

Die Verträge über die nordatlantischen Schiffahrtsverbände sind am 31.12. 1913 ausser Kraft getreten; über eine Neugestaltung derselben sind die Verhandlungen noch nicht zum Abschluss gekommen. Der Nordatlantische Dampfer Linien-Verband, um welchen es sich in der Hauptsache handelt, bestand seit 22 Jahren, ohne dass während dieses langen Zeitraumes eine nennenswerte Veränderung der Anteile der verschiedenen an dem Verbands beteiligten Schiffahrts-Ges. vorgenommen worden ist. Die Hamburg-Amerika Linie glaubt im Hinblick auf die ausserord. Ausdehnung, welche die Verbindungen der Ges. auch in der nordatlantischen Fahrt genommen haben, dass eine Revision zum Zwecke der angemessenen Erhöhung ihres Anteils notwendig ist. Die Verhandlungen, die dieser Kündigung folgten, sind zurzeit noch nicht abgeschlossen. Sie sehen die Herstellung einer engen Interessengemeinschaft auf dem Gebiete des nordatlantischen u. des ostasiatischen Geschäfts zwischen dem Nordd. Lloyd u. der Ges. vor, die unter Bellassung der Bewegungsfreiheit der besonderen Entwicklung beider Ges. Rechnung trägt. Daneben schweben Verhandlungen zwecks Herstellung eines Vertragsverhältnisses zu den ausländ. Ges., das, wenn es zustande kommt, in mancher Hinsicht wesentliche Verbesserungen gegenüber dem früheren ergeben dürfte. Inzwischen kam im Febr. 1914 eine Einigung zwischen den beiden deutschen Ges. zustande. In einer gegenseitigen Gewinnbeteilig. mit dem Nordd. Lloyd wurde die Form gefunden, in der sich die Betätigung der beiden deutschen Linien im nordamerikan. Verkehr künftig vollziehen wird. Für zunächst 15 J. ist ein Vertrag geschlossen, der von dem leitenden Grundsatz gleicher Beteilig. beider Ges. an den Gesamtergebnissen dieses Geschäfts ausgeht. Nachdem die Einigung unter den deutschen Ges. erfolgt war, gestalteten sich auch die Verhandlungen zur Erneuer. des kontinentalen u. des atlantischen Schiffahrtsverbandes wesentlich einfacher, u. es steht zu erwarten, dass die endgültige Erneuer. der bisherigen Abkommen auf keine unüberwindliche Schwierigkeiten mehr stossen wird.

In Rücksicht auf das Syndikatsabkommen mit der International Mercantile Marine Comp., das von 1902—1912 bestanden, 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 Auflösung 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 vertretenen A.-K. zugestimmt haben. Der näm. 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 Reingewinns, 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 1914 nach Neubauten, Hinzukauf u. Veräusserung von Dampfern aus 194 Ozeandampfern (davon 19 im Bau) mit zus. 1 307 411 Brutto-Reg.-Tons u. 245 Nordseedampfern, Flussdampfern, Schleppern, Leichtern etc. mit 52 948 Brutto-Reg.-Tons (zus. also 439 Fahrzeugen mit 1 360 360 Brutto-Reg.-Tons). Neuerdings sind 1914 weitere Dampfer-Neubauten in Auftrag gegeben worden. Befördert wurden 1907—1913 auf 1228, 985, 974, 1030, 1044, 1086, 1109 Rundreisen 470 290, 280 404, 320 122, 379 622, 365 393, 402 698, 463 571 Passagiere u. 6 312 930, 5 572 959, 5 748 680, 6 446 369, 7 286 434, 7 989 685, 8 297 141 cbm Ladung. Die gesamte von den Seeschiffen im J. 1913 zurückgelegte Entfernung berechnete sich auf 8 985 799 Seemeilen oder 16 641 700 km, entsprechend der 400fachen 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 Bauterrain ist für M. 1 200 000 erworben, u. 1905 u. 1906 die Nachbargrundstücke Ferdinandstr. 48, 50, 56 dazugekauft, auf denen 1913 Erweiterungsbauten begonnen wurden; das alte Verwalt.-Gebäude am Dovenfieth mit den beiden Häusern an der Brauerstrasse ist verkauft worden. 1909 hat die Hamburg-Amerika Linie ein grösseres Terrain in Wilhelmsburg erworben, auf dem Arbeiterwohnhäuser erbaut worden sind. Ausserhalb Hamburgs ist