

stützung und Förderung nach einheitlichen Geschäftspunkten und unter einheitlichem Zusammenwirken ausüben. Beide Gesellschaften behalten zwar ihre Selbstständigkeit, die volle Vereinigung ihrer Interessen aber ist durch gemeinsamen Vorstand, durch einheitliche Leitung des gesamten Schiffahrtsbetriebes und durch die Verteilung des Jahresertrages in gleichem Verhältnis auf beide Gesellschaften gewährleistet. Durch den auf der Grundlage absoluter und bleibender Parität erfolgten Zusammenschluß ist der Wegfall jeder kostspieligen Konkurrenz zwischen beiden Großreedereien, die größtmögliche Verbilligung der Betriebe, die Erhöhung der Widerstandsfähigkeit beider gegen Konkurrenzinflüsse und die Stärkung ihrer Position gegenüber fremdem Wettbewerb erreicht worden. Damit waren wichtige Voraussetzungen für eine weitere günstige Entwicklung der deutschen Schiffahrt geschaffen. (Näheres über den Vertrag s. unten.)

Zur Angleichung der beiderseitigen Beteiligungen wurde der beiderseitige Besitz an Aktien der Deutschen Ost-Afrika-Linie, der Woermann-Linie A.-G., der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft und anderer gleichgestellt, indem der Nordd. Lloyd von der Hamburg-Amerika Linie einen entsprechenden Teil ihres Mehrbesitzes an Aktien der Deutschen Ost-Afrika-Linie und der Woermann-Linie A.-G. u. a., die Hamburg-Amerika Linie dagegen von dem Nordd. Lloyd einen entsprechenden Teil seines Mehrbesitzes an Aktien der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft übernommen hat. Einem am 1. Jan. 1931 zwischen dem Nordd. Lloyd, der Hamburg-Amerika Linie und der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg, getroffenen Fahrplanabkommen für den Passagier- u. Postdampferverkehr nach der Ostküste Südamerikas folgte als Ergebnis weiterer Verhandlungen im Mai 1931 der Abschluß eines zehnjährigen Vertrages der drei vorgenannten Linien, der eine gemeinsame Fahrt auf der südamerikanischen Strecke unter poolmäßiger Verteilung der Ergebnisse vorsieht.

1933 haben die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd beschlossen, die gemeinsame Führung ihrer Nordamerikadienste in einer internen Organisation zusammenzufassen. Das Gebiet erstreckt sich auf den Personen- und den Frachtverkehr nach und von Kanada und nach und von den Vereinigten Staaten, Ostküste, einschließlich Golf. Es soll dadurch eine straffere Rationalisierung der Nordamerikadienste beider Reedereien hier und in den Vereinigten Staaten und Kanada erreicht werden.

Am 5./6. 1930 wurde der Ges. von dem Schiedsrichter in dem amerikanischen Freigabeverfahren eine Gesamtschädigung von \$ 41 800 000 für 43 im Kriege beschlagnahmte Ozeandampfer zugesprochen. Im Juli 1930 wurde hierauf vom amerikanischen Schatzamt eine Anzahlung von rd. 27 % = \$ 11 276 401 geleistet. Im Jahre 1931 wurden der Ges. die letzten 23 % der ersten Hälfte der Ges. am 5. Juni 1930 zugesprochenen Gesamtschädigung durch Ueberweisung eines Betrages von \$ 9 656 098 ausgezahlt. Die Ges. benutzte diesen Eingang nicht nur, um einer Zusage gemäß ihre sämtlichen kurzfristigen ausländischen Bankverpflichtungen abzudecken, sondern auch zur Bildung einer Betriebsreserve.

Zweck:

Betrieb einer Reederei sowie der Betrieb von und die Beteiligung an allen Geschäften und Unternehmungen, die nach dem Ermessen des A.-R. und des Vorstandes den Interessen der Ges. dienen.

Linien:

Die Hapag unterhält einen regelmäßigen Dampferdienst u. zwar in 22 verschied. Linien nach Nord-, Mittel- u. Südamerika (Ost- u. Westküste), Afrika, Mittelmeer, Levante u. dem Fernen Osten u. betreibt in Deutschland Küsten- u. Flußschiffahrt. — Es bestehen Betriebsgemeinschaften in den Fahrten nach der Westküste Zentral- u. Südamerikas, Venezuela u. Columbien, der Levante u. Afrika mit dem Norddeutschen Lloyd, der Reederei F. Laeisz u. der Stettiner Dampfer-Kompagnie, während mit anderen Ges. verschiedene Fahrplanvereinbarungen getroffen sind. Im übrigen ist die Ges. in fast allen Fahrten Mitglied der bestehenden Fracht- u. Passage-Konferenzen.

Besitzum:

Bestand der Flotte am 31./12. 1932: 149 Seeschiffe vor 912 544 Br.-R.-T., 4 Seebärdampfer von 5136 Br.-R.-T., 6 Seeschlepper von 1411 Br.-R.-T., 14 Flußschlepper von 851 Br.-R.-T., 30 Barkassen von 335 Br.-R.-T., 4 Seeleichter von 2991 Br.-R.-T., 25 Flußleichter von 6682 Br.-R.-T., 35 Kastenschuten von 2065 Br.-R.-T., 23 offene Schuten von 422 Br.-R.-T., 34 Fahrzeuge für besondere Zwecke von 5082 Br.-R.-T., (unter den Seeschiffen befinden sich die Dampfer „New York“ mit 21 867 t, „Hamburg“ mit 21 100 t, „Deutschland“ u. „Albert Ballin“ mit je ca. 20 600 t, „Resolute“ u. „Reliance“ mit je ca. 19 700 t, „Cleveland“ mit 16 900 t, „Milwaukee“ mit 16 700 t u. „St. Louis“ mit 16 700 t).

