

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft. //

(„Hamburg-Amerika Linie“.)

Sitz in Hamburg, Alsterdamm 25.

Verwaltung:

Vorstand: Max Oboussier (Hamburg), Karl Deters (Hamburg), Dr. rer. pol. Rudolph Firlé (Bremen), Otto Krug (Hamburg); Dr. Joh. Hch. Karl Kulenkampff (Bremen); Stellv.: C. F. V. Neumann (Hamburg).

Aufsichtsrat: Vors.: Emil Helfferich (Hamburg); Stellv.: Hermann Münchmeyer (Hamburg); sonst. Mitgl.: Marius Böger (Hamburg), Rudolf Brinkmann [Warburg & Co.] (Hamburg), Rechtsanwalt Dr. Heinr. Droege (Hamburg), Hans W. Julius Peters (Hamburg), Dr. Gustav Schlotterer (Hamburg), Karl Lindemann (Bremen), Eduard Tewes (Bremen), Hermann Fromm (Bremen), Hermann Helms (Bremen), Max Koepeke (Bremen), P. F. Lentz (Bremen), Dr. Friedrich Rosenkranz (Bremen), Graf Roedern (Berlin), Dr. Otto Fischer (Berlin), Staatssekretär a. D. Carl Bergmann (Berlin), Erich Bechtolf (Berlin), Dr. Wilhelm Koepfel (Berlin).

Entwicklung:

Die Ges. wurde am 27./5. 1847 mit einem A.-K. von 450 000 M gegründet. Das bescheidene A.-K. reichte zum Bau dreier großer Segler, deren erster am 15./10. 1848 seine erste Ausreise nach New York antreten konnte. Mitte der fünfziger Jahre stellte die Ges. die beiden ersten Dampfer in Dienst, um dann in den folgenden Jahren ihre Segler allmählich durch Dampfer zu ersetzen. Dem neuen Unternehmen war in den ersten Dezennien seines Bestehens nur ein langsames, von manchen Wechselfällen unterbrochenes Wachsen beschieden. Bis in die siebziger Jahre hinein blieb die Hamburg-Amerika Linie im wesentl. ein hanseatisches Reedereiunternehmen, das im Dienste seiner Vaterstadt die Begrenzung seiner Tätigkeit fand. Erst in der Folgezeit ist sie über diesen Rahmen hinausgewachsen. In Albert Ballin erstand ihr der Führer, der mit genialem Weitblick die volkswirtschaftl. u. weltwirtschaftl. Entwicklungen vorausschauend erkannte u. ihre Forder. für die Schifffahrt tatkräftig u. mit unvergleichl. organisatorischen Geschick zu verwirkl. wußte. Unter seiner Leitung hatte die Ges. bis zum Beginn des Weltkrieges einen Aufschwung erlebt, wie er nur selten einem wirtschaftl. Unternehmen beschieden worden ist. Mitte 1914 verfügte die Hamburg-Amerika Linie über einen Schiffsbesitz (einschl. Neubauten) von 439 Fahrzeugen mit 1 360 360 Br.-Reg.-To., darunter 194 Ozeandampfer. Mit dieser Flotte unterhielt sie zum Teil selbständig, zum Teil in Gemeinsh. mit anderen Schifffahrtsgesellschaften ein Netz von 75 regelmäßigen Ueberseelinien, das etwa 400 wichtige Hafenplätze in Europa, Amerika, Asien u. Afrika verband. Nach Umfang ihres Schiffsmaterials die größte Schifffahrtsges. der Welt konnte sie im Jahre 1913 auf 2218 Ozeanreisen, 8,3 Mill. Fracht-To. Güter und 464 000 Passagiere über See befördern. — Der Weltkrieg unterbrach die weltumspannende Verkehrsarbeit der Hamburg-Amerika Linie u. senkte die Entwicklungskurve der Ges. in furchtbarem Absturz. Durch den Krieg u. das Waffenstillstandsabkommen gingen der Ges. 178 Ozeandampfer mit zusammen 1 235 357 Br.-Reg.-To. verloren, zugleich auch die nordamerikanische Organisation mit ihren wertvollen Kaianlagen in Hoboken u. ihrem Grundbesitz in New York.

Zum Wiederaufbau des Liniennetzes wurde im Jahre 1920 mit der American Ship and Commerce Corporation, welche die Schiffsinteressen Harrimans vertritt, ein Schifffahrtsabkommen über die Aufnahme eines gemeins. Ueberseedienstes getroffen. Der Vertrag mit der Harrimangruppe umfaßte alle von der Hamburg-Amerika Linie vor dem Kriege betriebenen Fahrten — außer derjenigen nach dem fernen Osten, bezügl. welcher schon Vereinbarungen mit engl. Reedereien Alfred Holt & Co., Liverpool, u. Ellermann & Bucknall Steamship Co. Ltd., London, getroffen waren — u. erstreckte sich auf eine Dauer von 20 Jahren. Grundsätzl. stellten die Parteien die erforderl. Schiffe je zur Hälfte, wobei der Hamburg-Amerika Linie nach

