

seiner Förderung in Verbind. stehenden Geschäfte, einschließlich des Reklame-, Lichtbild- u. Vermessungswesens u. der Beteilig. an ähnl. Ges. u. Unternehmen. — Die Ges. bezweckt im Einvernehmen mit der Deutschen Lufthansa in Berlin die bremischen Luftverkehrsinteressen zu fördern. Die Gesellschaft betreibt mit zwei Flugzeugen den Bedarfsluftverkehr, der sich einer steigenden Frequenz erfreut.

Kapital: 125 000 RM in 125 Akt. zu 1000 RM, überr. von den Gründern zu pari.

Geschäftsjahr: Kalenderj. — G.-V.: 1933 am 27./7. — **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Bilanz am 31. Dez. 1932: Aktiva: Anlagevermögen 67 336, Umlaufvermögen 55 391, Verlust 2847. — Passiva: A.-K. 125 000, Verbindlichkeiten 574. Sa. 125 574 RM.

Gewinn- u. Verlust-Rechnung: Debet: Generalunkosten 20 932, Abschreib. 11 236, Verlustvortrag aus 1931 3732. — **Kredit:** Einnahmen 33 053, Verlust 2847. Sa. 35 900 RM.

Dividenden 1927—1932: 0 %.

Zahlstelle: Ges.-Kasse.

Norddeutscher Lloyd.

Sitz in Bremen.

Verwaltung:

Vorstand: Dr. rer. pol. Rudolph Firlé, Bremen; Adolf Stadlaender, Bremen; Anton Brötje, Bremen; Dr.-Ing. e. h. Karl Deters, Hamburg; Max Oboussier, Hamburg; Dr. Johs. Kulenkampff, Bremen; Otto Krug, Hamburg; Stellv.: Victor Neumann, Hamburg.

Aufsichtsrat: Vors.: Karl Lindemann (i. Fa. C. Melchers & Co.), Bremen; Stellv.: Eduard Tewes (i. Fa. Seekamp & Tewes), Bremen; sonst. Mitgl.: Bankdir. Erich Bechtolf (DD-Bank), Hamburg; Staatssek. Carl Bergmann (Dresdner Bank), Berlin; Dir. Marius Böger, Hamburg; Dr. Rudolf Brinkmann (M. M. Warburg & Co.), Hamburg; Dr. Heinrich Dröge (Synd. des Vereins Hamburger Reeder), Hamburg; Dr. Otto Fischer (Reichs-Kredit-Ges.), Berlin; Emil Helfferich (A.-R.-Vors. der Hapag), Hamburg; Dir. Hermann Helms (Hansa-Linie), Bremen; Bankdir. Max Koepeke (Norddeutsche Kreditbank), Bremen; Dr. Wilhelm Koeppel (Berliner Handelsges.), Berlin; P. F. Lentz (i. Fa. Lentz & Hirschfeld), Bremen; Hermann R. Münchmeyer (i. Fa. Münchmeyer & Co.), Hamburg; Hermann Fromm, Oldenburg; Hans W. Julius Peters, Hamburg; Siegfried Graf von Roedern, Hamburg; Dir. Dr. Fritz Rosenkranz, Bremen; Dr. Gustav Schlotterer, Hamburg. Lt. Satzungen müssen die Mitgl. des Vorstandes und Aufsichtsrates deutsche Reichsangehörige sein.

Zweck:

Betrieb der Schifffahrt sowie Betrieb aller Geschäfte u. Unternehmungen u. die Beteilig. an solchen, welche nach dem Ermessen des A.-R. den Zwecken der Ges. direkt oder indirekt dienen oder damit in Verbindung stehen.

Entwicklung:

Der Norddeutsche Lloyd, der, 1857 gegründet, im Laufe der Jahrzehnte zu einer der größten u. bedeutendsten Schifffahrtsgesellschaften mit einem den ganzen Erdball umspannenden Netz von Dampferlinien angewachsen war, sah sich nach dem Kriege, nach dem Verlust seiner gesamten Ueberseeflotte, wertvoller Lösch- u. Ladeeinricht. u. sonst. wertvollen Eigentums an den verschiedensten Plätzen der Welt, vor die schwere Aufgabe gestellt, eine neue Flotte zu schaffen, um seine Funktionen als eines der wichtigsten Glieder der deutschen Volkswirtschaft wieder aufnehmen u. die verlorene Position innerhalb des internationalen Weltverkehrs wieder einnehmen zu können. Das Jahr 1920 brachte volle Klarheit über die ungeheuren Verluste, die der Friedensschluß für die deutsche Handelsflotte bedingte. Mit der Bestimmung, daß Deutschland alle seinen Staatsangehörigen gehörenden Handelsschiffe von 1600 Br.-R.-T. und darüber, ferner die Hälfte der Schiffe zwischen 1000 t u. 1600 t u. $\frac{1}{4}$ der Fischereifahrzeuge einschließlich aller im Bau befindlichen Schiffe, deren Kiel bis zum Tage des Friedensschlusses gestreckt wurde, abzuliefern und außerdem noch 5 Jahre lang jährlich 200 000 t auf deutschen Werften für die Entente zu bauen hat, war das Schicksal der deutschen Handelsflotte besiegelt. Der Norddeutsche Lloyd war damit seiner sämtlichen Ueberseedampfer beraubt und stand somit da, wo er im J. 1857 begonnen hatte. Der Gesamtverlust des Lloyd belief sich auf 925 280 Br.-R.-T., während ihm an Tendern, Schleppern, Leichtern u. sonst. kleineren Fahrzeugen rd. 57 000 Brutto-Re-

