

Schifffahrt made in Hamburg

Die Geschichte der Hapag-Lloyd AG



Historischer Kontext

Die industrielle Revolution hat bis Mitte des 19. Jahrhunderts in Europa viele traditionelle Berufe aussterben lassen, Arbeitskräfte werden immer weniger gebraucht. In einer ersten Globalisierung entwickeln sich die Verkehrsverbindungen rasant. Eisenbahnen ermöglichen Ortsveränderungen erstmals auch für Durchschnittsbürger, die ersten Dampfschiffe werden im Überseeverkehr erprobt. Die große Auswanderungswelle in die Vereinigten Staaten beginnt.

„O sprecht! Warum zogt ihr von dannen?“, fragt der Dichter Ferdinand Freiligrath in der Ballade „Die Auswanderer“, die so etwas wie die Hymne einer deutschen Massenbewegung wird. Die Antwort ist einfach: Weil sie es daheim nicht mehr aushalten. Not und politische Unterdrückung veranlassen bis 1918 Millionen Europäer, unter ihnen besonders viele Deutsche, in die Neue Welt aufzubrechen, zu neuen Chancen, in ein neues Leben.

Deutschland ist in absolutistisch regierte, rückständige Fürstentümer zersplittert. Es herrscht Massenarmut, die Untertanen emigrieren scharenweise. Der Obrigkeit ist das nur recht, verspricht doch das Ticket nach Amerika die Lösung aller sozialen Probleme. Wer stört, wird über den großen Teich geschickt. Die Insassen ganzer Armenhäuser müssen kollektiv auf die Reise gehen. New York klagt bald über Scharen deutscher Bettler.

Die Gefahren der Emigration sind ebenso unbegrenzt wie die erhofften Möglichkeiten in den USA. Vor dem erträumten Paradies steht die Hölle: Die meisten Auswanderer sind buchstäblich unerfahren, haben noch nie ihren Geburtsort verlassen. Erreichen sie nach strapaziöser Reise die Hafenstädte, müssen die erschöpften Menschen dort wochenlang auf die Überfahrt warten und werden in den Hafenvierteln regelrecht ausgeplündert.

Die Überfahrt auf kleinen hölzernen Segelschiffen dauert durchschnittlich 70 bis 100 Tage, oft viel länger. Passagiere, besonders Emigranten im niedrigen, engen Zwischendeck, werden wie minderwertiges Frachtgut behandelt. Proviant müssen sie oft mitbringen, Trinkwasser wird schnell knapp, die hygienischen Verhältnisse sind katastrophal. Die Todesraten sind entsprechend, jede Seereise bedeutet ein Risiko mit ungewissem Ausgang.

1845 emigrieren 115.000 Deutsche, die Einwohnerzahl einer mittleren Großstadt. Neun von zehn Reisenden, die über deutsche Häfen auswandern, schiffen sich in Bremen ein, wo der Senat 1832 Schutzgesetze erlassen hat. Hamburg, der größte deutsche Hafen, hat die armen, oft kranken Auswanderer mit Restriktionen möglichst ferngehalten. Seit die 1837 gelockert wurden, sind die Zustände im Hafenviertel und auf vielen Schiffen derart, dass Bremens Spitzenstellung nicht in Gefahr gerät.

Die deutsch-amerikanische „Ocean Steam Navigation Company“ wird 1846 gegründet. Beteiligt ist auch der Bremer Kaufmann und spätere Konsul Hermann Henrich Meier, der von einer direkten Dampfschiffahrtslinie Bremen - New York träumt. Das Unternehmen treibt schnell in den Konkurs. Hamburg steht dem Fortschritt generell reserviert gegenüber, will aber den Wachstumsmarkt Auswanderung nicht der Bremer Konkurrenz überlassen.

1847

Am 27. Mai 1847 beginnen sich die Verhältnisse für Emigranten entscheidend zu verbessern: Im Konferenzzimmer der Hamburger Börse gründen Reeder und Kaufleute die Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft, kurz Hapag. Ihr erster Direktor wird Adolph Godeffroy. Ihr Ziel ist schneller, zuverlässiger Liniendienst zwischen Hamburg und Nordamerika, zunächst New York, mit erstklassigen Segelschiffen.

1848

„Etwas Ausgezeichnetes“ will das Direktorium schaffen, und das zeigt sich auch in der neuartigen Unternehmensphilosophie: Die Hapag versteht ihre Passagiere erstmals nicht als Menschenfracht, sondern als Kunden, die es zu umwerben gilt. Am 15. Oktober kommt das Vollschiiff „Deutschland“ in Fahrt und bietet auch für Auswanderer zeitgemäß bescheidene, aber spürbare Verbesserungen. Service auf See: dieses Konzept bedeutet Erfolg.



1849

Die „Packetsegler“ „Deutschland“, „Nord-Amerika“, „Rhein“ und „Elbe“, alle um die 500 BRT groß und mit Platz für etwa 220 Passagiere, stellen zuverlässig Rekorde auf. Sie benötigen für die Ausreise von Hamburg nach New York durchschnittlich sensationelle 40 Tage, mit dem Westwind zurück nur 28 Tage. Der Andrang ist groß, und in Bremen wird darüber geklagt, dass die Hapag mit zu gutem Essen an Bord die Auswanderer abwerbe.

1850

Die gescheiterte deutsche Revolution von 1848 und die darauffolgenden Repressionen haben die Emigration noch einmal sprunghaft ansteigen lassen. Die Hapag, ihrem Selbstverständnis nach „gediegen und durch und durch respektabel“, befindet sich „im erfreulichen Fortschreiten“. Besonders attraktives Angebot: „Namentlich hat man darauf Rücksicht genommen, jedem Passagier ein eigenes Bett zur Verfügung zu stellen.“

1851

In „Packeten“, geölten Leder- oder Leinensäcken, wird die Post über See befördert, und diese wertvolle Ladung wird nur den zuverlässigsten, schnellsten Linienreedereien anvertraut. Eine Reederei, wie die Hapag, „Packetfahrt“ zu nennen, setzt qualitätvolle Schiffe und gut geschulte Mannschaften voraus. Mehrere Reedereigründungen führen damals das anspruchsvolle Gütesiegel im Namen. Überlebt hat es nur in der Hapag.

1852

Die Hapag zahlt ihren Aktionären erstmals vier Prozent Dividende. Ihre Segler führen, da es noch kein einiges Deutschland gibt, als Heimatflagge die rotweiße Hamburger Stadtflagge. Nicht immer allerdings: Als nach dem deutsch-dänischen Krieg 1849 die Elbmündung für deutsche Schiffe blockiert war, flaggte sie als erste deutsche Reederei kurzerhand um. Ihre „Deutschland“ segelte als russische „Hermann“ unbehelligt nach New York.

1853

Hapag-Direktor Godeffroy ruft eine außerordentliche Aktionärsversammlung ein und plädiert leidenschaftlich für den Bau zweier großer Schraubendampfschiffe. Er hat solche technischen und geschäftlichen Experimente eben noch abgelehnt, weiß aber, dass es jetzt eilt: Die ewigen hanseatischen Rivalen rühren sich. Von der Weser, aus der, wie Godeffroy sie unfroh nennt, „tätigen Nachbarstadt“ Bremen, droht Konkurrenz.

1854

Zwar gibt es kein einiges Deutschland, noch nicht einmal den Norddeutschen Bund, doch an der Weser plant Hermann Henrich Meier nicht weniger als die große deutsche Schifffahrtlinie - und die soll in Bremen zuhause sein. Außer seinem Traum und Anteilen an einigen bescheidenen Fluss- und Schleppdampfschiffsgesellschaften, die er fusionieren will, hat er bisher nur einen Namen: „Norddeutscher Lloyd“.

1855

Die ersten Hapag-Dampfer, „aus Eisen und erster Klasse“, laufen bei Caird & Company im schottischen Greenock vom Stapel. Deutsche Werften können noch keine eisernen Schraubendampfschiffe bauen. „Hammonia“ und „Borussia“ sind beide über 2.000 BRT groß, 101 Meter lang, knapp 12 Meter breit und 11 Knoten schnell. Sie haben 80 Mann Besatzung und können 510 Passagiere befördern, davon 310 im Zwischendeck.