Maßgabe der Durchführung ihres Bauprogramms das Hineinwachsen in ihren Anteil gewährleistet war. Dieser Vertrag wurde im Jahre 1926 nach gegenseit. freundl. Uebereinkommen gelöst. Harriman ist nach dem neuen Uebereinkommen nur noch durch seinen Besitz an Hapag-Aktien an der Transatlant. Schifffahrt interessiert. Auf Grund dieser neuen Vereinbarung hat die Ges. die drei Dampfer „Resolute“, „Reliance“ u. „Cleveland“ erworben, was ihr einen Tonnagezuwachs von ca. 56 000 Br.-Reg.-To. gebracht hat. Außer diesen Schiffen wurden die Dampfer „Albert Ballin“, „Deutschland“, „Hamburg“, „New York“ und die Motorschiffe „St. Louis“ und „Milwaukee“ in den Dienst Hamburg-New York gestellt. Auch die übrigen früheren Fahrgebiete der Ges. wurden allmählich wieder in den Liniendienst eingezogen. Seit 1920 fahren die Schiffe der Hamburg-Amerika Linie wieder nach Mittel-, Südamerika u. Westindien, z. T. in Gemeinschaftsdiensten mit anderen deutschen Reedereien. In der Fahrt nach Ostasien bildete sich ein Gemeinschaftsdienst der Hamburg-Amerika Linie, des Norddeutschen Lloyd und zweier englischer Reedereien. Von Anfang Juli 1927 ab hat die H.-A. L. einschl. der Hugo-Stinnes-Linien einen wöchentlichen Passagier- u. Frachtdienst nach Ostasien eingerichtet. In der Afrikafahrt trat der gemeinsame Dienst der deutschen Afrikanlinien, der bereits vor dem Kriege bestand, wieder in Tätigkeit. Durch die Deutsche Levante-Linie hat die Hapag Anteil an dem Gemeinschaftsdienst der nach der Levante fahrenden deutschen Reedereien.

Von entscheidender Bedeutung für den Kräftezuwachs auf allen außer dem Verkehr mit Nordamerika liegenden Fahrgebieten, im besonderen für neue Routen nach Australien, Niederländisch-Indien und Südafrika war im Nov. 1926 die Fusion mit den Austral-Kosmos-Linien, die auch den Erwerb der Hugo-Stinnes-Linien vermittelte. Durch Angliederung der Deutsch-Australischen Dampfschiffs-Ges. u. der Deutschen Dampfschiffahrtsges. Kosmos gewann die Ges. einen Zuwachs von 37 Seeschiffen (zus. 210 000 Brutto-Reg.-To.), während die Hugo-Stinnes-Linien über 23 Seeschiffe (zus. 140 000 Brutto-Reg.-To.) verfügte. Dem Wiederaufbau u. der Beschaffung von Arbeit auf neuen Gebieten galt auch die Beteiligung an verschiedenen Unternehmungen. Von der Firma Burmeister & Wain in Kopenhagen wurde die Lizenz für die Benutzung ihrer Patente für die Herstellung von Dieselmotoren für Deutschland erworben u. in die mit befremd. Firmen gegründ. Deutsche Oelmaschinen-Ges. m. b. H. eingebracht. Um zugleich an der zukunftsreichen Luftschifffahrt einen Anteil zu sichern, kamen Interessengemeinschaften mit der Deutschen Luft-Reederei u. den Zeppelinwerken zustande. Beteiligung ferner bei dem Mitteleuropäischen Reisebüro. Weitere Beteiligungen betreffen die Deutsche Werft in Hamburg, Schlesische Dampfer-Compagnie-Berliner Lloyd A.-G., Breslau u. Hamburg, Lager- & Speditions-G. m. b. H., Hamburg. Die Interessengemeinschaften in der Seeschifffahrt, die die Ges. vor dem Kriege unterhielten, wurden ausgestaltet, so die mit der Woermann-Linie und der Deutschen Ost-Afrika-Linie, ebenso vergrößerte sich der Besitz an Aktien der Deutschen Levante-Linie. Ebenso beteiligte sich die Ges. an einer von mehreren größeren Reedereien gegründeten Gemeinschaftsversicherung, der „Reederei-Versich., G. m. b. H.“ Der Umstand, daß die Nebenbetriebe infolge der Abkommen mit anderen Reedereien, in größerem Umfange Arbeiten für fremde Rechnung ausführen, ließ es der besseren Uebersicht halber erwünscht erscheinen, den Kaibetrieb und den Werkstättenbetrieb in der Form von Ges. m. b. H. selbständig zu machen.

Die schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse führten dann im April 1930 zu einer **Arbeitsgemeinschaft mit dem Norddeutschen Lloyd**. Hapag und Lloyd beschlossen in einem Vertrag von fünfzigjähriger Dauer, ihre gesamte wirtschaftliche Tätigkeit in gegenseitiger Unter-