gistertonnen verblieben. Allein die Vorbereitungen für den Wiederaufbau u. die erneute Verbindung nach dem überseeischen Auslande wurden ohne Säumen aufgenommen. Deswegen eingeleitete Verhandlungen führten zunächst zu einem Vertrag des Lloyd mit der neu gegründeten United States Mail Steamship Company, Inc. in New York über ein eng. Zusammenarbeiten im deutsch-amerikanischen Schifffahrtsverkehr. Nach der Liquid. der amerikan. Ges. traten 1923 die United States Lines an deren Stelle. Das Vertragsverhältnis wurde aber am 31./12. 1929 gelöst. Ferner schloß der Nordd. Lloyd Verträge mit den bekannten Reedereien Alfred Holt & Co., Liverpool, Ellerman & Bucknall Steamship Co. Ltd., London, u. der Nippon Yusen Kaisha, Tokio, hinsichtlich Aufnahme des Verkehrs von Bremen nach dem Fernen Osten, mit der Maßgabe, daß der Lloyd die Interessen dieser Schifffahrtsges. in Bremen vertritt.

Durch Rückkauf einer Reihe auf Grund des Versailler Vertrags abgelieferter Schiffe, durch Erledig. eines umfangreichen Schiffbauprogramms sowie durch Zufluß der Dampferparks mehrerer durch Fusion mit dem Lloyd vereiniger Schifffahrtsgesellschaften (Roland-Linie A.-G., Hamburg-Bremer Afrika-Linie A.-G. u. Dampfschifffahrtsgesellschaft Horn A.-G.) ist eine Flotte geschaffen worden, die es dem Lloyd ermöglicht hat, den größten u. wichtigsten Teil seiner ehemals betriebenen Dampferlinien wieder zu eröffnen u. allmählich zu erweitern u. die von den mit ihm fusionierten Schifffahrtsgesellschaften bisher betriebenen Dampferlinien fortzuführen.

Mit der Indienstellung des Schnelldampfers „Bremen“ am 16./7. 1929 sowie der „Europa“ am 19./3. 1930 errang der „Lloyd“ einen großen, in der ganzen Welt beachteten Erfolg u. nahm hiermit zuerst wieder einen regelmäßigen Schnelldampferdienst nach New York auf.

Die G.-V. v. 15./4. 1930 genehmigte den von der Ges. mit der Hamburg-Amerika-Linie abgeschlossenen Gemeinschaftsvertrag v. 20./22./3. 1930 (s. auch unten). — Zur Angleich. der beiderseitigen Beteil. der Hamburg-Amerika Linie u. des Norddeutschen Lloyds ist der beiderseitige Besitz an Akt. der Deutschen Ost-Afrika-Linie, der Woermann-Linie A.-G., der Hamburg-Süd-amerikanischen Dampfschiffahrts-Ges. u. anderer gleichgestellt, indem der Lloyd von der Hamburg-Amerika Linie einen entsprechenden Teil ihres Mehrbesitzes an Akt. der Deutschen Ost-Afrika-Linie u. der Woermann-Linie A.-G. u. a., die Hamburg-Amerika Linie einen entsprechenden Teil ihres Mehrbesitzes an Akt. der Hamburg-Südamerikan. Dampfschiffahrts-Ges. übernommen hat. Der Lloyd-Besitz an Akt. der Dampfschiffahrts-Ges. „Neptun“ erhöhte sich auf etwa 93 % des Gesamtkapitals. Auf Grund älterer Dispositionen erwarb der Lloyd einen weiteren wesentlichen Posten an Akt. der Deutschen Dampfschiffahrts-Ges. „Hansa“, so daß er über die Mehrheit des Gesamtkapitals dieser Ges. verfügt. — 1933 haben die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd beschlossen, die gemeinsame Führung ihrer Nord-Amerika-Dienste in einer internen Organisation zusammenzufassen. Das Gebiet erstreckt sich auf den Personen- und Frachtverkehr nach und von Kanada und nach und von den Vereinigten Staaten, Ostküste einschließlich Golf. Es soll dadurch eine straffere Rationalisierung der Amerika-Dienste beider Reedereien hier und in den Vereinigten Staaten von Amerika erreicht werden.