1856

Am 4. April läuft der erste Hapag-Dampfer, die „Borussia“ unter Kapitän Ehlers, erstmals seinen Heimathafen an. Großer Empfang mit Salut und Böllern, das Auslaufen zur Jungferreise ist ein Volksfest. Ebenso enthusiastisch feiert die Stadt einen Monat später das Schwesterschiff „Hammonia“. Die „Borussia“ transportiert gleich auf ihrer ersten Reise die Post in Rekordzeit, die Hapag bietet einen monatlichen Liniendienst an.

1857

Hermann Henrich Meier hat es geschafft. Zusammen mit dem jungen Berliner Eduard Crüsemann hat er die Bremer Wirtschaft überzeugt, sich an einer „rein deutschen, großartigen“ transatlantischen Dampfschiffahrtlinie zu beteiligen. Am 20. Februar 1857 wird der Norddeutsche Lloyd in Bremen gegründet. Am 15. August wird im Hamburger Hafenviertel Albert Ballin geboren, als dreizehntes und letztes Kind eines kleinen dänisch-jüdischen Passageagenten. Er wächst buchstäblich im Hafen auf.

1858

Die Bremer jubeln: Mit der „Bremen“ fährt am 12. Juni der erste Lloyd-Dampfer die Unterweser hinab. Die ganze Region feiert, identifiziert sich begeistert mit „ihrem“ Renommierunternehmen. An Bord stellt Meier das später in die Reedereiflagge übernommene Lloyd-Wappen vor: „ein Anker, den ein Schlüssel kreuzt und den ein Eichenkranz umschließt.“ Die Hamburger trifft eine Katastrophe: Der Hapag-Dampfer „Austria“ verbrennt auf hoher See, 471 Menschen sterben.



1859

Große Pläne, miserabler Start: Drei der vier Lloyd-Dampfer fallen aus. Die Hapag versucht, den neuen Wettbewerber mit harter Konkurrenz von Anfang an aus dem Nordatlantikgeschäft zu drängen. Zwischen den Reedereien als Repräsentanten traditionell rivalisierender Hansestädte beginnt ein Wechselspiel aus scharfer Rivalität und diskreter Kooperation, das mehr als ein Jahrhundert anhalten und Maßstäbe in der Weltschiffahrt setzen wird.

1860

Der Lloyd am Rande des Untergangs: Hohe Verluste, mieses Image, abstürzender Aktienkurs und rebellierende Anteilseigner. Das Ende scheint gekommen, als auch noch eine Bank überraschend ein großes Aktienpaket für nur 28 Prozent des Nennwerts zum Rückkauf anbietet. In einem gewagten Coup erwirbt Meier es auf eigene Faust zurück. Es gelingt ihm schließlich dank seiner ausgezeichneten Beziehungen, den Lloyd zu retten.

1861

Erfolge für Hapag und Lloyd: Die Postverwaltung der Vereinigten Staaten überträgt der Packetfahrt die gesamte Postbeförderung zwischen New York und Southampton. Die Presse staunt über den beispiellosen Service auf den Hapag-Dampfern: Sogar für Zwischendeckspassagiere „wird täglich weißes Weichbrod von vorzüglichster Qualität gebacken.“ Neustart für die Bremer: Endlich läuft ein neuer Überseedampfer, die „Hansa“, vom Stapel.

1862

Erste Hapag-Lloyd Gemeinschaftsprojekte: Die Gesellschaften expedieren ihre Dampfer nicht mehr in kostspieliger Konkurrenz direkt gegeneinander, sondern stimmen ihre Abfahrtstage ab. Im Jahr darauf pachten sie in Hoboken am Hudson gemeinsam ein Areal gegenüber von Manhattan. Nebeneinander errichten Hapag und Lloyd dort Piers und Passagiereinrichtungen, für Millionen Emigranten das Tor zur Neuen Welt.

1863

Die Hapag hat in den letzten Jahren zwischen sechs und zehn Prozent Dividende ausgeschüttet, obwohl der amerikanische Bürgerkrieg die Passagierzahlen in die Vereinigten Staaten stark sinken lässt und auch das Frachtgeschäft spürbar leidet. Der Lloyd verzeichnet sein erstes krisenfreies Geschäftsjahr überhaupt, hat sich fest im Nordatlantikverkehr etabliert und zahlt zwei Prozent Dividende.

1864

Die Hapag hat ihren ersten Dampfer „Hammonia“ an die Allen-Linie nach Liverpool verkauft und bestellt ein neues Schiff, ausnahmsweise nicht bei ihrer Hauswerft Caird & Company im schottischen Greenock, die auch die ersten beiden Lloyd-Dampfer gebaut hat, sondern bei C. A. Day & Co. in Southampton. 1865 kommt die „Allemania“ in Fahrt, 2.665 BRT groß, rund 98 Meter lang und mit Platz für 760 Passagiere.

1865

Nach dem Ende des amerikanischen Bürgerkrieges steigen die Passagierzahlen auf dem Nordatlantik wieder sprunghaft. Die Hapag bietet daraufhin nach Bremer Beispiel wöchentliche Abfahrten an. Sie erweitert ihre Abfertigungsanlagen am Hamburger Jonashafen beträchtlich, bestellt zwei neue 3.000-BRT-Dampfer und plant eine Verbindung nach New Orleans.

1866

Nach dem Krieg zwischen Preußen und Österreich wird der Norddeutsche Bund unter Vorherrschaft Preußens gegründet. Hamburg und Bremen treten ihm bei. Hapag- und Lloyd-Schiffe fahren deshalb bald nicht mehr unter ihren Stadtflaggen, sondern unter den Farben des Bundes, der „Flagge Schwarz-Weiß-Rot“, die später auf allen Meeren als Gütesiegel betrachtet wird.

1867

Die neuen Hapag-Dampfer, die zweite „Hammonia“ und die „Cimbria“, kommen zum Saisonbeginn in Fahrt. Mit 3.035 und 3.025 BRT und rund hundert Metern Länge sind sie die größten deutschen Schiffe. 125 Mann Besatzung kümmern sich um 678 Passagiere, 58 in der ersten, 120 in der zweiten Klasse und 500 im Zwischendeck. Mit 11 Knoten Geschwindigkeit sollen die Dampfer den Atlantik in 10 Tagen überqueren.

1868

Vorsichtiges Wachstum: Mit „Holsatia“ und „Westphalia“ werden die nächsten Hapag-Dampfer der „Hammonia“-Klasse in Dienst gestellt, die zwar wiederum die größten deutschen Schiffe sind, ihre Vorgänger aber nur um Weniges übertreffen. Die Packetfahrt expandiert eben, wie es ihrem Selbstverständnis entspricht: solide, „gediegen und durch und durch respektabel“. Bis 1874 stellt die Hapag insgesamt 13 Dampfschiffe dieses Typs ein.

1869

Trauer an der Weser: Eduard Crüsemann, Mitinitiator der Lloyd-Gründung und erster Direktor der Reederei, stirbt, erst dreiundvierzig Jahre alt. In der Stadt heißt es, er habe sich für das Unternehmen buchstäblich zu Tode gearbeitet. Das ist inzwischen der ehrenvollste Nachruf, den es in der Region geben kann, meint doch sogar der Bremer Senat: „Wir sonnen uns in dem Glanze, welchen der Lloyd auf Bremen wirft.“

