

Die ostasiatische Küstenschifffahrt des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie von 1900 bis 1914

Hamann, Andreas

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Hamann, A. (2006). Die ostasiatische Küstenschifffahrt des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika Linie von 1900 bis 1914. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 29, 159-180. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55833-2>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

SEESCHIFFFAHRT

► ANDREAS HAMANN

Die ostasiatische Küstenschifffahrt des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg- Amerika Linie von 1900 bis 1914

Einleitung

Die vorliegende Darstellung behandelt die von den beiden großen deutschen Reedereien von der Jahrhundertwende bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges in ostasiatischen Gewässern unterhaltene Küstenschifffahrt. Hierbei soll nicht nur der – durch unternehmerischen Schwung geprägte – Einstieg in den Küstenverkehr anschaulich gemacht werden. Vielmehr legt es eine hinreichend vollständige Würdigung nahe, darüber hinaus auch die Entwicklung dieser Schifffahrt in der Folgezeit, was die eingesetzten Küstendampfer und die von ihnen beschickten Linien anbetrifft, konkret und nachweisbar aufzuzeigen. Gegenstand der Abhandlung sind die – insbesondere räumlich und in ihrem Ausmaß unterschiedlichen – Unternehmungen des Norddeutschen Lloyd (NDL) und der Hamburg-Amerika Linie (Hapag) sowie die von beiden Reedereien betriebene Schifffahrt auf dem Yangtsekiang.¹ Eine kurze Rückschau auf die dabei sichtbar gewordenen strukturellen Gegebenheiten sowie eine Übersicht zum Einsatz einiger Küstendampfer als Hilfs- und Versorgungsschiffe nach dem Kriegsausbruch beschließen die Darstellung.

Die hinterindisch-chinesische Küstenschifffahrt des Norddeutschen Lloyd

Die Vorgeschichte

Im ausgehenden 19. Jahrhundert war die mit deutschen Dampfern betriebene ostasiatische Küstenschifffahrt dadurch gekennzeichnet, dass eine Anzahl kleinerer Reedereien, darunter als größere die Jebesen-Reederei in Apenrade mit 14 Dampfern sowie die deutsche Chinesische Küstenfahrt-Gesellschaft mit zehn Dampfern, überwiegend aber Unternehmen mit einzelnen Dampfern, an ihr beteiligt waren.² Der NDL brachte 1889 den Dampfer SUMATRA in die Küstenfahrt; dieser wurde auf den Routen von Sumatra nach Penang und nach Singapore eingesetzt.³

Die Rolle des NDL und damit das Auftreten der deutschen Küstenschifffahrt in Ostasien änderten sich wesentlich, als sich die große Reederei 1899 stärker engagierte. Ausgelöst wurde dieses Engagement durch eine neue Regelung über die deutschen Postdampfschiffsverbindungen nach Ostasien. In einem Vertrag vom 12. September/30. Oktober 1898, den der Reichskanzler mit dem NDL schloss, wurde vereinbart, dass die Fahrten auf bestimmten Postdampferlinien nach China fortan in vierzehntägigen zeitlichen Abständen durchgeführt werden mussten,

während nach dem früheren Vertragsrecht noch vierwöchentliche Abstände vorgesehen waren. Die neue Vereinbarung beruhte auf einer entsprechenden Vorgabe in einem Reichsgesetz vom 13. April 1898 (RGBL., S. 163). Im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Auslaufen des auf 15 Jahre befristeten ersten Vertrages war von deutschen in Ostasien ansässigen Kaufleuten mit Unterstützung einheimischer Handelskammern der Wunsch geäußert worden, eine zweiwöchentliche Verbindung nach China einzurichten; die Reichsregierung hatte ein entsprechendes Ersuchen an den NDL gerichtet und dabei eine angemessene Erhöhung der Subventionen für den Postdampferdienst in Aussicht gestellt.⁴

Nachdem der neue Postdampfervertrag abschlussreif geworden war – er sollte am 1. Oktober 1899 in Kraft treten –, unternahm der Generaldirektor des NDL, Dr. Heinrich Wiegand, vom Herbst 1898 bis zum Frühjahr 1899 eine mehrmonatige Informationsreise nach Ostasien. Aufgrund der dabei gewonnenen Erkenntnisse trat er dafür ein, dass für eine gewinnbringende Gestaltung des Reichspostdampferdienstes, bei der sich die Zahl der Fahrten verdoppeln würde, ein weit gespanntes Netz von Zubringerlinien im Bereich des ostasiatischen Küstenhandels notwendig sei. Die Reederei machte sich diese Einschätzung zu eigen. Hierbei war maßgebend, die deutschen Postdampferlinien nach Möglichkeit von der Inanspruchnahme ausländischer Zwischenlinien unabhängig zu machen und außerdem selbst größeren Nutzen aus dem sich ausweitenden Asienhandel in Hinterindien und China zu ziehen.⁵

Mit einem Vertrag vom 17. April 1900 beteiligte der NDL die Hapag an einer Postschiffsverbindung nach China und Japan. Nach diesem Untervertrag, den der Reichskanzler mit einem Erlass vom 17. Mai 1900 genehmigte, waren für die Linie vier Hapag-Dampfer vorgesehen, von denen die Reederei zunächst nur zwei stellte.⁶ Der Beteiligung waren bis in das Jahr 1898 zurückreichende Verhandlungen beider Gesellschaften vorausgegangen. In diesem Zusammenhang vereinbarten beide Reedereien auch eine gemeinsam zu betreibende Frachtdampferlinie nach Ostasien. Nachdem die Hapag im Februar 1898 einen Frachtdienst mit eigenen Schiffen eröffnet und wenig später 13 Dampfer der Kingsin-Linie für die Ostasienfahrt übernommen hatte, teilte sie sich diesen Schiffsbestand mit dem NDL in der Weise, dass letztere Reederei sieben Dampfer erhielt.⁷

Der Aufbau einer eigenen Küstenschifffahrt des Norddeutschen Lloyd in den Jahren 1900/1901

Am 24. Mai 1899 kaufte die im Interesse des NDL handelnde Bremer Firma A.O. Meyer von der Reederei East Indian Ocean Steamship Co. neun Dampfer; es waren unter neuen Namen die SANDAKAN (2111 BRT), KUDAT (918 BRT), PATANI (968 BRT), SULU (428 BRT), KELANTAN (967 BRT), KEDAH (990 BRT), TRINGGANU (986 BRT), SINGORA (1754 BRT) und KORAT (1900 BRT). Ferner erwarb der NDL einen in LABUAN (617 BRT) umbenannten Dampfer, der bereits Ende 1899 wieder veräußert wurde. Außerdem kaufte die Firma A.O. Meyer von der britischen Reederei 1899 den Dampfer BANGKOK (1920 BRT). Der NDL übernahm am 20. Januar 1900 die zehn Schiffe, von denen der Dampfer SULU schon im März desselben Jahres wieder abgegeben wurde.⁸

Weiterhin erwarb der NDL am 27. Februar 1900 von der Reederei Scottish Oriental Steamship Co. die Dampfer MONGKUT (1354 BRT), KONG BENG (1359 BRT), TAICHIOW (1359 BRT), MENAM (307 BRT), DEVAWONGSE (1643 BRT), CHOW FA (1646 BRT), LOO SOK (1604 BRT), MACHEW (1600 BRT), KEONG WAI (1777 BRT), CHOW TAI (1777 BRT) und WONG KOI (1777 BRT). Am 7. Mai 1901 kamen von der britischen Reederei die Dampfer PHRA CHOM KLAO (1568 BRT), PHRA CHULA CHOM KLAO (1568 BRT) und PHRA NANG (1603 BRT) hinzu, insgesamt ein Zuwachs von weiteren 14 Schiffen.⁹

Der Aufbau einer Küstenschifffahrt beschränkte sich indessen nicht darauf, dass der NDL Schiffe der zwei genannten britischen Reedereien erwarb. Etwa zeitgleich oder bis Ende 1901



Abb. 1 Küstendampfer DELI des Norddeutschen Lloyd. (Fotoarchiv NDL)

trat eine größere Anzahl von Küstendampfern, die anderweitig angekauft oder als Neubauten in Auftrag gegeben worden waren, ebenfalls in den ostasiatischen Küstendienst des NDL. Von anderen ausländischen Reedereien wurden erworben die CHIENGMAI (1237 BRT), ASAHAN (404 BRT), NATUNA (764 BRT), KOHSICHANG (2043 BRT) und MEDAN (779 BRT), von deutschen Reedereien die DAGMAR (1457 BRT), vormals Melchers & Co., sowie die SHANTUNG (1687 BRT) und TSINTAU (1685 BRT), beide vormals Rickmers Reederei. Auch zahlreiche Neubauten von deutschen und britischen Werften vermehrten den Bestand an Küstendampfern, nämlich die DELI (1394 BRT), NUEN TUNG (1341 BRT), PAKNAM (2004 BRT), TANGLIN (1999 BRT), RAJABURI (1904 BRT), MEKLONG (438 BRT), TACHEEN (440 BRT), PITSANULOK (2019 BRT), SAMBAS (505 BRT) und PETCHABURI (2191 BRT).¹⁰

Der Erwerb einzelner Schiffe von anderen Reedereien sowie Neubauten führten zu einem Zuwachs von weiteren 18 Schiffen. Danach belief sich die Flotte des NDL für die hinterindisch-chinesische Küstenschiffahrt zu Beginn des Jahres 1902 auf 41 Einheiten. Hinzu kam der bereits seit 1889 eingesetzte Dampfer SUMATRA. Dem stand der Abgang des Dampfers KELANTAN gegenüber, der Anfang Februar 1902 veräußert wurde.¹¹

Diese Flotte fand in einem ausgedehnten Netz von Zubringerlinien in der Küstenfahrt Verwendung. Einen Teil des Netzes bildeten die Routen, die der NDL von den beiden britischen Reedereien übernahm, deren Schiffe er erworben hatte. So wurden weitergeführt die bisher von der East Indian Ocean Steamship Co. betriebenen Linien Singapore – Bangkok und Singapore – Labuan (Nordborneo) sowie die bisher von der Scottish Oriental Steamship Co. betriebene Linie Hongkong bzw. Swatow – Bangkok.¹² Eine vom NDL eingerichtete Linie Singapore – Belawan



