

Verlagsanstalt u. Druckerei-Gesellschaft m. b. H.

Hamburg I, Wallhof.

P. P.

Eine hochinteressante Lektüre bietet das 330 Seiten umfassende Werk:

25 Jahre Hamburgische :: Seeschiffahrtspolitik ::

von Adolf Goetz.

Hochfein in Leinwand gebunden 10 Mk., brosch. 8,50 Mk.

(Bestellkarte anliegend.)

Der Name **Albert Ballin**, des Leiters der deutschen Seeschiffahrtspolitik, dessen 25jährige Tätigkeit bei der Hamburg-Amerika Linie kürzlich gefeiert wurde, ist keinem Politiker und Volkswirtschaftler unbekannt. Das hervorragende Wirken dieser Persönlichkeit für Deutschlands Schiffahrtsentwicklung wurde erst jüngst wieder von Sr. Majestät dem deutschen Kaiser rühmend hervorgehoben. In „25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik“ gibt Adolf Goetz nach authentischem Material eine hochinteressante Entwicklungsgeschichte der Hamburg-Amerika Linie von ihrer Gründung im Jahre 1847 durch die vielfach verwickelten Konkurrenzkämpfe mit deutschen, englischen und amerikanischen Gesellschaften hindurch bis zu dem wichtigen Vertrag von 1902 mit der International Mercantile Marine Company (Morgan-Trust), in dem es den deutschen Vertretern gelang, die wirtschaftliche und nationale Selbständigkeit unserer beiden wichtigsten Schiffahrtsgesellschaften zu erhalten. Auch die Frage des Nord-

Atlantic Pools, die jetzt wieder akut ist, wird in dem Werke eingehend behandelt. Es ist ja bekannt, daß die Verhandlungen wegen Erneuerung des Pools jetzt noch im Gange sind und daß bis jetzt erst ein Zwischenstadium geschaffen ist, das die Basis für die abschließenden Verhandlungen im Herbst bilden soll. Jeden an der Volkswirtschaft Interessierten muß deshalb die sachliche und erschöpfende Behandlung dieser Frage durch Adolf Goetz interessieren. Aber auch über diese besondere Darstellung hinaus nimmt das Werk als Geschichte deutscher Seeschifffahrt einen hervorragenden Platz ein.

Aus den zahlreichen anerkennenden Preßstimmen drucken wir eine Auswahl an dieser Stelle ab.

25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik. Von Adolf Goetz. Verlagsanstalt und Druckerei-Gesellschaft m. b. H., Hamburg.

Während wir auf dem Gebiete der Geschichte deutscher Seeschifffahrt und der monographischen Bearbeitung einzelner Teile anerkennenswerte Arbeiten besitzen, fehlte bisher eine zusammenfassende Übersicht über das gewaltige Gebiet der Entwicklung der hamburgischen Reederei während des letzten Vierteljahrhunderts. Es ist geradezu erstaunlich, daß bei einem so populären Gebilde, wie es unsere Reederei ist, manche Unklarheiten über ihre Entwicklungsbedingungen und Wesensmerkmale in weiten Kreisen herrschen. Das vorliegende Werk will diesem Mangel abhelfen; es will Klarheit schaffen über die Prinzipien, auf denen die hamburgische Seeschiffahrtspolitik fußt. Gar mannigfach sind die Kämpfe gewesen, die die Hamburg-Amerika Linie, die größte Reederei Hamburgs und der Welt, zu bestehen hatte. Kämpfe gegen die Konkurrenz im eigenen Heim, in Hamburg selbst zu Anfang, Kämpfe gegen den staatlich unterstützten Wettbewerb des Auslandes, nicht allein gegen die englischen, französischen, italienischen Reedereien, sondern auch gegen die politischen Körperschaften der fremden Staaten. Kämpfe, die in der Stille mit geschäftlichen Waffen durchgeführt werden mußten, während gleichzeitig das Gesicht der politischen Freundschaft gewahrt wurde. Der Verfasser geht mit großem Geschick den verwirren Fäden all dieser Verwicklungen nach und läßt den Leser erkennen, welche Unsumme zielbewußter Arbeit, eiserner Energie und schnellster Entschlüsse notwendig gewesen ist, um die erzielten Erfolge zu erringen.

(Allgemeine Schiffszeitung, Berlin.)

"TWENTY-FIVE Years of the Maritime Policy of Hamburg" (25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik) is the title of a work of 331 pages of small quarto, written by Herr Adolf Goetz, and published at Hamburg. It is a comprehensive review of the whole field of development of the shipping industry of Hamburg during the last quarter of a century, as to which, the author says, many misunderstandings have existed.

