

Westindien erworben u. wird in der Versorgung der Vereinigten Staaten von Amerika mit Bananen in Zukunft eine hervorragende Rolle spielen. Zwischen der Atlantic Fruit Company u. der Hamburg-Amerika-Linie ist ein langjähriger Vertrag geschlossen worden, wonach eine Anzahl von Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie für den Transport der Bananen von Westindien nach New-York der Atlantic Fruit Company ausschliesslich zur Verfügung gestellt wird. Gleichzeitig hat die Hamburg-Amerika-Linie mit der Verwaltung der Hamburg-Columbien-Bananen-Akt.-Ges. in Hamburg Verabredungen getroffen, die eine enge Verbindung zwischen den beiden Ges. herstellen. Nach diesem Verträge wird die Hamburg-Amerika-Linie in Gemeinschaft mit dieser deutschen Bananenges. schon vom J. 1912 ab mehrere Schiffe, die mit den nötigen Kühlvorrichtungen versehen sind, für den Transport von Bananen von Westindien nach Hamburg in Fahrt stellen. Gleichzeitig hat sich die H.-A. P.-A.-G. einen angemessenen Einfluss auf die Leitung der Geschäfte dadurch gesichert, dass sie sich an der Bananen-A.-G. finanziell beteiligte u. einen mässigen Betrag der Bonds gezeichnet hat, deren Ausgabe die Atlantic Fruit Comp. beabsichtigt.

Der mit der International Mercantile Marine Company über die Regelung der beiderseitigen Interessensphären geschlossene Vertrag ist nach 10jährigem Bestehen im Febr. 1912 ausser Kraft getreten. Dagegen bestehen noch jetzt Verträge (s. oben) mit der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Ges., der Deutschen Dampfschiffahrts-Ges. Kosmos, der Woermann-Linie, der Hamburg-Bremer-Afrika Linie, der Deutschen Ost-Afrika Linie u. der Deutschen Dampfschiffahrts-Ges. „Hansa“, welche eine Beteilig. der Hamburg-Amerika Linie an den von den genannten Ges. betriebenen Linien auf Grund einer Betriebsgemeinschaft zum Gegenstande haben. In dem mit der Deutschen Dampfschiffahrts-Ges. „Hansa“ abgeschlossenen Verträge ist dieser Ges. als Ausgleich eine Beteilig. an dem ostasiatischen Frachtdampferdienst der Hamburg-Amerika Linie eingeräumt worden. Daneben besteht noch eine Reihe von anderen Verträgen mit in- u. ausländ. Reedereien, die den Zweck verfolgen, ruinösen Konkurrenzkämpfen vorzubeugen.

In Rücksicht auf das von 1902—1912 mit der International Mercantile Marine Comp. bestandene 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 Auflösund der Ges., können nur dann giltig beschlossen werden, wenn in 2 G.-V. mit einer Zwischenzeit von 6—8 Wochen jedesmal $\frac{2}{3}$ des vertretenen A.-K. zugestimmt haben. Der näml. erschwerten doppelten Beschlussfass. bedürfen Beschlüsse der G.-V., welche den Verlust oder die Einschränkung der Selbstständigkeit 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 1912 nach Neubauten, Hinzukauf u. Veräusserung von Dampfern aus 179 Ozeandampfern (davon 15 im Bau) mit zus. 1 163 771 Brutto-Reg.-Tons u. 229 Flussdampfern, Schleppern, Leichtern etc. mit 46 946 Brutto-Reg.-Tons (zus. also 408 Fahrzeugen mit 1 210 717 Brutto-Reg.-Tons); Durchschnittsalter der Schiffe 8 Jahre 9 Mon. Neuerdings sind 1912 weitere Dampfer-Neubauten in Auftrag gegeben worden. Befördert wurden 1907—1911 auf 1228, 985, 974, 1030, 1044 Rundreisen 470 290, 280 404, 320 122, 379 622, 365 393 Passagiere u. 6 312 930, 5 572 959, 5 748 680, 6 446 369, 7 286 434 cbm Ladung. Die gesamte von den Seeschiffen im J. 1911 zurückgelegte Entfernung berechnete sich auf 8 150 000 Seemeilen oder 15 093 800 km, entsprechend der 377fachen Länge des Erdumfanges.

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 Baulterrain 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 er-