Karte 1 Linien der hinterindisch-chinesischen Küstenschiffahrt des Norddeutschen Lloyd im Jahr 1901. (Karte des Verfassers)

(Deli), auf der der Dampfer SUMATRA eingesetzt war, bestand bereits.¹³ Hinzu traten folgende neue Verbindungen des NDL: Penang – Belawan (Deli), Singapore – Asahan, Singapore – Palembang (jeweils nach Sumatra), Singapore – Pontianak (Westborneo), Singapore – Sandakan (Nordborneo), Singapore – Labuan – Manila, Singapore – Labuan – Sulu (Südphilippinen).¹⁴

Das hiernach elf Linien der Küstenfahrt umfassende Netz des NDL (siehe Karte 1) war ganz überwiegend auf Singapore, einen Knotenpunkt der Hauptlinien des Postdampferverkehrs nach Ostasien, ausgerichtet. Mit Hongkong wurde an eine weitere Station der Hauptlinie nach China und Japan sowie der Anschlusslinie nach Shanghai angeknüpft. Die Zubringerlinien banden Häfen an der Ostküste Sumatras sowie an den Küsten Borneos, ferner bedeutsame Hafenplätze wie Bangkok und Manila an den Postdampferdienst in Ostasien an. Das gleiche galt für das Frachtgeschäft im Verhältnis zu der von der Hapag und dem NDL gemeinsam betriebenen Frachtdampferlinie nach Ostasien, die auf der Route der Postdampfer zusätzlich unterhalten wurde.¹⁵

Die Fortentwicklung der Küstenschifffahrt des Norddeutschen Lloyd bis 1907

Nachdem der NDL mit einem »großen Wurf« das Unternehmen der Küstenschifffahrt in kurzer Zeit aufgebaut hatte, sah er sich der Probe gegenüber, ob das Schiffsmaterial den Erwartungen genüge und ob das Liniennetz den mit ihm verfolgten Zwecken entsprach. In beiderlei Hinsicht ergaben sich in den folgenden Jahren mehr als geringfügige Veränderungen.

Was den Schiffsbestand anging, hatte der NDL mit den Küstendampfern der zwei genannten britischen Reedereien eine erhebliche Anzahl älterer Fahrzeuge erworben. Hiervon wurden im Zeitraum bis Ende 1907 außer der bereits erwähnten *KELANTAN* (erbaut 1886) auch die Dampfer *SANDAKAN* (erbaut 1872), *KUDAT* (1882), *PATANI* (1885), *KEDAH* (1888), *PHRA CHOM KLAO* (1882), *MUNGKUT* (1883), *KONG BENG* (1883), *PHRA CHULA CHOM KLAO* (1883), *TAICHIOW* (1883) und *MENAM* (1885) veräußert. Ferner wurden die Dampfer *CHIENGMAI*, *ASAHAN*, *PAKNAM*, *TANGLIN*, *SAMBAS* und *MEDAN* verkauft, letzterer an die Hapag.¹⁶

Dem standen bis Ende 1907 folgende Zugänge gegenüber: die von der Rickmers Reederei angekauften Dampfer *PAKLAT* (1657 BRT), *SAMSEN* (1632 BRT), *ANGHIN* (1613 BRT), *CHOISING* (1657 BRT), *LOCKSUN* (1657 BRT), *PONGTONG* (1631 BRT), ferner die ebenfalls auf deutschen Werften erbauten Dampfer *BORNEO* (2168 BRT), *MALAYA* (901 BRT), *MANILA* (1790 BRT), *SANDAKAN* (II) (1793 BRT), *MARUDU* (1514 BRT), *DARVEL* (1508 BRT), *RAJAH* (2028 BRT), *RANEE* (808 BRT), *KWONG ENG* (1650 BRT), *TEO PAO* (1655 BRT), *CHIENGMAI* (II) (1815 BRT) und *PATANI* (II) (1819 BRT) sowie die auf einer Werft in Hongkong gefertigten Dampfleichter *BANGPAKONG* (455 BRT), *PATRIU* (455 BRT) und *MENAM* (II) (464 BRT).¹⁷

Der NDL modernisierte seine Flotte, indem er nunmehr ganz überwiegend Neubauten einheimischer Werften in den Küstendienst einstellte, wobei die Rickmers Schiffbau AG und zunehmend die Schiffswerft Henry Koch, Lübeck, maßgeblich beteiligt waren. Zugleich erweiterte die Reederei noch den Bestand der Flotte: die 16 Abgänge wurden durch einen Zuwachs von insgesamt 21 Dampfern übertroffen.¹⁸ Die Zahl der in der hinterindisch-chinesischen Küstenfahrt beschäftigten Schiffe verminderte sich indes dadurch, dass der Dampfer *SUMATRA* nach Ablauf des Jahres 1905 dem Inseldienst des deutschen Schutzgebietes Neuguinea zugewiesen wurde.¹⁹ Dafür trat der 1904 fertiggestellte Dampfer *MALAYA* in die Route Belawan – Penang ein.²⁰

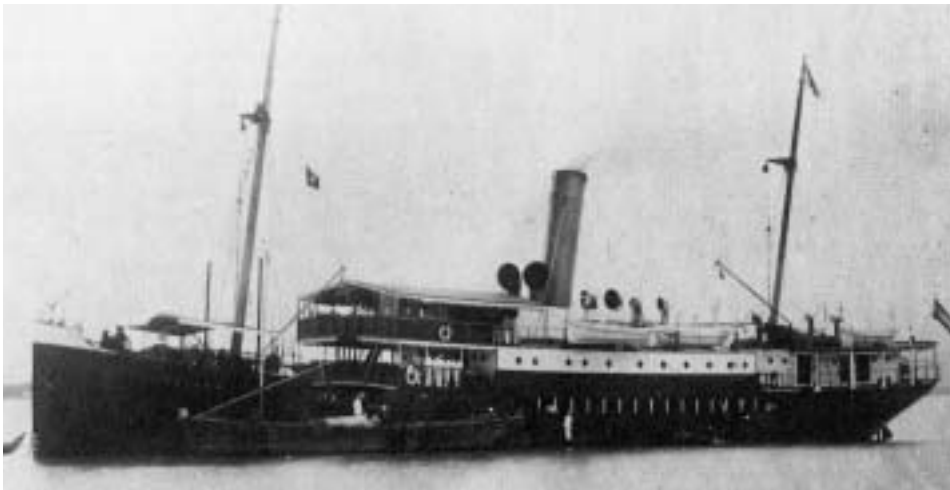


Abb. 2 Küstendampfer *MALAYA* des Norddeutschen Lloyd. (Aus: Arnold Kludas: Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd. Band 1: 1857-1919. Herford 1991, S. 123)



Abb. 3 Küstendampfer des NDL der MARUDU-/DARVEL-Klasse. (Archiv DSM)

Das Liniennetz des NDL erfuhr ab 1905 gegenüber demjenigen der Anfangsphase ebenfalls eine Reihe von Veränderungen. Dies galt für die Schiffsrouten, die von Singapore zu den Häfen an der Straße von Malakka sowie an der Ostküste Sumatras ausgingen, ferner für eine nach Westborneo verlaufende Verbindung. Die Linie Singapore – Asahan wurde bis Penang verlängert.²¹ Die Linie Singapore – Palembang wurde bereits 1904 nicht mehr geführt.²² Die Linie Singapore – Pontianak wurde zwar noch im letzteren Jahr mit einer Zwischenstation auf der Insel Billiton verzeichnet²³, jedoch 1905 mangels Rentabilität nicht mehr aufrechterhalten.²⁴ Die auf dieser Strecke eingesetzten Lloyd-Dampfer *SAMBAS* und *ASAHAN* wurden 1904 bzw. 1906 verkauft.²⁵

Auf der anderen Seite erweiterte der NDL das Liniennetz wesentlich: Er bezog Celebes und die Molukken ein. Neu eingerichtet wurde eine Linie, die, von Singapore ausgehend und durch die Java-See führend, Celebes umschloss, ehe sie die Molukken erreichte.²⁶ Ferner wurde eine weitere Verbindung geschaffen, die, entlang der Küsten Nordborneos verlaufend, südphilippinische Häfen berührte und im Bereich der Molukken endete²⁷, genauer: über (Nord-)Celebes zu den Sangir- und Talaut-Inseln führte.²⁸ Eine zusätzliche Veränderung lag darin, dass Manila jedenfalls ab Ende 1905 nicht mehr zu den Hafentplätzen gehörte, die Küstendampfer des NDL von Singapore aus auf der Nordborneo-Route anliefen.²⁹ Dagegen wurde für 1903/1904 noch eine Verbindung Singapore – Manila bzw. Singapore – Südphilippinen erwähnt.³⁰ Mit der Aufhebung der Linie nach Manila steht im Einklang, dass der Dampfer *MANILA*, ein im März 1904 fertiggestellter Neubau, der seinem Namen nach offensichtlich für die vorgenannte Linie vorgesehen war, alsbald im Singapore-Neuguinea-Dienst eingesetzt wurde.³¹

Ein weiterer Schwerpunkt in der Erweiterung des Verkehrsnetzes lag darin, dass der NDL mehrere zusätzliche, von Hongkong ausgehende Linien einrichtete. Es handelte sich um die Schiffsverbindungen Hongkong – Singapore – Bangkok, Hongkong – Swatow – Singapore – Bangkok, Hongkong – Amoy – Swatow – Straits (Settlements) – Bangkok sowie Hongkong – Hoihow (Hainan) – Singapore – Bangkok.³² Durch diese wurden die Häfen an der südchinesischen Küste – enger oder erstmalig – mit den wichtigen Hafentplätzen Singapore und Bangkok sowie mit der Region Straits Settlements (Teile der britischen Malakka-Küste) verknüpft. Eine weitere neue Verbindung Hongkong – Sandakan – Kudat³³ stellte den Anschluss an die Schifffahrt des NDL vor den Küsten Nordborneos sowie an die von dort fortgesetzte Route Südphilippinen – Molukken her. Damit wurde Hongkong neben Singapore und Bangkok zu einem zentralen Knotenpunkt im Netz der nunmehr mindestens 13 Linien umfassenden Küstenschiff-



Karte 2 Linien der hinterindisch-chinesischen Küstenschiffahrt des Norddeutschen Lloyd 1905-1907. (Karte des Verfassers)

fahrt der Reederei (siehe Karte 2). In dem dargestellten Umfang hat das Liniennetz der hinterindisch-chinesischen Küstenschiffahrt des NDL bis in das Jahr 1907 hinein bestanden.³⁴

