

worben, 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 Kai-strecke 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, desgl. zur Einrichtung kaufmännischer u. techn. Bureaux 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 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.

Geschäftsjahr 1911: Dieses J. ist, wie für die Schiffahrt überhaupt, so auch für die Ges. im grossen u. ganzen günstig gewesen. Das Frachtgeschäft hat sich in den wichtigsten Verkehrsrichtungen zu einer Lebhaftigkeit entwickelt, die um so weniger erwartet werden konnte, als die Geschäftslage in den Ver. Staaten u. in Europa keineswegs den Charakter einer Hochkonjunktur trug. Einzelne überseeische Gebiete befanden sich allerdings in erfreulicher Prosperität; im ganzen genommen aber war die allg. wirtsch. Lage auf beiden Seiten des Atlantischen Ozeans keineswegs frei von Momenten der Unsicherheit u. der Unruhe. Dass sich trotzdem ein so umfangreiches Frachtgeschäft entwickeln konnte, liefert den erfreulichen Beweis, dass die fortgesetzte wirtsch. Aufschliess. weiter überseeischer Gebiete u. die ständige Zunahme der Bevölkerung der europäischen u. ausser-europäischen Länder an Zahl u. Kaufkraft Faktoren sind, die für sich allein mächtig genug wirken, dem Welthandel reichl. Nahrung zuzuführen. Das zeitweilig bis zu starkem Güterandrang sich steigernde Landungsangebot gewährte der Ges. die Möglichkeit, im Laufe des Jahres einige Frachtsätze, die unter dem Druck der Verhältnisse einen sehr niedrigen Stand erreicht hatten, angemessen zu erhöhen. Andererseits wurden der Ges. dadurch aber auch Opfer auferlegt, insofern die eigene Tonnage sich als nicht ausreichend erwies, so dass die Ges. sich genötigt sah, in grossem Massstabe fremde Schiffe zu chartern, was bei den ausserordentl. hoch gestiegenen Charraten vielfach nur mit Verlust geschehen konnte. Wie die untenstehende Bilanz ergibt, verfügte die Ges. am 31./12. 1911 über bereite Mittel im Betrage von etwa M. 48 000 000. Auf im Bau befindl. Schiffe waren im J. 1911 bereits M. 6 790 000 vor den Fälligk.-Termine im voraus bezahlt worden. Inzwischen sind weitere Zahlungen in Höhe von M. 18 394 000 geleistet worden. Es bleiben nunmehr noch Ratenzahlungen im Gesamtbetrage von rund M. 102 000 000, die sich auf die Jahre 1912 bis 1915 verteilen und aus den bereiten Mitteln sowie aus den zu erwartenden Betriebsüberschüssen dieser Jahre zu decken sind. Die Aussichten für das Geschäftsjahr 1912 sind durchaus günstige. Das Ertragnis der Ges. für die ersten fünf Monate dieses Jahres ist ein erheblich besseres gewesen als für die gleiche Periode im Vorjahre.

Kapital: M. 150 000 000 in 150 000 Aktien (Nr. 1—150 000) 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 Zus.legung 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 denen M. 3 750 000 für die Erwerbung der Kingsin-Linie bestimmt (s. oben), der Rest von M. 1 250 000 anderweitig begeben wurde, lt. G.-V.-B. v. 14./1. 1899 um M. 15 000 000 in 15 000, ab 1./1. 1899 div.-ber. Aktien à M. 1000, angeboten 12 500 Stück den Aktionären 4:1 v. 18.—28./1. 1899 zu 110%, abzunehmen $\frac{1}{3}$ bis Ende Febr. und weiter je $\frac{1}{3}$ bis Ende April bzw. Ende Juni 1899 zuzügl. 4% Stück-Zs., lt. G.-V.-B. v. 27./2. 1900 um M. 15 000 000 (auf M. 80 000 000) in 15 000 ab 1./1. 1900 div.-ber. Aktien à M. 1000, übernommen von einem Bankkonsortium, angeboten 13 000 den Aktionären 5:1 v. 5.—19./3. 1900 zu 115% zuzügl. 4% Stück-Zs. ab 1./1. 1900 und halbem Schlussnotenstempel, abzunehmen $\frac{1}{3}$ bis Ende März und weiter je $\frac{1}{3}$ bis Ende Mai bzw. Juli 1900, und endlich zur weiteren Vermehrung des Schiffsparks der Ges. lt. G.-V.-B. v. 27./3. 1902 um