1870

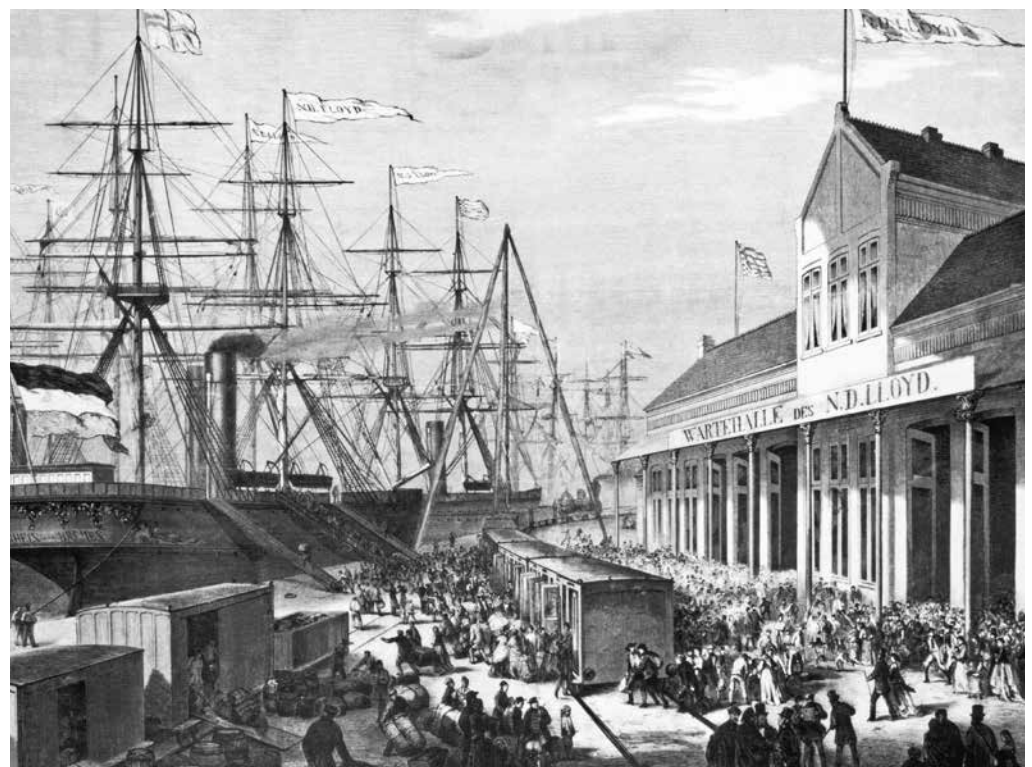
„Die Aussichten für das neu begonnene Geschäftsjahr bleiben nach allen Richtungen hin erfreulich“, prophezeit die Hapag-Direktion. Die Gesellschaft verfügt jetzt über ein eigenes Trockendock für ihre wachsende Flotte und bezieht ihr erstes eigenes Haus in der Deichstraße 7. Doch im Juli bricht zwischen den deutschen Ländern und Frankreich Krieg aus. Im August und September liegt der gesamte Überseeverkehr still.

1871

Der Deutsch-Französische Krieg ist gewonnen, das einige Deutsche Reich proklamiert, der König von Preußen zum deutschen Kaiser gekrönt. Die Hapag geht mit 14 Dampfschiffen in die neue Ära, der Lloyd besitzt 16 Transatlantikdampfer und befördert in diesem Jahr über 40.000 Menschen in die Neue Welt. Das Kapital beider Gesellschaften wird beträchtlich erhöht. Beide wetteifern fortan um den Spitzenplatz als des jungen Reiches bedeutendste Reederei.

1872

Mit Reichsgründung und Wirtschaftsaufschwung lässt die Auswanderung aus Deutschland vorerst nach. Die Emigration aus Osteuropa steigt dagegen stark an, vor allem die Flucht von Juden aus dem russischen Zarenreich. Der Lloyd, der inzwischen mehr Passagiere befördert als die Hamburger Konkurrenz, hat das größte Bauprogramm seiner Geschichte beschlossen, um den wachsenden Überseeverkehr in die bremischen Häfen zu lenken.



1873

Mit einer Flotte großer, schneller und moderner Dampfer, deren erster die im Vorjahr eingestellte „Strassburg“ ist, will der Norddeutsche Lloyd an die Spitze. Die Hapag hat im Vorjahr mit der Adler-Linie Konkurrenz aus der eigenen Stadt bekommen, doch eine von Wien ausgehende Wirtschaftskrise beendet den Boom der Gründerjahre. Die solide finanzierte Hapag kommt glimpflich davon und kauft später den Wettbewerber auf.

1874

Der siebzehnjährige Albert Ballin muss nach dem plötzlichen Tod seines Vaters dessen winzige Auswandereragentur am Hamburger Hafen übernehmen. Ballin, als Jude in bedrängten Verhältnissen aufgewachsen, kennt die Lage, die Sorgen und die Bedürfnisse seiner Klientel aus persönlicher Erfahrung weit besser als die etablierten Reeder. Die bis dahin völlig unbedeutende Agentur beginnt zu florieren.

1875

11. Dezember, Bremerhaven: Beim Verladen auf die „Mosel“ rutscht ein Fass vom Kran, schlägt auf den Kai - und detoniert verheerend inmitten einer an Bord gehenden Menschenmenge. Der erste große Versicherungsbetrug ist gescheitert. Die Höllenmaschine sollte den ausgebuchten Lloyd-Dampfer auf See versenken. Dieser beispiellose Anschlag eines Einzeltäters fordert 81 Tote und über 200 Schwerverletzte, doch an die 800 Menschen sind durch Zufall gerettet.

1876

Der Lloyd stellt mit der „Habsburg“ den letzten von dreizehn Dampfern der „Strassburg“-Klasse ein. Dieser Typ hat sich in allen Fahrtgebieten gleichermaßen bewährt, befördert mit um die 100 Mann Besatzung bis über 1.000 Passagiere, ist mehr als 3.000 BRT groß, um 12 Knoten schnell, mit modernen Compoundmaschinen ausgerüstet. Die Lloyd-Flotte umfasst jetzt 22 große Ozeandampfer.

1877

Johann Georg Lohmann wird Direktor des Norddeutschen Lloyd. Die größte deutsche Reederei, die in Bremen und Bremerhaven eigene Kajen, Reparaturwerkstätten und ein Trockendock betreibt, gilt dort mittlerweile als „Staat im Staate“, als hochgeehrte, unangreifbare Institution, wenn auch die Geschäfte wieder einmal nicht eben glänzend gehen. Die Schifffahrtskonjunktur ist schlecht, neueröffnete Linien bringen bald Verluste.

1878

Probleme für die Hapag. In ihrer Heimatstadt ist sie nie, wie der Lloyd im kleineren Bremen, eine sakrosankte Institution, sondern eine Reederei unter vielen. Immer wieder gibt es Konkurrenz aus der eigenen Stadt, zuletzt von der Adler-Linie. Die hat die Packetfahrt 1875 mit allen Schiffen übernommen, und sich, im Gegensatz zum Lloyd, mit einer zu großen, unrentablen und teils überalterten Flotte belastet.

1879

Konkurrenzkämpfe, Schiffsverluste, Konjunkturprobleme: Der Lloyd rutscht in die Flaute. Direktor Lohmann entschließt sich, die Reederei mit einem erstklassigen Dampfer für die Nordatlantikroute wieder in Fahrt, ins Gespräch und an die Spitze zu bringen. Star unter den Linern nach New York ist die neue britische „Arizona“, 16 Knoten schnell, mit einer Überfahrtsdauer von nur 8,5 Tagen. Die Bremer wollen sie übertreffen.

1880

Wachwechsel: Adolph Godeffroy, der erste Hapag-Direktor, zieht sich nach 33 Jahren an der Spitze zurück. Er hinterlässt ein solides, renommiertes Unternehmen. Seine teils schon recht betagten und überaus konservativen Nachfolger ziehen die eigenen Geschäfte deutlich vor und führen die Packetfahrt eher nebenbei. Auch die meisten Aufsichtsratsmitglieder sind anderweitig weitaus mehr engagiert. Entsprechend sind bald die Ergebnisse.

1881

Das neue Lloyd-Flaggschiff, die „Elbe“, erweist sich in jeder Beziehung als sensationeller Erfolg. Ihre Raumaufteilung und Johann Poppes Interieur im opulenten „Dampferstil“ sind ebenso aufsehenerregend wie ihre 16 Knoten Höchstgeschwindigkeit. Sie bricht auf Anhieb wirtschaftliche Rekorde. Der Lloyd lässt nun in rascher Folge neun dieser Spitzenschiffe bauen. Rekordgeschwindigkeit wird Bremer Markenzeichen.

1882

Mit „Rugia“ und „Rhaetia“ lässt die Hapag erstmals Dampfer auf deutschen Werften bauen. Dem Bremer Schnelldampfer-Service haben die Hamburger nichts auch nur annähernd Gleichwertiges entgegenzusetzen. Ihr neues Flaggschiff, die dritte „Hammonia“, die in Glasgow vom Stapel läuft, ist von Anfang an veraltet. Bis auf eine bemerkenswerte Neuerung: Als erstes deutsches Schiff hat die „Hammonia“ elektrischen Strom an Bord.

1883

Am 19. Januar, zwei Stunden nach Mitternacht, kollidiert die „Cimbria“ der Hapag im dichten Nebel neunzehn Seemeilen nordwestlich von Borkum mit dem britischen Dampfer „Sultan“, wird von dessen scharfem Bug aufgerissen und sinkt binnen einer Viertelstunde. Über 430 Passagiere und Besatzungsmitglieder sterben im eiskalten Wasser. Die Katastrophe überschattet auch die Einweihung der neuen Hapag-Piers in Hoboken.

