

ergebnis der H. A. L. Die beiden deutschen Gesellschaften haben sich verpflichtet, dem Syndikate alljährl. denjenigen Anteil an ihrer Div. auszuzahlen, welcher einem Besitze von mind. M. 20 000 000, jetzt M. 26 250 000 in Aktien entsprechen würde. Diese Bestimmung ist in einer Zeit vereinbart worden, als das Akt.-Kap. der beiden deutschen Ges. je M. 80 000 000 betrug. Für den inzwischen eingetretenen Fall einer Kapitalserhöhung ist dem Syndikat das Recht vorbehalten, die Summe, von welcher die ihm zukommende Div. zu berechnen ist, bis auf 25% des Akt.-Kap. zu erhöhen. Die Gegenleistung des Syndikats besteht darin, dass es sich verpflichtet hat, den beiden deutschen Ges. auf den gleichen Betrag, auf den sie den Div.-Anteil erhält, eine Verzinsung von 6% aus den Mitteln des Syndikats zu vergüten. Der Vertrag ist auf die Dauer von 20 Jahren bis zum 20./2. 1922 geschlossen. Es soll aber jeder Partei freistehen, nach dem Verlaufe von 10 Jahren vom 20./2. 1912 ab eine Revision des Vertrages zu beantragen und, wenn diese in zufriedenstellender Weise nicht erzielt werden kann, nach Verlauf eines weiteren Jahres sich von dem Kontrakte zurückzuziehen.

In Rücksicht auf dieses Syndikatsabkommen beschloss die G.-V. v. 28./5. 1902 u. a. folgende Statutänderung: Die Mitglieder des Vorstandes und A.-R. müssen die deutsche Reichsangehörigkeit besitzen und innerhalb des Deutschen Reiches ihren Wohnsitz haben. Dem § 17 wurde hinzugefügt, dass der A.-R. den Vors. wie dessen Stellv. „aus seiner Mitte“ zu wählen hat. Zu § 19, wonach die G.-V. mit absoluter Mehrheit beschliesst (bei den Wahlen mit relativer) wurden als Ausnahmen hinzugefügt, dass über Abänd. des Gegenstandes des Unternehmens oder über Vereinigung mit einer inländ. Ges. die $\frac{3}{4}$ -Mehrheit des bei der Beschlussfassung vertretenen A.-K. erforderl. ist. Die Verlegung des Ges.-Sitzes nach dem Ausland oder eine Abänd. der Klauseln, dass Vorst. u. A.-R. in Deutschland wohnende Deutsche sein müssen, oder eine Abänd. der neuen Bestimm. dieses § 19, oder die Auflös. der Ges., können nur dann gültig beschlossen werden, wenn in 2 G.-V. mit einer Zwischenzeit von 6—8 Wochen jedesmal $\frac{4}{5}$ des vertret. A.-K. zugestimmt haben. Der näml. erschwerten doppelten Beschlussfass. bedürfen Beschlüsse der G.-V., welche den Verlust oder die Einschränkung der Selbständigkeit der Ges. zu gunsten ausländ. Unternehmer zur Folge haben würden. Weiter wurde die Verpflichtung zur Versich. bzw. Selbstversich. der Schiffe auch auf diejenigen erstreckt, „deren Risiko die Ges. auf Grund kontraktl. übernommener Verpflichtungen ganz oder teilweise trägt.“ Zu § 26, betr. die Feststellung des Reingewinnes, ist als Zusatz beschlossen: „Zu den in Abzug zu bringenden Kosten sind auch die Kosten der Begleichung derjenigen Verbindlichkeiten zu rechnen, welche sich aus Gewinnbeteiligungsverträgen ergeben, die der Vorst. mit Genehm. des A.-R. mit anderen Ges. abgeschlossen hat.“

Flotte. Die Flotte der Ges. bestand März 1911 nach Neubauten, Hinzukauf u. Veräusserung von Dampfern aus 170 Ozeandampfern mit zus. 978 465 Brutto-Reg.-Tons u. 225 Flussdampfern. Schleppern, Leichtern etc. mit 44 850 Brutto-Reg.-Tons (zus. also 395 Fahrzeuge mit 1 023 315 Brutto-Reg.-Tons): Durchschnittsalter der Schiffe 8 Jahre 9 Mon. Neuerdings sind 1911 weitere Dampfer-Neubauten in Auftrag gegeben worden. Befördert wurden 1907—1910 auf 1228, 985, 974, 1030 Rundreisen 470 290, 280 404, 320 122, 379 622 Passagiere u. 6 312 930, 5 572 959, 5 748 680, 6 446 369 cbm Ladung.

Betriebsanlagen auf dem Lande: Hand in Hand mit der Ausdehnung des Liniennetzes ist die entsprechende Ausdehnung des Landbesitzes und der Landanlagen der Ges. in den letzten Jahren erheblich fortgeschritten. Der Hamburger Kaibetrieb der H. A. L. ist nach Fertigstellung der neuen Hafenanlagen auf Kuhwärder südlich der Elbe Ende 1903 dauernd dahin verlegt worden. Die auf der Veddel erbauten neuen Auswandererhallen sind im Dez. 1901 dem Verkehr freigegeben worden und haben 1905—1907 eine erhebliche Vergrößerung durch Umbau erfahren. Ein neues Verwaltungsgebäude ist auf den Grundstücken Nr. 58, 60, 62 in der Ferdinandstrasse 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 Arbeiterwohnhäuser erbaut worden sind. 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 Kaistrecke nebst Zubehör auf 10 Jahre gepachtet und im Juli 1901 daselbst eine Filiale errichtet. Die Ausdehnung des Schiffahrtbetriebes 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, Basra, Hankow, Tongkin, Tientsin, Canton u. Wuhu (Ostasien). Ende 1899 inferierte die H. A. L. ihre in Hoboken bei New York an tiefem Wasser gelegenen Ländereien gemeinsam mit dem benachbarten Grundbesitz anderer dort domizilierter Ges. 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 nur bisher ermietete Landungsanlage in St. Thomas käuf-