

# Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft

Sitz der Verwaltung: (24a) Hamburg, Holzbrücke 8

**Drahtanschrift:** Columbus Hamburg.

**Fernschreiber:** 02.1246.

**Fernruf:** Stadtgespräche 34 17 11/19;  
Ferngespräche 34 17 10.

**Postscheckkonto:** Hamburg 7607.

**Bankverbindungen:** Vereinsbank in Hamburg; Norddeutsche Bank in Hamburg; Hansa-Bank, Hamburg; Landeszentralbank der Hansastadt Hamburg, Hamburg, Konto Nr. 2/74.

**Gründung:** Die Gründung erfolgte am 4. November 1871 mit 1¼ Millionen Talern Grundkapital.

**Zweck:** Betrieb einer Reederei und solcher Geschäfte, die dem Geschäftszweck dienlich erscheinen. Die Gesellschaft darf auch im Inlande und Auslande Zweigniederlassungen errichten und sich an anderen Unternehmungen beteiligen.

**Vorstand:** John Eggert, Hamburg, Vorsitz; Herbert Amsinck, Hamburg.

**Aufsichtsrat:** Generalkonsul Wilhelm Huth (Vorstandsmitglied der Vereinsbank in Hamburg), Hamburg, Vorsitz; Erich Bechtolf (Vorstandsmitglied der Norddeutschen Bank in Hamburg), Hamburg, stellv. Vorsitz; H. W. Julius Peters (i. Fa. Conrad Hinrich Donner), Hamburg; Theodor Amsinck, Aumühle Bez. Hamburg; Rudolf August Oetker (i. Fa. Dr. August Oetker, Nahrungsmittelfabrik), Bielefeld; Wilhelm Schroeder (i. Fa. Schroeder Gebrüder & Co.), Hamburg; Otto Stürken (Vorstandsmitglied der Vereinsbank in Hamburg), Hamburg.

**Abschlußprüfer:** Deutsche Revisions- und Treuhand-Aktiengesellschaft.

**Geschäftsjahr:** Kalenderjahr.

**Stimmrecht der Aktien in der H.-V.:**

Je nom. RM 100.— = 1 Stimme.

**Satzungsgemäße Verwendung des Reingewinns:**

1. Zunächst erhalten die Aktionäre 4% des auf ihre Aktien eingezahlten Betrages; 2. von dem restlichen Reingewinn erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrates einen Gewinnanteil von 10% unter Beobachtung der Bestimmungen des § 98 AG; 3. der Rest wird an die Aktionäre verteilt, wenn nicht die H.-V. anders beschließt.

**Zahlstellen:** Norddeutsche Bank in Hamburg; Hansa-Bank, Hamburg; Vereinsbank in Hamburg, Hamburg; Conrad Hinrich Donner, Hamburg; Schroeder Gebrüder & Co., Hamburg.

## Aufbau und Entwicklung

Der erste Zweck der am 4. November 1871 von Hamburger Handelsherrn gegründeten Gesellschaft war, mit Hilfe dreier angekaufter kleiner Dampfer, und zwar Dampfer „Brazilian“ (1315 Br.-Reg.-T), Dampfer „Santos“ (961 BRT) und Dampfer „Rio“ (1688 BRT), regelmäßige Fahrten zwischen Hamburg und Südamerika versuchsweise zu veranstalten. Gesamttonnage 3964 Br.-Reg.-To.

Lange vor dem Weltkrieg hatte das Unternehmen bereits unter den Hamburger Großreedereien den zweiten Platz erungen und spielte eine bedeutende Rolle in der internationalen Schifffahrt. Die engen Wirtschaftsbeziehungen Deutschlands zu Südamerika sind eigentlich erst durch die Gründung der Gesellschaft und den zielbewußten Aufbau ihrer Flotte, insbesondere in der Zeit vor dem ersten Weltkrieg (s. u.) ermöglicht worden.

1886/92: Zustandekommen eines freundschaftlichen Verhältnisses zum Norddeutschen Lloyd und der Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“.

1893: Gründung einer direkten Südbrasil-Linie.

1899/1900: Scharfer Konkurrenzkampf mit der Firma A. C. de Freitas & Co., der mit dem Ankauf der Freitas'schen Schiffe durch die Hapag endete. Darauf Abschluß eines Betriebsgemeinschaftsvertrages mit der Hapag. Verbesserter Schnelldampferdienst nach dem La Plata.

1901: Gründung der Patagonischen Küstenlinie durch die H.S.D.G.; Anteilnahme der H.S.D.G. an der Genua/La-Plata-Fahrt der Hapag.

