

1937: Einrichtung eines Eilgüterdienstes nach Ostpreußen. Geländekauf in Hannover, in Braunschweig Übernahme von Pachtgelände und Übernahme der Kühlhaus-Bewirtschaftung in Oppeln. Beginn des Ausbaues der neuen Anlagen in Magdeburg-Handelshafen. Bau der ersten neuen Kähne auf eigenen Werften.

Fünzigjähriges Bestehen der Gesellschaft. Am Jahresende veräußerte die Gesellschaft nom. RM. 140 000.— Vorzugsaktien der „Hamburg-Amerika-Linie“ und erwarb ihre Vorzugsaktien von dieser Gesellschaft in gleichem Nominalbetrage zum Zwecke der Einziehung (s. „Statistik“).

1938: Gründung der Geschäftsstellen Braunschweig, Hannover und Köln. Bau der Umschlag- und Lagerspeicher in Braunschweig und Hannover, Silovergrößerung in Halle-Trotha, weiterer Ausbau von Magdeburg. Durchführung von Kapitalveränderungen bzw. Kapitalerhöhung (s. „Statistik“). Das Unternehmen hat die Umschlagsanlage der Stadt Fallersleben am Mittellandkanal auf 30 Jahre gepachtet. Die Stadt Fallersleben erhält eine jährliche Pauschalpacht und ist mit einem Prozentsatz an den Tarifgebühren beteiligt. — Kauf eines Hauses in Köln und der Odermühle in Odereck.

1939: Kapitalerhöhung um RM 1,8 Mill. (s. „Statistik“). Erwerb des gesamten Aktienkapitals der „Emder Verkehrsgesellschaft A.-G.“, Emden. Bau eines Getreide-Silos in Breslau-Pöpelwitz und einer Umschlagsanlage in Fallersleben. Weiterer Ausbau von Magdeburg. Fertigstellung der Speicher in Braunschweig und Hannover und des Silobaus in Halle. Pachtung eines Hafengeländes in Gleiwitz für den Aufbau eines Umschlagspeichers.

1940: Erwerb eines größeren Aktienpaketes der „Ottensener Eisenwerk A.G.“, Hamburg-Altona. Eröffnung der Geschäftsstellen in Gleiwitz und Posen. Unterbringung einer $4\frac{1}{2}\%$ igen Anleihe von RM 3,0 Mill. zum Kurse von 100% durch ein Bankkonsortium unter Führung der „Reichs-Kredit-Gesellschaft A.-G.“, Berlin. Beginn mit dem Ausbau der Werft Urstetten/Glogau. Vollendung des zweiten Umschlagspeichers in Magdeburg-Handelshafen und des Silos in Breslau-Pöpelwitz. Ausbau der Flotte durch Neubau mehrerer Eilmotorschiffe und Kähne sowie 2 Motor-Tankschiffe.

1941: Weiterer Ausbau der Landanlagen und der Flotte, Fertigstellung des ersten in Urstetten erbauten Tankkahnes. Übergang der Aktienmehrheit der Gesellschaft aus dem Besitz der „Hamburg-Amerikanische Paketfahrt A.G.“ auf das Reich. Die Gesellschaft wurde der Reichswerke A.G. für Binnenschifffahrt „Hermann Göring“ unterstellt.

1942: Weiterer Ausbau der Werft Urstetten und der Umschlagsanlage Magdeburg-Handelshafen, Erweiterungsbauten in Breslau, Fertigstellung des Umschlagspeichers in Gleiwitz, Fertigstellung von vier weiteren Tankkähnen, Vergrößerung der Flotte durch Ankauf und Neubau verschiedener Fahrzeuge. Drei Motorschlepper mußten zwangsläufig an die Donau abgegeben werden.

1943: Erweiterung der Werft Urstetten. Ausbau von Breslau, Vergrößerung der Flotte um 10 Neubauten. Für den Ausbau des Schiffsparks wurden RM 1,3 Mill. und für Reparaturkosten der Flotte rd. RM 0,95 Mill. aufgewendet. Für den Ausbau der Landanlagen wurden rd. RM 0,708 Mill. ausgegeben. Während des Berichtsjahres wurden die Gebäude und Anlagen sowie Betriebseinrichtungen und Vorräte in Hamburg, Stettin, Berlin, Köln, Duisburg und Hannover teils stark beschädigt, teils völlig vernichtet. 11 Fahrzeuge gingen total verloren, 18 wurden schwer, weitere 73 leichter beschädigt. Der Gesamtschaden betrug etwa rund RM 3,0 Mill.

1944: In 1944 konnten noch weitere 12 Fahrzeuge durch Ankauf bzw. Neubau in Betrieb genommen werden. Drei der neu gebauten Tankkähne gingen infolge Bombenschaden total verloren. Der Ausbau der Werft Urstetten wurde noch weiter fortgesetzt und bis auf einen verhältnismäßig kleinen Rest durchgeführt.

