

Norddeutscher Lloyd

Sitz der Verwaltung: (23) Bremen

Drahtanschrift: Lloyd und Nordloyd Bremen.

Fernruf: Sammel-Nr. 8 42 01.

Fernschreiber: K 2415.

Postscheckkonto: Hamburg 1 142.

Bankverbindung: Landeszentralbank von Bremen, Bremen.

Gründung: Die Gründung der Gesellschaft erfolgte am 20. Februar 1857.

Zweck: Betrieb der Schifffahrt sowie der Betrieb aller Geschäfte und Unternehmungen und die Beteiligung an solchen, welche den Zwecken der Gesellschaft dienen oder damit in Verbindung stehen.

Vorstand: Dr. jur. Johs. Kulenkampff, Bremen; Richard Bertram, Bremen.

Aufsichtsrat: Louis Krages, Inhaber der Firma Louis Krages, Bremen, Vorsitz; P. F. Lentz, Bremen, stellv. Vorsitz; Direktor Sticken, Bremen; Dr. R. Ahlers, Bremen; Philipp F. Reemtsma, Hamburg.

Abschlußprüfer: „Fides“ Treuhandgesellschaft.

Geschäftsjahr: Kalenderjahr.

Stimmrecht der Aktien in der H.-V.

Je nom. 100.— Stammaktie = 1 Stimme.

Satzungsgemäße Verwendung des Reingewinns: Der Reingewinn, der sich nach Vornahme von Abschreibungen, Wertberichtigungen, Rückstellungen und Rücklagen einschließlich der Einstellung in die gesetzliche Rücklage ergibt, wird unbeschadet des dem Aufsichtsrat satzungsgemäß zustehenden Gewinnanteils an die Stammaktionäre verteilt, soweit die H.-V. keine andere Verwendung beschließt. Die Gewinnanteile der Aktionäre werden im Verhältnis der auf den Nennbetrag der Aktien geleisteten Einlagen und der Zeit verteilt, die seit dem für die Leistung bestimmten Zeitpunkt verstrichen ist. Bei einer Erhöhung des Grundkapitals kann für die neuen Aktien eine von § 53 Abs. 2 des Aktiengesetzes abweichende Gewinnberechtigung festgesetzt werden.

Zahlstellen: Norddeutsche Kreditbank, Bremen; Bremer Bank, Bremen; Disconto Bank, Bremen.

Aufbau und Entwicklung

Am 20. Februar 1857 gegründet, zu einer Zeit, als Bremen kaum 60 000 Einwohner aufwies und noch kein staatlich geeintes Deutschland bestand, führten die Schiffe der Gesellschaft die blauweiße Schlüssel- und Ankerflagge zunächst nach England und New York, 10 Jahre später nach weiteren Häfen der amerikanischen Ostküste, in den 70er Jahren sodann nach Westindien und nach Südamerika.

Zur Zeit ihres 25jährigen Bestehens verfügte die Gesellschaft schon über eine Flotte von 98 Schiffen mit einem Raumgehalt von 104 500 BRT und rangierte in der Weltschifffahrt bereits an vierter Stelle.

Das Jahr 1881 brachte — beginnend mit dem Schnelldampfer „Elbe“ — den ersten Schnelldampferdienst des Norddeutschen Lloyd zwischen Bremen und New York, erfolgreich fortgeführt und gesteigert in über 50jähriger Arbeit bis zum heutigen Tag mit dem Expreßdienst seiner großen modernen Schnelldampfer.

Das Jahr 1886 brachte die Eröffnung der Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien.

Z. Zt. des 50jährigen Bestehens verfügte der Norddeutsche Lloyd über eine Gesamttonnage von 786 510 BRT, die sich im Jahre 1914 auf fast 1 000 000 BRT erhöht hatte.

Der Weltkrieg 1914/18 warf das Unternehmen fast auf seinen Stand von 1857 zurück, denn es waren ihm nur 57 000 t an kleinen Fahrzeugen, Leichtern usw. bei Friedensschluß geblieben.

Es kamen die Jahre des Wiederaufbaues der Lloyd-Flotte, der zum Teil mit Hilfe einer englischen Anleihe finanziert wurde. Im Jahre 1925 erfolgte die Fusion mit der Roland-Linie, mit der Hamburg-Bremer-Afrikalinie und mit der Dampfschiffsreederei Horn, so daß am Schlusse des Jahres 1925 der Gesamtflottenbestand des Norddeutschen Lloyd bereits wieder 613 056 BRT umfaßte.

