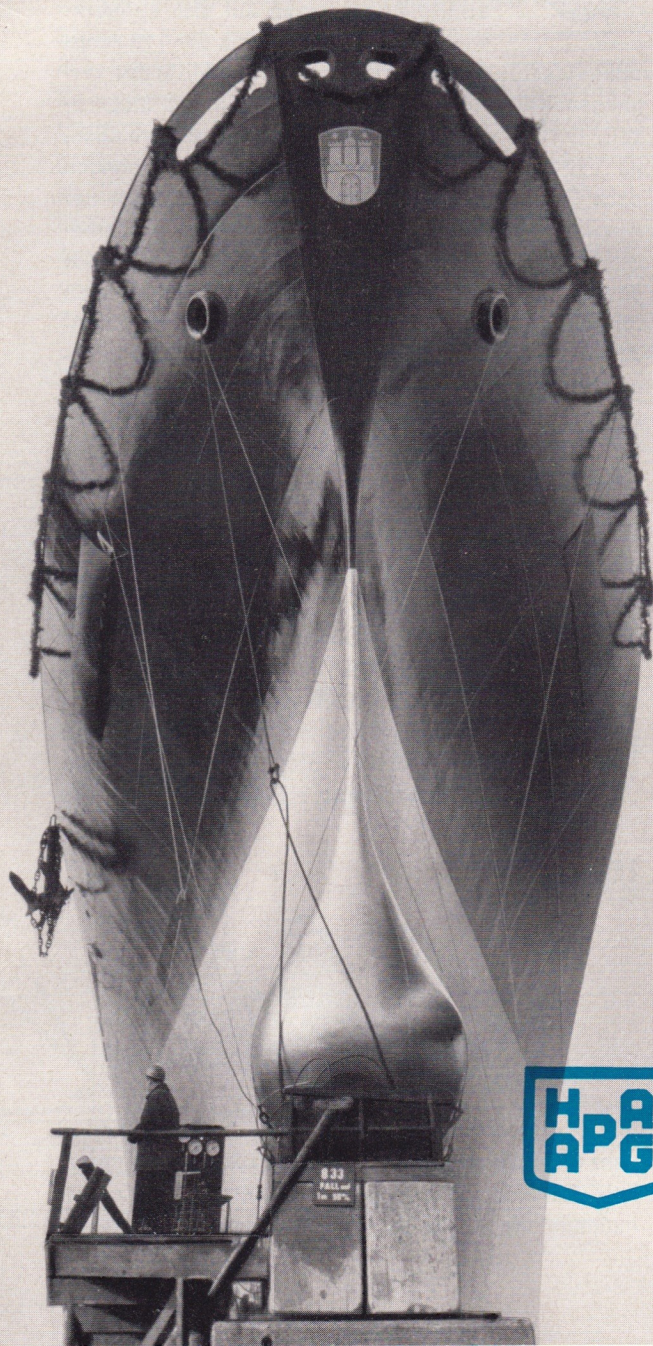


# DIE FLOTTE DER HAMBURG-AMERIKA LINIE

	BRT	TDW	Passagiere
MS. „FRANKFURT“	8 959	9 470	86
MS. „HAMBURG“	9 008	9 440	86
MS. „HANNOVER“	8 974	9 440	86
MS. „DRESDEN“	12 489	16 964	12
MS. „MÜNCHEN“	12 500	16 958	12
MS. „BLUMENTHAL“	9 443	11 520	12
TS. „HEIDELBERG“	9 185	11 480	12
MS. „KULMERLAND“	9 359	11 282	12
MS. „MÜNSTERLAND“	9 365	11 282	12
MS. „NÜRNBERG“	9 464	11 520	12
MS. „WOLFSBURG“	9 463	11 520	12
TS. „BRAUNSCHWEIG“	6 811	10 100	12
TS. „DARMSTADT“	7 044	10 433	12
TS. „DORTMUND“	7 043	10 433	12
TS. „DÜSSELDORF“	7 047	10 433	12
TS. „ESSEN“	6 821	10 100	12
TS. „HOECHST“	6 782	10 100	12
TS. „LEIPZIG“	6 745	10 015	12
TS. „LEVERKUSEN“	6 769	10 010	12
TS. „LUDWIGSHAFEN“	6 882	10 820	12
MS. „HAVELLAND“	8 797	10 820	12
MS. „SAARLAND“	8 797	10 820	12
MS. „RHEINLAND“	8 854	10 946	12
MS. „VOGTLAND“	8 862	10 946	12
MS. „WORMS“	8 515	10 615	12
MS. „WIEN“	8 390	10 580	12
MS. „WIESBADEN“	8 361	10 580	12
MS. „WEIMAR“	8 408	9 425	12
MS. „ERLANGEN“	6 341	8 450	12
MS. „GÖTTINGEN“	6 341	8 450	12
MS. „TÜBINGEN“	6 342	8 450	12
MS. „KASSEL“	5 627	8 340	6
MS. „KÖLN“	5 619	8 340	6
MS. „STUTTGART“	5 635	8 340	6
MS. „ODENWALD“	5 057	7 795	10
MS. „SPREEWALD“	5 094	7 795	10
MS. „GOSLAR“	5 326	7 170	4
MS. „RENSBURG“	5 651	7 630	—
MS. „FLENSBURG“	4 901	7 625	4
MS. „FREIBURG“	4 924	6 885	12
MS. „MARBURG“	5 154	6 825	11
MS. „ISERLOHN“	5 081	6 825	11
MS. „KREFELD“	3 279	5 120	12