1904/07: Die Entwicklung der La-Plata-Passagierfahrt erforderte Indienstellung von vier Doppelschraubenschnelldampfern.

1914: Die Gesellschaft unterhielt bis zum Kriegsausbruch 1914 in Gemeinschaft mit der Hamburg-Amerika-Linie Linien nach Nord-, Mittel- und Südbrasilien und nach dem La Plata sowie Linien an der patagonischen Küste, zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika und Brasilien und zwischen Montevideo und Buenos Aires.

Stärke der Flotte unmittelbar vor Ausbruch des ersten Weltkrieges (1. August 1914):

57 Seedampfer	329 877 Br.-Reg.-To.
4 Neubauten	ca. 16 600 Br.-Reg.-To.
61 Seedampfer	346 477 Br.-Reg.-To.
181 Schlepper, Leichter usw.	28 825 Br.-Reg.-To.
Gesamttonnage	375 302 Br.-Reg.-To.

1920: Nach völlig vollzogener Ablieferung der Flotte auf Grund des Versailler Friedensvertrages langsamer Wiederaufbau durch Indienstellung des neugebauten Fracht- und Passagierdampfers „Argentina“, dem überall, auch im ehemals feindlichen Auslande, begeisterter Empfang zuteil wurde.

Ende des Jahres 1929 bestand die Flotte der H.S.D.G. aus 21 Seeschiffen mit insgesamt 194 630 Br.-Reg.-To. sowie aus 124 Hilfsfahrzeugen mit 22 230 Br.-Reg.-To.

1931: Nach längeren Verhandlungen gelangte im Mai 1931 ein Poolvertrag mit der Hapag-Lloyd-Union zum Abschluß. Nach diesem Vertrag, der auf die Dauer von 10 Jahren abgeschlossen wurde und eine poolmäßige Verteilung der Ergebnisse vorsieht, ist mit der schon früher vereinbarten Fahrplanverständigung eine rationellere Ausgestaltung der Südamerika-fahrt zu erhoffen.

Per 31. 12. 1931: Einziehung von Vorratsaktien und Kapitalherabsetzung (s. „Kapitalentwicklung“).

1932: Im Rahmen des von der Reichsregierung eingeleiteten Abwrackprogramms gelangten 5 Schiffe zum Abwracken. Seitens des Reiches wurden je Tonne RM 30.— Abwrackzuschuß gewährt. Der Bestand der Flotte verringerte sich damit auf 17 Schiffe (182 718 Br.-Reg.-To.).

Zur Deckung des Verlustes von RM 1 927 459,02 wurden der im Vorjahre gebildeten Spezialreserve RM 1 930 000.— entnommen. Der danach verbleibende Reingewinn von RM 2 540,98 wurde vorgetragen.

Das Jahr 1934 stand für die Gesellschaft im Zeichen langwieriger Verhandlungen wegen der Reorganisation der Südamerika-Fahrt, die gegen Ende des Jahres ihren Abschluß fanden. Danach haben die Hamburg-Amerika-Linie und der Norddeutsche Lloyd die von ihnen betriebene Südamerika-Ostküste-Fahrt aufgegeben. Die bisher von den beiden Gesellschaften in dieser Fahrt beschäftigten Schiffe wurden teils im Jahre 1934, teils im Jahre 1935 von der H.S.D.G. übernommen. Es handelt sich um 20 Schiffe von rund 117 000 Br.-Reg.-To. Die Bezahlung erfolgte im wesentlichen durch Übernahme von Bankverbindlichkeiten.

1935: Die bisher im Besitz der Hamburg-Amerika-Linie befindlichen nom. RM 973 340.— Vorzugsaktien wurden zurückgekauft und durch Beschluß der G.-V. vom 28. 7. 1936 eingezogen.

1936: Die im Zuge der Dezentralisation der deutschen Großschifffahrt in den Besitz des Reiches gelangte Aktienmehrheit — rund RM 8 160 000.— — wurde von einem Konsortium unter Führung der Vereinsbank, Hamburg, dem die Commerz- und Privatbank A.-G. sowie die Hamburger Firmen Nottebohm & Co., Schroeder Gebrüder & Co. und Theodor Wille angehören, zu pari erworben. Damit ist die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft wieder in private Hände übergegangen.

Im Mai 1937 wurde das Verwaltungsgebäude in Hamburg käuflich erworben. Die Vorzugsaktien der Hamburg-Amerika Linie in Höhe von RM 1 230 000.— wurden zurückgegeben. — Die Beteiligungen ermäßigten sich weiter infolge Liquidation