Nähere über den Subventionsvertrag s. Jahrg. 1900/1901.) — Ausserdem existiert ein Vertragsverhältnis mit dem Belg. Staate von 1886. Dieser Staat vergütet der Ges. für das Anlegen ihrer nach Ostasien und Australien gehenden Schiffe in Antwerpen jährl. frs. 80 000 und erstattet ihr die Lotsen- u. Leuchtturmagaben zurück. Die ostindische Küstenfahrt ist 1903 weiter ausgebaut u. betreibt der Lloyd in den ostasiatischen Gewässern z. Z. folg. 16 Linien: Penang-Belawan (Deli), Singapore-Asahan-Penang, Singapore-Belawan (Deli), Singapore-Bangkok, Singapore-Britisch Nord-Borneo-Süd-Philippinen, Singapore-Celebes-Molukken, Singapore-Borneo-Südphilippinen-Sangio und Talautinseln-Celebes, Bangkok-Bombay, Hongkong-Bangkok, Hongkong-Singapore-Bangkok, Hongkong-Swatow - Singapore - Bangkok, Hongkong-Amoy-Swatow-Straits-Bangkok, Hongkong-Hoihow-Singapore-Bangkok, Hongkong-Südphilippinen-Sandakan-Kudat, Shanghai-Hankow, Hankow-Ichang, ferner die oben genannte Austral-Japan Linie und ein Inseldienst in den Häfen von Deutsch-Neu-Guinea. Die Yangse-Flussschiffahrt wird seit 1901 mit der Hamburg-Amerika-Linie gemeinsam betrieben. 1905 Abschluss eines Vertrages mit der rumänischen Schiffahrtsverwaltung. Der ab 1./8. 1906 gültige Vertrag sichert Rumänien das Monopol des Seeverkehrs zwischen Konstanza u. Alexandrien bezw. Port Said. Der Lloyd verpflichtet sich, der rumän. Schiffahrt alle seine Reisenden zu überweisen, die durch das Schwarze Meer bis zum Nildelta fahren wollen. Rumänien wird dagegen dem Lloyd 5% des Fahrpreises durch das Schwarze Meer und 15% des Fahrpreises vom Piräus bis Alexandrien oder Port Said zahlen. In Bukarest u. Braila hat der Lloyd 1905 Bureaux eröffnet. Der Vertrag ist inzwischen geändert worden.

Mit der Hamburg-Amerika-Linie u. den befreundeten englischen u. amerikanischen Dampferlinien sind im Frühjahr 1902 bezügl. des nordamerikanischen Verkehrs besondere Vereinbarungen getroffen, welche in einer Interessengemeinschaft, einer unter Pierpont Morgans Leitung stehenden Dampfer-Kombination, welche Ende 1902 unter dem Namen „Internat. Mercantile Marine Company“ in Wirksamkeit getreten ist, gipfeln und den einzelnen Ges. für eine Reihe von Jahren konstante Fracht- u. Passageraten sichern. Die Syndikatslinien haben sich für die ganze, auf 20 Jahre bemessene Dauer des Vertrags verpflichtet, ohne das Einverständnis der deutschen Linien mit keinem ihrer Schiffe nach einem deutschen Hafen zu kommen, wogegen die deutschen Ges. versprechen, ihren gegenwärtigen Verkehr von England nicht über ein bestimmtes Mass hinaus zu erweitern. Nach 10 Jahren haben beide Teile das Recht, eine Revision des Vertrags zu verlangen und von dem Vertrage zurückzutreten, falls eine Revision nicht zustande kommt. Der Erwerb von Aktien der deutschen Ges. seitens des Syndikats und umgekehrt ist verboten. Zur Erledigung aller die gemeinsamen Interessen berührenden Fragen wird ein aus 2 Vertretern des Syndikats und 2 Vertretern der deutschen Ges. bestehendes Komitee eingesetzt, das keine Exekutivgewalt haben, sondern die an dasselbe gelangenden Angelegenheiten im Wege freundschaftl. Verständigung ordnen soll. Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung des Vertrags sollen einem Schiedsgericht unterbreitet werden. Auf Grund des Vertrages mit der International Mercantile Mar. Comp. sind für die für das Jahr 1909 zu leistende Zahlung von M. 1 575 000 als 6% Verzinsung eines Kapitals von M. 26 250 000 zur Verrechnung reserviert worden.

Im Hinblick auf diese Interessengemeinschaft u. gleichzeitig zur Wahrung der in keiner Weise angetasteten Selbständigkeit der deutschen Ges. beschloss die G.-V. v. 23./6. 1902 folg. Statutänd.: „Zu Vorst.- bezw. A.-R.-Mitgliedern können nur im Deutschen Reichsgebiete wohnhafte Reichsangehörige erwählt werden.“ — Über Abänderung der Statuten, Vergrößerung oder Herabsetzung bezw. teilweise Zurückzahlung des A.-K., Vereinigung der Ges. mit einer anderen, Aufnahme von Anleihen zu nicht bloß vorübergehenden Zwecken, Auflösung der Ges., kann nur mit einer Mehrheit von $\frac{3}{4}$ des in einer G.-V. vertretenen A.-K. Beschluss gefasst werden. Ein die Auflösung der Ges. aussprechender oder ein die Abänderung der §§ 1, 2, 8 Abs. 3, 13, 14, 20, 22, 26 Abs. 1/3 u. 31 des Statuts betreffender Beschluss einer G.-V. bedarf zu seiner Gültigkeit der mit $\frac{3}{4}$ Stimmenmehrheit beschlossenen Genehmigung einer 2. G.-V., welche frühestens 6, spät. 8 Wochen nach der 1. G.-V. stattzufinden hat. Der nämlichen erschwerten doppelten Beschlussfassung unterliegen alle Statutänd., welche den Verlust oder die Einschränkung der Selbständigkeit der Ges. zur Folge haben würden. — Der Lloyd hat dem Morgan-Trust einen variablen Anteil des A.-K. eingeräumt und auf diesen die jeweilig zur Verteilung kommende Div. zu vergüten, während die Ges. andererseits auf diesen Anteil seitens des Trust eine feste Verzinsung von 6% erhält; die bezügl. Vereinbarungen sind 1./1. 1903 in Kraft getreten.

Bezügl. des Verkehrs mit Südamerika, besonders nach Brasilien ist im Sept. 1902 mit den an diesem Geschäft beteil. Rhedereien eine Verständ. erzielt. Gleichzeitig hat der Lloyd zus. mit der Hamburg-Amerika-Linie einen Teil (je $12\frac{3}{4}\%$) der Aktien der Holland-Amerika-Linie in Rotterdam erworben. Ferner ist der Nordd. Lloyd im Verein mit der Hamburg-Amerika-Linie bei der Dampfschiffahrts-Ges. Austro-Amerika in Triest beteiligt. Auch hat der Nordd. Lloyd mit der Hamburg-Amerika-Linie Vereinbarungen getroffen, die sich auf den nordatlantischen inkl. kanadischen, ostasiatischen Verkehr, sowie auf den Verkehr der Vergnügungsfahrten beziehen u. eine enge Zus.arbeit der beiden Gesellschaften auf diesen Gebieten gewährleisten.

Ferner haben der Nordd. Lloyd, die Hamburg-Amerika-Linie, die Holland-Amerika-Linie, Red Star Line, Allan Line, Anchor Line, American Line, Atlantic Transport Line, Canada