

# Junge Region mit Geschichte

## Norddeutscher Lloyd, Bremen

### Deutsche Levante-Linie, Hamburg Serviciul Maritim Român, Bukarest

**Mittelmeerverkehr.**

1. Von Bremen oder Hamburg nach Genua, Neapel (über Rotterdam, Antwerpen, Southampton, Gibraltar) und weiter nach Port Said (Ägypten) mittels der grossen Reichspostdampfer der catalanischen und australischen Linien des Norddeutschen Lloyd, Bremen.
2. Von Marseille über Neapel nach Alexandria mittels der prachtvollen Salon-Dampfer "Schleswig" und "Hohenzollern" des Norddeutschen Lloyd, Bremen.
3. Von Marseille oder Genua nach Neapel, Piraeus, Smyrna, Konstantinopel, Odessa, Nicolajeff, Batum, mit Dampfern der Deutschen Mittelmeer- Levante-Linie.
4. Von Constanza über Konstantinopel und Smyrna nach Alexandrien in Verbindung mit den Orient-Expresszügen nach Paris + London über Wien + Budapest mittels der Dampfer der Königl. Rumänischen Postdampferlinie.

**Zeichen-Erklärung:**

- Dampfer-Reederei "Serviciul Maritim Român"
- Dampfer-Reederei "Norddeutscher Lloyd"
- Dampfer-Reederei "Deutsche Levante-Linie"
- Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd, Bremen
- Reichspostdampfer des Serviciul Maritim Român, Bukarest
- Reichspostdampfer der catalanischen und australischen Linien des Norddeutschen Lloyd, Bremen
- Reichspostdampfer der Königl. Rumänischen Postdampferlinie
- Linie der General-Posten Kaiser, Österreich

**BIS INS SCHWARZE MEER**

Im Jahr 1906 erweiterte der Norddeutsche Lloyd seine Präsenz im Mittelmeer durch ein Abkommen mit der Deutschen Levante-Linie und einer rumänischen Reederei. Die neuen Anschlusslinien, die das Angebot der Reichspostdampfer ergänzen sollten, reichten bis nach Odessa, Nicolajeff und Batumi am Schwarzen Meer.

#### TEAMWORK

Der 1893 begonnene Gemeinschaftsdienst zwischen Italien und New York war die erste derartige Kooperation von Hapag und Lloyd und damit ein Meilenstein auf dem Weg zu ihrer Fusion im Jahr 1970. Viele Auswanderer aus Italien und den Balkanländern nutzten diesen Dienst für ihre Überfahrt in die Neue Welt. Das Plakat verweist auf die Agenten, die damals in der Region für die Reedereien tätig waren.



## Hapag-Lloyd bündelte 2019 die Agenturen der Region South Europe in der neuen Area Med Agents. Für das Unternehmen sind sie schon seit dem 19. Jahrhundert bedeutsam

TEXT: FRANK GLASHOFF, FABIAN KNEULE

Schon im 19. Jahrhundert waren die Vorgänger-Unternehmen Hapag und Norddeutscher Lloyd in der Mittelmeerregion aktiv und entwickelten dort in relativ kurzer Zeit eine bemerkenswert vielseitige Geschäftsaktivität. Zuvor hatten sich beide Reedereien auf den transatlantischen Güter- und Passagierverkehr von ihren Heimatstädten Hamburg und Bremen sowie anderen nordeuropäischen Häfen aus konzentriert, doch ab den 1880er-Jahren entdeckten sie den Mittelmeerraum als neues Betätigungsfeld. Es begann damit, dass der Norddeutsche Lloyd ab 1886 im Rahmen seiner Reichspostdampfdienste nach Ostasien und Australien, die durch den Suezkanal führten, einige Häfen in Italien und Ägypten in sein Liniennetz einbezog. Die Hapag sendete wenige Jahre später ebenfalls erstmals ein

Schiff ins Mittelmeer – und etablierte damit ein bis heute äußerst beliebtes Urlaubsangebot: Die Mittelmeerkreuzfahrt der „Augusta Victoria“ von 1891 gilt mit ihrem ausgefeilten Bord- und Ausflugsprogramm als erste moderne Kreuzfahrt überhaupt. Hapag-Direktor Albert Ballin, der diese Reise konzipiert hatte, schrieb damit Geschichte.

