

Hamburg nach Shanghai, 2. eine Linie von Bremerhaven oder Hamburg über Hongkong nach Yokohama mit einer Anschlusslinie nach Shanghai, 3. eine Anschlusslinie von Singapur nach Neu-Guinea, 4. eine Linie von Bremerhaven nach Sydney. Die Fahrten der drei Hauptlinien sollten in Zeitabständen von je 4 Wochen in jeder Richtung stattfinden, u. zwar so, dass durch die beiden ersten Linien eine regelmässige Verbindung mit China in 14tägigen Zwischenräumen hergestellt wird. Auf Grund einer besonderen Vereinbarung jedoch ist an die Stelle der beiden ersten Linien eine 14tägige Linie über Shanghai nach Japan getreten, die ihren Ausgang abwechselnd von Bremerhaven u. von Hamburg nimmt. Seit Oktober 1910 läuft diese Linie abwechselnd Tsingtau u. Nagasaki an. Die Fahrten der Reichspostdampferlinien nach Australien werden in regelmässigen vierwöchentlichen Abständen ausgeführt. Seit Oktober 1904 unterhält der Nordd. Lloyd eine neue Anschlusslinie von Sydney über das Neu-Guinea-Gebiet. Yap u. Manila nach Hongkong u. Japan, der Dienst derselben ist vierwöchentlich u. seit April 1909 ist nach Erhöhung der Subvention um M. 500 000 (für beide Anschlusslinien) die Linie Singapur-Neu-Guinea wieder eingerichtet. Der Dienst ist achtwöchentlich. Jährl. Subvention seit 1909 M. 6 090 000. Die subventionierten Dampfer befördern die Post nebst den etwaigen Begleitern ohne besondere Bezahlung.

Der Lloyd war verpflichtet, die Dampfer für die asiatische Linie abwechselnd von Bremen bezw. Hamburg ausgehen zu lassen. Ende 1903 hat der Lloyd mit der Hamburg-Amerika-Linie ein Übereinkommen getroffen, wonach der Lloyd den ostasiat. Reichspostdampferdienst wieder allein, die Hamburg-Amerika Linie dagegen den gesamten Frachtdampferdienst nach Ostasien übernommen hat; dabei ist 1 Hamburger Dampfer an den Lloyd, 5 Dampfer des letzteren an die Hamburger Ges. übergegangen. (Das 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 u. Australien gehenden Schiffe in Antwerpen jährl. frs. 80 000 u. erstattet ihr die Lotsen- u. Leuchtturmabgaben zurück. Die ostindische Küstenfahrt ist 1903 weiter ausgebaut u. betreibt der Lloyd in den ostasiatischen Gewässern z. Z. folg. 15 Linien: Penang-Belawan (Deli), Singapur-Belawan (Deli)-Asahan, Singapur-Bangkok, Singapur-Britisch Nord-Borneo-Süd-Philippinen-Singapur-Britisch Nord-Borneo, Singapur-Celebes-Molukken, Hongkong-Bangkok, Hongkong-Singapur-Bangkok, Hongkong-Swatow-Singapur-Bangkok, Hongkong-Amoy-Swatow-Straits-Bangkok, Hongkong-Hoihow-Singapur-Bangkok, Hongkong-Kudat-Sandakan, Shanghai-Hankow, ferner die oben genannte Austral-Japan-Linie, eine Linie zwischen Singapur-Neu-Guinea, sowie 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 u. 15% des Fahrpreises vom Piräus bis Alexandrien oder Port Said zahlen. In Bukarest u. Braila hat der Lloyd 1905 Bureau 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.

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-blos 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 Giltigkeit der mit $\frac{3}{4}$ Stimmen-