1884

Die Hapag hat den ehrgeizigen jungen Passageagenten Albert Ballin so lange ignoriert, bis der Außenseiter 1881 frontal angegriffen hat: Zusammen mit einem Reeder bietet er konkurrenzlos günstige Massentransporte nach New York an. Es folgt ein langer, zermürender Ratenkrieg, bis die billigste Passage über den Atlantik nur noch sechs Dollar kostet. Die ohnehin von „geschäftlicher Mutlosigkeit“ gezeichnete Hapag bekommt Schlagseite.

1885

Der Lloyd, der mit wöchentlichen Schnelldampfer-Abfahrten großen Erfolg hat, erhält nun auch den Regierungs-Zuschlag für neue Reichspostdampfer-Linien nach Ostasien und Australien. Die Hapag hat so viele Probleme, dass sie sich nicht einmal um die Linien bewirbt. Die Packetfahrt ist „fünf Minuten vorm Absaufen“. Bis die Aktionäre aufsässig werden: Auf einer außerordentlichen Generalversammlung wird der Vorstand ausgewechselt.



1886

Der neue Hapag-Vorstand beendet den Ratenkrieg und heuert Albert Ballin an, zunächst als Chef der Passageabteilung. Eine mehr als unorthodoxe Personalentscheidung, doch sie erweist sich als eine der glücklichsten der Wirtschaftsgeschichte: Der knapp neunundzwanzigjährige, hochintelligente Außenseiter, Visionär und Pragmatiker gleichermaßen, hat seine Lebensaufgabe gefunden. Er wird die Hapag an die Weltspitze führen.

1887

Der Hamburger Segelschiffsreeder Carl Laeisz, der maßgebliche Mann im Hapag-Aufsichtsrat, unterstützt und fördert den vorwärtsdrängenden Ballin, und dessen Dynamik reißt das Unternehmen mit: Das Gesellschaftskapital wird beträchtlich erhöht, zwei moderne Doppelschrauben-Schnelldampfer werden bestellt. Ebenfalls neu: Mit dem Stettiner Vulcan soll erstmals eine deutsche Werft eines der Spitzenschiffe bauen.

1888

Wilhelm II., der neue deutsche Kaiser, ist nicht nur seines Reiches ranghöchster shiplover, sondern auch einflussreichster Trendsetter: Seefahrt wird in Deutschland große Mode. Die Reedereien entdecken den Souverän auch als Wirtschaftsfaktor, ist doch allerhöchste Gunst ein unübertreffliches Werbeargument. Hapag und Lloyd wetteifern darum und erlangen bald einen halboffiziellen Status, der weit über ihre wirtschaftliche Rolle hinausgeht.

1889

Der erste Hapag-Schnelldampfer heißt zu Ehren der deutschen Kaiserin „Augusta Victoria“ und bricht auf der Jungfernfahrt einen Rekord: Sieben Tage von Southampton nach New York! Das Schiff, vom Lloyd-Hausarchitekten Johann Poppe nach dem Motto „lückenlose Dekoration alles Dekorierbaren“ im Rokokodesign ausgestattet, wird begeistert gefeiert. Trotz eines Fauxpas: Der korrekte Name Ihrer Majestät lautet Auguste Victoria.

1890

Überrumpelt vom rasanten Hapag-Comeback trifft Lloyd-Direktor Lohmann die folgenschwerste Fehlentscheidung in der Geschichte des Unternehmens: Er bestellt zwar neue Schiffe, hält aber am veralteten Ein-Schrauben-Typ fest und beraubt den Lloyd damit seines gesamten technischen und geschäftlichen Vorsprungs auf der hart umkämpften Nordatlantikroute. Eine Kette von Schnelldampfer-Unfällen belastet die Bremer weiter.

1891

Ballin, seit 1888 jüngster Hapag-Direktor, schickt das Flaggschiff „Augusta Victoria“ im Januar auf eine Vergnügungsreise ins Mittelmeer. Seine Kollegen erklären ihn zwar für verrückt, aber die von Ballin selbst als Gastgeber begleitete wochenlange „Excursion“ mit organisierten Landausflügen in dreizehn Häfen wird ein Riesenerfolg. Es ist auch die Premiere der modernen Kreuzfahrt, die Geburt des Seetourismus, den die Hapag fortan anbietet.



1892

Turbulentes Frühjahr in Bremen: Im Februar bricht Lloyd-Direktor Lohmann bei einem Vorbereitungessen zur Bremer Schaffermahlzeit tot zusammen. Hermann Henrich Meier, dreiundachtzig Jahre alt, der aus Protest gegen die Geschäftspolitik des Direktors „sein“ Unternehmen verlassen hatte, kehrt im Triumph zurück. Der siebenunddreißigjährige Jurist Dr. Heinrich Wiegand, Rechtskonsulent des Lloyd, wird zu Lohmanns Nachfolger berufen.

1893

Nach der verheerenden Cholera-Epidemie des Vorjahres verhängt der Hamburger Senat rigide Restriktionen über osteuropäische Emigranten. Ballin droht zunächst, mit der Hapag nach Bremen umzuziehen, dann ändert er die Geschäftspolitik radikal: Die Hapag, die sich nach Einlenken des Senats auch „Hamburg-Amerika Linie“ nennt, setzt nicht mehr in erster Linie auf die konjunkturen anfällige Passagierfahrt, sondern auf das Frachtgeschäft.

1894

Hapag und Lloyd schließen einen Vertrag über einen gemeinsamen Liniendienst zwischen Mittelmeerhäfen und New York. Eine konkurrenzfähige italienische Schifffahrt gibt es noch nicht, und viele Auswanderer aus den Balkanländern ziehen die Verbindung über die „Sonnenroute“ der langen Anreise in nördliche Häfen vor. Beliebt ist sie auch bei Amerikanern, die die alte Heimat besuchen oder Europa bereisen wollen.

1895

Entsetzen an der Küste: Die „Elbe“, einst das berühmteste Schiff des Norddeutschen Lloyd, wird in der Nacht vom 29. auf den 30. Januar im Ärmelkanal von einem britischen Kohlefrachter gerammt. Der große Lloyd-Dampfer sinkt binnen fünfzehn Minuten, mehr als 200 Menschen sterben. Es gibt nur 20 Überlebende, davon fünf Passagiere. Eine der Folgen des Unglücks ist eine Reichstagsdebatte über Schiffsicherheit.

1896

Für die Hapag läuft die „Pennsylvania“ vom Stapel, ein kombiniertes Passagier- und Frachtschiff, mit 12.261 BRT zeitweise das größte Schiff der Welt. Es kann wahlweise über 2.800 Passagiere und 14.488 Tonnen Ladung oder nur eines von beiden befördern. Eine Serie hochrentabler P-Dampfer unterschiedlicher Größe bildet nun das solide wirtschaftliche Rückgrat der Hapag-Flotte. Die großen Luxusliner sorgen für ein strahlendes Image.

1897

Heinrich Wiegand, der den Lloyd reformiert, setzt die Priorität weiterhin auf die schnelle Passagierschiffahrt und hat einen Vier-Schornstein-Schnelldampfer bestellt. Dieser läuft beim Stettiner Vulcan vom Stapel, wird nach dem Großvater des regierenden Monarchen „Kaiser Wilhelm der Große“ getauft und ist der erste eines ganzen Hohenzollern-Quartetts, mit dem der Lloyd die Vorherrschaft auf dem Nordatlantik zurückerobern will.

1898

Der „Große Kaiser“ mit seiner Dienstgeschwindigkeit von über 22 Knoten bricht alle Rekorde: 5 Tage von den Needles bis Sandy Hook! In New York wird er umjubelt wie kein Schiff zuvor. Mit dieser Fahrt beginnt das „Jahrzehnt der Deutschen“ im Kampf um die schnellste Atlantiküberquerung, die Vierschornstein-Schnelldampfer werden Stolz und Markenzeichen des Lloyd. In Bremen stirbt fast neunzigjährig eine Legende: Unternehmensgründer Hermann Henrich Meier.

1899

Bei Hapag und Lloyd werden gewissermaßen die bestehenden Verhältnisse legalisiert, Albert Ballin und Heinrich Wiegand zu Generaldirektoren ernannt. Die Zeit der Patriarchen ist vorbei. An der Spitze beider Gesellschaften stehen zur Jahrhundertwende moderne Manager, die über die Stadtgrenzen hinwegsehen und im großen Rahmen handeln können. Hapag und Lloyd kommunizieren und kooperieren in stärkerem Maße als zuvor.

