

Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“

Sitz der Verwaltung: (23) Bremen

Drahtanschrift: Hansafahrt Bremen

Fernruf: 22101 Bremen

Postscheckkonto: Hamburg 19224

Bankverbindungen: Landeszentralbank von Bremen; Diskontobank Bremen; Norddeutsche Kreditbank AG., Bremen; Bremer Landesbank; Bankverein Bremen.

Gründung: Die Gründung erfolgte am 3. Dezember 1881 mit einem Grundkapital von M 3 000 000.—. Es wurden bis zum Jahre 1895 zwei getrennte Betriebe geführt: Die Stammlinie und die asiatische Linie. Vereinigt durch Generalversammlungsbeschuß vom 4. April 1895.

Zentrale in Bremen. Agentur in Hamburg.

Zweck: Betrieb der Schifffahrt und aller damit in Verbindung stehender Geschäfte.

Vorstand: Direktor Hermann Helms, jr., Bremen; Paul Schumacher, Bremen, stellv.

Aufsichtsrat: Konsul J. G. Aug. Dubbers, Bremen, Vorsitz; Kaufmann Hermann Marwede, Bremen, stellv.; Hans E. B. Kruse, Hamburg, Georg Waldthausen, Bremen, Bankdirektor Fritz Wintermantel, Hamburg.

Abschlußprüfer: „Fides“ Treuhand K.-G., Bremen.

Geschäftsjahr: Kalenderjahr.

Stimmrecht der Aktien in der H.-V.:

Je nom. RM 100.— Stammaktien = 1 Stimme.

Satzungsgemäße Verwendung des Reingewinns: Der Reingewinn, der sich nach Vornahme von Abschreibungen, Wertberichtigungen, Rückstellungen und Rücklagen, einschließlich der Einstellung in die gesetzliche Rücklage und des Gewinnvortrages auf neue Rechnung ergibt, wird an die Aktionäre verteilt, soweit die Hauptversammlung keine andere Verwendung beschließt.

Zahlstellen: Diskontobank Bremen; Norddeutsche Bank Hamburg; Hamburger Kreditbank; Bremer Bank; Bremer Landesbank, Bremen; Norddeutsche Kreditbank A.-G. Bremen, Hamburg.

Aufbau und Entwicklung des Unternehmens

Durch den Friedensvertrag von 1918 mußten die 79 Seedampfer der Gesellschaft an die Entente ausgeliefert werden. Die Bruttoregistertonnen betragen etwa 430 000. Selbst der im Juni 1920 fertiggestellte Dampfer „Geierfels“ fiel noch unter die Beschlagnahme. Der Gesellschaft blieb nur der Dampfer „Soneck“.

1920: Erwerb der Aktienmajorität der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Neptun“ in Bremen.

Von Ende 1920 bis Ende 1929 wurde die Flotte wieder auf einen Stand von 40 Dampfern, 6 Motorschiffen und 39 Hafen- und Flußfahrzeugen gebracht, und zwar größtenteils durch Neubauten auf deutschen Werften, aber zum kleinen Teil auch durch Rückkauf ehemaliger Hansadampfer aus dem Ausland. Gesamttonnage der Flotte Ende 1929 etwa 293 000 Brutto-Register-Tonnen.

1929 beschloß die ao. Generalversammlung am 24. Oktober die Aufnahme einer Anleihe in Höhe von \$ 5 000 000.—, mit Aktienoption ausgestattet, und demgemäß eine Erhöhung des Grundkapitals bis zu RM 10 000 000.—, falls die Anleihe-Besitzer von ihrem Bezugsrecht Gebrauch machen würden. Das ist aber nicht geschehen und daher die Erhöhung des Grundkapitals nicht erfolgt. Zwei neue Dampferbauten wurden in Auftrag gegeben. Die Neptunmajorität wurde an den Norddeutschen Lloyd verkauft.

1930: Die Gesellschaft hat auf einzelnen Routen ihres British-Indien-Dienstes die Gemeinschaftsfahrt mit der Holländisch-Britisch-Indien-Linie Rotterdam aufgenommen. Die Gesellschaft nahm ferner den regelmäßigen Dienst von Philadelphia—New York nach Kapstadt und den ostafrikanischen Häfen, den sie vor dem Krieg durchgeführt hatte, wieder auf. Von den Vereinigten Staaten von Amerika ging die erste Rate der Rückgabe auf beschlagnahmte Dampfer im Betrage von RM 2 205 000.— ein. Anfang des Jahres 1931 wurden die Dampfer „Geierfels“ und „Uhenfels“ mit je 7505 Br.-Reg.-To. in Dienst gestellt. Aus dem Amerikaguthaben ist eine weitere Rate im Betrage von RM 1639 883.07 eingegangen.

1932: Seitens des Reiches wurde der Gesellschaft ein Betriebskredit in Höhe von RM 1 500 000.— gewährt, dessen Verbuchung erst im Abschluß ultimo 1932 erfolgte. Im Laufe des Jahres 1932

wurden 4 Dampfer der Flotte zu den bekannten Bedingungen der Reichsregierung abgewrackt („Reichenfels“, „Crostafels“, „Argenfels“, „Axenfels“) und drei weitere Dampfer („Soneck“, „Rolands-eck“, „Ehrenfels“) an andere Reedereien verkauft.

