

Wertp. 36 266 352, do. Restliche Abschreibung auf Disagio, Umbauten usw. 5 099 227, do. Debitoren 375 000, Ueberweisung an Spezial-R.-F. 24 000 000. — 1932: Verlust (nach dem vertraglich vorgesehenen Ausgleich mit dem Nordd. Lloyd: 13 021 939 RM (gedeckt durch Entnahme aus Spez.-R.-F.).

Aus dem **Geschäftsbericht 1932**: Wie die vorangegangenen Geschäftsjahre seit 1929, stand auch das Jahr 1932 im Zeichen der andauernden schweren Weltkrise und ihrer zahllosen Auswirkungen auf die wirtschaftlichen Beziehungen der Länder zueinander. Die ungeheure Schrumpfung des Warenaustausches war die wesentlichste Hemmung, unter der alle Reedereien der Welt zu leiden hatten. Die deutsche Schifffahrt drückten daneben die in unseren früheren Geschäftsberichten schon erwähnten starken Subventionen der ausländischen Schifffahrt, die Abwertung des Pfundes und anderer für die Schifffahrt wesentlicher Valuten in unvermindertem Ausmaß weiter und hemmten dadurch alle Ansätze zu einer neuen Aufwärtsentwicklung. Erschwerend traten insbesondere für unsere Ges. hinzu das durch politische Momente bewirkte Ausbleiben der amerikanischen Freigabegelder und die zur Stützung und Rettung unserer notleidenden Landwirtschaft zwangsläufig unternommenen Einfuhrbeschränkungen.

Trotzdem konnte sich unsere Ges., gemessen an den ungünstigen Aussichten, unter denen das Jahr 1932 begann, dank der sehr starken Einschränkungen, denen der gesamte Betrieb unterworfen wurde, verhältnismäßig befriedigend behaupten. Wir haben alle erdenklichen Maßnahmen getroffen, um bereits eingetretene oder zu erwartende Verluste weitgehend zu vermindern und unsere Ausgaben herabzusetzen. So wurden die Betriebskosten bis an die Grenze des Tragbaren gedrosselt. Auch auf dem Gebiet der Betriebseinschränkungen sind wir in Zusammenarbeit mit dem Norddeutschen Lloyd so weit gegangen, wie es mit der Aufrechterhaltung der Dienste und unserer Stellung in der internationalen Schifffahrt noch vereinbar war. Eine weitere Verfolgung dieses Weges in der Richtung, daß man diejenigen Linien, die zur Zeit nicht wirtschaftlich arbeiten, völlig einstellt, konnte aus volkswirtschaftlichen und nationalpolitischen Gründen und im Gesamtinteresse der deutschen Schifffahrt nicht in Betracht kommen. Wir sind der Ueberzeugung, daß gerade in der jetzigen gefahrvollen Zeit kein Fahrgebiet oder keine Linie aufgegeben werden darf, die unsere Gesellschaft in früheren Jahrzehnten, zum Teil unter großen Opfern, für die deutsche wirtschaftliche Betätigung in Uebersee eingerichtet und festgehalten hat.

Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft. //

Sitz in Hamburg, Holzbrücke 8.

Verwaltung:

Vorstand: Th. Amsinck, John Eggert; Stellv.: J. Zimmermann, Dr. Moltmann, Herbert Amsinck (sämtlich in Hamburg).

Aufsichtsrat: Vors.: Dr. h. c. Heinrich Diedrichsen, Hamburg; sonst. Mitgl.: Geheimrat Dr. Heinrich F. Albert, Bremen; Johs. S. Amsinck, Hamburg; Bank-Dir. A. Hübbe (Dresdner Bank), Hamburg; Dir. Karl Lindemann, Bremen; Hermann Münchmeyer, Hamburg; Carl Ludwig Nottebohm, Hamburg; Edmund von Oesterreich, Hamburg; Dr. Alfred Stammann, Hamburg; Otto Stürken, Hamburg.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates müssen deutsche Reichsangehörige sein; mindestens drei Viertel der Mitglieder des Aufsichtsrates müssen in Hamburg oder Umgebung ihren Wohnsitz haben.

