

Winfried in das Schiffsregister zu Bremen. Der Erlös der Anleihe diene zur Verstärk. der Betriebsmittel, sowie zur Abtoss. von Bankschulden (Anleihen) u. zur Bezahlung von Schiffsbaugeldern. Verj. d. Coup. 4 Jahre (K), der Stücke in 10 Jahren (F). Zahlst.: Bremen: Deutsche Nationalbank u. deren Niederlass., Deutsche Bank Fil. Bremen; Berlin: Nationalbank f. Deutschland; Hamburg: Commerz- u. Disconto-Bank. Kurs: Aufgelegt zur Zeichnung am 12./9. 1912 zu 99.75%. Kurs Ende 1912: 100%.

Geschäftsjahr: Kalenderjahr. **Gen.-Vers.:** Im I. Sem. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Gewinn-Verteilung: 5% z. R.-F., 4% Div., vom Übrigen 10% Tant. an A.-R. (unter Anrechnung von M. 5000 fester jährl. Vergüt.), Rest Super-Div. — Die Ges. kann durch Bildung einer Assekuranz-Res. die Selbst-Versich. der Schiffe event. auch teilweise übernehmen.

Bilanz am 31. Dez. 1912: Aktiva: Kassa 3297, Bankguth. 114 153, Dampfer 10 705 000, Mobil. 1, Beteilig. an fremden Unternehm. 312 003, Debit. 911 867. — Passiva: A.-K. 5 500 000, Prior.-Anleihe 3 500 000, Anleihe bei Banken 300 000, R.-F. 41 146 (Rüchl. 21 773), Reparatur. u. Ern.-F. 100 000 (Rüchl. 50 000), Talonsteuer-Res. 17 000 (Rüchl. 9000), unerhob. Div. 60, Kredit. 989 458, Kontraktlich später fällig werdende Schiffsbauelder 707 500, schweb. Reisen 536 454, Div. 330 000, Tant. an A.-R. 18 470, Vortrag 6232. Sa. M. 12 046 322.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Handl.-Unk., Steuern, Abgaben etc. 116 955, Zs. 189 678, Anleihe-Zs. 44 151, erstes Fünftel der Prior.-Anleihe-Negotierungskosten 29 977, Abschreib. 527 535, Gewinn 435 476. — Kredit: Vortrag 9090, Betriebsgewinn 1 334 683. Sa. M. 1 343 774.

Kurs Ende 1912: 111%. Die Aktien wurden am 12./9. 1912 zu 116% an der Bremer Börse eingeführt. Die Aktien der früheren Chinesischen Küstenfahrt-Ges. zu Hamburg wurden 1895—1904 in Berlin u. Hamburg notiert (s. hierüber die betreffenden früheren Jahrgänge dieses Buches).

Dividenden 1888—1912: 10, 7, 0, 3, 0, 0, 3, 7, 0, 0, 3, 4, 0, 0, 0, 4, 5, 3, 0, 0, 0, 0, 6, 6%, Coup.-Verj.: 4 J. (K.)

Direktion: Theod. Wilh. Kramer. **Prokuristen:** C. W. Kettler, Ad. Meyer.

Aufsichtsrat: (3—7) Vors. Nordd. Lloyd-Dir. Phil. Heineken, Stellv. Bank-Dir. Dr. Aug. Strube, Bremen; F. Oloff, Gen.-Konsul Georg W. Wätjen, Bremen; Ed. Dreyer, Hamburg.

Zahlstellen: Bremen: Eigene Kasse, Deutsche Nationalbank.

Norddeutscher Lloyd in Bremen.

Gegründet: 20./2. 1857; eingetr. 13./2. 1860.

Zweck: Betrieb von Seeschiffahrt u. allen damit in Verbindung stehenden Geschäften wie Errichtung u. Betrieb von Anstalten zur Erbauung u. Reparatur. von Schiffen Fluss- u. Seeversieh.geschäft etc., sowie Passagier- u. Schleppdienst auf der Weser. Der Lloyd unterhält ausser dem Reichspostdampferlinien (s. unten) folgende regelmässige selbständige Linien: Bremen-New York (Schnell- u. Postdampferlinien); Bremen-Baltimore; Bremen-Philadelphia; Bremen-Galveston; Bremen-Kanada; Bremen-Brasilien; Bremen-La Plata; Bremen-Cuba; Bremen-Australien (Frachtdampferlinie); Genua-Neapel-New York; Marseille-Neapel-Alexandrien; Venedig-Alexandrien; Singapore-Bangkok; Singapore-Borneo; Singapore-Celebes-Molukken; Bangkok-Swato-Hongkong; Fahrten auf dem Yangtsekiang; verschiedene kleinere Zweiglinien in den ostindischen und chinesischen Gewässern; vier europäische Linien nach den Nordsee-Bädern, Passagier- u. Schleppdampferverkehr auf der Unterweser u. nach Hamburg. Seit 1903 auch Vergnügungsfahrten. Ferner Beförderung der Post von Deutschland, England, Frankreich u. Amerika, sowie nach Asien u. Australien; seit 1906 mit der kgl. Rumänischen Dampferlinie (Serviciul Maritim Român) einen Passagier- u. Frachtdienst Konstanza-Konstantinopel-Smyrna-Alexandrien.

Zwischen dem Reichskanzler u. dem Nordd. Lloyd sind in Gemässheit der Reichsgesetze v. 6./4. 1885 u. v. 20./3. 1893, am 3./4. Juli 1885 u. 10./15. Mai 1893 Verträge abgeschlossen worden, wonach dem Nordd. Lloyd auf eine Dauer von 15 Jahren ein jährl. Zuschuss aus Reichsmitteln im Betrage von M. 4 090 000 geleistet wird. Der Nordd. Lloyd sollte dafür den Betrieb von Reichspostdampferlinien nach Ostasien u. Australien unterhalten, u. zwar: 1. eine Linie von Bremen nach Shanghai, mit den Anschlusslinien von Hongkong nach Japan u. von Singapore nach Neu-Guinea, u. 2. eine Linie von Bremerhaven nach Sydney. Die Fahrten auf den Linien sollten in Zeitabständen von 4 Wochen in jeder Richtung stattfinden. Ausgenommen sollte die Neu-Guinea-Linie sein, auf welcher die Fahrten in Zeitabständen von je 8 Wochen ausgeführt werden sollten. Durch Gesetz v. 13./4. 1898 ist für die Errichtung einer 14tägigen Verbindung mit China eine weitere Beihilfe aus Reichsmitteln im Betrage von jährl. M. 1 500 000 auf eine Dauer bis zu 15 Jahren bewilligt u. zugleich bestimmt worden, die vorerwähnten älteren Subventionsverträge nach ihrem Ablaufe um weitere 15 Jahre zu verlängern. Die auf Grund des Gesetzes v. 13./4. 1898 einzurichtende 14tägige Verbindung mit China hat mit dem 4./10. 1899 begonnen. Der diesbezügliche zwischen dem Reichskanzler u. dem Nordd. Lloyd abgeschlossene Erweiterungsvertrag datiert v. 12./9. u. 30./10. 1898, u. sollte nach diesem Verträge der Nordd. Lloyd nunmehr folg. Reichspostdampferlinien unterhalten: 1. eine Linie von Bremerhaven oder Hamburg nach Shanghai, 2. eine Linie von Bremerhaven oder Hamburg über Hongkong nach Yokohama mit einer Anschlusslinie nach Shanghai, 3. eine Anschlusslinie von Singa-