Ab den 1900er-Jahren offerierte die Hapag einige weitere touristische Highlights in der Region: einen Riviera-Passagierdienst, der zwischen Nizza und Genua namhafte Badeorte miteinander verband, wie auch Nil-Flusskreuzfahrten, die sie über die Beteiligung an einem internationalen Gemeinschaftsunternehmen mit organisierte.

Doch auch die Überseeverbindungen wurden von Hapag und Lloyd weiter ausgebaut, so 1893 mit einem Gemeinschaftsdienst von Genua und anderen

Häfen nach New York, mit Passagier- und Frachtdienstverbindungen nach Südamerika sowie zwischen Nordeuropa und der Levante. Zwar gründete die Hapag um die Jahrhundertwende eine erste eigene Niederlassung in Genua, doch Hapag und Lloyd vertrauten überwiegend auf die Hilfe ihrer Agenten vor Ort.

Diese erfolgreichen Engagements im Mittelmeerraum wurden durch den Ersten Weltkrieg abrupt unterbrochen, doch sie konnten später in Teilen wiederaufgenommen und fortgeführt werden. Heute zeugen noch Werbeplakate, die im Archiv der Hapag-Lloyd AG verwahrt werden, von den frühen Mittelmeer-Aktivitäten der Hapag und des Norddeutschen Lloyd. Einige von ihnen präsentieren wir auf diesen und den folgenden Seiten – und wünschen viel Freude beim Anschauen! ▶



#### AUF DEM WEG NACH ASIEN

Die 1886 eingerichteten Reichspostdampferdienste nach Ostasien und Australien waren die ersten Linien des Norddeutschen Lloyd, welche Häfen im Mittelmeer anliefen – der 17 Jahre zuvor eröffnete Suezkanal machte es möglich. Als die Hapag um 1860 einige Segelschiffe auf Reisen nach China und Indien schickte, war der Weg ums Kap noch ohne Alternative. Als infolge des Sechstagekrieges von 1967 zwischen Israel und Ägypten der Suezkanal für den Schiffsverkehr gesperrt wurde, blieb ein rundes Dutzend Schiffe acht Jahre lang im Kanal gefangen – darunter die „Münsterland“ der Hapag. Im Sommer 1975 wurde sie bei der Rückkehr in ihren Heimathafen Hamburg von Tausenden Menschen gefeiert.



#### ERFOLGSMODELL

Der Schnelldampfer „Augusta Victoria“ stach im Januar 1891 von Cuxhaven an der Unterelbe aus zur ersten Kreuzfahrt im Mittelmeer in See. Hapag-Direktor Albert Ballin samt Ehefrau begleiteten die „kühnen Reisenden“, wie Ballin sie nannte, als Gastgeber. Die Fahrt hatte elf südeuropäische Häfen zum Ziel: Gibraltar, Genua, Alexandria, Jaffa, Beirut, Konstantinopel, Piräus, Malta, Palermo, Neapel und Lissabon. Sie war so erfolgreich, dass sie in den Folgejahren regelmäßig wiederholt wurde. Und last but not least verschaffte man den Transatlantik-Schnelldampfern auf diese Art eine einträgliche Beschäftigung zur Winterszeit, in der sie sonst nicht ausgelastet gewesen wären.



#### PAUSCHALANGEBOT

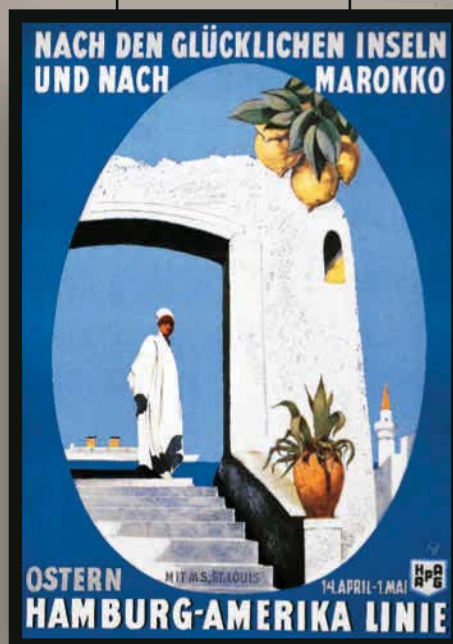
Die Adria mit ihrer wunderschönen Inselwelt war und ist ein beliebtes Reiseziel. Auch das Reisebüro der Hapag, entstanden 1905 durch den Ankauf einer Reisebüroketten und danach stark ausgebaut, verkaufte Reisen dorthin, in diesem Falle in Form eines Pauschalangebots ab Hamburg. Die Reisebüros der Hapag und des Norddeutschen Lloyd waren die ersten Unternehmensteile, die 1948 unter der Marke Hapag-Lloyd zusammengeführt wurden.