Die weitere Entwicklung der Küstenschiffahrt des Norddeutschen Lloyd bis August 1914

In der Zeit nach 1907 änderte sich der Bestand der im Küstendienst beschäftigten Dampfer des NDL wiederum; die Flotte wurde deutlich verringert. Die Reederei verkaufte weitere ältere Schiffe, nämlich die TRINGGANU (erbaut 1890), SINGORA (1894), BANGKOK (1894), KORAT (1895), DEWAWONGSE (1888) und PHRA NANG (1890), ferner die Schiffe SHANTUNG, NATUNA und NUEN TUNG. Durch Grundberührung gerieten die DAGMAR (im Jahr 1910) und die LOO SOK (1912) in Verlust. Der Dampfleichter MEKLONG wurde 1912 zum Neuguinea-Dienst abgezogen. Gegenüber einem Abgang von zwölf Schiffen waren als Zuwachs lediglich die Dampfleichter AYUTHIA und CHANTABOON (beide 421 BRT) zu verzeichnen.³⁵

Nach allem ergab sich für die Endzeit der hinterindisch-chinesischen Küstenschifffahrt des NDL ein Bestand von 36 dort eingesetzten Dampfern.³⁶ Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die zugehörigen sechs Dampfleichter in einer Größe von 400 bis 500 BRT, von denen fünf in Bangkok, einer in Singapore stationiert waren³⁷, nur am Standort selbst oder allenfalls im näheren Küstenvorfeld operierten und deshalb im Liniendienst keine Verwendung fanden.

Das Liniennetz der Küstenschifffahrt hat im Zeitraum bis 1914 nachweislich größtenteils fortbestanden. Das galt zunächst für die bisher angelaufenen Hafentorte an der Ostküste Sumatras und im Bereich Straits Settlements. Hier wurden die Routen Penang – Belawan (Deli) und Singapore – Belawan – Asahan unterhalten.³⁸ Auf der ersteren verkehrte der Dampfer MALAYA, auf der letzteren der Dampfer RANEE.³⁹ Zu nennen ist ferner die wichtige Verbindung Singapore – Bangkok.⁴⁰ Auf dieser wurden die Dampfer DELI und NUEN TUNG⁴¹ sowie die neueren Schiffe CHIENGMAI (II) und PATANI (II)⁴² eingesetzt.

Einen weiteren Schwerpunkt in der Küstenfahrt machten die nach Nordborneo und in den Raum der Südphilippinen führenden Linien aus. Eine von Singapore ausgehende Dampferroute erfasste Häfen an Küsten Britisch-Borneos, nämlich Labuan, Jesselton, Kudat, Sandakan bis Lahat-Datu, Tawao und Simporna (Port Elphinstone).⁴³ Weiterhin bestand von Singapore aus eine Verbindung zu den Sulu-Inseln und Zamboanga (Mindanao).⁴⁴ Beide Linien wurden von den 1905 erbauten Dampfern MARUDU und DARVEL sowie von dem älteren Schiff CHOW FA bedient.⁴⁵

Außerdem wurde Nordborneo nach wie vor von Hongkong aus erreicht.⁴⁶ Hier versahen die Dampfer BORNEO und RAJAH den Dienst.⁴⁷ Ferner wurde seit 1908 eine Anschlusslinie von Hongkong nach Manila geführt, deren Verkehr Dampfer des NDL bestritten.⁴⁸ Diese neue unmittelbare Anbindung der wichtigen philippinischen Hafenstadt an die Hauptlinien des ostasiatischen Postschiffdienstes erwies sich bis 1914 als dauerhaft, während eine frühere Verbindung nach Singapore über eine Dampferlinie entlang der Küsten Nordborneos vorzeitig aufgegeben wurde.⁴⁹

Einen unverändert wesentlichen Bestandteil des Liniennetzes bildete die Celebes-Molukkenfahrt über die Route Singapore – Bali – Celebes.⁵⁰ Auf der letzteren großen Sunda-Insel wurden die Häfen Makassar, Menado und Gorontalo angelaufen und über die Sangir- sowie Talaut-Inseln der Hafenplatz Ternate im näheren Umfeld der Molukken erreicht.⁵¹ In die Celebes-Molukken-Fahrt wurden 1907 die neu erbauten Dampfer TEO PAO und KWONG ENG eingestellt.⁵² Von den Zubringerlinien auf der Strecke Singapore – Celebes – Molukken ist eine Postschiff-Zweiglinie Singapore – Neuguinea zu unterscheiden, auf der seit April 1909 der Dampfer MANILA den Dienst versah und die von Singapore über Batavia, Makassar, Amboina (Südmolukken) zu Häfen des deutschen Schutzgebietes Neuguinea führte.⁵³

Soweit es sich um die bisherigen Linien der Küstenschifffahrt handelte, die Hongkong, auch in Verbindung mit kleineren südchinesischen Häfen, mit Bangkok, Singapore und den Straits Settlements verbanden, sind diese jedenfalls ab 1909 offensichtlich nicht fortgeführt worden. Während das Jahrbuch 1908 des NDL für das vorangegangene Geschäftsjahr noch entsprechende Routen verzeichnet⁵⁴, werden diese in den Jahrbüchern der Folgezeit nicht mehr aufgeführt. Im Jahrbuch 1910/1911 wird lediglich eine Linie Bangkok – Hongkong mit einem Schiffseinsatz *nach Bedarf* erwähnt.⁵⁵ Eine Erklärung für die Aufhebung einer festen, turnusmäßigen Schiffsverbindung auf dieser Route kann darin liegen, dass ein anhaltender und harter Konkurrenzkampf mit einer japanischen Reederei für die Küstenschifffahrt des NDL nur noch *mäßige Erträge* zugelassen habe.⁵⁶ Bei dem Wegfall von Schiffsverbindungen im vorgenannten chinesisch-hinterindischen Raum darf indes nicht übersehen werden, dass eine Reihe von Küstendampfern des NDL, unter anderen die sechs von der Rickmers Reederei erworbenen Schiffe der CHOISING-Klasse, in der Zeit bis 1914 weiterhin im ostasiatischen Küstendienst, auch im Seegebiet Bangkok – Südchina, verwendet wurden.⁵⁷ Deshalb kann angenommen werden, dass diese Schiffe auch außerhalb eines festen Liniendienstes fuhren.



Karte 3 Linien der hinterindisch-chinesischen Küstenschiffahrt des Norddeutschen Lloyd 1908-1914. (Karte des Verfassers)

Insgesamt gesehen, unterhielt der NDL in der hinterindisch-chinesischen Küstenschiffahrt bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges im August 1914 ein immer noch weit gespanntes Netz von Dampferlinien (siehe Karte 3).

Die chinesische und nordostasiatische Küstenschiffahrt der Hamburg-Amerika Linie

Die Einrichtung eines ostasiatischen Küstendienstes der Hapag stand ebenfalls im Zusammenhang mit dem neuen, 1898 über die Postschiffsverbindungen nach Ostasien geschlossenen Vertrag. Ein wesentlicher Beweggrund war jedoch der Untervertrag vom 17. April 1900, den der NDL mit der Hapag über deren Beteiligung abgeschlossen hatte. Hierzu stellte die Hapag, wie bereits gesagt, im Jahre 1900 zwei Dampfer in den Postschiffsdienst ein.⁵⁸ Außerdem wurde mit dem NDL gemeinsam eine Frachtdampferlinie nach Ostasien betrieben.

Im März 1901 erwarb die Hapag von der deutschen Chinesischen Küstenfahrt-Gesellschaft die Dampfer LOONGMOON (1917 BRT) und LYEEMOON (1925 BRT) und setzte sie auf der Route Kanton – Hongkong – Shanghai ein, die von diesen Schiffen bereits zuvor befahren worden war.⁵⁹ Damit war eine erste Linie zwischen bedeutenden Häfen an der chinesischen Küste geschaffen worden.⁶⁰ Ebenfalls im März 1901 erwarb die Hapag von der Jepsen-Reederei, Apenrade, den Dampfer TSINTAU (1588 BRT) sowie von der Firma Diederichsen, Jepsen & Co. den Dampfer GOUVERNEUR JAESCHKE (1738 BRT).⁶¹ Beide Schiffe wurden auf einer Küsten-Postdampferlinie Shanghai – Kiautschou – Tschifu – Tientsin beschäftigt.⁶² Diese Linie hatte die Hapag mit Zustimmung seitens des Reiches von der Firma Diederichsen, Jepsen & Co. übernommen, nachdem sich Generaldirektor Ballin anlässlich einer in den ersten Monaten des Jahres 1901 unternommenen Ostasienreise dafür ausgesprochen hatte.⁶³ Die übernommene Linie wurde um eine unmittelbare Postdampferverbindung Shanghai – Kiautschou erweitert.⁶⁴ Hinzu kam im Laufe des Jahres 1901 eine neue Linie Hongkong – Wladiwostok über Japan mit einer ebenfalls regelmäßigen Schiffsverbindung, die von dem Dampfer SAVOIA (2595 BRT) wahrgenommen wurde, den die Hapag 1898 mit der Übernahme der Kingsin-Reederei erworben hatte.⁶⁵ Auch dieses Vorhaben kann als Ergebnis der von Ballin durchgeführten Ostasienreise angesehen werden.⁶⁶ Damit trat die Hapag in einem Anlauf mit drei Küstenlinien auf den Plan, deren Zweck es ebenfalls war, Zubringerdienste für den Passagierverkehr und das Frachtgeschäft auf den Hauptlinien zu leisten.⁶⁷ Im Januar 1902 erwarb die Reederei von der Hamburg-Süd den in KOWLOON umbenannten Dampfer BABITONGA (2331 BRT)⁶⁸, der sodann auf der Linie Kanton – Hongkong – Shanghai eingesetzt wurde; Ballin hatte die Einstellung eines dritten Dampfers auf dieser Route befürwortet.⁶⁹

In einem Vertrag vom 18. Dezember 1903⁷⁰ verzichtete die Hapag auf ihre Beteiligung am Reichspostdampferdienst nach Ostasien, während der NDL auf seine Beteiligung an der gemeinsam betriebenen Frachtdampferlinie verzichtete. Der NDL übernahm einen Passagier-, die Hapag fünf Frachtdampfer vom Vertragspartner, und die Hapag betrieb den Frachtdampferdienst nach Ostasien fortan allein. Was die Küstenschiffahrt anging, so verpflichteten sich die Gesellschaften vertraglich, die beiderseitigen Küstenschiffahrtslinien in Ostasien zu respektieren; eine Konkurrenz, auch auf diesem Sektor, sollte vermieden werden. Die bisherige Interessengemeinschaft der beiden großen Reedereien hinsichtlich der ostasiatischen Schiffsdienste bestand auch unter den veränderten Bedingungen fort.⁷¹ Dies bedeutete unter anderem, dass die von Shanghai ausgehende Küsten-Postdampferlinie der Hapag mit den Postdampferdiensten zusammenarbeitete, die der NDL auf den Hauptlinien nunmehr allein unterhielt. Die Hapag hat auch nach Beendigung ihrer Beteiligung den räumlichen Umfang ihres Küstenverkehrs beibehalten.

