

strasse in Hamburg Anfang Mai 1903 bezogen worden. Das Bauterrain ist für M. 1 200 000 erworben, u. 1905 u. 1906 die Nachbargrundstücke Ferdinandstr. 48, 50, 56 dazugekauft, das alte Verwalt.-Gebäude am Dovenfleth mit den beiden Häusern an der Brauerstrasse dagegen verkauft worden. 1909 hat die Hamburg-Amerika-Linie ein grösseres Terrain in Wilhelmsburg erworben, auf dem Arbeiterwohnungen erbaut werden sollen. Ausserhalb Hamburgs ist in Cuxhaven ein Tiefwasserhafen mit Wartehallen, Zollgebäuden, etc. und Arbeiter-Wohnungen für den Schnelldampferverkehr der Ges. erbaut und am 1./7. 1902 eröffnet worden; der Hafen hat sich jedoch nicht bewährt u. ist deshalb wieder aufgegeben worden. Ferner war die Ges. bestrebt, Emden für einen ausgedehnten transoceanischen Verkehr zweckentsprechend einzurichten. Am Emdener Aussenhafen hat die Ges. eine Kai-strecke nebst Zubehör auf 10 Jahre erpachtet und im Juli 1901 daselbst eine Filiale errichtet. Die Ausdehnung des Schiffahrtsbetriebes nach Ostasien im Frühjahr 1901 hat ferner zum Bau eines deutschen Kais und von Lagerhäusern in Shanghai, Tsingtau u. Hongkong geführt. Weitere Anlagen besitzt die Ges. in Stettin, Havre, Cherbourg, Genua, Montreal, Hoboken, St. Thomas, Kingston, Canton u. Wuhu (Ostasien). Ende 1899 infierte die H. A. L. ihre in Hoboken bei New York an tiefem Wasser gelegenen Ländereien gemeinsam mit dem benachbarten Grundbesitz anderer dort domizilierter Gesellschaften in eine Hamburg-American Line Terminal and Navigation Co. firmierende neu begründete Ges., um diesen Besitz in der Form des Speicher- u. Lagerhausbetriebes, verbunden mit Leichter- u. Schleppschiffahrt, nutzbringend zu verwerten; die Direktionsführung dieses Unternehmens liegt in den Händen der H. A. L. 1899 wurde auch die bisher nur ermietete Landungsanlage in St. Thomas käuflich erworben u. ausserdem ein Gebäudekomplex für Lagerplatz u. Bureaux angekauft. 1902 hat die H. A. L. ferner ein Kohlendepot in Kingston gegründet u. an der Einrichtung u. Inbetriebnahme eines deutschen Kohlendepots in Port Said tätigen Anteil genommen. 1905 Erwerb des Hauses Unter den Linden 8 in Berlin u. eines Gebäudekomplexes in New York für Doll. 6 000 000, in das die dortigen Bureaux der Ges. 1908 verlegt worden sind. 1909 Beteiligung an der Kohlenheber-Ges. m. b. H. mit M. 160 000.

Geschäftsergebnisse im Jahrzehnt 1898—1907: Während der 10 Jahre 1898—1907 hat die H. A. P. A. G. einen Reingewinn von M. 233 000 000 erzielt, aus dem eine Durchschnitts-Div. von 7,85% zur Verteilung gelangt ist. Zu Abschreib. u. Reservestellungen sind während dieses Zeitraumes insgesamt M. 161 000 000 aus dem Betriebsgewinn verwandt worden. Die Aufwendungen für Neuanschaffung von Schiffen berechnen sich auf M. 302 500 000, oder, wenn man den Buchwert der durch Verkauf aus der Flotte ausgeschiedenen Schiffe absetzt, auf M. 256 000 000, während, das Betriebskapital der Ges. an Aktien und Prior.-Anleihen nur um M. 114 000 000, nämlich von M. 58 500 000 im J. 1898 auf M. 172 500 000 im J. 1907 gestiegen ist. Für das Jahr 1907 allein beläuft sich die für neuerworbene Schiffe verausgabte Summe auf rund M. 40 000 000.