1900

Eine britische Schifffahrtszeitschrift prägt den Begriff „Blaues Band“, abgeleitet wohl von der blauen Schärpe eines Derbysiegers. Erster Träger der imaginären, aber prestigeträchtigen Trophäe ist der neue Hapag-Schnelldampfer „Deutschland“. Die Saison wird überschattet vom Großfeuer auf den Lloyd-Piers in Hoboken, das über 300 Menschen tötet, die Anlagen zerstört und mehrere Schiffe erfasst, die brennend den Hudson hinabtreiben.

1901

Das Feld von Hapag und Lloyd ist die Welt. Ihre Liniennetze umspannen den Globus. Die Hapag besitzt die größte Flotte, der Lloyd befördert die meisten Passagiere weltweit. Beide sind Statussymbole des aufstrebenden deutschen Reiches, Botschafter einer ehrgeizigen Wirtschaftswundernation. Auf einem Hapag-Dampfer spricht denn auch Wilhelm II. die legendären Worte: „Deutschlands Zukunft liegt auf dem Wasser“.



1902

Hapag und Lloyd schließen gemeinsam einen Vertrag mit dem mächtigen amerikanischen Morgan-Trust, der u.a. die britische White Star Line übernommen hat und nach dem Monopol im Nordatlantikverkehr strebt. Ballin verhandelt so geschickt, dass die Deutschen ihre Unabhängigkeit wahren und ruinöse Konkurrenz vermeiden können. Der Griff des „Löwen der Wall Street“ nach dem Nordatlantik-Monopol scheitert.

1903

Wilhelm II. weiht in Hamburg nicht nur ein Denkmal für seinen Großvater Wilhelm I. ein, sondern auch die neuen Hapag-Hafenanlagen an Kaiser-Wilhelm- und Ellerholzhafen, welche beide bei Flut 10 Meter tief sind. Drei Kilometer Kailänge, 140 einfache und drei Schwergutkrane, sieben Lagerhallen, 22 Kilometer Eisenbahngleise - die Anlage nimmt einen beträchtlichen Teil der Hamburger Hafenfläche ein, zu Land wie zu Wasser.

1904

Nach dem großen Erfolg der Kreuzfahrten beschließt der Hapag-Vorstand, sich verstärkt im Tourismus zu engagieren. Zu Anfang 1905 übernimmt sie das renommierte Reisebüro von Carl Stangen in Berlin und führt es als „Reisebüro der Hamburg-Amerika Linie“ fort. Damit rückt sie unter die größten Tourismus-Anbieter auf. Der Lloyd zieht mit dem „Weltreisebüro Union“ nach. Beide residieren in Toplage Unter den Linden.

1905

Luxus statt Rekordgeschwindigkeit: Die Hapag steigt aus dem Atlantik-Wettrennen aus. Ihr neues Flaggschiff „Amerika“ ist wirtschaftlicher als die Kohle fressenden Schnelldampfer, schlingert weniger und bietet mehr Raum und Komfort in allen Klassen. Auswanderer können hier erstmals eine III. Klasse mit Kabinen buchen, kaum teurer als das Zwischendeck. Die Passagiere reagieren begeistert, das „Palastschiff“ ist ein Riesenerfolg.

1906

Wenige Jahre nach der Einweihung muss die Hapag ihre Auswandererhallen auf der Veddel beträchtlich erweitern. In dieser letzten Station auf dem alten Kontinent, einer international ausgezeichneten, 50.000 Quadratmeter großen „Auswandererstadt“, betreuen 180 Hapag-Angestellte in diesem Jahr fast 102.000 Reisende aus ganz Europa, und die Nachfrage nach dem weltweit einmaligen Rundum-Service für Emigranten steigt immer weiter an.

1907

Bremen feiert: Der Norddeutsche Lloyd wird 50. Er lässt mit einem neuen Verwaltungsgebäude, zu dessen letztem Bauabschnitt jetzt der Grundstein gelegt wird, Selbstbewusstsein und Prosperität in Stein verewigen. Die lückenlos dekorierte Neorenaissance-Trutzburg, entworfen von Johann Poppe, dem Schöpfer des „Dampferstils“, soll rund um die Papenstraße ein ganzes Stadtviertel bedecken, den höchsten begehbaren Turm der Stadt erhalten und 1910 vollendet sein.

1908

Eine schwere Rezession in der Schifffahrt trifft besonders den Lloyd als Passagierreederei hart, zumal auch immer mehr Reisende den Komfort der Hapag-Schiffe den Geschwindigkeitsrekorden der Bremer Schnelldampfer vorziehen. Lange - zu lange? - hat der Lloyd an seinem Markenzeichen festgehalten. Nun lässt er mit der „George Washington“ ebenfalls ein langsames, besonders luxuriöses Flaggschiff vom Stapel laufen.

1909

Im März stirbt Heinrich Wiegand mit nur 53 Jahren. Der vielseitige Manager hat an der Lloyd-Spitze auch sein zweites großes Interesse, die Entwicklung und Industrialisierung Bremens, Bremerhavens und des Unterweserraums energisch vorangetrieben. Der Lloyd hat Unternehmen mitbegründet oder Beteiligungen erworben, Wiegand sich intensiv für bessere Kanal- und Eisenbahnverbindungen eingesetzt. Sein Nachfolger wird Philipp Heineken.

1910

Sensation im Hapag-Geschäftsbericht, neue Dimension im zivilen Wettüsten auf dem Nordatlantik: Die Hamburger wollen drei Luxusliner von gigantischen Ausmaßen in Auftrag geben, beispiellos luxuriös und mit um die 50.000 Bruttoregistertonnen größer als alles, was weltweit schwimmt, fast doppelt so groß wie das Flaggschiff der deutschen Handelsflotte, die Bremer „George Washington.“

1911

Die dritte Dimension: Ein Planetoid wird entdeckt, der zwei Jahre darauf den Namen „Hapag“ erhält. Das passt, denn die Hamburger gehören auch zu den Pionieren des zivilen Luftverkehrs. Ballin versucht seit 1908 „das Luftschiff dem Verkehr nutzbar zu machen.“ Die Hapag unterstützt den Grafen Zeppelin, ihre Reisebüros verkaufen seit 1910 die Tickets für die vier Luftschiffe der Deutschen Luftschiffahrts AG (Delag), bis 1914 schon an 42.000 Passagiere.

1912

Zwispältiger Höhepunkt: Wilhelm II. tauft mit dem ersten Hapag-Giganten „Imperator“ das größte Schiff der Welt. Ein Spitzenprodukt „made in Germany“, ein schwimmendes Grandhotel, vorbildlich in Technik, Nautik und Service, in dem sogar die Emigranten in Kabinen statt in Massenquartieren untergebracht sind. Doch vom Bug des Luxusliners droht ein Symbol politischer Hybris, ein riesiger Bronzeadler auf einer winzigen Weltkugel.



1913

Hochkonjunktur und Optimismus in Europa. Albert Ballin jedoch, als Topmanager mit der Hapag auf dem Zenit des Erfolges, weiß um die Risse unter der glänzenden Oberfläche. Er sorgt sich zunehmend um die politische Spannung zwischen Deutschland und Großbritannien, fürchtet, das Wettrüsten in Europa könne zu einem verheerenden Krieg führen. So versucht er seit 1908, in halboffiziellen politischen Missionen diskret zu vermitteln.

1914

Die Taufe des dritten Hapag-Riesen „Bismarck“ in Hamburg, zu der wieder Wilhelm II. angereist ist, wird die Abschiedsgala des Kaiserreiches. Acht Tage später fallen die Schüsse von Sarajevo. Ballin reist insgeheim zu einem letzten, verzweifelten Vermittlungsversuch nach London. Vergeblich. Anfang August herrscht der, wie der Hapag-Chef von Anfang an urteilt, „dümmste und blutigste Krieg, den die Weltgeschichte je gesehen hat.“

1915

Überleben als Hauptaufgabe: Der Überseeverkehr ist zusammengebrochen, die Schiffe von Hapag und Lloyd, die die Marine nicht braucht, rosten in deutschen oder fremden Häfen an der Kette, viele Angestellte sind zum Militär eingezogen. Viele andere Mitarbeiter und die Anlagen beider Reedereien dienen dem Reich: Hafenschuppen werden Proviantlager, die Auswandererhallen Krankenhäuser, der Lloyd rüstet Lazarettzüge aus.

