

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 Singapore 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 zehnwöchentlich. Jährl. Subvention seit 1909 M. 6 090 000. Die subventionierten Dampfer befördern die Post nebst den etwaigen Begleitern ohne besondere Bezahlung.

Im Laufe des J. 1913 haben Verhandlungen mit der Reichsregierung wegen der zukünftigen Gestalt. des mit dem 30./9. 1914 ablaufenden Reichspostdampfer-Vertrages mit folg. Ergebnis stattgefunden. Bezügl. der ostasiatischen Hauptlinie hat sich der Nordd. Lloyd der Reichsregierung gegenüber bereit erklärt, diesen Dienst in der bisherigen Weise ohne Zahlung einer Beihilfe fortzuführen. Dieser neue subventionslose Betrieb wird sich auf ein vertragsmässiges Verhältnis mit der Regierung, allerdings zu entsprechend freieren Bedingungen, stützen. Ausserdem stellt diese neue Regelung nur einen Versuch dar, der auf die Dauer von 5 J. beschränkt ist. Innerhalb dieser Zeit wird sich ein sicheres Urteil darüber bilden lassen, ob ein den Interessen des Deutschen Reiches sowohl wie der Ges. entsprechender Dienst nach Ostasien sich in der Tat u. auf die Dauer ohne einen Reichszuschuss ausführen lässt. Dagegen dürfte die australische Hauptlinie, die unter dem bestehenden Verträge dauernd mit grossem Verlust gearbeitet hat, ganz fortfallen, da nach den bisherigen Erfahrungen in dieser Fahrt für ihre unbedingt erforderl. Ausgestalt. so erheb. erhöhte Beihilfen des Reiches notwendig würden, dass ihre Bewilligung nicht erwartet werden kann. Lediglich für die Verbindungen, die mit den deutschen Besitzungen in der Südsee im Anschluss an die Hauptlinien von der Ges. bisher unterhalten sind, wird die Fortzahl. eines Reichszuschusses in Frage kommen. Zu der von der Reichsregierung gewünschten Ausdehnung der bisherigen Singapore-Neu Guinea-Linie nach den Samoa-Inseln hat sich die Ges. gegen entsprechende Vergüt. bereit erklärt. Ein Gesetzentwurf wegen des neuen Reichspostdampfer-Vertrages liegt zurzeit den gesetzgebenden Körperschaften zur Beschlussfassung vor.

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; doch ist 1913 die vertragl. Bindung fortgefallen, die den Nordd. Lloyd von der Frachtdampferfahrt nach Ostasien ausschloss. Die ostindische Küstenfahrt ist seit 1903 weiter ausgebaut u. betreibt der Lloyd in den ostasiatischen Gewässern z. Z. folg. Linien: Singapore-Bangkok, Bangkok-Hongkong, Singapore-Britisch Nord-Borneo u. Süd-Philippinen, Hongkong-Britisch Nord-Borneo, Singapore-Deli, Penang-Deli, Singapore-Panah-Bila-Asahan-Penang, Singapore-Bali-Celebes-Molukken; ferner die oben genannte Austral-Japan-Linie, eine Linie zwischen Singapore-Neu-Guinea, sowie ein Inselfahrt in den Häfen von Deutsch-Neu-Guinea. Die Yangtse-Flussschiffahrt wird seit 1901 mit der Hamburg-Amerika Linie gemeinsam betrieben.

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 bloss vorübergehenden Zwecken, Auflösl. 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.