Geschäftsergebnis 1908: Die Ges. hatte 1908 unter dem den Verkehr lahm legenden Niedergang der Konjunktur besonders zu leiden, wobei die Krisis in Amerika am schärfsten u. nachhaltigsten in die Erscheinung trat, sodass die amerikanischen Linien, in denen ein Kapital von M. 85 000 000 investiert ist, durch Mindereinnahme sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr stark in Mitleidenschaft gezogen wurden. Der Betriebsüberschuss für 1908 betrug M. 15 855 536, wovon M. 2 973 984 auf den Zinsendienst der Prior.-Anleihen entfielen u. M. 12 881 552 zu Abschreib. auf den Wert der Schiffe etc., sowie zur Dotierung des Ern.-F. verwendet wurden. Eine Div. konnte nicht zur Verteil. kommen.

Geschäftsjahr 1909: Infolge der eingetretenen Besserung der wirtschaftl. Lage u. Steigerung des Passagier- bzw. Auswandererverkehrs konnte die Ges. die Folgen des rapiden Rückganges der Konjunktur des Vorjahres schnell überwinden. Infolgedessen konnte die grosse Zahl von Schiffen, welche 1908 brachgelegt werden mussten, nach und nach wieder in Dienst gestellt werden, sodass Anfang 1910 kein Schiff der Flotte der Ges. wegen mangels an Beschäftigung auflag. Von dem Reingewinn für 1909 wurden M. 2 000 000 zur Errichtung eines Konkurrenzkampf-Kontos verwendet, das die Verwalt. neben den der Ges. infolge ihrer vorsichtigen Bilanzierung zur Verfüg. stehenden anderweitigen Hilfsquellen, zum Ausgleich der durch die unvermeidlichen Konkurrenzkämpfe entstehenden Verluste verwendet werden soll. Auf diese Weise wird das jeweilige Jahresergebnis von dem Zufall eines Konkurrenzkampfes auf einer einzelnen Linie unabhängiger gemacht u. zugleich die Stellung der Ges. den Gegnern gegenüber gestärkt. Nachdem die wirtschaftl. Verhältnisse wieder normale geworden sind, u. die flüssigen Mittel am 31. Dez. 1909 einen Betrag von mehr als M. 30 000 000 erreichten, hat die Verwalt. begonnen, in vorsichtigen Grenzen für den bei Eintritt der Krisis ganz sistierten weiteren Ausbau der Flotte zu sorgen. Es wurden 4 Seedampfer in Auftrag gegeben.

Kapital: M. 125 000 000 in 125 000 Aktien (Nr. 1—125 000) à M. 1000. Das urspr. A.-K. betrug Banco M. 300 000 u. wurde erhöht am 20./12. 1853 auf Banco-M. 2 000 000 am 30./11. 1865 auf Banco-M. 3 000 000, am 18./6. 1867 auf Banco-M. 3 500 000 am 4./8. 1868 auf Banco-M. 4 000 000, am 31./3. 1870 auf Banco-M. 6 000 000, am 7./12. 1881 auf Banco-M. 7 000 000, am 26./3. 1872 auf M. 13 500 000, am 31./3. 1874 auf M. 16 500 000, am 23./4. 1875 auf M. 22 500 000, am 20./10. 1877 herabgesetzt durch Zulassung der Aktien 3:2 auf M. 15 000 000, ferner erhöht am 6./10. 1887 auf M. 20 000 000, am 12./9. 1888 auf M. 30 000 000, lt. G.-V.-B. v. 2./2. 1897 um M. 15 000 000 in 15 000 Aktien à M. 1000, angeboten den Aktionären v. 6.—20./2. 1897 zu 112,50%, weiter lt. G.-V.-B. v. 30./3. 1898 um M. 5 000 000, von