

Amerikanische Freigabe: Die Ansprüche der Ges. an die Vereinigten Staaten wegen des beschlagnahmten Eigentums auf Grund des Settlement of War Claims Act waren bis Ende 1929 nur insoweit zu übersehen, als die verschiedenen Guthaben beim Alien Property Custodian mit einem Betrage von insgesamt 2 268 975,28 \$ anerkannt waren, auf die nach gesetzlicher Vorschrift Zinsen, seit dem 4./3. 1923 liefen. Hierauf ist im Jan. 1929 die erste Zahlung im Betrage von 8 600 580 RM eingegangen. Das Verfahren wegen der Festsetzung der Entschädig. für die in den Vereinigten Staaten beschlagnahmten Schiffe wurde 1930 beendet. Am 13./6. 1930 wurde der Ges. für die beschlagnahmte Tonnage eine Entschädig. von 27 249 000 \$ zugesprochen, von der die erste Rate mit 7 340 000 \$ am 18./7. 1930 ausgezahlt wurde. Es waren Entschäd.-Ansprüche für 29 beschlagnahmte Schiffe mit einer Tonnage von ca. 235 900 Br.-R.-T. angemeldet. — Im Sept. 1931 wurde dem Lloyd die zweite Rate von 6 280 000 \$ ausgezahlt, die zur Abdeckung kurzfristiger Betriebskredite u. als Betriebsreserve verwandt wurde. Die ausstehende restliche Kapitalentschädigung des Lloyd betrug ult. 1932 einschl. Zs. rd. 17 325 000 \$, über den Zeitpunkt ihres Eingangs kann Sicheres nicht gesagt werden.

Arbeitsgemeinschaft mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-A.-G.

Unter dem Zwange der weltwirtschaftlichen Lage haben mit Zustimmung der G.-V. v. 15./4. 1930 der Norddeutsche Lloyd u. die Hapag in einem Vertrag von 50jähr. Dauer ihre gesamte wirtschaftliche Betätigung unter Verzicht auf jedweden Vorrang in gegenseitiger Unterstützung u. Förderung nach einheitlichen Gesichtspunkten u. unter einheitlichem Zusammenwirken auszuüben. Beide Ges. bleiben selbständig, mit dem Sitz in Hamburg u. Bremen, sie bewahren ihren bisherigen Charakter dadurch, daß sie getrennte Aufsichtsräte behalten, deren Mitglieder wie bisher in ihrer Mehrzahl in Hamburg u. Bremen ansässig sein müssen. Zur Besprechung gemeinsamer Angelegenheiten treten die Aufsichtsräte durch eine Anzahl ihrer Mitglieder zu einem Gemeinschaftsrat zusammen.

Eine volle Vereinigung der Interessen erfolgt: 1. In den Vorständen. Der Vorst. beider Ges. soll aus den gleichen Personen bestehen. Dadurch ist eine Majorisierung für den Fall einer zeitweisen zahlenmäßig nicht gleichen Besetzung von beiden Seiten ausgeschlossen. 2. In der Verteilung des Jahresertrages ihres gesamten Geschäftsbetriebes. Beide Ges. machen auf gleicher Grundlage ihre jährl. Bilanzen auf. Die sich ergebenden Gewinne werden so verteilt, daß beiden Ges. der gleiche Betrag für Abschreib., Reservebildung u. event. Verteilung einer Div. zur Verfügung steht, die künftighin für beide Ges. die gleiche sein wird. 3. In dem Schifffahrtsbetrieb. Sämtliche Dienste beider Ges. werden einheitlich geleistet u. führen eine auf den Gemeinschaftsbetrieb hinweisende Bezeichnung. Die Fahrpläne werden gegenseitig so abgestimmt u. vereinheitlicht, daß der größtmögliche Nutzen erzielt wird. Die Schiffe werden auf den für sie wirtschaftlich am meisten geeigneten Linien angesetzt, wobei auf Besetzung der Dienste mit möglichst gleichmäßigem u. gleichwertigem Betriebsmaterial Bedacht genommen wird. Die Ankündigung der Dienste sowie ihre Reklame- u. Propaganda-Maßnahmen geschehen für beide Ges. gemeinsam. Fahrtause in den gemeinschaftl. Diensten werden wahlweise auf Hamburg u. Bremen ausgestellt. Erweiterung bestehender und Aufnahme neuer Schifffahrtsdienste, Ankauf u. Bau von Schiffen usw. erfolgen auf gemeinsamen Beschluß. Das gleiche gilt für das Verhältnis einer der beiden Ges. zu Dritten. — Diesem Zwecke gemeinsamer wirtschaftl. Betätigung wird die altbewährte Arbeits- u. Werbeorganisation beider Ges. in wechselseitiger Unterstützung dienstbar gemacht: 1. Für die Annahme von Passagieren und Ladung. Diese erfolgt durch die Vertretungen der beiden Ges. im In- und Auslande für die Schiffe beider Parteien. Eine den Bedürfnissen entsprechende Neugestaltung der Werbeorganisation wird vorbehalten, wobei auf tunlichste Erhaltung des Werbewertes der bestehenden Einrichtungen (Reisebüros, Agenturen,