In der Folgezeit erweiterte die Reederei ihren Schiffspark für die ostasiatische Küstenschiffahrt. Sie erwarb im Dezember 1904 vom NDL den Dampfer MEDAN, der wenig später in PEIHO umbenannt wurde. Dieses Schiff war allerdings nur bis 1908 auf der Route Hongkong – Shanghai – Tsingtau – Tschifu – Tientsin eingesetzt, ehe es mehrjährig für eine Expedition verchartert wurde.⁷² Im März 1906 erwarb die Hapag den älteren, 1883 erbauten Dampfer HOANGHO (1118 BRT) von einer kleinen Hamburger Reederei. Das Schiff verkehrte im chinesischen Küstendienst und erstreckte seine Fahrten auch über japanische Häfen bis Wladiwostok, ehe es 1910 veräußert wurde.⁷³

Vergleichsweise spät stellte die Hapag eigene Neubauten in den Küstendienst ein, im Jahre 1905, von deutschen Werften abgeliefert, die ADMIRAL VON TIRPITZ (2007 BRT) und STAATSEKRETÄR KRAETKE (2009 BRT). Beide Schiffe wurden primär auf der Linie Shanghai – Tsingtau – Tschifu – Tientsin eingesetzt, liefen aber auch, darüber hinausgehend, Häfen wie Tschingwantao (nordostchinesische Küste) und Dalny (bei Port Arthur), ferner japanische Häfen und Wladiwostok an.⁷⁴ 1907 folgten die beiden letzten Zugänge für den Küstendienst, ebenfalls Neubauten, nämlich SIKIANG (1840 BRT) von einer deutschen Werft und SUI MOW (1857 BRT)

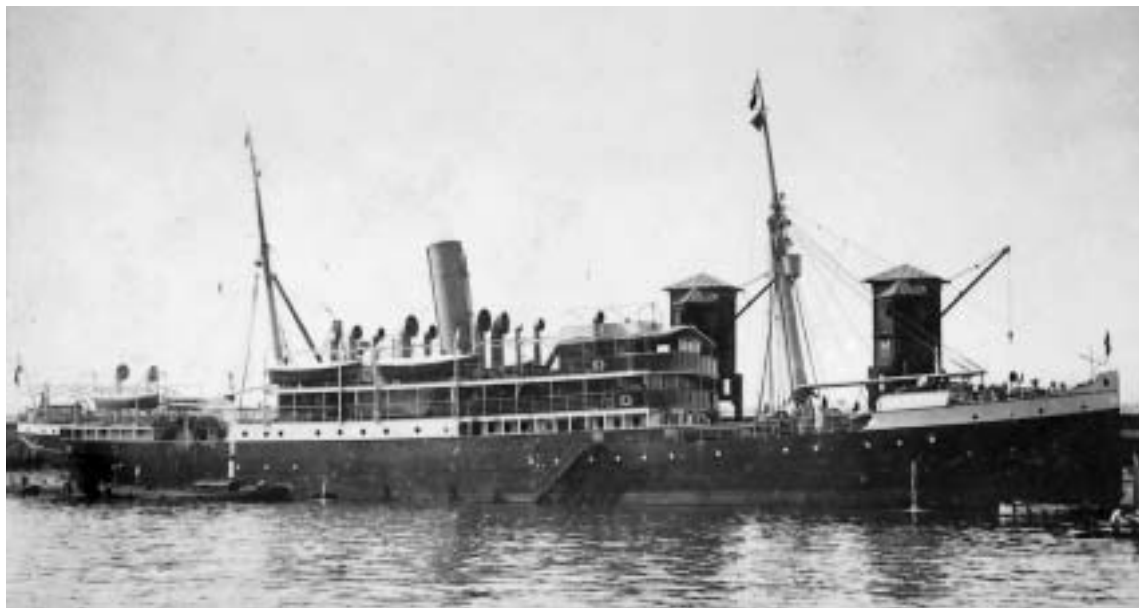


Abb. 4 Küstendampfer STAATSSSEKRETÜR KRAETKE der Hapag. (Archiv DSM)

von einer britischen Werft. Das erstere Schiff wurde wiederum auf der Route Shanghai – Tsingtau – Tschifu – Tientsin, gelegentlich auch auf dem Yangtsekiang zwischen Shanghai und Hankow eingesetzt⁷⁵, das letztere war für die Yangtse-Fahrt bestimmt, fand aber auch im Küstenverkehr zwischen Hongkong, Shanghai, Tsingtau und Tientsin Verwendung.⁷⁶ Zwei ältere Dampfer, LYDIA (2734 BRT, 1895 erbaut) und HELLAS (2458 BRT, Baujahr 1894), welche die Hapag im Zusammenhang mit der Ende 1900 erfolgten Übernahme der Reederei de Freitas & Co. erworben hatte, wurden außer ihrer Fahrt auf amerikanischen Linien auch im ostasiatischen Küstendienst, unter anderem auf der Route Kanton/Hongkong – Shanghai eingesetzt.⁷⁷

In der Zeit von 1909 bis Anfang 1912 verringerte die Hapag ihren Schiffsbestand für die Küstenfahrt in Ostasien erheblich. Der Dampfer SAVOIA wurde ab 1909 anderweitig verwendet, die Dampfer HELLAS, HOANGHO, PEIHO, TSINTAU, KOWLOON und ADMIRAL VON TIRPITZ wurden veräußert. LYDIA geriet 1910 in Verlust.⁷⁸ Bis 1914 verblieben lediglich sechs Schiffe. Eine Ursache für die im Verhältnis zum bisherigen Bestand zahlreichen Schiffsverkäufe kann in der mangelnden Rentabilität der Küstendienste gesehen werden. Dies hob die Hapag in ihrem Bericht für das Geschäftsjahr 1908 hinsichtlich der Küsten-Postdampferlinien Shanghai – Tientsin und Shanghai – Tsingtau mit der Einschätzung hervor, dass künftig deutlich weniger Schiffe als bisher erforderlich seien.⁷⁹ Nach dem Bericht der Reederei für das Geschäftsjahr 1909 war nur eine langsame Erholung des ostasiatischen Geschäfts festzustellen; die Küstenlinien hätten unter der subventionierten japanischen Konkurrenz zu leiden.⁸⁰ Im Bericht für das Geschäftsjahr 1911 hieß es, dass der chinesische Küstendienst, der sich als wenig lohnend erwiesen habe, eingeschränkt worden sei.⁸¹ Von den noch verbliebenen Schiffen versahen die beiden älteren, aber offensichtlich bewährten Dampfer LOONGMOON und LYEEMOON nach wie vor die Schifffahrt entlang der chinesischen Küsten ab Kanton/Hongkong.⁸² Die Dampfer GOUVERNEUR JAESCHKE und STAATSSSEKRETÜR KRAETKE bedienten die Küsten-Postdampferlinien Shanghai – Tsingtau und Shanghai – Tientsin⁸³ und liefen darüber hinaus weitere nordostchinesische Hafenorte, Dalny sowie andere japanische Häfen des Inselreiches, schließlich Wladiwostok an.⁸⁴ Der



Karte 4 Linien der ostasiatischen Küstenschiffahrt der Hamburg-Amerika Linie und Häfenplätze der Yangtse-Schiffahrt. (Karte des Verfassers)

Dampfer SIKIANG verkehrte ebenfalls auf der Route von Shanghai bis Tientsin und anderen nordostchinesischen Hafenplätzen sowie bis Dalny.⁸⁵

Insgesamt gesehen, unterhielt die Hapag bis 1914 zuletzt nur mit wenigen, überwiegend verhältnismäßig modernen Küstendampfern eine sehr lang gestreckte Schiffsverbindung, die von Kanton/Hongkong entlang der ostasiatischen Festlandsküsten über das deutsche Schutzgebiet Kiautschou sowie über eine Berührung der japanischen Inseln letztlich bis Wladiwostok, dem russischen Pazifikhafen und Endpunkt der sibirischen Bahn, reichte (siehe Karte 4).

