

auf der Anschlußlinie nach Japan (A 2) mit einer Geschwindigkeit von mindestens 11,5 Knoten und
auf der Anschlußlinie nach Neu-Guinea (A 3) mit einer Geschwindigkeit von mindestens 9 Knoten.

Bei Fahrten gegen den Monjun ist ein Abschlag von 1 Knoten für die Stunde gestattet.

Hiernach werden die Fristen für die Beförderung der Post zwischen den einzelnen Anlaufhäfen berechnet; die Zeitdauer der Reise wird dementsprechend unter Berücksichtigung des Aufenthaltes in den Häfen ermittelt und durch den Fahrplan festgesetzt.

Die Fristen für die Beförderung der Post werden von dem Zeitpunkt ab, in welchem das letzte Poststück an Bord des Schiffes gelangt, bis dahin gerechnet, wo das erste Poststück von Bord an Land gebracht wird.

Neu erbaute Schiffe, welche nach dem 1. April 1893 in die Hauptlinien (A 1 und B) eingestellt werden, müssen die Fahrten auf den Strecken zwischen Suez einerseits und Schanghai beziehungsweise Sydney andererseits mit einer Geschwindigkeit von wenigstens 13,5 Knoten ausführen.

Zu Artikel 7.

Die Bestimmung unter b erhält folgende Fassung:

für die Anschlußlinien nach Japan und Neu-Guinea je einen Dampfer und außerdem für beide Linien einen Reserve-Dampfer, welchem auf Verlangen ein zweiter Reserve-Dampfer hinzutreten wird;

Die unter c aufgeführte Verpflichtung bezüglich der Dampfer für die Mittelmeerroute kommt in Wegfall.

Zu Artikel 9.

Dieser Artikel erhält folgende Fassung:

Der Brutto-Raumgehalt der zur dauernden Verwendung auf den Linien bestimmten Dampfer soll wenigstens betragen:

4500 Register-Tons für die ostasiatische Hauptlinie (A 1),

3000 Register-Tons für die australische Hauptlinie (B),

1500 Register-Tons für die beiden ostasiatischen Anschlußlinien.

Zu Artikel 13.

Die im zweiten Satz des letzten Absatzes enthaltene Verpflichtung des Norddeutschen Lloyd zur Unterhaltung kleinerer Dampfer in Suez und Alexandrien für die Ueberladung kommt in Wegfall.

Zu Artikel 20.

Zwischen dem ersten und zweiten Absatz ist folgender neuer Absatz einzufügen:

Eine gleiche Tarifermäßigung für die Beförderung von Personen und Sachen ist denjenigen Vereinen zu gewähren, welche für Zwecke der Krankenpflege oder der Mission in den deutschen Schutzgebieten wirken und für welche der Reichs-Lanzler diese Vergünstigung in Anspruch nimmt.

Zu Artikel 25.

a) Die Bestimmungen im ersten und zweiten Absatz werden durch die folgenden ersetzt:

Für die Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeiten empfängt der Norddeutsche Lloyd vom 10. April 1893 ab aus der Reichs-Kasse eine Vergütung von jährlich 4 090 000 Mark, zahlbar in monatlichen Theilbeträgen am letzten Tage jedes Monats.

Diese Vergütung wird insoweit gekürzt, als die vertragsmäßig bedungenen Fahrten nicht zur Ausführung gekommen sind. Die Kürzung erfolgt — sei es, daß eine Fahrt ganz oder theilweise ausgefallen ist — in der Weise, daß für jede gegenüber dem Fahrplan zu wenig zurückgelegte Seemeile der Betrag von 5,25 Mark von den nächstfolgenden Monatsraten zur Reichs-Kasse einbehalten wird. Für die Berechnung der Entfernungen sind die im Fahrplan enthaltenen Festsetzungen der Seemeilenzahl maßgebend.