

1934: In Verfolg rationeller organisatorischer Maßnahmen wurde im Herbst 1933 die „Nordatlantik Gemeinschaft Hapag-Lloyd“ geschaffen zwecks Erzielung von Ersparnissen und möglichst elastischer Gestaltung des von der Krise besonders stark betroffenen New York-Passagierdampfer-Dienstes.

Im Zuge der im Jahre 1933 begonnenen organischen Umbildung wurde der Südamerika-Ostküstendienst ausgegliedert und auf die „Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg“ übertragen, welche die übernommenen Schiffe vorwiegend durch Übernahme von Bankverbindlichkeiten des „Norddeutschen Lloyd“ bezahlte. Gleichzeitig wurde die Beteiligung bei dieser Gesellschaft veräußert. Die durch die „Hamburg-Bremer Afrika-Linie G.m.b.H.“ in Poolgemeinschaft betriebene Afrikafahrt ging durch Verkauf der acht zu diesem Dienst gehörenden Schiffe, des Anteils an den afrikanischen Niederlassungen und der sämtlichen Geschäftsanteile der „Hamburg-Bremer Afrika-Linie G.m.b.H.“ auf die „Woermann-Linie“ und „Deutsche Ostafrika-Linie“ über, unter gleichzeitigem Verkauf des Aktienbesitzes an diese beiden Gesellschaften. Auch hier wurde der Kaufpreis größtenteils durch Übernahme von Bankverbindlichkeiten des „Norddeutschen Lloyd“ beglichen. Ein kleiner Teil wurde durch Aufrechnung von Gegenansprüchen der beiden Hamburg Afrika-Linien aus Darlehens- und Aktienrücknahmeverpflichtungen verrechnet.

Im Zuge der Abtrennung der dem Aufgabenkreis der Gesellschaft wesensfremden europäischen Fahrt wurden die gesamten Beteiligungen an der „Argo-Reederei A.-G.“ in Bremen, der „Mathies-Reederei A.-G.“, Hamburg und der „Renata-Dampfschiff-Gesellschaft“ in Stettin Th. Gribel K.a.A., Stettin, veräußert. Die Beteiligung an der „Bremer Reederei-Vereinigung A.-G.“, einer Holding-Gesellschaft, die im wesentlichen nur die Vorzugsaktien des „Norddeutschen Lloyd“ hielt, wurde verkauft, um jede direkte Einflußnahme auf die Ausübung des Stimmrechts von Aktien des „Norddeutschen Lloyd“ auszuschließen und den organisatorischen Aufbau weiter zu vereinfachen. Neben den oben erwähnten Gesellschaften wurde noch eine Reihe von Tochtergesellschaften, die zum Teil nur Namensgesellschaften, zum Teil entbehrlich gewordene Nebenbetriebe, darstellten, liquidiert, u. a. die bereits länger unbenutzte Selbstversicherungsgesellschaft „Brema“. Das seinerzeit auf den „Norddeutschen Lloyd“ durch Fusion übergegangene Geschäftsgebäude der „Argo-Reederei“ wurde auf diese zurückübertragen. Aus der Liquidation der „Stettiner Dampfer-Compagnie“ und einer ausländischen Tochtergesellschaft wurden deren Geschäftsgebäude übernommen.

Durch die Abtrennung des Levantedienstes konnte 1935 der organisatorische Umbau der Gesellschaft zum Abschluß gebracht werden. Die dem „Norddeutschen Lloyd“ gehörenden im Levantedienst tätigen Schiffe übernahm die neugegründete „Atlas-Levante-Linie A.-G., Bremen“. Der Verkaufspreis ist zum Teil durch Barzahlung, zum Teil durch Übernahme von in- und ausländischen Verbindlichkeiten berichtigt worden. Gleichzeitig übernahm die „Atlas-Levante-Linie A.-G.“ die bisherige Beteiligung der „Norddeutschen Lloyd“ an der „Deutschen Levante-Linie G.m.b.H.“ in Hamburg. Die restlichen Aktien der „Dampfschiffahrts-Gesellschaft Neptun“ sowie ein kleinerer Teilbetrag an Aktien der „Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa“ konnten veräußert werden. Weitere wesensfremde Beteiligungen wie der Aktienbesitz an der „Deutschen Schiff- und Maschinenbau A.-G.“ und der größte Teil der Beteiligung an den „Atlas-Werken A.-G.“ wurden abgestoßen.

1937: Verkauf des restlichen Besitzes von rd. RM 5 000 000.—. Aktien der „Deutschen Dampfschiffahrts-Gesellschaft Hansa, Bremen“.

Zum Zweck der Vereinfachung des Aufbaues der Gesellschaft wurde die „Hanseatische Schiffahrts- und Betriebs-Gesellschaft m.b.H.“ aufgelöst und die dem „Norddeutschen Lloyd“ bereits vercharterten Dampfer „Potsdam“ und „Scharnhorst“ sowie die Motorschiffe „Weser“, „Elbe“ und „Dresden“ übernommen. Der Gegenwert wurde durch Übernahme von Bauverbindlichkeiten der „Hanseatischen Schiffahrts- und Betriebsgesellschaft m.b.H.“ verrechnet. Der Grundbesitz wurde weiter wesentlich vermindert durch Abstoßung einer Reihe von Baulichkeiten, die für eigene Zwecke nicht mehr benötigt wurden. Die „Lloydheim G.m.b.H.“, deren Vermögen übernommen wurde, wurde aufgelöst. Die im Jahre 1935 geschaffenen nom. RM 5 000 000.— Genußscheine wurden eingezogen.

