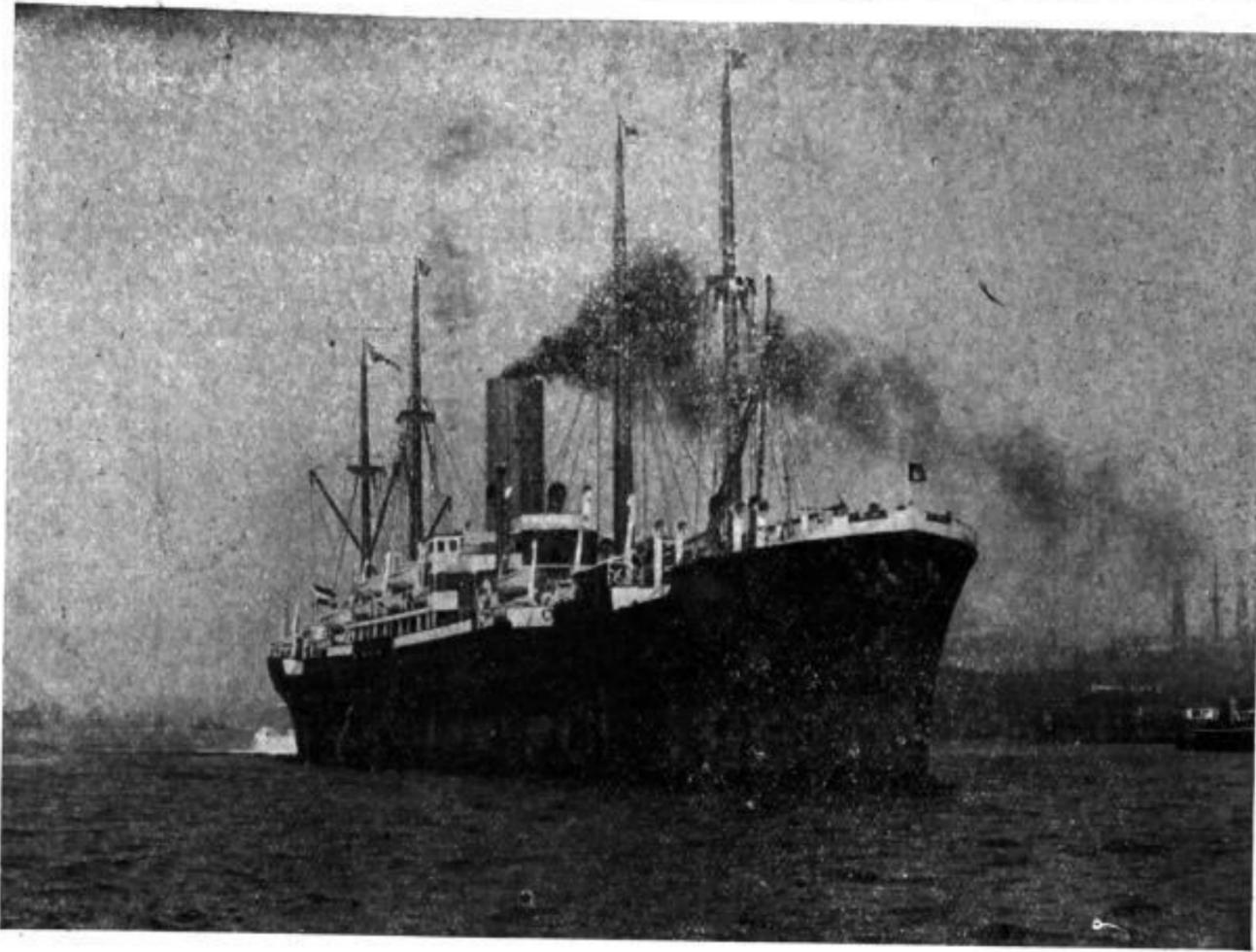


sehen. In ihm schlossen sich die Hamburger Gesellschaften Woermann-Linie, Deutsche Ostafrika-Linie, Hamburg-Amerika-Linie und die in Bremen beheimatete Hamburg-Bremer Afrika-Linie zu einer Gemeinschaft zusammen, deren Aufgabe es war, trotz des Verlustes der deutschen Afrikakolonien möglichst bald wieder die wichtigsten der früheren Verbindungen herzustellen, um dieses Verkehrsgebiet nicht ganz und endgültig den fremden Flaggen zufallen zu lassen. Im Juli 1920 erfolgten die ersten Expeditionen mit gecharterten und eigenen Schiffen, und in der Folgezeit war es möglich, den Gemeinschaftsbetrieb so weit auszudehnen, daß er jetzt aus folgenden Linien besteht: 1. Liberia-Linie, 2. Westküsten-Hauptlinie, 3. Goldküsten- und Lagos-Linie, 4. Oelflüsse-Linie, 5. Angola-Linie, 6. Kap-Hauptlinie, 7. Hauptlinie (westliche Rundfahrt um Afrika).