The object of the book is to set these matters right, and to throw a light on the principles upon which the maritime policy of Hamburg have been based. The author gives particulars of the conflicts which the Hamburg-American Packet Company—the largest steamship ownery—has had to sustain, not only, as at the commencement, from rival competition at Hamburg itself, and afterwards from that of foreign owneries—British, French, Italian—but also from the jealous opposition of political guilds abroad. The work is well worthy of perusal, and is published at the Verlagsanstalt und Druckerei-Gesellschaft m. b. H., Hamburg.

(Fairplay Weekly Shipping Journal, London.)

25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik. Von Adolf Goetz. Verlagsanstalt und Druckerei-Gesellschaft m. b. H., Hamburg.

Das Werk gibt eine durch Dokumente illustrierte Geschichte der Hamburg-Amerika Linie, in der namentlich die hohen Verdienste des jetzigen Leiters der Reederei um die genannte Gesellschaft, um die hamburgische Seeschifffahrt sowie überhaupt um die deutsche Volkswirtschaft in richtiger Weise gewürdigt sind. Die Wiedergabe wichtiger Auszüge aus den Protokollen von Generalversammlungen und Aufsichtsratssitzungen sowie die von Zeitungsartikeln über Fragen, die für die Entwicklung der Schifffahrt usw. von Bedeutung waren, macht das Werk zu einer guten Quelle für die Geschichte unserer größten hamburgischen Reederei.

(Berliner Börsen-Courier.)

25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik, par Adolf Goetz, chez Verlagsanstalt und Druckerei-Gesellschaft m. b. H. à Hambourg, 331 p.

Il vient de paraître à Hambourg une étude historique très documentée, relative au développement de l'industrie maritime hambourgeoise. Si l'auteur a pu intituler son livre comme un traité de politique, c'est qu'il considère, non sans raison

d'ailleurs, que l'histoire des 25 dernières années de la Hamburg-Amerika Linie justifie le fait de la dénommer l'histoire de la politique maritime.

L'impressionnante situation qu'occupent les grandes compagnies allemandes dans le monde des armements nous habitue trop à ne leur connaître que des victoires faciles et des débuts brillants; le livre de M. Goetz retrace année par année toutes les phases par lesquelles la H.A.L. et ses filiales hamburgueuses ont passé et, de les voir ainsi groupées et expliquées, le lecteur s'expliquera le secret de leur force actuelle. C'est ans la lutte, intérieure et extérieure, qu'elles ont appris à vaincre; il convient d'ajouter que les circonstances et les hommes leur ont fourni des armes; encore fallait-il en savoir faire usage.

De telle sorte, l'auteur retrace la première grande bataille contemporaine entre armements; à l'époque où l'industrie maritime entraînait dans une période de progrès techniques qui devaient en quelques lustres lui apporter l'essor colossal que nous vivons, la maîtrise de Hambourg se disputait entre la H.A.L. et la Union Linie, amalgamation des armements Sloman et Carr, réalisée et gérée par M. Ballin.

Lorsque l'entente survint par fusion et que M. Ballin entra à la H.A.L. c'est contre Brême que la lutte s'organisa; le pool de l'Atlantique y mit fin en 1892; en 1902 se préparèrent les hostilités contre la Cunard-Line au sujet des émigrants hongrois; en 1904 c'est la paix, troublée à nouveau en 1907-08 avec les mêmes belligérants; en 1905 c'est la guerre civile avec Brême, par la constitution de la Syndikats Reederei hamburgueuse pour faire pièce aux créations des brémois: la Roland Linie, L'Atlas Linie et le service australien du Lloyd.

L'auteur nous conte ces grandes batailles, en notant tous les détails des extensions successives des affaires de la H.A.L. avec un soin précieux. Dans un chapitre intitulé "Verstaatlichung" il fait l'historique des campagnes menées de 1900 à 1908 pour la nationalisation des flottes marchandes. Il paie à M. Ballin au tribut de reconnaissance et le venge des haines qu'il a soulevées par sa politique.

Sur ce dernier sujet il convient de citer: "Ces luttes furent muries dans le silence du cabinet de travail; cette politique réclamait ce calme. Sur mer les illusions et préjugés ne régissent pas la lutte, comme c'est le cas dans la politique générale. Le plus fort garde absolument la haute main... Ce furent des luttes pour le to be or not to be non seulement des entreprises, mais du bien être des peuples."

C'est un livre qui vaut d'être lu et classé.

(Le Moniteur Maritime et Commercial, Antwerpen.)

25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik. Von Adolf Goetz. Verlagsanstalt u. Druckerei-Gesellschaft m. b. H. in Hamburg.