1938: Erwerb eines besonderen Kühlraumschiffes für Frischfruchttransporte von Amerika. Umbau von Schiffen zwecks Geschwindigkeitserhöhung. Verkauf eines nicht benötigten Wohnhauses sowie der Anlagen des bisherigen technischen Betriebes.

1939: Verkauf des Mehrheitsbesitzes an Aktien der „Bremer und Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft“. Auf Grund einer Vereinbarung mit der Gruppe der deutschen Donauschiffahrtsgesellschaften wurden die Frachtkontore der Lloyd als „Frachtkontore der deutschen Donauschiffahrtsgruppe“ letzterer zur Verfügung gestellt.

1941: Durchführung der Reprivatisierung.

1945: Durch den Krieg und seine Auswirkungen hat die Gesellschaft ihren gesamten Schiffsbestand verloren. Von den 76 Schiffen mit 618 665 BRT Vorkriegsbestand hat sie 618 281 BRT eingebüßt. Übrig geblieben ist lediglich der Seebärdampfer „Delphin“ mit 404 BRT, der für den Passagierdienst zwischen Bremen und Bremerhaven Verwendung findet. Die weitere Tätigkeit des „Norddeutschen Lloyd“ beschränkt sich z. Zt. auf den Leichterdienst zwischen Bremen und Hamburg, sowie in den bremischen Häfen, auf den Schlepperdienst, die Staurei, den Betrieb einer Reparaturwerft in Bremerhaven und die Hafenküche. Neuerdings hat die Gesellschaft neben anderen Beherbergungs- und Verpflegungsstätten ein Hotel in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs Bremen errichtet.

## Besitz- und Betriebsbeschreibung

### Gebäude und Grundbesitz:

Das Verwaltungsgebäude in der Papenstraße ist 1942 verkauft. Die Verwaltung befindet sich jetzt in einem Teil der Baulichkeiten der früheren Gepäckabteilung in der Schlachthofstr. 1 b, von denen ein anderer Teil zu dem mit 100 Betten ausgestatteten „Lloyd-Hotel“ umgebaut ist, während die restlichen Räume an der Gustav Deetjen-Allee vermietet wurden. Die Anlagen des Technischen Betriebes in Bremerhaven umfassen alle für die Reparatur von Schiffen erforderlichen Werkstätten. Daneben besitzt die Gesellschaft eine neuzeitlich eingerichtete große Waschanstalt sowie ein ca. 7500 t umfassendes Kühlhaus und ein großes neuzeitliches Proviantlager.

### Flotte:

Die Gesellschaft besitzt keine seegehenden Fracht- oder Passagierschiffe mehr. Ihr ist lediglich ein Teil der Schlepper- und Leichterflotte erhalten geblieben sowie der 400 BRT große, über 40 Jahre alte Raddampfer „Delphin“, der auf der Unterweser-Passagierfahrt eingesetzt ist.

### Tochtergesellschaften und Beteiligungen:

#### „Ocean Comfort G.m.b.H., Bremen“.

Kapital: RM 400 000.—

Zweck: Vermietung von Deckstühlen, Verkauf von Geschenkartikeln an Bord.

Beteiligung: 100 %.

#### „Deutsches Kohlen-Depot G.m.b.H., Hamburg“.

Kapital: RM 3 000 000.—

Zweck: Verkauf von Bunkerkohlen an Ausland.

Beteiligung: 20,4 %.

### Verträge:

#### 1. Interessengemeinschaftsvertrag Hapag-Lloyd.

#### 2. Abkommen mit der Rickmers-Linie.

Die Verträge ruhen z. Zt.

## Statistik

### Kapitalentwicklung:

Grundkapital vor 1914 M 125 000 000.—, wurde bis 1923 auf M 800 000 000.— in Stammaktien und M 200 000 000.— in Vorzugsaktien erhöht.

Umstellung auf Reichsmark erfolgte lt. Beschluß der H.-V. vom 17. 12. 1924 und zwar der Stammaktien im Verhältnis 25:1 von M 800 000 000.— auf RM 32 000 000.— und der Vorzugsaktien im Verhältnis 200:1 von M 200 000 000.— auf RM 1 000 000.—. Bis 1928 wurde das Grundkapital auf RM 160 000 000.— in Stammaktien und RM 5 000 000.— in Vorzugsaktien auf insgesamt RM 165 000 000.— erhöht.

Die H.-V. vom 28. 6. 1932 beschloß, das Grundkapital von RM 165 000 000.— auf RM 54 500 000.— in erleichterter Form rückwirkend auf den 31. 12. 1931 in folgender Weise herabzusetzen:

Das Stammaktienkapital wurde zunächst von RM 160 000 000.— auf RM 148 500 000.— durch Einziehung von RM 11 500 000.— eigenen Stammaktien ermäßigt, von denen RM 519 000.— am 31. 12. 1931 und RM 10 981 000.— am 23. 6. 1932 von der „Bremer Reederei-Vereinigung A.-G., Bremen“, erworben wurden. Der Erwerb erfolgte an Zahlungen Statt zwecks Tilgung eines dieser Gesellschaft gewährten Darlehens unter