Verkauft wurde im Jahre 1925 die Beteiligung an der „Steinkohlengewerkschaft Emscher-Lippe“ an die „Phönix-Bergbau A.-G.“ für etwa RM 20 000 000.—

Zur Durchführung des weiteren Bauprogramms und neuer Aufgaben hat die Gesellschaft am 22. Oktober 1927 mit den Bankfirmen Kuhn, Loeb & Co. und der Guaranty Company of New York, eine zwanzigjährige 6% Tilgungsfonds-Goldanleihe in Höhe von \$ 20 000 000.— abgeschlossen, die in New York zum Kurse von 94% zur Zeichnung aufgelegt und voll gezeichnet wurde. Aus dem Erlös der Anleihe ist zunächst die im Mai 1924 aufgenommene englische Anleihe von £ 1 000 000.— zurückgezahlt worden. Im April 1929 übernahm der Norddeutsche Lloyd von der „Dampfschiffahrtsgesellschaft Hansa“ die Aktienmajorität der „Dampfschiffahrtsgesellschaft Neptun“.

Am 16. Juli 1929 wurde der Schnelldampfer „Bremen“ in Dienst gestellt.

Durch die am 19. März 1930 erfolgte Indienststellung des Schnelldampfers „Europa“ und Ablieferung der Frachtdampfer „Agira“ und „Este“ kam das erweiterte Bauprogramm zum Abschluß. Als Ergebnis jahrelang geführter Verhandlungen konnte 1930 der Gemeinschaftsvertrag mit der Hamburg-Amerika Linie, Hamburg, vorgelegt werden. Unter dem 30. Juni 1930 erging die Entscheidung des auf Grund der amerikanischen Settlement of War Claims Act eingesetzten Schiedsrichters, der dem Norddeutschen Lloyd für die in den Vereinigten Staaten während des Krieges beschlagnahmte Tonnage eine Entschädigung von \$ 27 249 000.— zusprach, von der die erste Rate mit \$ 7 340 000.— am 18. Juli 1930 ausgezahlt wurde.

Erwerb der Aktien der „Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg“, der „Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa, Bremen“, der „Dampfschiffahrts-Gesellschaft Neptun, Bremen“, der „Bremer Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Bremen“, und der „Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft, Minden“. Die bilanzmäßige Auswertung des mit der in Liquidation getretenen „Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G., Stettin“, geschlossenen Vertrages, nach welchem die Gesellschaft unter Übernahme des Anteils der „Stettiner Dampfer-Compagnie“ am deutschen Levanteverkehr gegen Hergabe von RM 1 828 000.— Aktien dieser Gesellschaft acht Seedampfer nebst verschiedenen Beteiligungen erhalten hat, trat, da die vertraglichen Abreden mit Wirkung vom 1. Januar 1931 getroffen worden waren, in der Bilanz für 1931 in Erscheinung. Der Restbestand an Aktien der „Stettiner Dampfer-Compagnie A.-G.“ ist im Jahre 1931 gegen Aktien der „Renata Dampfschiffgesellschaft Th. Gribel“ in Stettin, K. a. A., Stettin“, eingetauscht worden. Der Rest der bei der „Bremer Reederei-Vereinigung A.-G., Bremen“, aus früheren Kapitalerhöhungen zur Verfügung des „Norddeutschen Lloyd“ gehaltenen Aktien wurden in seinem Auftrag im Jahre 1931 verwertet.

Im Mai 1931 schloß die „Hapag-Lloyd Union“ mit der „Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg“, einen zehnjährigen Vertrag ab, der die gemeinsame Südamerikafahrt unter planmäßiger Verteilung der Ergebnisse vorsah.

Im Jahre 1932 wurden die Verwaltungen der vom Lloyd und ihm nahestehender Gesellschaften betriebenen europäischen Fahrt wieder verselbständigt: Die „Argo Reederei A.-G.“, die aus einer Umbenennung der „Hanseatischen-Dampfschiffahrt-Gesellschaft“ entstand, faßte die Interessen an der England- und Frankreich-Fahrt, sowie die Fahrt nach den Randstaaten der Ostsee zusammen. Das hierfür benötigte Schiffsmaterial wurde vom Lloyd und der ihm gehörigen „Seefahrt-Dampfschiffahrts-Reederei A.-G.“ der „Argo Reederei A.-G.“ ab 1. Januar 1932 verchartert. Die Interessen an den auf Hamburg fahrenden Linien waren bei der „Mathies Reederei“ vereinigt, die mit 19 eigenen und drei von der dem Lloyd gehörigen „Baltischen Reederei“ gecharterten Schiffen, den Linienverkehr zwischen Hamburg und der Ostsee betrieb.

Im Zusammenhang mit der Abwrackbeihilfe des Reiches hatte sich die Gesellschaft verpflichtet, den nach Vornahme ordnungsmäßiger Abschreibungen und etwaiger Auffüllung des gesetzlichen Reservefonds verbleibenden Betriebsüberschuß nach näherer Bestimmung des Reiches zur Rückzahlung der gewährten Abwrackbeihilfe in Höhe von RM 2 328 630.— zu verwenden. Die Gesellschaft hatte bis 1932 insgesamt 80 800 BRT abgewrackt.