Die Schifffahrt des NDL und der Hapag auf dem Yangtsekiang von 1901 bis 1914

Nachdem die Häfen des Yangtsekiang durch Verträge mit China, letztlich durch die Tschungking-Konvention im Jahre 1890 dem europäischen Verkehr geöffnet worden waren⁸⁶, wurde die Schifffahrt auf dem Strom von einer chinesischen und zwei englischen Gesellschaften betrie-



Abb. 5 Flussdampfer MEI YU des NDL. (Fotoarchiv NDL)

ben.⁸⁷ Auf Anregung des Generaldirektors Dr. Wiegand, der auf der erwähnten Ostasienreise in Shanghai mit dem dortigen Chef der Firma Melchers & Co. zusammengetroffen war, entschloss sich der NDL, im Jahre 1900 mit dieser Gesellschaft in die Yangtse-Schiffahrt einzutreten und diese zusammen mit der Rickmers Reederei zu betreiben, die bereits einen Schiffsdienst aufgenommen hatte.⁸⁸ Die letztere Reederei verfügte seit Ende 1899 über die Flussdampfer SUI AN und SUI TAI (jeweils 1651 BRT).⁸⁹ Die Reederei Melchers & Co. erhielt im Laufe des Jahres 1900 die Flussdampfer MEI LEE, MEI SHUN und MEI DAH (jeweils 1682 BRT), die auf dem unteren Yangtsekiang zwischen Shanghai und Hankow eingesetzt wurden, sowie im März 1901 den Heckraddampfer MEI YU (1430 BRT), der auf dem mittleren Yangtsekiang zwischen Hankow und Ichang in Fahrt kam.⁹⁰ Dagegen scheiterte das Vorhaben der Rickmers Reederei, mit dem Dampfer SUI SHANG eine Verbindung von Ichang nach Tschungking auf dem oberen Yangtsekiang herzustellen; das Schiff wurde auf seiner Fahrt ein Opfer der Stromschnellen.⁹¹

Im April 1901 übernahm der NDL von Melchers & Co. deren vier Dampfer⁹², im Mai 1901 die Hapag von der Rickmers Reederei deren zwei Dampfer.⁹³ Nunmehr betrieben die beiden großen deutschen Gesellschaften ebenso wie ihre Vorgänger die Schiffahrt auf dem Yangtsekiang gemeinsam.⁹⁴ Auch hier war ein wesentlicher Beweggrund für den Eintritt, den über Shanghai laufenden Hauptlinien des Reichspostschiffdienstes sowie der Küsten-Postdampferlinie der Hapag einen insbesondere für den Passagierverkehr bedeutsamen Zubringerdienst auf dem großen Strom zur Seite zu geben und damit auch die bisherige Abhängigkeit des deutschen Postdampferdienstes von fremdem Verkehr auf dem Fluss zu beseitigen. Darüber hinaus hatte sich der Handel mit den Yangtse-Häfen zunehmend entwickelt, so dass ein wachsendes Interesse daran bestand, ihn auch für deutsche Schiffe nutzbar zu machen.⁹⁵ Auf dem Hauptverkehrsweg Shanghai – Hankow wurden die Yangtse-Zwischenhäfen Wusung, Chinking, Nanking,

Wuhu und Kiukiang angelaufen. Die Schifffahrt auf dem mittleren Yangtsekiang zwischen Hankow und Ichang blieb dahinter zurück. Eine Ursache dafür kann auch darin gesehen werden, dass nach dem Verlust des Dampfers SUI SHANG eine regelmäßige zivile Schifffahrt auf dem oberen Strom bis Tschungking auf Jahre hinaus unterblieb.⁹⁶

Der NDL befuhr den Yangtsekiang nicht nur mit Flussschiffen. Im Jahre 1900 richtete er eine Linie von Hankow über Chinkiang nach Swatow ein. Dies war wiederum von Generaldirektor Dr. Wiegand nach seinem Zusammentreffen mit dem Chef der Firma Melchers & Co. befürwortet worden.⁹⁷ Auf der Route, die von Häfen am unteren Yangtsekiang entlang der chinesischen Küste bis zum südlichen Handelsplatz Swatow führte, wurde der seegehende Dampfer NUEN TUNG eingesetzt, ein im Juli 1900 abgelieferter Neubau.⁹⁸ Dieses Schiff war indessen auf der Linie nur kurze Zeit beschäftigt, da es im Zusammenhang mit dem »Boxeraufstand« auf der Taku-Reede verwendet wurde und danach anderweitig in Ostasien Dienst tat. Als Ersatz für den Ausfall stellte der NDL den im August 1901 erworbenen Dampfer SHANTUNG in die Linie Hankow – Swatow ein.⁹⁹ Außerdem verkehrte auf dieser Linie der Dampfer DAGMAR, den der NDL im Januar 1901 gekauft hatte.¹⁰⁰ Die Schiffsverbindung bestand jedoch nur bis 1903. Im darauf folgenden Jahr verwendete der NDL die seegehenden Dampfer SHANTUNG und DAGMAR anderweitig, weil die Hankow-Swatow-Fahrt als nicht mehr lohnend angesehen wurde.¹⁰¹

Was die reine Flussschifffahrt des NDL anging, so hat die Linie Shanghai – Hankow mit den Zwischenhäfen Chinkiang, Nanking, Wuhu und Kiukiang durchgehend bis 1914 bestanden.¹⁰² Die Linie wurde jahrelang von drei Schiffen der Reederei, nach dem Verlust des Dampfers MEI SHUN im August 1911 nur noch von den Dampfern MEI LEE und MEI DAH bedient.¹⁰³ Diese regelmäßige Schiffsverbindung auf dem unteren Yangtsekiang entwickelte sich in den ersten Jahren ihres Bestehens günstig, in den späteren Jahren ließen die Erfolge, insbesondere wegen der japanischen Konkurrenz, merklich nach, so dass die Reederei eine Einschränkung des Dienstes ins Auge fasste. Eine solche Maßnahme unterblieb jedoch, weil die Flussschiffe der Yangtsefahrt sich als wichtige Zubringer für die Reichspostdampfer der Hauptlinien erwiesen.¹⁰⁴ Die Schifffahrt des NDL auf der anschließenden Linie von Hankow nach Ichang endete demgegenüber vorzeitig. Der hier eingesetzte Heckraddampfer MEI YU stellte seinen Dienst 1904 vorläu-

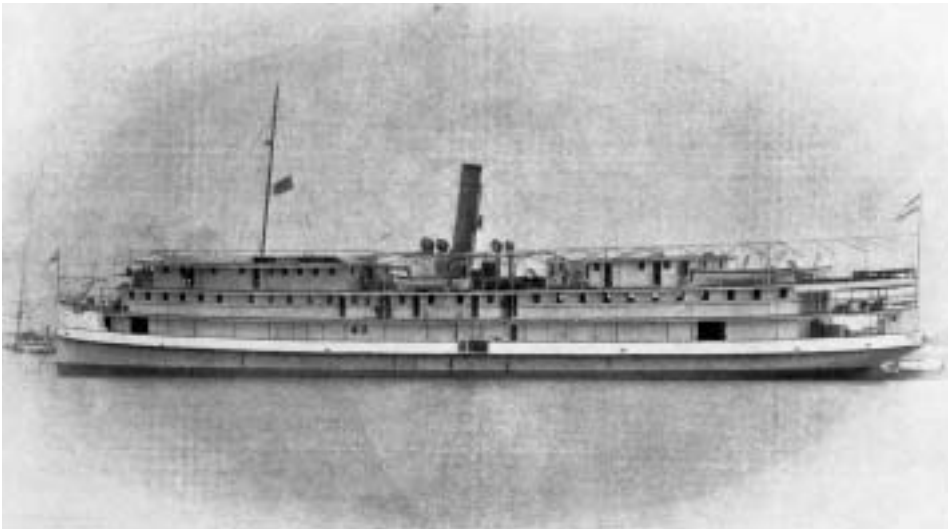


Abb. 6 Flussdampfer des NDL der MEI LEE-Klasse. (Aus: C. Melchers & Co. Bremen – China Melchers & Co. Berlin 1911, S. 44)



Abb. 7 Flussdampfer SUI AN der Hapag. (Archiv DSM)

fig ein. Für das folgende Jahr wurde die Linie als von der Reederei unterhalten angegeben, aber spätestens ab 1908 wurde die Route Hankow – Ichang vom NDL nicht mehr befahren. Der Dampfer war nicht mehr genügend ertragsfähig.¹⁰⁵ In den Jahren 1911/1912 war die MEI YU verchartert, ehe sie 1913 schließlich veräußert wurde.¹⁰⁶

Die Hapag beteiligte sich an der gemeinsam betriebenen Linienfahrt in der Weise, dass ihre Dampfer SUI AN und SUI TAI ab 1901 zusammen mit den Lloyd-Dampfern MEI LEE, MEI SHUN und MEI DAH auf dem Yangtsekiang zwischen Shanghai und Hankow verkehrten.¹⁰⁷ Diese Kooperation dauerte an, bis die Hapag im Dezember 1906 ihre beiden Schiffe veräußerte.¹⁰⁸ Im zweiten Halbjahr 1907 stellte die Reederei den seegehenden Dampfer SUI MOW in Dienst, der als Ersatz für die verkauften Schiffe in der Yangtse-Fahrt vorgesehen war.¹⁰⁹ Die SUI MOW befuhr bis 1914 den unteren Yangtsekiang bis Hankow, lief aber auch, wie bereits gesagt, Häfen an den chinesischen Küsten wie Hongkong, Shanghai und Tientsin an.¹¹⁰ Ihre Konstruktion und Verwendung markierten bedeutsame schiffahrtspolitische Einschätzungen und Entscheidungen der Hapag: Sie können als Eingeständnis gewertet werden, dass sich der Einsatz von Dampfern nur für die Yangtse-Schiffahrt unter den Bedingungen dieses Verkehrs nicht mehr rentierte. Sie können ferner als eindeutige Absage verstanden werden, Schiffahrt auch auf dem mittleren Streckenabschnitt des Stroms, nämlich von Hankow nach Ichang, zu betreiben. Und letztlich lief der Übergang zu einem seegehenden Dampfer, der sowohl in der Yangtse- als auch in der Küstenfahrt verwendbar war und jeweils dort beschäftigt wurde, darauf hinaus, dass die dargestellte Betriebsgemeinschaft zwischen beiden Reedereien faktisch aufgehoben wurde.

Als deutsche Reedereien zu Beginn des Jahrhunderts den Eintritt in die Schiffahrt auf dem Yangtsekiang ins Auge fassten, kam der hochfliegende Plan auf, den großen Strom bis Tschungking am oberen Flussabschnitt für den Verkehr nutzbar zu machen. Dauerhaft verwirklicht wurde indessen nur die Schiffahrt stromaufwärts bis Hankow, dem bedeutenden Hafenplatz am unteren Yangtsekiang. Auch in diesem begrenzten räumlichen Ausmaß erwies sich der Linienverkehr, der letztlich nur noch vom NDL bestritten wurde, angesichts der fremden Kon-

kurrenz über Jahre als wenig ertragreich. Die Zahl der hierfür eingesetzten Dampfer ging deutlich zurück. Dass die Schifffahrt auf dem Yangtsekiang überhaupt aufrechterhalten wurde, beruhte wesentlich auf ihrer Zubringerfunktion (zur Yangtse-Fahrt siehe Karte 4).

Rückblick und Kriegsausbruch

Der NDL und die Hapag haben in kurzer Zeit, ausgelöst durch einen verstärkten Reichspostdampferdienst, jeweils eine eigene Küstenschifffahrt, ersterer in hinterindisch-chinesischen Gewässern, letztere in chinesisch-nordostasiatischen Seeregionen, aufgebaut. Hierfür sowie für den Eintritt in die Schifffahrt auf dem Yangtsekiang erbrachten Ostasienreisen der Generaldirektoren beider Gesellschaften wegweisende Anstöße. Es bedeutete eine eindrucksvolle organisatorische Leistung, dass der NDL gleichsam aus dem Stand eine größere Flotte von Küstendampfern sowie ein weit gespanntes Netz von Zubringerlinien schuf.

