

französischen Reedereien so reichlich zur Verfügung standen. Die größten Fortschritte hat die letzte Generation gesehen. Bis 1865 mußte sich Hamburg mit der alten offenen Reede behelfen, wo die Schiffe mitten im Fluß an starken Pfählen (Duc d'alben genannt) befestigt waren. Erst von dieser Epoche ab beginnt die neue Zeit mit den unendlichen Hilfsmitteln für Löschen und Laden, die die modernen Quais bieten.

Von den vier größten Dampfschiffslinien der Welt besitzt Deutschland zwei. Die bedeutendste, die es giebt, die „Packetsahrt“, ist in Hamburg beheimatet, die dritte ist der Bremer Lloyd. Die englische P- und O-Linie hat ihre führende Stellung der großen Hamburger Gesellschaft abtreten müssen, während die bedeutendste französische Linie, die Messagerie, erst an vierter Stelle steht.

Seit 1890—1891 hat die „Packetsahrt“ die stärksten Impulse gegeben. Wie überwältigend rasch die Entwicklung geht, läßt sich aus der Geschichte ihrer Flotte des D-Typus ersehen. Das Vorbild bot 1890—1891 die Dania, von der alle nach demselben Typus erbauten Schiffe der Gesellschaft einen mit D anfangenden Namen tragen. Es war die erste Flotte von Doppelschraubendampfern. Sie haben eine Transportfähigkeit von 5—6000 t und verbrauchen 50—55 t Kohlen täglich. Ihr Wert lag in der großen Transportfähigkeit bei verhältnismäßig geringem Kohlenverbrauch, und sie galten, als die Dania gebaut wurde, auf lange Zeit als das denkbar Vollkommenste.

Heute sind sie veraltet. Die Packetsahrtgesellschaft hat sie aus der Nordamerikalinie entfernt und läßt die ganze D-Flotte von Genua nach Argentinien laufen.

An die Stelle des D-Typus ist der P-Typus getreten, nach der Persia benannt, der bei 9—12 000 t Transportfähigkeit nur 75—95 t Kohlen den Tag verbraucht. Das auf der Werft von Blohm & Bock in Hamburg im Bau befindliche Schwesterschiff, die Pennsylvania, hat von allen Schiffen der Welt die größte Wasserverdrängung. Man darf jedoch nicht denken, daß die Schiffe des P-Typus besonders langsamer als die Schnelldampfer fahren, der Unterschied beträgt nur etwa drei Tage.

Auch im Bau der Segelschiffe hat die jüngste Epoche gewaltige Neuerungen eingeführt. Das größte Segelschiff der Welt, die Potosi der Firma Laeisz in Hamburg, hat 6000 t Transportfähigkeit und