Makler usw.) Bedacht genommen wird. 2. Für die Abfertigung der Schiffe. Beide Ges. übernehmen wechselseitig in ihren Heimathäfen die Abfertigung ihrer Schiffe. Sie stellen zu gegenseitiger Benützung ihre Piers u. Hafenanlagen im In- und Auslande den Schiffen der anderen Ges. zur Verfügung. 3. Für die Entwicklung der Heimathäfen Hamburg und Bremen. Die Ges. werden in gegenseitiger Unterstützung alles tun, um ihre Häfen entsprechend ihrer geographischen u. verkehrspolitischen Lage u. nach Maßgabe der vorhandenen Einrichtungen zu entwickeln, wobei das Gesetz der Wirtschaftlichkeit ausschlaggebend sein soll.

Unabhängig voneinander verbleibt jeder Ges. die Bewirtschaftung der Schiffe, die in ihrem Eigentum stehen.

Sinn und Zweck der Vereinbarung ist, den wirtschaftlichen Erfolg einer Fusion zu erzielen, ohne durch formelle Durchführung einer solchen auf die großen sich auch praktisch auswirkenden Werte zu verzichten, die in den engen Beziehungen der Parteien zu ihren Heimathäfen sowie in dem Eigenleben u. der Werbekraft ihrer altbewährten Organisation liegen. Dabei wird beiderseits auf die Erzielung absoluter Ersparnisse ausschlaggebend Gewicht gelegt. Dieser Zusammenschluß erfolgt auf der Grundlage absoluter u. bleibender Parität. Die Parteien sehen ihre Schiffswerte u. ihre sonstigen Aktiven, Ansprüche und Passiven als durchaus gleichwertig an, so daß auch ein Austausch von Schiffen nicht in Frage kommt. Sie verzichten ausdrücklich darauf, während des Vertragsverhältnisses auf Kosten der anderen ihre Position in irgendeiner Weise zu stärken. — Mit dieser Gesamtlösung haben die Vorstände dem Wettbewerb der Interessen zwischen der Hamburg-Amerika Linie u. dem Norddeutschen Lloyd ein endgültiges Ende bereitet. Die G.-V. v. 28./6. 1932 bestimmte überdies die Schaffung eines gemeinsamen A.-R.

Linien: Das Liniennetz des Norddeutschen Lloyd umfasst alle Hauptstrecken der großen u. der kleinen Fahrt, nach Nord-, Süd- u. Mittelamerika (Ost- u. Westküste), Asien, Australien, Afrika, dem Mittelmeer, der Levante u. den Kanarischen Inseln. Die kontinentalen Linien vermitteln einen regelmäßigen Verkehr mit England, Finnland, Norwegen, Schweden u. weiteren Ost- u. Nordsee-Staaten. — Auf der Linie Bremen-New York sind die zur Zeit schnellsten Passagierdampfer des transatlantischen Verkehrs, „Bremen“ und „Europa“, beschäftigt. Auf dieser Linie werden ausgehend sowohl als auch heimkommend Kanalhäfen angelaufen, insbes. mit den schnellen Dampfern Southampton u. Cherbourg, während die Kajütendampfer auch Boulogne u. irische Häfen bedienen. Frachtdampferlinien fahren nach fast allen übrigen Häfen der Ost- u. Westküste Nordamerikas. — Nach der Westküste Zentralamerikas u. nach Westindien unterhält der Norddeutsche Lloyd, in Verbindung mit der Hapag/Kosmos fe einen regelmäßigen Dienst sowie auch allein einen monatlichen Passagierdienst nach Havanna und Galveston und daneben einen dreiwöchentlichen Frachtdienst nach Havanna u. sämtlichen Nebenhäfen Cubas u. weiter nach New Orleans. Mit der Uebernahme der Ozean-Linie trat die Ges. in den direkten Passagierdienst nach Mexiko ein. — Nach der Ostküste Südamerikas unterhält der Norddeutsche Lloyd in Verbindung mit dem K. H. L., Amsterdam, verschiedene Linien, deren hauptsächlichste die Passagierdampfer-Linie nach Brasilien u. dem La Plata ist. In diesem Verkehr werden neben den Schnelldampfern, die I. und III. Klasse führen, auch Mittelklasse-Dampfer mit Mittel- u. III. Klasse beschäftigt. Die Frachtdampfer laufen sämtliche brasilianischen u. La Plata-Häfen an. — Der Dienst nach der Westküste Südamerikas wird sowohl via Panama-Kanal als auch via Magellan in Gemeinschaft mit Hapag/Kosmos unterhalten. — Nach Ostasien hat der Norddeutsche Lloyd einen wöchentlichen Dienst mit Passagier- u. Frachtdampfern in Gemeinschaft mit der Hapag insgesamt 2 Linien. — Nach Australien einen Gemeinschaftsdienst mit anderen Reedereien (Holt und Hapag). — Im Nordseeabverkehr bestehen in den Sommermonaten regelmäßige Verbindungen von Bremerhaven nach Wangerooe, Helgoland u. Norderney, indirekt auch nach den nordfriesischen Inseln über Helgo-