

mehrheit 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 Morgan-Trust hat eine beschränkte Gewinnbeteil. am Gesamtertragnis des N. D. L. nach Massgabe einer dem Besitze von bis zu 25 % des A.-K. entsprechenden Dividendenquote, während andererseits das Syndikat verpflichtet ist, dem N. D. L. auf den gleichen Betrag eine jährliche Verzinsung von 6 % aus den Mitteln des Syndikats zu vergüten; 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 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-Americana in Triest beteiligt. Auch hat der Nordd. Lloyd mit der Hamburg-Amerika-Linie Vereinbarungen getroffen, die sich auf den nordatlantischen, kanadischen u. 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 Pacific Gesellschaft, Compagnie Transatlantique, Cunard Line, White Star Line, Dominion Line u. Leyland Line ein Übereinkommen getroffen, welches sowohl das Geschäft erster u. zweiter Kajüte wie das Zwischendecks-Geschäft im nordatlantischen Verkehr regelt: auch wegen des kontinentalen Zwischendeckgeschäftes ist eine Vereinbarung zwischen den kontinentalen u. den englischen Linien zustande gekommen. 1905 beteiligte sich der Lloyd bei der Gründung der Roland-Linie, die eine Verbindung zwischen Bremen u. der Westküste von Süd-Amerika unterhält. Seit 1907 auch Beteilig. an der Hamburg-Bremer Afrika-Linie, welche mit der Woermann-Linie u. der Hamburg-Amerika-Linie vereinbar, wegen des Dienstes nach den afrikan. Häfen getroffen hat. An der im Dez. 1909 gegründeten „Reederei-Vereinigung G. m. b. H.“ mit Sitz in Hamburg (Grundkap. M. 6 000 000) ist der Nordd. Lloyd mit M. 750 000 beteiligt, eingez. sind bis ultimo 1910 50 %. Ausserd. ist eine zu pari rückzahlb. 4½ % Obligat.-Anleihe im Betrage von M. 5 000 000 ausgegeben worden, für die sämtliche der Reederei-Verein. angehörigen Schiffahrtsges. die Haft. übernehmen haben. Den Anteil an der Bremer Atlas-Linie im Betrage von M. 2 000 000 hat der Lloyd an die Deutsche Levante-Linie in Hamburg abgetreten; diese hat die Bremer Atlas-Linie übernommen.

An Grundbesitz u. baul. Anlagen besitzt der Lloyd: Geschäftsgebäude, Proviantamt, Werkstätte, Waschanstalt, Gepäckschuppen, belegen an der Papenstr., Pelzerstr., Gr. Hundestr., Wegesende u. am Bahnhof in Bremen, ferner eine grosse Reparaturwerkstatt daselbst, Stationsgebäude, neue Warthalle, Kantine, Schuppen, Dockanlage nebst Werkstätten, Masch. etc., sowie Agenturgebäude i. Bremerhaven, Sanitäts-Kontrollstat. an d. deutsch-russisch. Grenze. Die Werkstätten in Bremen wurden 1901 zur Fabrikation v. Schiffsausrüstungsgegenständen sowie v. Hilfsmasch. für Schiffe etc. umgestaltet u. wurde für dieselben eine eigene G. m. b. H. „Nordd. Masch.- u. Armat.-Fabrik“ m. M. 5 000 000 Kap. unter selbständ. Leit. gegründet. — Die meisten Nordamerika-Dampfer des Lloyd sind für drahtlose Telegraphie eingerichtet. Neben den 1901 erweiterten Bremerhavener Werkstätten der Ges. ist eine Anstalt für Vornahme von Schleppversuchen an Schiffsmodellen erbaut. Ferner hat der Lloyd, um sich für seinen immer grösser werdenden Kohlenbedarf unabhängig von fremden Lieferanten zu machen, eigene Grubenfelder an der Emscher-Lippe bei Datteln mit der Firma Krupp in Essen erworben; der Ausbau der Schachtanlagen ist im Werk u. man rechnet für 1911 mit einer Förderung von 800 000 t; auch Beteilig. an den Kohlen- u. Kokswerken Hansa G. m. b. H. in Bremerhaven. In Rabaul auf Neuguinea ist 1904 eine eigene Pier- u. Hafenanlage nebst Kohlenstation hergestellt. Mit der Firma Stone & Co. Ltd. in London hat sich der Lloyd zwecks Ausnutzung des Patents Dörrscher Schottentürverschlüsse zu einem Syndikat vereinigt u. neuerdings verschiedene seiner Schiffe mit Feuerlösch- u. Desinfizier-Apparaten nach System Clayton, versehen, sowie mit dem Einbau von Unterwasserglocken-Schallsignal-Apparaten beginnen lassen. 1907 Beteil. bei den Metallwerken Unterweser, der Norddeutschen Hütte, sowie seit 1908 bei der Deutschen Südsee-Phosphat-Akt.-Ges. u. bei den Vereinigten Werkstätten für Kunst im Handwerk.

Befördert wurden 1906—1910 insges. 491 383, 661 258, 458 580, 521 122, 562 608 Passagiere (seit Bestehen des Lloyd 8 672 785 Personen) und 3 804 738, 4 390 051, 3 376 639 cbm, 3 077 813, 3 316 633 Frachttons Ladung. Die Dampfer des Lloyd durchliefen 1910 ca. 6 821 750 Seemeilen = etwa 316 mal den Umfang der Erde.

Die Flotte des Nordd. Lloyd besteht z. Z. aus 127 See- u. 63 Nordsee-, Flussdampfern u. Barkassen, 7 Dampflechtern in Ostasien, 212 Leichtern u. Kohlenpräähmen u. 2 Schulschiffen mit zusammen 566 436 indiz. PS. u. 756 227 Reg.-Tons Brutto-Raumgehalt. Ende 1910 standen zu Buche 125 Seedampfer u. 2 Schulschiffe mit M. 182 507 000, 31 Nordsee- u. Flussdampfer, 178 Leichterfahrzeuge etc. mit M. 4 200 550, Tender-Barkassen, Leichter u. Hulks in auswärtigen Häfen M. 2 594 902. Durchschnittsalter der Schiffe 8 Jahre u. 11 Mon. Der Lloyd beschäftigt insgesamt über 20 000 Personen.

Der 1900 durch Brand zerstörte Pier der Ges. in Hoboken, wobei die Ges. ca. M. 5 000 000 Schaden erlitt (s. Jahrg. 1902/1903 d. B.) ist in erweitertem Umfang wieder aufgebaut (3 Piers