Dieses Werk behandelt in ausführlicher Weise die Geschichte und den Aufschwung, die sich mit den Namen Godeffroy und Ballin verknüpfen.

(Vossische Zeitung, Berlin.)

25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik. Von Adolf Goetz. Verlagsanstalt und Druckerei-Gesellschaft m. b. H., Hamburg.

Man könnte dem Buche im Anschluß an ein später angezogenes Wort Friedrich Naumanns den Hinweis voranstellen, daß die Geschichte und das Sein der deutschen Handelschiffahrt, deren glänzendste und möglichste Vertreterin ihrer inneren Kraft, ihrer Leistung und Wirkung nach die Hamburg-Amerika Linie ist, in Wahrheit den Begriff und das Wesen der Weltwirtschaft in sich schließt, um einen Einblick in den Geist dieser großtätig entwickelten Darlegungen zu gewähren. Die Geschichte der letzten 25 Jahre der Hamburg-Amerika Linie

bildet den Ausgangspunkt und die Grundlage aller in der Abhandlung dargelegten Verhältnisse des Weltverkehrs und rechtfertigt es ihrer ganzen Tragweite und Bedeutung nach, wenn der Verfasser sie mit der Geschichte der Seeschiffahrtspolitik im allgemeinen identifiziert. Viele wörtliche Zitate bringen neben scharfen kritischen Untersuchungen Licht in manche bisher weniger offenbar liegende Maßnahmen der Reedereien. Der alte hansische Unternehmungsgeist und Tatenrang, der Wille, politisch zu wirken und äußerliche Interessen hinter hansisches Streben zu setzen, zeigt sich so recht in der Würdigung der Tätigkeit Albert Ballins, Vertragspolitik und Tarifgemeinschaften zu schaffen, in den Kämpfen gegen die Cunard-Linie und jenen der Hamburg-Amerika Linie um Existenz der deutschen Flagge. Daß dabei nicht nur rein wirtschaftliche Fragen behandelt, sondern auch technische aufgeworfen werden, erhöht den Wert der Abhandlung ganz wesentlich. Vor allem ist es die Turbinen- und Motorenfrage, die in Auszügen aus umfassenden Berichten und Gutachten lebhaft interessieren muß. Die Übersichtlichkeit der ziffernmäßig gegebenen Entwicklung der Hamburg-Amerika Linie seit dem Eintritt Albert Ballins (1886) bis 1910 an Schiffszahl, Tonnage, Rundfahrten, Gesamtkapital, Überschuß, Abschreibung und Dividende hätte durch graphische Auftragungen noch gewinnen müssen. In dem Kapitel „Verstaatlichung“ wird der Ton erregt. Die Ausführungen, daß es sehr schwer angängig ist, in die Praxis des auf den Konservatismus eingeschworenen preußisch-deutschen Staates die Erkenntnis eindringen zu lassen, daß es in der politischen Ökonomie nichts unabänderlich Feststehendes, keine Universalrezepte, sondern einzig Kompromisse gibt, werden durch ein Beispiel aus den Kindheitstagen der Dampfschiffahrt, ein Projekt des Kieler Kaufmanns Salomon, erhärtet. Ein kleines Kapitel „Meerfahrten“ beschließt die außerordentlich interessanten Ausführungen. (Kieler Zeitung.)

25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik. Von Adolf Goetz. Verlagsanstalt und Druckerei-Gesellschaft m. b. H., Hamburg.

Ein Werk, das jeder, dem die Worte von Deutschlands wirtschaftlichem Aufschwung und der kaiserliche Anspruch „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser“ mehr als Phrasen sind, lesen sollte. Vornehmlich der deutsche Kaufmann wird mit Vergnügen diese sauberen, gut und vornehm geschriebenen Blätter lesen, die das Wirken der Hamburg-Amerika Linie und ihres großen Leiters Ballin anschaulich darstellen. Die Ära Godeffroy, Ballins Schöpfungen, die Tarifkämpfe, der Morgan-Trust erfahren lichtvolle und eingehende Betrachtungen. Nach der Lesung dieses schönen, 331 Seiten starken Bandes ist ein jeder bereit, den stolzen Worten Recht zu geben, mit denen die Vorrede schließt: „Die an Kämpfen und Siegen reiche Geschichte der letzten 25 Jahre schafft die Zuversicht, daß die deutsche Seeschiffahrt niemals eine bessere Führung hatte als heute, wo ihr die friedliche Lösung schwieriger und wichtiger Probleme übertragen ist. Daß die Zukunft die Vergangenheit rechtfertigt, ist Wunsch und Zuversicht aller, die an der offenbaren Kunst der Seeschiffahrtspolitik der letzten 25 Jahre Freude und Genugung in reichem Maße hatten.“

Pariser Zeitung (Gazette Allemande de Paris).