In den Jahren nach der Gründungsphase brachten es die Erfahrungen im Passagier- und Frachtgeschäft, nicht zuletzt infolge der Zunahme der ausländischen Konkurrenz, mit sich, dass die Küstenschifffahrt der beiden großen deutschen Unternehmen in ihrem räumlichen Ausmaß und hinsichtlich der eingesetzten Schiffe enger an der Wirtschaftlichkeit ausgerichtet wurde. Die damit einhergehende Modernisierung des Dampferbestandes ergab, dass ältere Schiffe größtenteils durch neuere Einheiten, insbesondere Neubauten zunehmend von deutschen Werften, ersetzt wurden. Hiervon abgesehen führte eine auch durch nachlassende wirtschaftliche Erfolge bedingte Anpassung dazu, dass die Zahl der in der Küstenfahrt beschäftigten Dampfer auf die Dauer merklich verringert wurde, verhältnismäßig deutlicher bei der Hapag, die sich zudem aus der reinen Yangtse-Flussschifffahrt überhaupt zurückzog. Die weiterhin unterhaltene ostasiatische Küstenschifffahrt der beiden deutschen Reedereien blieb insgesamt immer noch beachtlich. Hierbei besaßen die Küsten-Postdampferlinie der Hapag von Shanghai bis zu nordostchinesischen Häfen sowie eine ähnliche Linie des NDL von Singapore nach Neuguinea eine eigene Funktion.

Die ostasiatische Küstenschifffahrt der beiden Reedereien endete, nachdem Großbritannien mit dem Ablauf des 4. August 1914 in den Krieg gegen Deutschland eingetreten war und in dem befahrenen Seeraum überlegene Seestreitkräfte einsetzen konnte. Zur Versorgung deutscher Kriegsschiffe, insbesondere des Kreuzergeschwaders auf der ostasiatischen Station, wurden nunmehr auch Küstendampfer angefordert. Das galt für die Hapag-Schiffe *GOUVERNEUR JAESCHKE*, *STAATSEKRETÄR KRAETKE* und *LOONGMOON*. Diese belieferten, von Tsingtau ausgehend, im August 1914 das Spee'sche Geschwader bei der Marianen-Insel Pagan mit Kohlen. Das Schiff *SUI MOW* war ebenfalls als Kohlendampfer für das Geschwader erfasst, wurde jedoch im September 1914 von japanischer Seite aufgebracht. Der in Shanghai liegende Dampfer *SIKIANG* leistete mit einer eingebauten Funkstation gute Dienste. Auch die Lloyd-Dampfer *TSINTAU*, *LOCKSUN* und *ANGHIN* waren als Kohlenschiffe vorgesehen. Die beiden ersteren versorgten im August 1914 den kleinen ungeschützten Kreuzer *GEIER* bei der Palau-Insel Angaur. Ungewöhnlich verlief der Einsatz des Lloyd-Dampfers *CHOISING*. Dieser war ursprünglich mit einer Kohlenladung für den kleinen geschützten Kreuzer *EMDEN* versehen worden, übernahm dann im Dezember 1914 in der Nähe von Padang (Sumatra) vom Schoner *AYESHA* einen Teil der Besatzung des inzwischen versenkten Kreuzers und setzte die Truppe im Januar 1915 nahe Hodeida an der arabischen Küste des Roten Meeres an Land, so dass diese mit Hilfe der verbündeten Türkei letztlich die Heimat erreichte.¹¹¹

Anmerkungen:

- 1 Für diesen Fluss werden ebenso wie für chinesische Ortsnamen und dergleichen die früher üblichen Namen verwendet, die ganz überwiegend in dem hier herangezogenen Schrifttum erscheinen.
- 2 Nautische Zeitschrift Hansa (im Folgenden: Hansa) 1899, S. 315, und 1900, S. 526. Zur Jebesen-Reederei Hans-Friedrich Schütt in: Schiffahrt und Häfen im Bereich der Industrie- und Handelskammer zu Flensburg, herausgegeben anlässlich ihres 100jährigen Jubiläums. Flensburg 1971, S. 184f.
- 3 Christine Reinke-Kunze: Die Geschichte der Reichs-Post-Dampfer. Herford 1994, S. 165; Hans Jürgen Witthöft: Ostasiatische Küstenschiffahrt, Teil 1: der NDL. Ihre Geschichte und Bedeutung. In: Schiff und Zeit 23, 1986, S. 9-17, hier S. 10; Nachweis im Archiv Joe Weber, Schiffsangaben NDL – Ostasien-Küstendienst – bei der Handelskammer Bremen.
- 4 Paul Neubaur: Die deutschen Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien in zwanzigjährigem Betriebe. Eine wirtschaftspolitische Studie. Berlin 1906, S. 76f.
- 5 Dazu Heinrich Wiegand: Berichte an die Verwaltung des Norddeutschen Lloyd über seine Reise nach Nord-Amerika und Ostasien, 1898-1899. Bremen o.J.; Witthöft (wie Anm. 3), S. 9f.; Neubaur (wie Anm. 4), S. 77 und 83f.; Reinhold Thiel: Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd 1857-1970. Band II: 1884-1899. Bremen 2002, S. 172; Siebzig Jahre Norddeutscher Lloyd Bremen, 1857-1927. Berlin 1927, S. 66f.
- 6 Bundesarchiv Berlin, Bestand Reichspostministerium, R 4701/GA 1285.
- 7 Hans Jürgen Witthöft: Ostasiatische Küstenschiffahrt. Teil 2: Die HAPAG. In: Schiff und Zeit 24, 1986, S. 15-21, hier S. 15 und 21, Anm. 1; Bernhard Huldermann: Albert Ballin. Oldenburg, Berlin 1922, S. 110-112; Reinke-Kunze (wie Anm. 3), S. 96f. und 120, Anm. 19; Neubaur (wie Anm. 4), S. 80.
- 8 Nachweise zu den Schiffsangaben bei Arnold Kludas: Die Seeschiffe des Norddeutschen Lloyd. Band 1: 1857-1919. Herford 1991.
- 9 Nachweise ebd.
- 10 Nachweise sämtlich ebd.
- 11 Ebd.
- 12 Weser-Zeitung Nr. 19175, Mittagsausgabe, vom 4.4.1900; Thiel (wie Anm. 5), S. 172. Die beiden Reedereien zusammenfassend: Lloyd-Nachrichten Nr. 6, 1901, S. 97; Siebzig Jahre Norddeutscher Lloyd (wie Anm. 5), S. 67.
- 13 Lloyd-Nachrichten Nr. 6, 1901, S. 97; Witthöft (wie Anm. 3), S. 10; Nachweis Archiv Weber (wie Anm. 3).
- 14 Lloyd-Nachrichten Nr. 6, 1901, S. 94 und 97; Hansa 1901, S. 139; Weser-Zeitung Nr. 19516, 2. Morgenausgabe, vom 14.3.1901; Siebzig Jahre Norddeutscher Lloyd (wie Anm. 5), S. 67.
- 15 Reinke-Kunze (wie Anm. 3), S. 96f.
- 16 Nachweise bei Kludas (wie Anm. 8).
- 17 Nachweise ebd.
- 18 Zur Modernisierung allgemein Neubaur (wie Anm. 4), S. 85.
- 19 Nachweis Archiv Weber (wie Anm. 3).
- 20 Weser-Zeitung Nr. 20615, 2. Morgenausgabe, 2. Beilage, vom 27.3.1904; Weser-Zeitung Nr. 20984, Mittagsausgabe, vom 3.4.1905.
- 21 Lloyd-Nachrichten Nr. 51, 1905, S. 572; Weser-Zeitung Nr. 20984, Mittagsausgabe, Beilage, vom 3.4.1905.
- 22 Weser-Zeitung Nr. 20615, 2. Morgenausgabe, 2. Beilage, vom 27.3.1904.
- 23 Ebd.
- 24 So Reinhold Thiel: Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd, 1857-1970. Band III: 1900-1919. Bremen 2003, S. 91. Siehe ferner die Nachweise zu Anm. 21 sowie Siebzig Jahre Norddeutscher Lloyd (wie Anm. 5), S. 68. – Die Linie Singapore – Pontianak ist ebenso wie die Linie Singapore – Palembang in einer Karte zu den Linien der ostasiatischen Küstenschiffahrt des NDL, die in dem 1906 erschienenen Werk von Neubaur (siehe Anm. 4) enthalten ist, nicht verzeichnet.
- 25 Nachweise bei Kludas (wie Anm. 8).
- 26 Lloyd-Nachrichten Nr. 51, 1905, S. 572; Weser-Zeitung Nr. 20984, Mittagsausgabe, Beilage, vom 3.4.1905; Siebzig Jahre Norddeutscher Lloyd (wie Anm. 5), S. 68; Neubaur (wie Anm. 24), Karte zu den Schifffahrtslinien.
- 27 Lloyd-Nachrichten Nr. 51, 1905, S. 572; Siebzig Jahre Norddeutsche Lloyd (wie Anm. 5), S. 68.
- 28 Weser-Zeitung Nr. 21333, Morgenausgabe, vom 23.3.1906; Neubaur (wie Anm. 24), Karte zu den Schifffahrtslinien.
- 29 Thiel (wie Anm. 24), S. 91; Weser-Zeitung Nr. 21333, Morgenausgabe, vom 23.3.1906; Siebzig Jahre Norddeutscher Lloyd (wie Anm. 5), S. 68; ebenso Neubaur (wie Anm. 24), Karte zu den Schifffahrtslinien.
- 30 Weser-Zeitung Nr. 20615, 2. Morgenausgabe, 2. Beilage, vom 27.3.1904; Weser-Zeitung Nr. 20984, Mittagsausgabe, vom 3.4.1905; Lloyd-Nachrichten Nr. 51, 1905, S. 572. – Neubaur (wie Anm. 4), S. 145, nennt auch eine Linie Singapore – Manila, ein Widerspruch zur Karte über die Schifffahrtslinien in seinem 1906 erschienenen Werk lässt sich aber dahingehend auflösen, dass die Karte einen späteren Zustand (nach 1904) wiedergibt.
- 31 Nachweis bei Kludas (wie Anm. 8) und im Archiv Weber (wie Anm. 3).
- 32 Lloyd-Nachrichten Nr. 51, 1905, S. 572; Weser-Zeitung Nr. 20984, Mittagsausgabe, 2. Beilage, vom 3.4.1905; Siebzig Jahre Norddeutscher Lloyd (wie Anm. 5), S. 68; Thiel (wie Anm. 24), S. 104; Neubaur (wie Anm. 24), Karte zu den Schifffahrtslinien.
- 33 Ebd.