1916

Aufsehen in den USA: „German U-Boot in Baltimore!“ Das 65 Meter lange Tauchfrachtschiff „Deutschland“, vom Lloyd heimlich gebaut, ausgerüstet und mit 29 Mann unter Lloyd-Kapitän Paul König besetzt, hat die britische Nordsee-Blockade durchbrochen. Es lädt Kautschuk und Nickel und schafft auch die gefährliche, gut dreiwöchige Rückreise. Das zweite Handels-U-Boot „Bremen“ hat weniger Glück. Sie bleibt auf der ersten Ausreise verschollen.

1917

Die USA treten in den Krieg ein. Das Hapag-Flaggschiff „Vaterland“, Buchwert 34 Millionen Mark, das seit 1914 in New York aufliegt, wird beschlagnahmt. „Von der Hamburg-Amerika Linie wird nicht viel nachbleiben“, resigniert Ballin. Zusammen mit Lloyd-Chef Heineken hat er dennoch lange für ein Schifffahrts-Entschädigungsgesetz gekämpft. Es tritt im Herbst in Kraft und sieht hohe Neubaudarlehen nach Kriegsende vor.

1918

Der Krieg ist verloren. Ballin, der von Berlin aus jahrelang als „Pazifist“ schwer diskreditiert wurde, wird plötzlich vom Großen Generalstab gebeten, die Friedensverhandlungen zu führen. Er ist selbst dazu noch bereit, doch den Zusammenbruch seiner Welt und seines Lebenswerks erträgt er nicht mehr. Ballin vergiftet sich, als die Revolution Hamburg erreicht, und stirbt, 61 Jahre alt, am Mittag des 9. November zusammen mit dem Kaiserreich.



1919

„Das schlimmste aller Kriegsjahre“, klagen die deutschen Reeder: Im Juni wird der Friedensvertrag von Versailles unterzeichnet, in dem alle deutschen Schiffe von über 1.600 BRT den Siegermächten zugesprochen werden, dazu die Hälfte aller Schiffe von 1.000 BRT bis 1.600 BRT. Hapag und Norddeutscher Lloyd, fünf Jahre zuvor noch die größten Reedereien der Welt, haben keine Flotten mehr.

1920

Das Flaggschiff der Lloyd-Flotte ist nun der 781-BRT-Seebädderdampfer „Grüßgott“. Die Bremer suchen nach amerikanischen Partnern, um in ihre alten Fahrtgebiete zurückkehren zu können. Sie verhandeln in New York mit der United Mail Steamship Company, und eine US-Delegation trifft mit dem ersten Nachkriegsdampfer „Susquehanna“ in Bremerhaven ein. Der, eine Kriegsbeute, ist dort wohlbekannt, allerdings als Lloydampfer „Rhein“.

1921

Dr. Wilhelm Cuno, Ballins Nachfolger als Hapag-Chef, hat im Vorjahr, vom Bankhaus Warburg vermittelt, einen Kooperationsvertrag mit den United American Lines des Harriman-Konzerns geschlossen. Er umfasst alle Vorkriegsfahrtgebiete außer Ostasien. Zunächst nimmt man den Liniendienst nach New York wieder auf. Im Januar legt die „Mount Clay“, der ehemalige Lloyd-Dampfer „Prinz Eitel Friedrich“, erstmals in Cuxhaven an.

1922

Die White Star Line stellt die „Homeric“ in Dienst. Der Lloyd hat sie in Danzig als „Columbus“ bauen und dann geschlagene acht Jahre lang ausrüsten lassen, um die Ablieferung zu verzögern. Erst nach einem diskreten Tauschgeschäft, dem „Columbus-Abkommen“, ist sie zustande gekommen: Die Bremer haben für den endlich fertigen Luxusliner sechs Dampfer zurück erhalten und können den Liniendienst nach Südamerika und Ostasien wieder aufnehmen.

1923

Inmitten von Chaos und Inflation läuft das erste neue Nachkriegs-Spitzenschiff der deutschen Handelsflotte, die „Albert Ballin“ der Hapag, zur Jungfernfahrt nach New York aus. Mit 20.815 BRT ist sie kaum halb so groß wie der „Imperator“. Dennoch gilt sie als Demonstration von Hoffnung und Überlebenswillen, ebenso wie das 1921 vollendete, von Fritz Höger entworfene Hapag-Haus am Alsterdamm.



1924

„Erstaunlichste Sanierungen in der Geschichte der Weltschifffahrt“: Hapag und Lloyd sind zurück in den alten Fahrtgebieten. Der Lloyd schickt mit der zweiten „Columbus“ wieder einen Luxusliner nach New York. Die Hapag setzt, da die USA die Einwanderungsbedingungen drastisch verschärfen und die Auswanderung stark zurückgeht, auf ein Quartett weniger spektakulärer, aber wirtschaftlicher Schiffe. Der Lloyd will zurück an die Spitze.

1925

Hapag und Lloyd engagieren sich auch in der Zivilluftfahrt. Die ihnen nahestehende „Deutsche Aero Lloyd AG“, hervorgegangen aus der Fusion der Deutschen Luft-Reederei und der Lloyd-Luftverkehr, fliegt bereits täglich im Liniendienst mehr als 6.000 Kilometer in Europa. 1926 fusioniert sie mit anderen Fluggesellschaften zur Deutschen Luft Hansa AG. Der Name verrät es: Beide hanseatischen Reedereien sind an der Gesellschaft beteiligt.

1926

Sensation an der Küste: Der Lloyd bestellt die Turbinen-Schnelldampfer „Bremen“ und „Europa“. Mit der Kombination von rund 46.000 BRT Größe und 29 Knoten Höchstgeschwindigkeit sollen sie die Spitzenposition im Nordatlantikgeschäft zurückerobern. Das spektakuläre Flaggschiff „Bremen“ wird sogar in seiner Heimat Bremen gebaut. Schon auf den Helgen der AG Weser ist das Prachtstück der vielbewunderte Star der Region.

1927

„Politische Schornsteine“: Nach der Fusion mit den Austral-Kosmos-Linien übernimmt die Hapag deren schwarzweißrote Schornsteinmarke. Ein umstrittenes, aber unangreifbares Comeback der „Flagge Schwarz-Weiß-Rot“. Die deutsche Schifffahrt hat an den Farben, die sie als Symbol vergangener Glorie ansieht, auch in der Republik zäh festgehalten. Nun werden sie als Ring über dem gelben Schornstein ein Hapag-Markenzeichen.

1928

Der von Lloyd-Propagandachef Ehrenfried Günther Freiherr von Hünefeld geplante und begleitete erste Transatlantikflug in Ost-West-Richtung glückt mit der einmotorigen Junkers „Bremen“. Er dauert 36 Stunden, die Pioniere werden auf zwei Kontinenten begeistert gefeiert. Euphorie beim Lloyd: Im August läuft, von Reichspräsident Paul von Hindenburg getauft, die „Bremen“ vom Stapel, einen Tag später in Hamburg die „Europa“.

1929

Die Jungferntour der „Bremen“ wird ein voller Erfolg; erstmals seit 1908 hält wieder ein deutscher Liner das Blaue Band. Sie ist Botschafterin, Wiederaufstiegssymbol und Superstar und wird daheim geliebt wie nie ein anderes Schiff. Mit ihrer futuristischen Silhouette, Technik, Dynamik und Glamour gleichermaßen verkörpernd, ins Bild gesetzt von aufsehenerregend moderner Plakatgrafik, wird sie Ikone, Inbegriff und Höhepunkt der kurzen „goldenen“ Zwanziger.

NORDDEUTSCHER LLOYD BREMEN



1930

Weltwirtschaftskrise, Rezession und Depression treffen auch die Schifffahrt so hart, dass Hapag und Lloyd sich zu enger Kooperation entschließen müssen. Ein Unionvertrag wird geschlossen, der die wirtschaftlichen Effekte einer Fusion erreichen soll, ohne sie formell zu vollziehen. Beide Reedereien wollen keinesfalls auf „Eigenleben und Werbekraft ihrer altbewährten Organisationen“ verzichten. Der Vertrag hält nur wenige Jahre.

1931

„Krisenjahr größten Ausmaßes“ für den Lloyd, und für die Hapag ebenfalls. Von den 4,2 Millionen BRT Schiffsraum der deutschen Handelsflotte liegen 650.000 BRT beschäftigungslos auf. In den Häfen ist es gespenstisch ruhig, Massenarbeitslosigkeit herrscht - und es geht weiter abwärts, wirtschaftlich wie politisch. Interne Reibereien zwischen Hapag und Lloyd spitzen sich derart zu, dass die Aufhebung des Unionvertrages erwogen wird.

