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), Singapore-Belawan (Deli)-Asahan, Singapore-Bangkok, Singapore-Britisch Nord-Borneo-Süd-Philippinen-Singapore-Britisch Nord-Borneo, Singapore-Celebes-Molukken, Hongkong-Bangkok, Hongkong-Singapore-Bangkok, Hongkong-Swadow-Singapore-Bangkok, Hongkong-Amoy-Swadow-Straits-Bangkok, Hongkong-Hoihow-Singapore-Bangkok, Hongkong-Kudat-Sandakan, Shanghai-Hankow, ferner die oben genannte Austral-Japan-Linie, eine Linie zwischen Singapore-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 Schiffsverwaltung. Der ab 1./8. 1906 gültige Vertrag sichert Rumänien das Monopol des Seeverkehrs zwischen Konstanza u. Alexandrien bzw. Port Said. Der Lloyd verpflichtet sich, der rumän. Schifffahrt alle seine Reisenden zu überweisen, die durch das Schwarze Meer bis zum Nil-delta 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. 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 der Vertrags sollen einem Schiedsgericht unterbreitet werden. Dieser mit der International Mercantile Marine Comp. über die Regelung der beiderseitigen Interessensphären geschlossene Vertrag ist nach 10jähr. Bestehen im Februar 1912 ausser Kraft getreten.

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.- bzw. A.-R.-Mitgliedern können nur im Deutschen Reichsgebiete wohnhafte Reichsangehörige erwählt werden“. — Über Abänderung der Statuten, Vergrößerung oder Herabsetzung bzw. 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 Giltigkeit 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 Morgan-Trust hatte 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 war, 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 beteiligten Rhedereien eine Verständigung erzielt worden, doch trat der Lloyd am 30./9. 1911 von diesem Kartell zurück. Der Lloyd hat zus. mit der Hamburg-Amerika-Linie einen Teil der Aktien der Holland-Amerika-Linie in Rotterdam erworben. Ferner ist der Norddeutsche Lloyd im Verein mit der Hamburg-Amerika-Linie bei der Dampfschiffahrts-Ges. Austro-Americana in Triest beteiligt. Auch hat der Norddeutsche 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 Ges. 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