Flotte der A.-G. für Seeschiffahrt: 6 Seeschiffe mit 33 343 Br.-R.-T., 55 Binnenfahrzeuge mit 2831 Br.-R.-T. — Der Flottenbestand der Ges. einschl. der Flotte der A.-G. für Seeschiffahrt setzt sich zusammen aus: 157 Seeschiffen, 4 Seebärdampfern, 21 See- u. Flußschleppern, 205 sonstigen Fahrzeugen mit insgesamt 997 693 Br.-R.-T.

Im Bau befind. sich 2 Seeschiffe von je 12 000 Br.-R.-T.

Betriebsanlagen an Land. In Hamburg: Hauptverwalt.-Gebäude (Alsterdamm 25) — Reisebüro im Pavillon (Jungfernstieg) u. am Hauptbahnhof — Verwalt.-Gebäude auf Kuhwärder für Kai- u. Hafenbetrieb, Schiffsinspektion, Navigations- u. Sicherheitswesen, Schiffsausrüstungswesen, Proviant- u. Wäschemagazin, Reparaturwerkstätten, Arztbüro usw. (siehe auch Lösch- u. Ladebetrieb in Hamburg) — Betriebsanlagen der Hamburg-Rheinlinie G. m. b. H. am Johannisbollwerk — Betriebsanlagen der Hapag-Seebärdienst G. m. b. H. an den St. Pauli-Landungsbrücken — Hapag-Ueberseeheim (60 000 qm, im Pavillonstil erbaut, bietet etwa 2500 Fahrgästen u. Auswanderern gleichzeitig Unterkunft) — Gepäckabfertigungsstelle am Hauptbahnhof — Arb.-Wohnhäuser in Wilhelmsburg (das Grundstück umfaßt insges. 26 210 qm, bebaute Fläche 4520 qm. Die beiden Baublocks bestehen aus 32 Häusern mit 269 Wohnungen, enthaltend je 2 u. 3 Zimmer, Küche usw., ferner ein gemeinsames Badehaus) — in Cuxhaven: Verwalt.-Gebäude u. Hafenanlagen — in Berlin: Verwalt.-Gebäude (Unter den Linden 8) — in Frankf. a. M.: Verwaltungs-Gebäude (Kaiserstr. 14). Ferner Betriebsanlagen bzw. Grundbesitz in Hamburg, Emden, Colon, Shanghai, Tongku, Hankau.

Lösch- u. Ladebetrieb in Hamburg. Der Lösch- u. Ladebetrieb der Hamburg-Amerika-Linie vollzieht sich hauptsächlich in den beiden vom Hamburger Staate für den ausschließl. Gebrauch der Ges. erbauten Häfen, dem Kaiser-Wilhelm-Hafen u. dem Ellerholzhafen mit den Schuppen 71—77 sowie am India-Hafen mit Schuppen 57, die zus. einen Flächenraum von ca. 60 ha umfassen. Die Kais: Auguste-Victoria-Kai (1.1 km), Reiher-Kai (0.2 km), Kronprinzen-Kai (0.9 km), Mönckeberg-Kai (0.9 km) u. Afrika-Kai (0.4 km), Schuppen 57, zus. also 3.5 km, sind mit 145 fahrbaren elektr. Kränen von je 3000 kg Tragkraft, 20 elektr. Wandkränen von je 2500—3000 kg Tragkraft, 4 Laufkatzen zu 1500 kg Tragkraft u. je einem elektr. Scherkran von 75 000, 20 000 u. 10 000 kg, also insgesamt 172 Kränen mit 597 000 kg Tragkraft besetzt. Die Gesamtlagerfläche der auf den Kais befindl. 8 Doppelschuppen beträgt 127 402 qm. Das Schienennetz, das den Verkehr mit dem Hauptgüterbahnhof Hamburg-Süd vermittelt, hat eine Gleislänge von insges. 17.4 km. Außerhalb dieser Kaianlagen werden die Linien nach Java, Australien, Südafrika u. der Westküste Südamerikas an den der staatl. Kaiverwaltung gehörenden Schuppen 51 u. 52 mit zus. 24 500 qm Lagerfläche von der Hamburg-Amerika-Linie abgefertigt. Des weiteren wird ein Teil der Schiffe der Ges. auf den Schuppen 69 u. 70 der Lager- u. Speiditions-G. m. b. H. für den Dienst nach Kanada bearbeitet. Es stehen dort überdachte Schuppenflächen von 22 600 qm zur Verfügung. Ein besonderer 7gleis. Kohlenkai mit 2 Kohlenkippen u. 2 Portalkränen für das Arbeiten mit Greifern versorgt die Schiffe der H.A.L. mit Betriebskohlen u. steht auch zum Kohlenumschlag zur Verfügung. Weiter verfügt die H.A.L. über zwei schwimmende Kohlenheber mit großer