Im Januar 1934 wurde das Motorschiff „Schwarzenfels“ an die Deutsche Lufthansa A.-G., Berlin, verkauft.

1936 Verkauf des Dampfers „Goldenfels“, Lieferung der Motorschiffe „Ehrenfels“ und „Reichenfels“.

Der Liniendienst von Europa nach dem Persischen Golf konnte erweitert werden. Von New York nach Persien wurde ein Liniendienst aufgenommen, der zusammen mit zwei ausländischen Reedereien betrieben wird. 1937 Lieferung der Motorschiffe „Kandel-fels“ und „Kybfels“ sowie des Dampfers „Rolandseck“.

1938 Verkauf der Dampfer „Rabenfels“, „Schönfels“, „Rhein-fels“, „Sonnenfels“ und einiger kleinerer Hafenzfahrzeuge. Geliefert wurden die Motorschiffe „Hohenfels“, „Goldenfels“, „Tannenfels“, der Dampfer „Soneck“ sowie der Hafenschlepper „DDG Hansa II“, außerdem Anfang 1939 das Motorschiff „Neidenfels“. In Auftrag gegeben wurden 4 Dampfer und 1 Motorschiff. Die zu Anfang des Krieges aus 44 Seeschiffen bestehende Flotte, die im Laufe des Krieges noch um einige Neubauten und Zuweisungen des Reiches vermehrt wurde, ist zum weitaus größten Teil durch Kriegereignisse verloren gegangen. Der Gesamtverlust bis November 1945 betrug 56 Seeschiffe mit 320 650 Br.-Reg.-To., 3 Barkassen und 13 Schuten. Zur Zeit der Kapitulation verfügte die Gesellschaft noch über 11 Seeschiffe, 2 bereederte Schiffe und 8 im Bau befindliche, aber zum Teil mehr oder minder schwer havarierte Schiffe. Mit der Kapitulation mußten sämtliche Schiffe der alliierten Mil.-Reg. unterstellt werden. Diese veranlaßte die Ablieferung des größten Teils dieser Schiffe. Ein kleinerer Teil blieb zunächst in Deutschland unter Kontrolle der Alliierten. Bis Ende 1945 kamen weitere 6 Schiffe zur Ablieferung. 1946 sind die restlichen Seeschiffe abgeliefert worden bis auf 1 Seeschiff, das Anfang 1947 abgeliefert werden mußte. 3 inländische Neubauten sind noch in Verwaltung der Gesellschaft, jedoch beschlagnahmt. Die ausländischen Neubauten sind ebenfalls der Verfügung der Gesellschaft entzogen worden. Die Gesellschaft verfügt so-nach über kein seegehendes Schiff mehr. Der Leichterbestand ist der Gesellschaft bis auf wenige Kriegsverluste erhalten geblieben.

Besitz- und Betriebsbeschreibung

Kontorhaus in Bremen, Schlachte 6, Martinstraße 34; Reparaturwerkstätten in Bremen und Hamburg auf gemietetem Staatsgrund.

Das Geschäftshaus in Bremen wurde am 6. Oktober 1944 durch Fliegerangriff fast vollständig vernichtet. Das gleiche Schicksal erlitten das Ausrüstungslager in Bremen und die Reparaturwerkstatt in Hamburg.

Beteiligungen:

Deutsches Kohlen-Depot, Hamburg, nom. RM 50 000.—

Dedegeha-Stauerei, Bremen, nom. RM 15 000.—

Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Agentur Hamburg, nom. RM 20 000.—

Stauerei Vorwärts m. b. H., Hamburg, nom. RM 20 000.—

Die Gesellschaft gehört folgendem Verband an: Verband Deutscher Reeder.

Statistik

Kapitalentwicklung: Kapital vor 1914 M 2,5 Mill. Stammaktien, bis 1923 erhöht auf M 120 Mill. Stammaktien und M 50 Mill. Vorzugsaktien. 19. 12. 1924 Herabsetzung des Stammaktienkapitals im Verhältnis 10:1 auf RM 12 Mill. und Einziehung der Vorzugsaktien, gleichzeitig Kapitalerhöhung um RM 4 Mill. (Vorzugsaktien mit einfachem Stimmrecht. 15. 11. 1926 Umwandlung der Vorzugsaktien in Stammaktien und Erhöhung des Stammaktienkapitals um RM 8 Mill. sowie Einzahlung von RM 8 Mill. Vorzugsaktien. Am 24. 3. 1928 Umwandlung der Vorzugsaktien in Stammaktien, dadurch Erhöhung des Stammaktienkapitals auf RM 32 Mill. Am 5. 7. 1932 Kapitalherabsetzung um RM 8 Mill. und Zusammenlegung im Verhältnis 2:1 auf RM 12 Mill.