MS. „SOLINGEN“	3 280	5 130	12
MS. „REMSCHIED“	3 281	5 130	12
MS. „WUPPERTAL“	3 280	5 125	12
MS. „AUGSBURG“	2 741	4 825	6
MS. „BRANDENBURG“	2 695	4 820	6
MS. „COBURG“	2 399	4 460	6
MS. „DUISBURG“	2 696	4 820	6
MS. „MAGDEBURG“	2 696	4 820	6
MS. „NAUMBURG“	2 826	4 650	12
MS. „WEISSENBURG“	2 818	4 650	12
MS. „WESTFALIA“	10 919	12 644	12
MS. „HAMMONIA“	ca. 10 900	12 644	12
Bau Nr. 840	ca. 10 900	12 644	12
Bau Nr. 841	ca. 10 900	12 644	12
Bau Nr. 846	ca. 10 900	12 644	12
Bau Nr. 847	ca. 10 900	12 644	12

# MS. „HAMMONIA“





MS. „HAMMONIA“ nach einem Aquarell von Jochen Sachse

### Hauptabmessungen des Motorschiffes „HAMMONIA“

Das Schiff hat Einrichtungen für die Beförderung von Stückgütern, Schüttgutladung, Kühlladung, Ladeölen, Chemikalien und Erzen.

Länge über alles	164,35 m
Länge zwischen den Loten	152,33 m
Breite auf Spanten	22,00 m
Seitenhöhe bis I. Deck	13,15 m
Seitenhöhe bis II. Deck	10,25 m

Bruttoregistertonnen	ca. 10 900 t
Tragfähigkeit	ca. 12 644 t

Laderauminhalt	756 000 cbf
Ladekühlrauminhalt	24 000 cbf
Inhalt der Ladeöltanks	51 500 cbf

Die Oberdeck- und Zwischendecksluken sind mit hydraulisch betätigten Stahldeckeln abgedeckt.

Das Ladegerüst umfaßt 23 Ladebäume mit einer Tragkraft bis zu 10 t und einen Schwergutbaum von 80 t.

Der Hauptantrieb erfolgt durch einen 9-Zylinder-Dieselmotor mit einer Leistung von 18 900 PSe bei 118 Upm. Die Dienstgeschwindigkeit beträgt 21 Knoten.