- 34 Lloyd-Nachrichten Nr. 77, 1907, S. 1028, mit dem Stand von März 1907; Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd (im Folgenden: Jahrbuch NDL), herausgegeben von Paul Neubaur, 1908, S. 140, betreffend das Geschäftsjahr 1907.
- 35 Nachweise sämtlich bei Kludas (wie Anm. 8).
- 36 Dies deckt sich mit den Angaben in der Schiffsliste der Reederei im Jahrbuch NDL 1913/1914, S. 300 und 303.
- 37 Siehe die Nachweise in der Schiffsliste im Jahrbuch NDL 1913/1914, S. 303.
- 38 Jahrbuch NDL 1909/1910, S. 369, 1910/1911, S. 45 und 309, 1912/1913, S. 400, 1913/1914, S. 467.
- 39 Jahrbuch NDL 1910/1911, S. 396; ferner die Nachweise bei Kludas (wie Anm. 8) und im Archiv Weber (wie Anm. 3).
- 40 Siehe die Nachweise zu Anm. 38.
- 41 Siehe die Nachweise zu Anm. 39; ferner die Weser-Zeitung Nr. 22433, Mittagsausgabe, Beilage, vom 6.4.1909.
- 42 Weser-Zeitung Nr. 22057, 1. Morgenausgabe, vom 22.3.1908 sowie die Nachweise bei Kludas (wie Anm. 8) und im Archiv Weber (wie Anm. 3).
- 43 Jahrbuch NDL 1909/1910, S. 369 und 456, 1910/1911, S. 309, 1912/1913, S. 400, 1913/1914, S. 467.
- 44 Ebd.
- 45 Jahrbuch NDL 1910/1911, S. 396; Weser-Zeitung Nr. 21333, 1. Morgenausgabe, vom 23.3.1906; ferner die Nachweise bei Kludas (wie Anm. 8).
- 46 Jahrbuch NDL 1910/1911, S. 45 und 396.
- 47 Jahrbuch NDL 1910/1911, S. 396; Weser-Zeitung Nr. 21333, 1. Morgenausgabe, vom 23.3.1906; ferner die Nachweise bei Kludas (wie Anm. 8) und im Archiv Weber (wie Anm. 3).
- 48 Jahrbuch NDL 1908, S. 295, 1909/1910, S. 369, 1910/1911, S. 309, 1912/1913, S. 400, 1913/1914, S. 468.
- 49 Nach Thiel (wie Anm. 24), S. 91, als Folge restriktiver Maßnahmen der amerikanischen Regierung.
- 50 Jahrbuch NDL 1910/1911, S. 45 und 396.
- 51 Jahrbuch NDL 1909/1910, S. 369 und 456, 1910/1911, S. 309, 1912/1913, S. 400, 1913/1914, S. 467.
- 52 Weser-Zeitung Nr. 22057, 1. Morgenausgabe, vom 22.3.1908.
- 53 Jahrbuch NDL 1909/1910, S. 376 und 456, 1910/1911, S. 316 und 393, 1911/1912, S. 369 und 400, 1912/1913, S. 209 und 313, 1913/1914, S. 469f.
- 54 Jahrbuch NDL 1908, S. 140.
- 55 Jahrbuch NDL 1910/1911, S. 396.
- 56 So Thiel (wie Anm. 24), S. 141.
- 57 Siehe dazu die Nachweise bei Kludas (wie Anm. 8) und im Archiv Weber (wie Anm. 3).
- 58 Reinke-Kunze (wie Anm. 3), S. 96f.
- 59 Nachweise zu den Schiffsangaben bei Arnold Kludas und Herbert Bischoff: Die Schiffe der Hamburg-Amerika-Linie. Band 1: 1847-1906. Herford 1979; Witthöft (wie Anm. 7), S. 17.
- 60 Archiv für Post und Telegraphie 1902, S. 60; Hansa 1901, S. 138.
- 61 Nachweise bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 59).
- 62 Weser-Zeitung Nr. 19876, Mittagsausgabe, vom 12.3.1902; Witthöft (wie Anm. 7), S. 15f.
- 63 Archiv für Post und Telegraphie 1901, S. 372, und 1902, S. 60; Hansa 1901, S. 138; ferner Huldermann (wie Anm. 7), S. 134.
- 64 Hansa 1902, S. 174; Weser-Zeitung Nr. 19876, Mittagsausgabe, vom 12.3.1902.
- 65 Archiv für Post und Telegraphie 1902, S. 60; Hansa 1902, S. 174; Weser-Zeitung Nr. 19876, Mittagsausgabe, vom 12.3.1902; Nachweise bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 59).
- 66 Huldermann (wie Anm. 7), S. 135.
- 67 Dazu Claus Rothe: Deutsche Ozean-Passagierschiffe 1896-1918. Berlin 1986, S. 25.
- 68 Nachweis bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 59).
- 69 Witthöft (wie Anm. 7), S. 17; Huldermann (wie Anm. 7), S. 135; Archiv für Post und Telegraphie 1902, S. 549.
- 70 Bundesarchiv Berlin (wie Anm. 6), R 4701/GA 1285.
- 71 Hansa 1903, S. 538; Weser-Zeitung Nr. 20604, 1. Morgenausgabe, vom 16.3.1904.
- 72 Nachweis bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 59); Hapag-Akten beim Staatsarchiv Hamburg, 344/4690.
- 73 Nachweis bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 59); Hapag-Akten (wie Anm. 72), 325/4462.
- 74 Nachweis bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 59); Hapag-Akten (wie Anm. 72), 298/4542 und 356/4779.
- 75 Nachweis bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 59); Hapag-Akten (wie Anm. 72), 354/4773.
- 76 Nachweis bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 59); Hapag-Akten (wie Anm. 72), 357/4791.
- 77 Nachweise bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 59); Hapag-Akten (wie Anm. 72), 334/4599 und 324/4467.
- 78 Nachweise sämtlich bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 59).
- 79 Weser-Zeitung Nr. 22409, 2. Morgenausgabe, 2. Beilage, vom 13.3.1909.
- 80 Weser-Zeitung Nr. 22770, 2. Morgenausgabe, 1. Beilage, vom 13.3.1910.
- 81 Weser-Zeitung Nr. 23489, 2. Morgenausgabe, 1. Beilage, vom 9.3.1912.
- 82 Hapag-Akten (wie Anm. 72), 334/4596.
- 83 Die Verbindung Shanghai – Tientsin bestand zeitlich durchgehend; dazu Jahrbuch NDL 1908, S. 295, 1911/1912, S. 393, 1913/1914, S. 468.
- 84 Hapag-Akten (wie Anm. 72), 320/4417 und 356/4779.
- 85 Hapag-Akten (wie Anm. 72), 354/4773.

- 86 Neubaur (wie Anm. 4), S. 89f.
- 87 C. Melchers & Co. Bremen – China Melchers & Co. Berlin 1911, S. 50; Weser-Zeitung Nr. 19146, 2. Morgenausgabe, vom 6.3.1900.
- 88 Melchers & Co. (wie Anm. 87), S. 49-51; Weser-Zeitung Nr. 19175, Mittagsausgabe, vom 4.4.1900; Thiel (wie Anm. 5), S. 175; NDL-Bericht für das Geschäftsjahr 1899; Witthöft (wie Anm. 3), S. 10-12.
- 89 Nachweise bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 59).
- 90 Hierzu Nachweise bei Kludas (wie Anm. 8); Weser-Zeitung Nr. 19516, 2. Morgenausgabe, vom 14.3.1901.
- 91 Lloyd-Nachrichten 1901, S. 94; Cord Eberspächer: Die deutsche Yangtse-Patrouille. Deutsche Kanonenbootpolitik in China im Zeitalter des Imperialismus 1900-1914. (= Kleine Schriftenreihe zur Militär- und Marinegeschichte, Bd. 8). Bochum 2004, S. 74 und 183.
- 92 Nachweise bei Kludas (wie Anm. 8).
- 93 Nachweise bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 59).
- 94 Lloyd-Nachrichten 1902, S. 57; Weser-Zeitung Nr. 19895, Mittagsausgabe, vom 1.4.1902; Siebzig Jahre Norddeutscher Lloyd (wie Anm. 5), S. 68.
- 95 Melchers & Co. (wie Anm. 87), S. 50; Huldermann (wie Anm. 7), S. 136-138; Neubaur (wie Anm. 4), S. 155f.
- 96 Lloyd-Nachrichten 1905, S. 745; Eberspächer (wie Anm. 91), S. 74.
- 97 Melchers & Co. (wie Anm. 87), S. 49f.; Weser-Zeitung Nr. 19175, Mittagsausgabe, vom 4.4.1900; Witthöft (wie Anm. 3), S. 10 und 12.
- 98 Nachweis bei Kludas (wie Anm. 8).
- 99 Nachweise bei Kludas (wie Anm. 8); Lloyd-Nachrichten 1902, S. 57; Weser-Zeitung Nr. 19895, Mittagsausgabe, vom 1.4.1902.
- 100 Nachweis bei Kludas (wie Anm. 8); Lloyd-Nachrichten 1903, S. 297; Nachweis im Archiv Weber (wie Anm. 3).
- 101 Dazu Weser-Zeitung Nr. 20615, 2. Morgenausgabe, vom 27.3.1904; Weser-Zeitung Nr. 20984, Mittagsausgabe, vom 3.4.1905. In den Lloyd-Nachrichten 1905, S. 572 (Ausgabe Januar) wird bei der Darstellung des Liniennetzes eine Route Hankow – Swatow nicht mehr angegeben.
- 102 Jahrbuch NDL 1908, S. 295, 1910/1911, S. 309, 1911/1912, S. 393, 1913/1914, S. 468.
- 103 Nachweise bei Kludas (wie Anm. 8); Jahrbuch NDL 1911/1912, S. 275.
- 104 Zur Entwicklung der Linie Shanghai – Hankow: Lloyd-Nachrichten 1903, S. 297, 1905, S. 745; Weser-Zeitung Nr. 20615, 2. Morgenausgabe, 2. Beilage, vom 27.3.1904, Nr. 21333, 1. Morgenausgabe, vom 23.3.1906, Nr. 22057, 1. Morgenausgabe, vom 22.3.1908, Nr. 22433, Mittagsausgabe, Beilage, vom 6.4.1909, Nr. 22777, 1. Morgenausgabe, Beilage, vom 20.3.1910; ferner Thiel (wie Anm. 24), S. 104.
- 105 Zur Entwicklung der Linie Hankow – Ichang: Im Geschäftsbericht des NDL für 1904 wird lediglich die Linie Shanghai – Hankow angegeben; dazu Weser-Zeitung Nr. 20984, Mittagsausgabe, Beilage, vom 3.4.1905. Im Geschäftsbericht des NDL für 1905 erscheint auch die Linie Hankow – Ichang; dazu Weser-Zeitung Nr. 21333, 1. Morgenausgabe, vom 23.3.1906. Für 1905 ebenso Siebzig Jahre Norddeutscher Lloyd (wie Anm. 5), S. 68. In den Jahrbüchern des NDL für die Jahre 1908 bis 1913/1914 wird nur die Route Shanghai – Hankow als von Dampfern des NDL befahren angegeben. Die mangelnde Rentabilität führte dazu, dass der einzige beschäftigte Dampfer MEI YU aus der Fahrt genommen wurde, so Melchers & Co. (wie Anm. 87), S. 51.
- 106 Weser-Zeitung Nr. 23843, Mittagsausgabe, Beilage, vom 1.3.1913, Nr. 24215, 2. Morgenausgabe, vom 11.3.1914; Nachweis bei Kludas (wie Anm. 8).
- 107 Lloyd-Nachrichten 1903, S. 297, 1907, S. 1028; Witthöft (wie Anm. 7), S. 16 und 18.
- 108 Nachweise bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 59).
- 109 Nachweis ebd.
- 110 Hapag-Akten (wie Anm. 72), 357/4791.
- 111 Zur Verwendung der Küstendampfer als Versorgungs- und Hilfsschiffe der kaiserlichen Marine siehe die Nachweise bei Kludas/Bischoff (wie Anm. 59) sowie bei Kludas (wie Anm. 8), ferner den Hamburger Rundbrief, Ausgabe 97, 1986, im Archiv Weber (wie Anm. 3).