1945: Die Gesellschaft hat infolge des unglücklichen Kriegsausganges die schwerste Krise seit ihrem Bestehen zu überwinden. Die bis gegen Ende 1944 eingetretenen Totalverluste konnten durch die für die Flottenverjüngung vorgesehenen Neubauten, die zum größten Teil auf eigenen Werften durchgeführt wurden und durch Ankäufe einigermaßen ausgeglichen werden. Allerdings befanden sich unter den Totalverlusten eine größere Zahl neuerer und neuester Schiffe (3 neue Tankkähne), so daß die beabsichtigte Verjüngung nicht zur Auswirkung kam. In den letzten Kriegsmonaten und ihrer Folgezeit änderte diese Situation sich ganz wesentlich. Der auf

der Oder befindliche Schiffspark konnte infolge Winterstand nicht nach Westen in Sicherheit gebracht werden. Etwa 260 Fahrzeuge verblieben auf der Oder und verfielen der Beschlagnahme durch die Besatzungsmacht. Die im Raum der Ostzone verbliebenen Schiffe wurden ebenfalls von den Sowjetbehörden beschlagnahmt und nur kleine bzw. beschädigte oder unbrauchbare Fahrzeuge wurden von den Russen freigegeben. Etwa 120 Fahrzeuge verblieben in der Ostzone erhalten gebliebenen Teilen der Gesellschaft zur Aufrechterhaltung des Schiffsahrtbetriebes. Alle Niederlassungen östlich der Oder-Neiße-Linie einschließlich Stettins gingen mit ihren gesamten wertvollen Umschlags-, Lager-, Hafen- und Werftanlagen durch die Abtrennung des Gebiets östlich dieser Linie verloren. Damit ging zugleich ein Grundbesitz von 256.058 qm mit 33 800 qm bebauter Fläche verloren. Es verblieben, soweit nicht durch Kriegseinwirkung zerstört, wie Magdeburg und z. T. Fürstenberg, die Speicher- und Umschlagsanlagen in Halle, Magdeburg, Fürstenberg und Havelberg sowie die Niederlassungen in Berlin und Dresden ohne eigene Anlagen. Nachdem die verbliebenen Niederlassungen in der Ostzone ihren Betrieb zunächst nach den Weisungen von Hamburg fortführten und den Betrieb so gut wie möglich aufrechterhielten, machten sich im Frühjahr 1946 Loslösungsbestrebungen bemerkbar, die dann im Mai zu einer vorläufigen Trennung von Hamburg unter treuhänderischer Verwaltung durch die Provinzialregierung Sachsen-Anhalt und im Herbst 1946 zur entschädigungslosen Enteignung durch die zuständigen Landesregierungen und Erklärung zu volkseigenen Betrieben führte. Dadurch verlor die Gesellschaft weiteren Grundbesitz von 154 939 qm mit 9 836 qm bebauter Fläche. Es verblieben ihr danach lediglich noch der Besitz in der britischen Zone und die Zweigniederlassung Berlin, welche sich im britischen Sektor befindet. Von der Flotte verblieben der Gesellschaft nur noch 153 Einheiten mit 8 879 PS und 48 463 to Tragfähigkeit. Nach der Besetzung Deutschlands durch die Alliierten kam die Binnenschifffahrt voll zum Stillstand. Während im Westen bereits Anfang 1946 die Schifffahrt wieder aufgenommen wurde, konnte der Interzonenverkehr auf der Elbe und nach Berlin unter erschwerten Umständen erst im Herbst 1946 aufgenommen werden; nur im Nahverkehr bis zur Zonengrenze und nach Lübeck konnte der Verkehr bereits früher mit vereinzelt Fahrten durchgeführt werden. Die wenig günstigen Aussichten für ausreichende Beschäftigung im Interzonenverkehr veranlaßten die Gesellschaft, ihren bereits seit 1938 betriebenen Verkehr auf den westdeutschen Wasserstraßen und dem Rhein nicht nur beizubehalten, sondern mehr und mehr zu verstärken. Für den Nahverkehr auf der Elbe wurde 1945 in Hitzacker/Elbe eine Geschäftsstelle eingerichtet.

1946 wurde bereits eine Anzahl Kähne im Westen beschäftigt, weitere wurden im Laufe des Jahres nach Emden übergeführt zum gleichen Zweck.

1947 wurde eine Anzahl Eildampfer und Eilmotorschiffe für den Verkehr zwischen Bremen und Oberrhein und drei Schleppdampfer und ein Motorschlepper für den Rhein nach dem Westen überführt.

1948: Als im Mai die Schifffahrt im Interzonenverkehr durch die Grenzsperrung völlig stillgelegt worden war, wurden weitere Eilschiffe und Kähne für den Einsatz auf den westlichen Wasserstraßen dorthin überführt. Ende 1948 befand sich der weitaus größte Teil des Schiffsparks der Gesellschaft im Einsatz auf den westlichen Wasserstraßen.

Besitz- und Betriebsbeschreibung

Die Gesellschaft unterhielt bis zum Zusammenbruch Deutschlands folgende Linien: Expres-, Eildampfer- und Eilmotorschiffverkehr zwischen Hamburg und Berlin und zwischen allen Stationen des Verkehrsgebietes. Motorkahnverkehr und Schleppkahnverkehr regelmäßig von und nach allen Stationen der Elbe-, Saale-, Oder-, märkischen-, ost- und westdeutschen Wasserstraßen. Nach Wiedereröffnung der Schifffahrt gegen Ende 1945 und Anfang 1946 wurde der Verkehr nach Berlin und der Oberelbe sowie auf den westdeutschen Wasserstraßen und dem Rhein wieder aufgenommen. Die Erschwerungen im Interzonenverkehr und dessen gänzliche Stilllegung im Mai 1948 führten dazu, daß nach und nach fast der gesamte Schiffspark im Westen im Verkehr Bremen-Oberrhein und auf den westdeutschen Kanälen eingesetzt wurde. Die in der Ostzone verbliebenen Schiffe, soweit sie nicht durch Kriegereignisse verlorengegangen oder von den Russen beschlagnahmt worden waren, wurden zunächst nach Wiedereröffnung der Schifffahrt in der Ostzone von den dortigen Niederlassungen im Verkehr auf Elbe, Saale und märkischen Wasserstraßen eingesetzt bis zur Loslösung dieser Niederlassungen von Hamburg.