Alle wirtschaftlich vertretbaren Neuerungen der heutigen Schiffbautechnik hinsichtlich Automation und Rationalisierung sind berücksichtigt worden.

Besatzungsstärke 47 Mann  
Das Schiff hat Einrichtungen für 12 Passagiere.

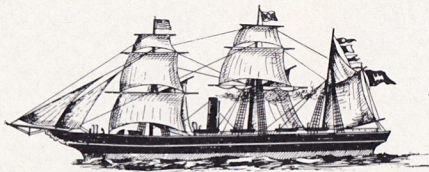


Zum fünften Male führt nunmehr ein Schiff der HAPAG den stolzen Namen „HAMMONIA“. Jedes ihrer vier Vorgängerinnen hat zu ihrer Zeit durch beachtliche Leistungen auf sich aufmerksam gemacht. Die Chronik der 118 Jahre

alten Reederei berichtet darüber: In der Mitte des vergangenen Jahrhunderts bestand als einzige Möglichkeit, Europa mit anderen Kontinenten zu verbinden, nur der Seeweg. Die wachsenden Handelsbeziehungen nach Übersee sowie im steigenden Maße auch der Auswanderer- und Passagierverkehr nach Nordamerika veranlaßten einige hamburgische Kaufleute, sich über einen leistungsfähigen Liniendienst Gedanken zu machen. Am 27. Mai 1847 wurde die „Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Actien-Gesellschaft“, abgekürzt HAPAG genannt, gegründet, deren Zweck es zur Hauptsache war, eine regelmäßige Postverbindung zwischen Hamburg und den Häfen Nordamerikas zu schaffen.

Bereits im Jahre 1848 ging das erste Schiff der Gesellschaft, der Segler „DEUTSCHLAND“, auf die Reise nach New York. Bald folgten zwei weitere Schiffe. Im Durchschnitt dauerte die Überfahrt 42 Tage, die gesamte Rundreise 98 Tage. Doch schon 1853 entschloß sich die Direktion der HAPAG zum Bau von Dampfschiffen. Bei der Firma Caird & Co. in England liefen 1855 zwei Dampfsegler vom Stapel; der erste wurde „BORUSSIA“ und der zweite „HAMMONIA“ getauft.

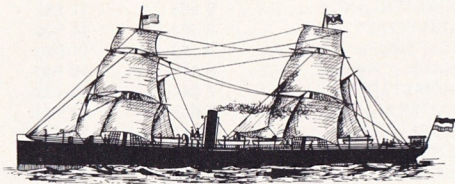
**1855**



Mit ihnen eröffnete die HAPAG im darauffolgenden Jahr die erste deutsche transatlantische Postdampferlinie. Gegenüber den kleineren Seglern verkürzte sich nunmehr die Rundreisezeit um mehr als die Hälfte.

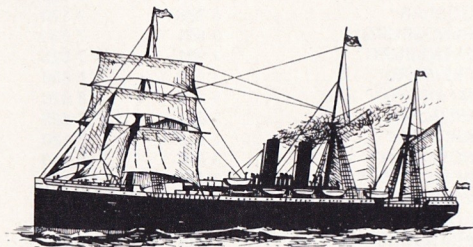
Mit 85,3 m Länge und einer Breite von 11,7 m war die „HAMMONIA“ mit 2026 BRT vermessen. Die Geschwindigkeit betrug 12,5 kn und den 510 Passagieren boten sich geräumige und bequeme Einrichtungen, um ihnen die Überfahrt so angenehm wie möglich zu machen. 1864 wurde das Schiff nach England verkauft.