The East Asian Coastal Shipping Activities of Norddeutscher Lloyd and Hamburg-Amerika Line from 1900 to 1914

Summary

The two large German shipping companies Norddeutscher Lloyd (NDL) and Hamburg-Amerika Linie (Hapag) embarked upon East Asian coastal shipping in 1898, after the situation for the German mail steamer service to East Asia changed as the result of a new contract concluded between NDL and the German Reich. Under the terms of this agreement, shipping connections would take place on a fortnightly rather than monthly basis. Hapag now joined NDL in providing this service. Both shipping companies favoured coastal shipping mainly because they wanted to make better use of the capacity of the mail steamer service by means of their own feeder lines.

By early 1902, NDL – having acquired the ship holdings of two British shipping companies already based in the region and expanding them via further purchases and new ship construction – was plying the coasts of the Southeast Asian (Chinese) peninsula with an initial fleet of roughly forty coastal steamers. The ships were used on eleven feeder lines established by NDL for coastal shipping to Singapore and Hong Kong from Bangkok, to the Straits of Malacca/Sumatra, to British North Borneo and to the Philippines. In the years that followed, the fleet was modernised: NDL sold a large number of older steamers and replaced them for coastal duty with new ones primarily built in German shipyards. The line network was extended to include routes as far as the Moluccas. In 1914, approximately thirty-five Lloyd steamers were still in service along the coasts of the Southeast Asian peninsula.

Hapag devoted itself to shipping along the coasts of China and Northeast Asia. In the years 1901/1902 the company purchased five coastal steamers from other German shipping firms. It established lines between Canton, Hong Kong and Shanghai as well as between Shanghai, the harbour of Tsingtao in the German colony of Kautchu, and Tientsin, also founding a further major shipping connection via Japan to Russia's Pacific harbour at Vladivostok. These coastal shipping lines were maintained by Hapag until 1914. In contrast, the size of the company's coastal steamer fleet fluctuated considerably as a result of sales and purchases. Ultimately, six relatively modern steamers were employed in coastal shipping, and the overall gentle decline was due to the dwindling profitability of shipping in general.

NDL and Hapag were also involved in shipping along the Yangtse-Kiang. In 1901 NDL purchased four river steamers from smaller German shipping companies already active along the river, and Hapag purchased two. These vessels were mainly used for the lower reaches between Shanghai and Hankow. By the end of 1908 at the latest, a longer shipping route between Hankow and Ichang along the central section of the river could no longer be maintained. In late 1906, Hapag withdrew from pure river shipping and employed a seagoing steamer that travelled upriver as far as Hankow but also served harbours along China's sea coast. A similar venture by NDL, involving a route between Hankow and Swatow on the Southern Chinese coast, ended after just a few years. In contrast, NDL retained river shipping along the lower reaches of the Yangtse-Kiang with two steamers until 1914, because it regarded this feeder service to be important for the mail steamer routes in East Asia.

The two large German shipping companies successfully asserted themselves in East Asian coastal shipping, although they became steadily more aware of a decline in profitability, due not least to foreign competition. Hapag suffered relatively severe damage in this respect. East Asian coastal shipping came to a halt in August 1914 when Great Britain joined the war. Several coastal steamers belonging to both shipping companies were henceforth used as service and supply vessels for German battle cruisers.

Le cabotage en Asie orientale de la Norddeutscher Lloyd et de la ligne Hamburg-Amérique de 1900 à 1914

Résumé

Les deux grandes compagnies d'armement allemandes Norddeutscher Lloyd (NDL) et Hamburg-Amérique (Hapag) firent leur entrée dans le cabotage en Asie orientale, après qu'une nouvelle liaison pour le service des vapeurs postaux du Reich vers l'Asie orientale ait été prévue par un contrat, passé en 1898 entre la NDL et le Deutsches Reich. Cette liaison devait avoir lieu tous les quinze jours, afin de remplacer celle qui, auparavant, n'était effectuée que toutes les quatre semaines. Désormais, la NDL faisait participer aussi la Hapag. Si les deux compagnies d'armement étaient favorables au cabotage, c'était en particulier dans le but de mieux rentabiliser le service postal, grâce à leur propre ligne de navettes.

La NDL, dans un premier temps, créa jusqu'en 1902 une flotte d'environ quarante caboteurs à vapeur pour desservir la côte du Sud-Est asiatique et de la Chine, en achetant les effectifs de deux compagnies d'armement britanniques qui étaient déjà actives là-bas, et en leur ajoutant d'autres bateaux achetés ailleurs, ainsi que de nouvelles constructions. Les bateaux furent utilisés sur onze lignes de navettes que la NDL établit pour le cabotage vers Singapour et Hongkong et de là, vers Bangkok, vers le détroit de Malacca/Sumatra, vers le Nord-Bornéo britannique et les Philippines. Au cours des années suivantes, la NDL modernisa la flotte en vendant un grand nombre de ses vapeurs plus anciens, afin d'en acheter de nouveaux, qui provenaient en majorité de chantiers allemands, et qu'elle mit en service dans le cabotage. Le réseau de lignes fut élargi, entre autres par des routes qui allaient jusqu'aux Moluques. En 1914, environ trente-cinq vapeurs de la Lloyd étaient encore en service dans le cabotage du Sud-Est asiatique et de la Chine.

La Hapag se tourna vers la navigation le long des côtes de la Chine et du Nord-Est asiatique. Pour cela, elle racheta à d'autres compagnies d'armement allemandes cinq caboteurs à vapeur au cours des années 1901-1902. Elle établit des lignes entre Canton, Hongkong et Shangai, ainsi qu'entre Shangai, le port de Tsingtau de la colonie allemande de Kiautschou et Tientsin, et fonda une liaison qui allait plus loin, passant par le Japon et allant jusqu'au port russe de Vladivostok, sur le Pacifique. La Hapag entretint ces lignes de cabotage jusqu'en 1914. En revanche, les effectifs des propres caboteurs à vapeur variaient énormément, en raison des achats et des ventes. À la fin, six vapeurs, relativement modernes, étaient encore employés dans le cabotage. La baisse de rentabilité de la navigation provoqua une régression du développement.

La NDL et la Hapag s'engagèrent également dans la navigation sur le Yang-Tsé Kiang. La première société acheta en 1901 quatre vapeurs fluviaux de plus petites compagnies d'armement allemandes déjà actives là-bas, et la seconde, deux. Ces bateaux furent employés presque exclusivement sur la partie inférieure du fleuve, entre Shangai et Hankow. Une autre liaison fluviale entre Hankow et Ichang, qui remontait plus haut la partie centrale du fleuve, fut abandonnée au plus tard en 1908. La Hapag se retira fin 1906 de la navigation purement fluviale, et employa au lieu de cela un vapeur maritime, qui remontait le fleuve jusqu'à Hankow, mais rejoignait également des ports sur la côte chinoise. Un projet similaire de la NDL, qui se rapportait à la ligne reliant Hankow à Swatow, sur la côte de la Chine méridionale, prit fin au bout de quelques années seulement. Par contre, cette compagnie d'armement conserva la navigation fluviale sur le Yang-Tsé Kiang inférieur jusqu'en 1914, en fin de compte avec deux vapeurs, car elle considérait que ce service de navettes était important pour les lignes des vapeurs postaux du Reich en Asie orientale.

Les deux grandes compagnies d'armement allemandes s'affirmèrent dans le cabotage sur la côte asiatique orientale, bien qu'elles se soient vues acculées à un recul des gains qui durait de

plus en plus, ce qui était aussi lié à la concurrence étrangère. La Hapag en fut touchée plus gravement. Le cabotage prit fin en août 1914, avec l'entrée de la Grande-Bretagne dans le conflit mondial. Quelques vapeurs des deux compagnies d'armement furent ensuite utilisés comme bateaux auxiliaires et d'approvisionnement pour les croiseurs outre-mer allemands.