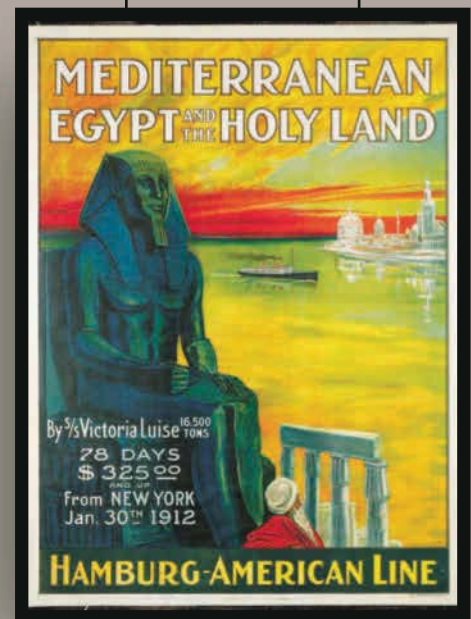
#### ZU WASSER UND ZU LAND

Der Norddeutsche Lloyd, nach anfänglicher Zurückhaltung ebenfalls im Kreuzfahrtgeschäft aktiv, nahm 1911 ein besonderes Abenteuer in seine Mittelmeer-Reiseplanung auf: Der Dampfer „Schleswig“ lief das georgische Batumi an, wo die Fahrgäste das Schiff verließen, um von Tiflis aus mit dem Automobil – im Plakat unten links – die atemberaubende Bergwelt des Kaukasus zu durchfahren und schließlich in Noworossijsk wieder an Bord zu gehen. Der Lloyd konnte später verlautbaren, die Reise sei „bei guter Beteiligung und schönem Wetter zur Zufriedenheit aller Teilnehmer“ verlaufen, „das interessante und ganz neue Programm“ habe großen Anklang gefunden.



#### FREUD UND LEID

Die Frachter, die zur Fruchtsaison zu den Kanarischen Inseln, auch die Glücklichen Inseln genannt, ausliefen, wurden vom Reisepublikum gern auch für Urlaubsreisen genutzt. Das Interesse war so groß, dass zudem Kreuzfahrten dorthin organisiert wurden, welche auch Marokko auf dem afrikanischen Festland einbezogen. Das hier beworbene Schiff, die „St. Louis“, erlangte später weltweite Bekanntheit, allerdings unter tragischen Umständen: Mit über 900 jüdischen Passagieren an Bord, die vor der Verfolgung durch die Nationalsozialisten flohen, lief das Schiff 1939 in Richtung Kuba aus – doch die Passagiere wurden zurückgewiesen und fanden auch sonst in Amerika keine Aufnahme. Die wochenlange Irrfahrt endete in Antwerpen, von wo aus die Menschen auf einige europäische Länder verteilt wurden und so im Kriege zum Teil doch noch dem rassistischen Terror zum Opfer fielen.



#### ENTSCHLEUNIGUNG

Die deutschen Reedereien wandten sich auch bei den Kreuzfahrten an eine internationale Kundschaft, zu der namentlich das amerikanische Reisepublikum gehörte. Dieses in Philadelphia gedruckte Plakat der Hapag bewirbt eine Fahrt der „Victoria Louise“ ab New York zu den Kulturstätten am östlichen Mittelmeer. Das Schiff war erst kurz zuvor zu einem speziellen Kreuzfahrtschiff umgebaut worden – dies auch unter Herabsetzung seiner Antriebsleistung, denn hohe Geschwindigkeiten waren auf den damals sogenannten Vergnügungsreisen nicht vonnöten. 1900 hatte das Schiff als Schnelldampfer unter dem Namen „Deutschland“ das Blaue Band des Nordatlantik errungen.