25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik. Von Adolf Goetz. Verlagsanstalt und Druckerei-Gesellschaft m. b. H., Hamburg.

Das Goetzsche Buch schildert die Kämpfe, die in den Arbeitszimmern organisiert, und die Politik, die in aller Stille gemacht werden mußte, um

dem Wettkampf auf dem Meere frei Bahn zu schaffen. Hier bot die Politik keine Tausch- und Aufrechnungsobjekte, und der absolut Stärkste behielt die Oberhand. Als Phasen dieser Politik sind in frischer Erinnerung die Tarifkämpfe zwischen dem Norddeutschen Lloyd und der Hapag, die endlich in einem friedlichen Abkommen ihr Ende fanden. Damit war indessen der Wettstreit zwischen Hamburg und Bremen noch nicht erledigt, denn sehr ungern nur sah man es in Hamburg, daß Bremer Reedereien, so z. B. die Roland-Linie, in Konkurrenz mit bestehenden Hamburger Linien sich in deren Geschäft einzudrängen suchten, und nicht in allen Fällen war es möglich, eine allen Teilen erwünschte Abgrenzung der gegenseitigen Interessensphären zu finden.

Schwieriger gestaltete sich der Wettstreit mit den Linien des Auslandes, die, wie die Cunard-Linie, den Schiffen der Hapag das „blaue Band“ nicht gönnen wollten, und den wichtigsten Teil der Entwicklung machen wohl die Erörterungen aus, durch welche schließlich gleichfalls friedliche Vereinbarungen mit dem Morgan-Trust herbeigeführt wurden, der wohl britische Dampferlinien unter seine Kontrolle brachte, aber der Hamburg-Amerika Linie wie dem Lloyd freies Feld lassen mußte. Inmitten all dieser Kämpfe steht auf deutscher Seite die Person Ballins, und es ist anzunehmen, daß das Erscheinen des oben benannten Buches mit dem 25jährigen Jubiläum dieses bedeutenden Organisations nicht außer Verbindung steht. Bei dem erheblichen nationalen Interesse, das die wirtschaftliche Stellung unserer großen Reedereien im Weltmarkt für sich in Anspruch nimmt, wird das Goetzsche Buch sicher in weiten Kreisen willkommen sein.

(Marine-Rundschau, Berlin.)

25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik. Von Adolf Goetz. Verlagsanstalt und Druckerei-Gesellschaft m. b. H., Hamburg.

Der Verfasser schildert in dem vorliegenden Werke die Entwicklung der hamburgischen Seeschiffahrt mit besonderer Berücksichtigung der Hamburg-Amerika Linie in den letzten 25 Jahren. Er knüpft an die Zeiten an, wo die Hamburg-Amerika-Linie Gefahr lief, ins Hintertreffen zu kommen, als die sogen. Union-Linie mit ihr um den Preis der hauptsächlichsten Linien rang. Der Kampf, der um den hamburgischen Boden, wie man sagen kann, geführt wurde, fiel der Hamburg-Amerika Linie zu, an deren Spitze als neuer Generaldirektor 1886 Ballin getreten war. In den weiteren Ausführungen wird nach einer kurzen Schilderung der Verdienste von Adolf Godeffroy und der Entwicklungsgeschichte der Hamburg-Amerika Linie in umfassender Weise die Entwicklung der letzteren in den verschiedenen Richtungen während des letzten Viertel-Jahrhunderts dargelegt, und zwar hinsichtlich des Ausbaues der Fahrzeuge, der Erhöhung der Geschwindigkeit, der Zahl der beförderten Auswanderer, der Steigerung des Aktienkapitals usw. Auch die umfassenden Wohlfahrts-Einrichtungen der Gesellschaft finden eine eingehende Beleuchtung. In einem besonderen Abschnitte wird die Frage der Verstaatlichung der deutschen Seeschiffahrtsbetriebe eingehend behandelt und ausgeführt, wie Ballin einer solchen Verstaatlichung entgegengetreten sei. Auch die Frage der Gewährung von staatlichen Subventionen wird gestreift. Das Werk schildert die Verdienste von Ballin aus Anlaß seines 25jährigen Geschäftsjubiläums in eingehender Weise und bringt zur Illustrierung der Geschichte seiner Schiffahrtspolitik umfassende Auszüge aus Sitzungsprotokollen der Hamburg-Amerika Linie sowohl wie

aus Zeitungsberichten, welche sich mit den Ballinschen Plänen, den wirklichen und den angeblichen, beschäftigen. Die Darlegungen des Verfassers lesen sich angenehm und verraten eine genaue Vertrautheit mit den inneren Vorgängen, mit dem Geschäftsbetriebe der Gesellschaft, ja der Ballinschen Anschauungen und Absichten, so daß das Werk für viele Kreise von hohem Interesse sein wird.

