

pore 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 Singapore-Neu-Guinea wieder eingerichtet. Der Dienst ist achtwöchentlich. Jährl. Subvention seit 1909 M. 6090 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. Leuchtturmagaben 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-Swato-Singapore-Bangkok, Hongkong-Amoy-Swato-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 Schifffahrtsverwaltung. 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. Schifffahrt 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. Der Vertrag ist inzwischen geändert worden.

Im Hinblick auf die früher mit der „International Mercantile Marine Co.“ getroffene und inzwischen aufgehobene Interessengemeinschaft u. gleichzeitig zur Wahrung der in keiner Weise anzutastenden 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, Vergrösser. oder Herabsetz. bezw. teilweise Zurückzahl. des A.-K., Vereinig. der Ges. mit einer anderen, Aufnahme von Anleihen zu nicht blos vorübergehenden Zwecken, Auflös. 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 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.

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, eingezahlt sind 50%. Ausserdem ist eine zu pari rückzahlbare 4 $\frac{1}{2}$ % Oblig.-Anleihe im Betrage von M. 5 000 000 ausgegeben worden, für die sämtliche der Reederei-Vereinig. angehörigen Schifffahrtsges. die Haftung übernommen 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, bei der der Lloyd beteiligt ist; diese hat die Bremer Atlas-Linie übernommen.