Entwicklung:

Die Ges. ist am 4./11. 1871 gegründet worden und unterhielt bis zum Kriege in Gemeinschaft mit der Hamburg-Amerika-Linie 6 Linien nach Brasilien u. 3 Linien nach dem La Plata; ferner eine Linie an der patagonischen Küste, eine Linie zwischen den Vereinigten Staaten von Nordamerika u. Brasilien u. eine Linie zwischen Montevideo u. Buenos Aires. Nach Verlust ihrer gesamten 48 Ozeandampfer nahm die Ges. 1920 den Verkehr nach der Ostküste Süd-Amerikas zunächst mit gemieteten Schiffen wieder auf u. unterhält jetzt einen regelmäßigen Dampferdienst nach Mittel- u. Südbrasilien u. den La Plata-Staaten, u. zwar 3 besondere Linien derart, daß in der Regel nach dem La Plata alle zehn Tage, nach Mittelbrasilien alle vierzehn Tage u. nach Südbrasilien alle drei Wochen ein Dampfer abgefertigt wird. Ferner ist ein kombinierter Dienst nach Rio de Janeiro—Santos—Montevideo—Buenos Aires eingerichtet, für den alle 4 Wochen ein Dampfer abgeht. Die Frachtraten von Nordamerika u. England nach der Ostküste Südamerikas sind beträchtlich höher als vom europäischen Kontinent. — 1932 zwang die Aenderung des Vermögensstandes zur Herabsetzung des Grundkap. (s. w. u.), Auflös. des Assekuranz-R.-F. von 2 000 000 RM u. einer Entnahme von 3 894 910 RM aus dem R.-F. u. zur Verwendung der daraus sowie aus der Kapitalherabsetzung gewonnenen Beträge zwecks Deckung von Verlusten und zum Ausgleich von Wertminderungen u. Schaffung einer Spezialreserve von 5 000 000 RM.

Zweck:

Betrieb einer Reederei sowie solch. Handelsgeschäfte, die dem Reedereibetrieb oder dem Reiseverkehr dienlich erscheinen; nach der Aender. des Statuts v. 17./12. 1919

ist der Zweck auf Unternehm. u. Beteilig. an Geschäften ausgedehnt worden, die nach dem Ermessen der Verwaltung den Interessen der Ges. dienlich erscheinen.

Linien: Die Ges. unterhält getrennte Dienste, und zwar: 1. einen Schnelldampferverkehr über Boulogne s/m, La Coruña, Vigo Lissabon, nach Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires; 2. einen kombinierten Fracht- und Passagierdampferverkehr, der unterhalten wird von den „Monte“-Schiffen u. von den Dampfern der „España“-Klasse. Diese Schiffe befördern nur Passagiere III. Klasse in Kammern u. im Wohndeck; 3. reine Frachtdampferlinien nach Mittelbrasilien u. Südbrasilien.

Das Fracht- und Passagegeschäft ist durch verschiedene Konferenzen u. Pools geregelt. Im Mai 1931 erfolgte der Abschluß einer **Fahrplangemeinschaft** in der Südamerikafahrt mit der Hapag-Lloyd-Union. Der Vertrag läuft zehn Jahre u. sieht eine Pooling der Erträge aus der Südamerika-Fahrt vor.

Besitztum:

Die Ges. hat z. Zt. 17 Seeschiffe mit 182 718 Br.-R.-T. Außerdem besitzt die Ges. in Hamburg, am La Plata u. in Brasilien 120 Schlepper, Leichter, Barkassen usw. mit 21 615 Br.-R.-T. Die Ges. besitzt Gebäude am Mittelkanal, Schuppen am O'Swald-Quai in Hamburg und Ilha das Palmas bei Santos.

Sonstige Mitteilungen:

Satzungen: Geschäftsjahr: Kalenderjahr. — G.-V. meist im Febr. (1933 am 16./8.), 1 St.-A. zu 100 RM = 1 St., 1 St.-A. zu 200 RM = 2 St., 1 (5%) Vorz.-A. = 6 St.; 1 (6%) Vorz.-A. = 2 St. — Vom Reingewinn 5% zum R.-F. (Gr. 10%); vom weiteren Ueberschuß 5% den Namens-Vorz.-A. I., 6% den Vorz.-A. II., III. u. IV., dann 4% den St.-A.; vom verbleibenden Saldo 10% Tant. an A.-R.; Rest Superdiv. der St.-A. bzw. nach G.-V.-B. — Die Schiffe der Ges. sowie deren Fracht sind gegen die Gefahren der Seeschifffahrt zu versichern. Der A.-R. kann jedoch beschließen, daß die Ges. diese Gefahren ganz oder teilweise selbst zu tragen hat.

Zahlstellen: Hamburg: Deutsche Bank u. Disconto-Ges. Fil. Hamburg, Dresdner Bank in Hamburg, Commerz- u. Privat-Bank A.-G.; Berlin: Deutsche Bank u. Disconto-Ges., Dresdner Bank, Commerz- u. Privat-Bank A.-G., Reichs-Kredit-Ges. A.-G.

Beteiligungen:

Die Ges. besitzt 1 150 000 RM gebundene Vorz.-A. der Hamburg-Amerika-Linie.