1932

Hochkonjunktur in der Krise: Hapag und Lloyd haben das Kreuzfahrt- und Touristikgeschäft 1926 wieder aufgenommen. Der „kleine Tourismus“ der deutschen Seebärdienste boomt ebenso ungebrochen wie die Traumreisen fürs internationale Publikum. Dieses Angebot ist inzwischen exklusiv und vielfältig: von Hapag-Weltreisen mit Abfahrt in New York bis hin zu den ersten kombinierten See-Luft-Kreuzfahrten des Lloyd.

1933

Hapag und Lloyd, teilweise im Staatsbesitz, werden auf Nazi-Kurs getrimmt. Max Warburg, Ballins enger Freund und der Hapag jahrzehntelang besonders eng verbunden, wird aus ihrem Aufsichtsrat geworfen. Der Bankier wahrt seinen Stolz: Vor einem betretenen Auditorium hält er sich selbst eine furiose Abschiedsrede, die schneidend mit den neuen Führungsspitzen abrechnet. Sein großer Abgang macht international Schlagzeilen.



1934

Der große Emigrantenstrom, schon mit dem Krieg gebrochen, ist fast völlig verebbt, seit die USA 1924 die Einwanderungsgesetze rigoros verschärft haben. Die ausgedehnte Hamburger Auswandererstadt, vor 1914 jährlich von 170.000 Emigranten aus weiten Teilen Europa genutzt, wurde für deutsche Nachkriegs-Auswanderer verkleinert und in „Überseeheim“ umgetauft. Auch das steht inzwischen fast leer. Die Hapag gibt das Areal an die Stadt zurück.

1935

Image strahlend, wirtschaftliche Situation desaströs: Die Nordatlantik-Passagierfahrt bringt Hapag und Lloyd schwere Verluste, zumal Schiffe unter der Hakenkreuzflagge von Teilen des internationalen Publikums gemieden werden und modernere ausländische Konkurrenz in Fahrt kommt. Hitler besteht darauf, den defizitären Dienst aus Prestige Gründen „irgendwie“ aufrechtzuerhalten, also übernimmt das Reich das volle finanzielle Risiko.

1936

Die Olympischen Spiele in Berlin bringen dem Nordatlantik-Passagierverkehr einen Boom. 700 Lloyd-Mitarbeiter betreuen die Sportler in Berlin. Die Parteiorganisation „Kraft durch Freude“ chartert Hapag- und Lloyd-Dampfer, um verdienten „Volksgenossen“ preiswerte Kreuzfahrten anzubieten, Parteipropaganda immer inbegriffen. Der Erfolg des KdF-Programms bedeutet den Anfang des Massentourismus zur See.

1937

Nach Ostasien, in das wichtigste außeratlantische Fahrtgebiet, fahren mit „Potsdam“, „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ die modernsten und schnellsten Passagierschiffe auf dieser Route für den Lloyd. Zwei von ihnen besitzen turbo-elektrischen Antrieb. Die schnittigen, erstklassig eingerichteten Schiffe, auch als schwimmende Werbeträger für das Dritte Reich gebaut, erregen zwar Aufsehen in allen Häfen, haben sich aber schon als unwirtschaftlich erwiesen.

1938

Entsetzen bei der Hapag: Ihr erstes eigenes Segelschulschiff, die 1908 als „L'avenir“ gebaute, von der Hapag 1937 erworbene Viermastbark „Admiral Karpfanger“, kehrt von ihrer ersten Reise nach Australien nicht zurück. Am 12. März erreicht ihr letztes Telegramm Norddeich Radio, dann bleibt sie bei Kap Horn verschollen. Mit ihr die 60 Mann an Bord, unter ihnen 44 fünfzehn- bis neunzehnjährige Jungen, der Offiziersnachwuchs der Hapag.

1939

Der Hapag-Dampfer „St. Louis“ mit mehr als 900 jüdischen Flüchtlingen an Bord, denen kein Land die Einreise erlaubt und die nicht zurückkehren können, bleibt auf See, bis die Zivilcourage von Kapitän Gustav Schröder und seiner Besatzung die Passagiere rettet: Nach fünf Wochen Irrfahrt dürfen sie in Antwerpen landen. Als Deutschland Polen überfällt und der Krieg ausbricht, sind 858 deutsche Schiffe noch auf See.



1940

Gespenstische Premiere in Hamburg: Der erste und einzige Kriegs-Stapellauf eines großen Passagierschiffes. Die zweite „Vaterland“ der Hapag ist mit 41.000 BRT deutlich kleiner als ihre berühmte Vorgängerin, die mit 54.282 BRT der größte Linienschiff bleibt, der je unter deutscher Flagge fuhr. Der Neubau, ebenfalls bei Blohm & Voss gebaut, kommt nie in Fahrt. Zunächst dient er als Holzlager, 1943 wird er am Kai von Bomben zerstört.

1941

Die Legende stirbt: Am Kai in Bremerhaven brennt im März die „große ‚Bremen‘“, die zum Truppentransporter umgerüstet werden sollte. Nach zwei Tagen Inferno liegt das populärste Schiff, das je unter Lloyd-Flagge fuhr, als ausgeglühtes Wrack auf Grund. Ein sechzehnjähriger, geistig behinderter Schiffsjunge, der sich später selbst bezichtigt, wird als Brandstifter hingerichtet. Ob er wirklich der Täter war, wurde nie geklärt.

1942

Hapag und Lloyd sind reprivatisiert und wieder eigenständige Unternehmen. Im Vorjahr sind ihre Aktien im Auftrag des Reiches an „geeignete, vorwiegend hanseatische Wirtschaftskreise“ veräußert worden. Der Lloyd-Vorstand, Dr. Johannes Kulenkampff und Richard Bertram, verkauft das zu „prunkvolle“ Verwaltungsgebäude in der Bremer Innenstadt, der Lloyd bleibt dort aber Mieter.

1943

Das „Unternehmen Gomorrha“, der verheerende, tagelange Luftangriff alliierter Bomber, verwandelt Hamburg in eine Trümmerwüste. Der Hafen ist zerstört und voller gesunkener Schiffe, das Hapag-Verwaltungsgebäude beschädigt. Ein Jahr später folgt ein Großangriff auf die Bremer Innenstadt, dem das Lloyd-Hauptgebäude samt Geschäftsakten, Proviant und Silber zum Opfer fällt. Der ausgebrannte Poppe-Bau wird später abgerissen.

1944

Der „totale Krieg“ nähert sich dem Ende. Im Herbst beginnt mit dem Siegeszug der Roten Armee die Massenflucht aus den deutschen Ostgebieten. Während das „Tausendjährige Reich“ untergeht, helfen viele Hapag- und Lloyd-Schiffe, bis in den letzten Winkel mit Menschen vollgestopft, Flüchtlinge aus den ostpreußischen und pommerschen Häfen zu retten.

1945

Untergang unterm Hakenkreuz: Mehr als zwei Millionen Menschen können vor der Roten Armee über die Ostsee in Sicherheit gebracht werden, doch Zehntausende von Flüchtlingen, Seeleuten und Soldaten sterben. Allein mit der „Steuben“, die in besseren Zeiten als „weißer Schwan“ Stolz der Lloyd-Kreuzfahrtflotte war und im Januar vor Pillau torpediert wird, versinken mehr als 5.000 Menschen im eisigen Wasser.



1946

Stunde Null für die deutsche Handelschiffahrt: Die Flagge des Aggressors Deutschland ist von allen Weltmeeren verbannt. Die Handelsflotte, vor dem Krieg insgesamt 4,2 Millionen BRT Schiffsraum, bei Kriegsende 1,5 Millionen, muss bis auf 170.000 BRT zur Eigenversorgung abgegeben werden. Die Schiffsgröße ist auf 1.500 BRT begrenzt. Die erste Lloyd-„Bremen“ von 1858 hatte 2.674 BRT und hätte abgegeben werden müssen.

1947

Die Hapag residiert nun am Ballindamm: Der Hamburger Senat hat den Alsterdamm zum 90. Geburtstag ihres großen Direktors umgetauft. Das Unternehmen wird 100 Jahre alt, sieht aber „keinen Anlaß“ zum Feiern. Den Mitarbeitern hat es bis auf einen kleinen Stamm kündigen müssen und überlebt mit bescheidenen Geschäften. Die Hapag engagiert sich, ebenso wie der Lloyd, in Gastronomie, Schlepsschiffahrt und bald auch Seebäderdiensten.