(Zeitschrift für Binnenschiffahrt, Berlin.)

„25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik“ ist ein in der Verlagsanstalt und Druckerei-Gesellschaft m. b. H., Hamburg, erschienenes Buch betitelt, das Adolf Goetz dem bewährten Leiter der „Hapag“, Ballin, zur 25. Wiederkehr des Tages, da er die Geschicke der Gesellschaft in seine Hand nahm, gewidmet hat. Zunächst gibt Goetz einen Überblick über die Entwicklung der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Gesellschaft von ihrem Gründungstage, dem 27. Mai 1847, bis zum Eintritt Albert Ballins im März des Jahres 1886. Hatte die Gesellschaft seit dem Jahre 1883 mit ständigen Krisen zu kämpfen, so bezeichnet der Name Ballins den Beginn einer neuen, glänzenden Epoche. Mit starker Hand unterzog er die ganze Gesellschaft einer gründlichen Reorganisation. Selbst die Berücksichtigung sozialpolitischer Momente wurde nicht vergessen. Dank Ballins umsichtiger Leitung konnte man im Jahre 1888 zwei neue Dampferlinien eröffnen, so daß seit diesem Jahre die Hapag die Hamburg-New York, die Stettin-New York- und die Westindisch-Mexikanische Linie beherrschte. Im Jahre 1891 befuhr die Hapag bereits sieben Linien, gewiß ein bedeutender Fortschritt. Im Jahre 1889 konnte sich die Gesellschaft rühmen, den ersten deutschen Doppelschraubendampfer den Elementen der Meere anvertraut zu haben. Freilich, ohne Kampf kein Sieg, und Kämpfe sollten auch der Hapag nicht erspart bleiben. In der Mitte der neunziger Jahre kamen die amerikanischen Krisen und mit ihnen ein Rückgang des Geschäfts, der zum Teil mit Unterbilanzen rechnen mußte. Aber ein so gut fundiertes Unternehmen, wie die Hamburg-Amerika Linie, so nannte sich die Gesellschaft seit dem Jahre 1893, ein so uner müdlicher Kämpfer, ein so trefflicher Organisator wie Ballin waren nicht so leicht in den Grund zu bohren. Die Krisen lauteten ab, und die Hamburg-Amerika Linie erlebte einen zweiten Frühling. Neue Dampferlinien wurden eröffnet, der Schnellampferdienst verbessert, Luftfahrten, die der Erholung, der Bildung und der wissenschaftlichen Arbeit in gleichem Maße dienten, wurden eingerichtet. Die sozialen Maßnahmen fanden eine bedeutungsvolle Erweiterung und Durchbildung. Man schloß wichtige Verträge mit fremden Schiffahrtsabte. Erwähnt sei nur der vielumstrittene Morgan-Trust-Vertrag. Und bei all dieser fieberhaften Tätigkeit ein atembeklemmender Kampf mit einheimischer und fremder Konkurrenz. Fürwahr, diese 25 Jahre hamburgischer Schiffahrtspolitik atmen nicht mehr den Geist einer einsam stehenden, lediglich Selbstzwecke verfolgenden Hansstadt. „Die Deutschland und hie England!“ heißt die Parole. Ein Kampf um so erfrischender und erfreulicher, als sich die Völker nicht mit den Waffen des Krieges gegenübertraten, sondern mit dem aus Werkstatt und Studierstube für einen friedlichen Wettbewerb geholten Rüstzeug. Und deswegen wird das 331 Seiten zählende Werk von Adolf Goetz, dessen Inhalt hier in keiner Weise erschöpfend angedeutet werden konnte, auch mehr als den engsten Kreise Hamburger Kauffahrt interessieren.

(Breslauer Zeitung.)

Bestellkarte.

An die Buchhandlung



Unterzeichneter bestellt aus dem Verlage: **Verlagsanstalt und
Druckerei-Gesellschaft m. b. H. in Hamburg 1, Wallhof**

1 Expl. des Werkes:

25 Jahre Hamburgische Seeschiffahrtspolitik

von Adolf Goetz

in Leinwand gebunden 10,— Mk., broschiert 8,50 Mk.

Betrag sende ein — ist nachzunehmen.

(Nichtgewünschtes gefl. durchstreichen.)

Name

Ort

Straße

.....