

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 Wartehalle, 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 von Hilfsmaschinen für Schiffe etc. umgestaltet u. wurde für dieselben eine eigene G. m. b. H. „Norddeutsche Maschinen- u. Armaturen-Fabrik“ mit M. 5 000 000 Kapital gegründet; seit Okt. 1911 ist diese Ges. eine Akt.-Ges. unter der Firma: Atlas-Werke A.-G. — 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 wurde 1911 beendet u. konnte für 1911 die erste Ausbeute verteilt werden; jährl. Förderung vorerst ca. 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. viele seiner Schiffe mit Feuerlösch- u. Desinfizier-Apparaten nach System Clayton, sowie mit Unterwasserglocken-Schallsignal-Apparaten versehen. 1907 Beteilig. 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. Auf die Beteilig. an der Nordd. Hütte u. der Nordd. Automobil- u. Motoren-Fabrik A.-G. hat Lloyd 1911 Abschreib. von zus. M. 557 000 in Rücksicht auf die bei beiden Ges. erfolgten finanziellen Massnahmen vorgenommen. Die Steigerung des Aktivpostens „Aktien fremder Schiffahrtsgesellschaften“ erklärt sich aus Erhö. der Beteilig. an der Roland- u. der Hamburg-Bremer-Afrika-Linie, der Austro-Amerikana in Triest, gelegentlich der in den Jahren 1911 u. 1912 bei beiden Ges. vorgenommenen Kap.-Vermehrungen.

Befördert wurden 1906—1912 insges. 491 383, 661 258, 458 580, 521 122, 562 608, 514 272, 558 671 Passagiere (seit Bestehen des Lloyd 9 745 728 Personen) u. 3 804 738, 4 390 051, 3 376 639 cbm, 3 077 813, 3 316 633, 3 586 178, 3 710 739 Frachttons Ladung. Die Dampfer des Lloyd durchliefen 1912 ca. 5 827 600 Seemeilen = etwa 270 mal den Umfang der Erde.

Die Flotte des Nordd. Lloyd besteht z. Z. aus 131 See- u. 64 Nordsee-, Flussdampfern u. Barkassen, 7 Dampfleichtern in Ostasien, 270 Leichtern u. Kohlenprähmen u. 2 Schulschiffen mit zusammen 652 129 indiz. PS. u. 889 183 Reg.-Tons Brutto-Raumgehalt. Ende 1912 standen zu Buche 117 Seedampfer u. 2 Schulschiffe mit M. 157 114 000, 32 Nordsee- u. Flussdampfer, 138 Leichterfahrzeuge etc. mit M. 3 622 317, Tender-Barkassen, Leichter u. Hulks in auswärtigen Häfen M. 1 888 018. Der Lloyd beschäftigt insges. über 20 000 Personen. Auf die Seedampfer wurden bis Ende 1912 M. 165 338 600, auf die Nordsee- u. Flussdampfer u. Leichterfahrzeuge bis Ende 1912 M. 8 386 615 abgeschrieben. Die Passagierdampfer nach Nord- u. Süd-Amerika, die Reichspostdampfer nach Ostasien u. Australien u. die Dampfer der Alexandrien-Linien, zus. 61 Dampfer, sind sämtl. mit drahtloser Telegraphie ausgerüstet. Ferner 31 Dampfer mit Patentschottenschliessvorrichtungen, 21 Dampfer mit Feuerlösch- u. Desinfektionsapparaten nach dem System Clayton, 69 Dampfer mit Empfangsapparaten für Unterwasserglockensignale (siehe auch oben).

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 Umfange wieder aufgebaut (3 Piers jetzt); das Pierterrain ist durch Ankäufe arrondiert u. einer selbständ. Dock-Ges. in Hoboken zur Verwaltung übertragen. Die Shares dieser neuen North German Lloyd Dock Co. befinden sich im Besitz des Lloyd, der sich damit dauernde Nutzung der Anlagen gesichert hat.

Geschäftsjahr 1912: Die günstigen Schiffahrts-Verhältnisse brachten auch der Flotte der Ges. während des ganzen Jahres eine äusserst rege Beschäftigung, mit Ausnahme einzelner Linien, deren Ergebnisse unter den Folgen der politischen Unruhen zu leiden hatten. Um den Ansprüchen der Verloader gerecht zu werden, war die Ges. zu umfangreichen Charterungen gezwungen, die bei den hohen Charterpreisen nur geringen Nutzen, ja mehrfach Verluste, liessen. Wie zumeist bei Hochkonjunkturen, vermochte die freie Schiffahrt den grössten Nutzen aus der günstigen Marktlage zu ziehen, während die grösseren Linien-Reedereien nur langsam dem Anziehen der Frachtraten zu folgen vermochten, da sie durch umfangreiche u. langfristige Verträge mit den Verladern zum Teil noch an die alten Raten gebunden waren. Die von der Ges. in Verbindung mit den anderen beteiligten Linien-Reedereien vorgenommene Erhö. der Frachtraten wird daher zur Hauptsache erst dem Geschäftsjahr 1913 zugute kommen. Die Heraufsetz. der Raten entspricht nicht nur der Marktlage, sondern ist schon durch die erhöhten Betriebsunkosten gerechtfertigt, die durch die Steigerung der Löhne, der Kohlenpreise, der Preise der Schiffneubauten, der sozialen Lasten etc. dauernd erwachsen. Der Morgan-Vertrag ist zu Beginn des J. 1912 aufgehoben, da ihm nach der Entwicklung, die die beteiligten Reedereien in den 10 Jahren seines Bestehens genommen hatten, ein praktischer Wert nicht mehr beizumessen war. Die Aufhebung ist sofort per 1./1. 1912 in Kraft getreten, so dass auch die früheren Div.-Garantien, die im J. 1913 zu einer Zahlung an den Morgan-Trust geführt haben würden