

ausser Kraft getreten. Dagegen bestehen noch jetzt Verträge mit der Hamburg-Süd-amerikanischen 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.

Die Verträge über die nordatlantischen Schiffahrtsverbände sind am 31./12. 1913 ausser Kraft getreten. Der Nordatlantische Dampfer Linien-Verband, um welchen es sich in der Hauptsache handelt, bestand seit 22 J., ohne dass während dieses langen Zeitraumes eine nennenswerte Veränderung der Anteile der verschied. an dem Verbands beteiligten Schiffahrts-Ges. vorgenommen worden ist. Die H. A. L. glaubte im Hinblick auf die a.o. Ausdehnung, welche die Verbindungen der Ges. auch in der nordatlantischen Fahrt genommen haben, dass eine Revision zum Zwecke der angemessenen Erhöhung ihres Anteils notwendig sei. Die Verhandlungen, die dieser Kündig. folgten, sahen die Herstell. einer engen Interessengemeinschaft auf dem Gebiete des nordatlantischen u. des ostasiatischen Geschäfts zwischen dem Nordd. Lloyd u. der Ges. vor, die unter Belassung der Bewegungsfreiheit der besonderen Entwicklung beider Ges. Rechnung trügen. Daneben schwebten Verhandlungen zwecks Herstell. eines Vertragsverhältnisses zu den ausländ. Ges., das in mancher Hinsicht wesentliche Verbesserungen gegenüber dem früheren ergeben sollte. Im Febr. 1914 kam eine Einigung zwischen den beiden deutschen Ges. zustande. In einer gegenseitigen Gewinnbeteilig. mit dem Nordd. Lloyd wurde die Form für die künftige Betätigung der beiden deutschen Linien im nordamerikan. Verkehr gefunden. 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. Die endgültige Erneuer. des bisherigen Abkommens wurde jedoch durch den Kriegsausbruch verhindert.

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. erforderlich 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 Versch. bzw. Selbstversch. 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 Begleitung 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 Oceandampfern (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 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 Erdumfangs. Betriebspersonal Anfang 1914: rund 16 600 seemännisches Personal, rund 9000 Beamte u. Arb. an Land (davon rund 7500 in Hamburg u. 850 in New York, hierzu an allen Hauptverkehrsplätzen rund 6500 Passage- u. Frachtagenten).

Betriebsanlagen an Land. In Hamburg: Hauptverwalt.-Gebäude (Alsterdamm 25; starke Vergrößer. durch Anbau im April 1913 begonnen) — Verwalt.-Gebäude auf Kuhwärder für Kai- u. Hafetrieb, Schiffsinspektion, Navigations- u. Sicherheitswesen, Schiffsausrüstungswesen, Proviant- u. Wäschemagazin, Reparaturwerkstätten, Arztbureau usw. (siehe auch Lösch- u. Ladebetrieb in Hamburg) — Betriebsanlagen am Johannissbollwerk (Rheinsee-