Die Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft war vor dem Krieg mit 285000 Br.-R.-T. am deutschen Verkehr mit Niederländisch-Indien und Australien beteiligt. Ihre Lage nach dem Krieg war deshalb besonders schwierig, weil ein wichtiger Teil ihres alten Arbeitsbereiches, Australien, länger als alle anderen ehemals feindlichen Länder sich gegen den deutschen Handel abschloß und erst Mitte 1922 deutschen Erzeugnissen seine Grenzen wieder öffnete. Gemeinsam mit dem Norddeutschen Lloyd, der Ozean Steamship Co. und der Reederei Alfred Holt nahm sie im August 1922 den Australdienst wieder auf, der über Südafrika nach den Häfen Adelaide, Melbourne, Sidney und im Bedarfsfalle auch nach Fremantle und Brisbane geht. Ihre Linie nach Niederländisch-Indien konnte die Gesellschaft längere Zeit vor dem Australdienst, nämlich im Oktober 1921, wieder eröffnen. Beide Linien werden durch einige zurückgekaufte Schiffe und mehrere Neubauten versehen. In der Öffentlichkeit viel beachtet wurde ein Vertrag, den die Deutsch-Australische Dampfschiffahrts-Gesellschaft 1921 mit der Hamburger Kosmos-Linie abschloß



Dampfer Bayern der Hamburg-Amerika-Linie

und der eine weitgehende Interessen- und Verwaltungsgemeinschaft der beiden Reedereien zur Folge hatte. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft Kosmos war vor dem Krieg mit fünf Linien im Verkehr nach der Westküste Amerikas tätig. Ihr Wiederaufbau beschränkte sich auf das gleiche Verkehrsgebiet, das sie aber nicht mit ihrem Vertragspartner, sondern, wie oben bereits ausgeführt, mit der Hamburg-Amerika-Linie, der Bremer Roland-Linie und den United American Lines bearbeitet.

Mit den im Verlauf der bisherigen Darstellung aufgeführten Gesellschaften ist die Reihe der Hamburger Großreedereien, die bereits vor dem Krieg in dem von Hamburg ausgehenden Seeverkehr eine bedeutsame Rolle gespielt haben, erschöpft. Es wäre vielleicht noch die nach Spanien und Portugal fahrende Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffahrtsgesellschaft, die Rickmers-Linie mit ihrem Ostasiendienst, die Continentale Reederei A.-G. mit ihrem New Orleans-Dienst und einige andere Hamburger Gesellschaften zu nennen, die im Ueberseeverkehr tätig sind. Wir müssen uns aber darauf beschränken, auf ein während des Krieges entstandenes Schiffahrtsunternehmen hinzuweisen, das in wenigen Jahren zur Großreederei angewachsen ist: Die Stinneslinien. Im November 1917 entstanden und im Januar 1918 mit 5 Mill. Mk. Aktienkapital ins Handelsregister eingetragen, begann diese Gesellschaft in der Südamerikafahrt ihre Tätigkeit, dehnte ihr Arbeitsfeld 1921 nach Kuba-Mexiko aus und richtete im Herbst 1922 eine Ostasien-Fracht- und Passagierlinie ein. Zahlreiche Dampferkäufe im Auslande und eine noch größere Anzahl Neubauten brachte die Stinnesflotte in wenigen Jahren auf einen beachtenswerten Umfang von 123000 Br.-R.-T. Die Erklärung für diesen schnellen Aufstieg gibt schon der Name der Reederei, der deutlich auf ihre Verbindung mit der Schwerindustrie hinweist.



Damenzimmer 3. Klasse des Hapag-Dampfers Albert Ballin

Kleine Anzeigen, Gehilfensuche, Reparaturanzeigen, Gelegenheitskäufe usw. gehören **in die UHRMACHERKUNST**