

Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“ in Bremen.

Der Bremer Senat hat der Ges. Befreiung von der gesetzlich und statutarisch vorgeschriebenen Vorlage des Jahresabschlusses für 1916, 1917 u. 1918 und die Einberufung der ordentl. Vers. erteilt. Die Ges. hat demzufolge von der Aufstellung einer Bilanz für die J. 1916—1918 sowie der Einberufung der G.-V. vorläufig Abstand genommen.

Gegründet: 3./12. 1881, eingetr. 27./12. 1881. Bis 1895 wurden die beiden Betriebe der Ges. (St.-Linie u. asiat. Linie) getrennt geführt; die G.-V. v. 4./4. 1895 beschloss Vereinigung. Seit 1904 Agentur in Hamburg.

Zweck: Betrieb der Schifffahrt u. aller damit in Verbind. stehenden Geschäfte. Linien von Bremen u. Hamburg über Rotterdam, Antwerpen nach Bombay u. Karachi, nach Colombo, Madras, Calcutta u. nach Rangoon; Linie Hamburg-Portugal; Linie Bremen-Middlesbrough Tees-Genua nach Madras u. Calcutta sowie nach dem La Plata (Argent.); auch sind Linien New York-Süd- u. Ost-Afrika, New York-Indien, Norwegen-Indien eingerichtet. Die La Plata-Linien werden gemeinschaftl. mit dem Nordd. Lloyd betrieben, so dass abwechselnd alle 8 Tage ein Dampfer expeditiert wird; die Linien nach Bombay, Karachi, Colombo, Madras u. Calcutta sind 14 tägig, die Linie nach Rangoon 3 wöchentl. 1909 neue Linie von New York nach Java errichtet. 1907 Betellig. an der Tyser-Linie für Fahrten New York-Australien. Die Flotte bestand Ende 1915 aus 87 Seedampfern (wovon 12 Dampfer noch im Bau), 3 Schleppdampfern, 4 Barkassen, 1 Motorleichter, 26 eisernen Leichtern mit zus. ca. 484 015 t Brutto-Reg.-Tons. Die Ges. hat sich mit anderen deutschen Reedereien an der Erricht. von Kohlendepots in Algier, Malta, Port Said etc., sowie dem Harris Deepwater Wharf in Middlesbrough beteiligt, ferner 1902, um ihren Staubetrieb in Antwerpen unabhängig zu gestalten, daselbst die Société anonyme Prévoyance errichtet. Seit 1909 Betellig. bei der Rhederei-Vereinig. G. m. b. H. in Hamburg mit 12 $\frac{1}{2}$ % des St.-Kap.

Zwischen der Deutschen Dampfschiffahrtsges. Hansa u. der Hamburg-Amerika Linie wurde im Okt. 1910 eine Interessengemeinschaft geschlossen, wonach die Hansa ab 1./1. 1911 sich an den Frachtdampferlinien der Hamburg-Amerika Linie zwischen Europa u. Ostasien beteiligt, während die Hamburg-Amerika Linie die Betellig. an den Frachtdampferlinien der Hansa zwischen Europa u. Indien erhält. Die Leitung der gemeinsamen Geschäfte für den Verkehr mit Ostasien untersteht der Hamburg-Amerika Linie, während die Leitung der gemeinsamen Geschäfte für den Verkehr mit Indien der Hansa untersteht. An Suez-Kanal-Kosten zahlte die Ges. 1913 Fr. 6 480 000 für 256 Durchfahrten.