**1866**



Das zweite Schiff namens „HAMMONIA“ wurde ebenfalls in England bei Caird & Co. gebaut und war mit Passagiereinrichtungen versehen, die damals schon als komfortabel bezeichnet werden konnten. 101 m lang, 12,5 m breit und 3035 BRT groß, schaffte dieses Schiff die Strecke Hamburg – New York in einer Rekordzeit von 9 Tagen und 3 Stunden. Nach zwölf Jahren im Dienste der HAPAG wurde das Schiff 1878 nach Rußland verkauft.

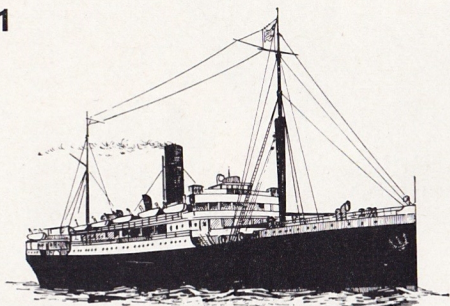
**1882**



Schon vier Jahre danach, 1882, befuhr aber bereits eine dritte „HAMMONIA“ den Nordatlantik. Noch schöner und prächtiger war die Ausstattung für das Wohlergehen der 950 Passagiere. In Bauart und Seetüchtigkeit war dieses Schiff mit seinen zwei Schornsteinen seinerzeit ein hervorragendes Zeugnis dama-

liger Schiffbaukunst. Länge des neuen Schiffes: 114,3 m, Breite: 13,7 m, Geschwindigkeit: 15 kn. Mit einer Größe von 4247 BRT hatte es eine Tragfähigkeit von 2398 Tonnen. Zusätzlich zu seiner Maschinenleistung fuhr auch dieses Schiff wie seine Namensschwester noch mit Besegelung. Im Jahre 1889 wurde diese „HAMMONIA“ an eine französische Reederei verkauft.

## 1921



1921 kaufte die HAPAG einen 7291 BRT großen Dampfer, die ex „HOLLANDIA“, auf und nannte ihn „HAMMONIA“, so daß zum vierten Male ein Schiff der Hamburg-Amerika Linie diese Bezeichnung trug. Mit 5900 t Tragfähigkeit war es ebenfalls auf der Nordatlantikroute zur Beförderung von Postladung und Passagieren eingesetzt.

Sind die ersten vier Schiffe mit dem traditionellen Namen „HAMMONIA“ hauptsächlich Passagierschiffe

gewesen, die im Liniendienst Europa–Nordamerika fahren, so stellt sich mit dem fünften ein ganz neuer Typ eines Schnellfrachters vor, der diesen Namen nun in den Häfen des Fernen Ostens bekanntmachen wird. Am 12. Februar dieses Jahres taufte auf der Werft von Blohm & Voss die Gattin des Ersten Bürgermeisters der Freien und Hansestadt Hamburg, Frau Grete Nevermann, diesen Neubau der HAMBURG-AMERIKA LINIE. Als 55. Schiff reiht es sich in die Flotte dieser großen Reederei ein. Gemeinsam mit seinem bereits in Dienst gestellten Schwesterschiff „WESTFALIA“, und später noch mit vier weiteren Neubauten gleicher Art soll die „HAMMONIA“ als eines der modernsten und schnellsten Frachtmotorschiffe der Welthandelsflotte die Brücke zwischen dem europäischen Kontinent und den Handelsplätzen der fernöstlichen Länder schlagen.

Aber nicht nur in das Fahrtgebiet Ostasiens reicht das Liniennetz der HAPAG, sondern neben dem traditionsreichen Dienst nach den vier Küsten Nordamerikas fahren die Schiffe mit dem schwarz-weiß-roten Rand am gelben Schornstein auch nach Mexico, Westindien und den Westküsten Zentral- und Südamerikas sowie nach Indonesien und Australien. Die HAMBURG-AMERIKA LINIE wird in allen fünf Erdteilen von fast 400 Fracht- und Passageagenturen vertreten. Seit mehr als 100 Jahren gelten die HAPAG-Schiffe als

**SCHNELL · SICHER · ZUVERLÄSSIG**