1914: Durch den Kriegsausbruch wurde die Schifffahrt der Ges. lahmgelegt. Aus dem Gewinn wurden M. 2 000 000 für Kriegskosten zurückgestellt, die 1915 verbraucht wurden. 1915 hat der Betrieb infolge des Krieges fast völlig stillgelegen. Für die gekaperten Dampfer, die gegen Kriegsfahr versichert waren, ist noch keine Zahlung erfolgt. Die Forderung wurde eingeklagt und für den ersten in Betracht kommenden Dampfer ein in zwei Instanzen obsiegendes Urteil erreicht, auch beim Reichsgericht. Von den noch im Bau befindlichen Dampfern sind bereits 6 zur Ablieferung gelangt, während in 1915 noch weitere 2 u. im laufenden Jahr weitere 6 Neubauten in Auftrag gegeben wurden. Der Reingewinn von 1915 M. 122 892 wurde vorgetragen. Das Neubau-Kto stand ult. 1915 mit M. 6 683 754 zu Buch.

Kapital: M. 25 000 000 in 6000 Aktien (Nr. 1—6000) à M. 500 und 22 000 Aktien (Nr. 6001 bis 26 000 u. Nr. 1—2000 [frühere asiatische Linie]) à M. 1000; von den letzteren waren bis zur Vereinigung beider Linien im Jahre 1895 2000 als Aktien der asiatischen Linie bezeichnet. Das A.-K. wurde 1882 von M. 3 000 000 auf M. 5 000 000 erhöht, 1885 wieder auf M. 3 000 000 herabgesetzt durch Reduktion von je 5 Aktien auf 3 Aktien und wieder erhöht 1888 auf M. 5 000 000, 1890 auf M. 7 000 000 u. 1895 auf M. 10 000 000, durch Ausgabe von 3000 Aktien à M. 1000, angeboten den Aktionären zu 106%. Die G.-V. v. 28./2. 1900 beschloss behufs Erweiter. des Betriebes nach Ostasien durch Neubau von 5 grossen Dampfern weitere Erhöhd. des A.-K. um M. 5 000 000 in 5000 Aktien à M. 1000, angeboten den Aktionären zu 132,50%. Zur Beschaff. neuer Dampfer beschloss die G.-V. v. 25./3. 1903 fernere Erhöhd. um M. 5 000 000, angeboten den Aktionären zu 106% franko Zs. Das Agio diente zur Bestreitung der Unk. etc. Zu dem gleichen Zwecke sind lt. G.-V. v. 24./3. 1906 weitere M. 5 000 000 ausgegeben, womit das A.-K. auf M. 25 000 000 gebracht ist. Diese Aktien wurden den Aktionären zu 110% franko Zs. angeboten; Agio nach Abzug aller Unk. mit M. 200 000 in R.-F. — Die Inh.- u. resp. Nam.-Aktien können gegen eine Gebühr in Nam.- u. resp. Inh.-Aktien umgewandelt werden.

Anleihen: I. M. 5 500 000 in 4% Anteilscheinen, und zwar M. 2 000 000 v. 1./10. 1888, M. 1 500 000 v. 1./1. 1889 und M. 2 000 000 v. 1./7. 1893, Stücke Lit. A u. B à M. 5000, 1000. Zs. 1./4. u. 1./10. Tilg. zu pari ab 1894 in längstens 50 Jahren durch jährl. Ausl. von 2% ohne Zs.-Zuwachs in der G.-V. auf 1./10.; kann verstärkt werden. Sicherheit der Anleihe wie bei II. Verj. der Coup. 4 J., der Stücke 11 J. (F.) Zahlst.: Bremen: Disconto-Ges., Bernhd. Loose & Co., Bremer Fil. der Deutschen Bank, Deutsche Nationalbank; Berlin: Bank für Handel u. Ind., Disconto-Ges. (nur für 1893er Anleihe). Kurs in Bremen Ende 1901—1918: 100.25, 100, 101.50, 101, 101, 100.25, 96.50, 99.25, 99.50, 99.25, 99.25, 95.50, 96, 96.50*, —, 91, —, 92*%.

II. M. 3 000 000 in 4% Schuldscheinen lt. G.-V.-B. v. 5./4. 1902, 500 Stücke Lit. A (Nr. 1—500) à M. 3000, 1500 (Nr. 1—1500) à M. 1000. Zs. 1./4. u. 1./10. Tilg. zu pari ab