1948

Große Karriere für einen Zwerg: Der 904 BRT-Seebäddampfer „Glückauf“ avanciert nach dem Krieg zum Flaggschiff des Norddeutschen Lloyd. Der Andrang ist riesig, der Kapitän berühmt: Kommandiert wird die 68 Meter lange „Glückauf“ von Gottfried Clausen, der zuvor das Lloyd-Segelschiff „Kommodore Johnsen“ um Kap Horn geführt hat.

1949

Die Deutschen wollen der Nachkriegs-Tristesse wenigstens vorübergehend entfliehen, und so steigt die Nachfrage nach ersten Tourismus-Angeboten ständig an. Der größte Teil des Auslands bleibt tabu, aber Hapag und Lloyd, deren Reisebüros jetzt zusammenarbeiten und zu den Mitbegründern der späteren Touropa gehören, bieten gemeinsam mit Partnern Erholungsreisen per Sonderzug an. Ziele sind Mittenwald, Ruhpolding und Oberstdorf.

1950

Die strengsten Restriktionen für die deutsche Schiffahrt sind gelockert. Angesichts der beschränkten Tonnage vermeiden Hapag und Lloyd kostspielige Konkurrenz und kehren auch ohne Betriebsvertrag gemeinsam in die alten Fahrtgebiete zurück. Die 2.399 BRT große „Hamburg“ läuft als erster deutscher und Hapag-Neubau vom Stapel. Der Liniendienst auf der New York-Route wird aufgenommen, zunächst als reiner Frachtverkehr.

1951

Statt des provisorischen „Stander C“ darf die westdeutsche Handelsflotte das Schwarz-Rot-Gold der jungen Bundesrepublik hissen. Dennoch ist die halbpolitische Rolle der Schifffahrt weitgehend ausgespielt. Auto und Flugzeug lösen das Schiff als Symbol für Dynamik, Fernweh und Aufbruch ab. Die Hapag stellt den Frachter „Odenwald“ ein, sechs weitere folgen. Der Lloyd übernimmt mit sechs Frachtmotorschiffen seine ersten Neubauten.

1952

Rückkehr in den wieder aufgebauten eigenen Kuhwerderhafen, Rückkehr in die Nordatlantik-Passagierfahrt: Die Hapag bereedert die 21.000 BRT große „Italia“ der Home Lines auf der Traditionsroute nach New York. Als sich der Überseeverkehr mit dem deutschen Wirtschaftswunder spürbar zu beleben beginnt, will auch der Lloyd, der die Nordatlantikfahrt zunächst hatte aufgeben wollen, den New York-Dienst schnellstmöglich wieder aufnehmen.

1953

Comeback im wichtigsten außeratlantischen Fahrtgebiet: Hapag und Lloyd eröffnen einen Gemeinschaftsdienst mit monatlichen Abfahrten nach Ostasien. Das Lloyd-Turbinenschiff „Weserstein“ fährt zuerst. Von 1955 an bieten die beiden Reedereien bereits einen zehntäglichen Service. 1954 ist es ebenfalls die „Weserstein“, die erstmals auf die alte Reichspostdampfer-Route nach Australien zurückkehrt.

1954

Jubel an der Bremerhavener Columbuskaje: Das schwedische Passagiermotorschiff „Gripsholm“ wird dem Lloyd übergeben. Es gehört einem Gemeinschaftsunternehmen der Bremer und der Svenska Amerika Linjen und soll, vom Lloyd bereedert, als „Berlin“, als erster Nachkriegs-Nordatlantikliner unter deutschen Farben fahren. Damit weht die legendäre Anker- und Schlüssel-Flagge wieder über einem großen Passagierschiff.

1955

Zurück auf allen großen Routen: Zehn Jahre nach Kriegsende betreiben Hapag und Lloyd, meist gemeinsam, wieder Dienste in nahezu alle Welt. Die Hapag hat 25 eigene Frachtschiffe in Liniendiensten, der Lloyd 27, und mit dem deutschen Wirtschaftswunder wächst der überseeische Außenhandel schnell. Die Hapag erwirbt eine knapp 28prozentige Beteiligung an der neuen Deutschen Flugdienst GmbH.



1956

„Stein-Zeit“ in Bremen. Schiffsnamen mit dieser Endung sind eine Art Markenzeichen der Lloyd-Flotte geworden. Das ist zwar einprägsam, aber mitunter problematisch: Es müssen Ortsnamen sein, doch erfundene Bezeichnungen kommen nicht in Frage. Da die Flotte schnell wächst, werden bald die Namen knapp. Ganze Abteilungen wälzen hektisch Atlanten, sobald wieder eine Taufe ansteht.

1957

Bremen kann wieder feiern: Der Lloyd wird hundert Jahre alt und bietet auf das nächste große Passagierschiff, nämlich den Ex-Luxusliner und Truppentransporter „Pasteur“, den die französische Regierung verkaufen will. Aufregung in Frankreich: Der Stolz der Grande Nation unter der Flagge des Kriegsgegners? Doch der Liner geht nach Bremen, und als er 1959 als Lloyd-Flaggschiff „Bremen“ Cherbourg anläuft, wird er herzlich empfangen.

1958

Die Hapag will die Nordatlantik-Linienpassagierfahrt nicht wieder aufnehmen und konzentriert sich stattdessen auf ihren traditionellen Schwerpunkt, die Frachtdienste. Auch im Seetourismus zeigt sie mit dem schmucken schneeweißen Luxus-Kreuzfahrtschiff „Ariadne“ wieder Flagge. Die Nachfrage hält sich wegen der selbst für diesen exklusiven Markt sehr hohen Preise in Grenzen. Das Schiff wird 1960 verkauft.

1959

Die Führung des Norddeutschen Lloyd hat nach Kriegsende nicht gewechselt. Noch immer stehen Richard Bertram und Johannes Kulenkampff an seiner Spitze. Sprecher des Hapag-Vorstandes ist seit 1953 Werner Traber, der aus einer Hamburger Reederfamilie stammt. Er wird die Geschicke der Hapag und später der Hapag-Lloyd AG fast zwei Jahrzehnte lang maßgeblich mitbestimmen.

1960

Sowohl Hapag als auch Lloyd zahlen erstmals wieder 6 Prozent Dividende. Der Lloyd, der einen Umsatz von 259 Millionen DM erzielt hat, betrachtet seinen Wiederaufbau als vorläufig abgeschlossen. Die Hamburger, deren Umsatz 286 Millionen DM beträgt, wollen ihre Flotte noch weiter ausbauen. Die umfasst 49 Seeschiffe, drei weitere sind im Bau. Beide Reedereien sehen sich zunehmend vom Flaggenprotektionismus vieler Nationen bedrängt.

1961

Auch der Lloyd kehrt ins Kreuzfahrtgeschäft zurück. Er bietet zunächst einen Klassiker an und schickt seine „Berlin“ in die norwegischen Fjorde. Die Nordlandreise, einst berühmt geworden als Urlaub des Kaisers, erweist sich als ungebrochen zugkräftig. Die ehemalige „Gripsholm“ allerdings, 1924 vom Stapel gelaufen und auf dem Nordatlantik nicht mehr ganz standesgemäß, ist selbst auf Kreuzfahrtrouten schon fast ein Dinosaurier.

1962

In Bremerhaven hat sich der technische Betrieb des Norddeutschen Lloyd zur Lloydwerft, zu einem erfolgreichen Anbieter auch am internationalen Markt gewandelt. Der größte Landbetrieb der Reederei besitzt zwei große Trockendocks, seine Spezialität sind Umbau und Reparatur auch von großen Schiffen. Er beschäftigt bis zu 1.900 Mitarbeiter, gerät aber durch den Ausbau internationaler Schiffbaukapazitäten zunehmend unter Druck.

1963

Die auf der Ostasienroute eingesetzten Kombischiffe werden unrentabel. Sie können dem wachsenden Ladungsaufkommen nicht mehr gerecht werden, und zudem bevorzugen die Passagiere auf dieser langen Strecke vermehrt das Flugzeug. Hapag und Lloyd wollen einen wöchentlichen Schnelldienst reiner Frachtschiffe einrichten. Die Hapag vergibt die Aufträge für sieben 10.900 BRT große, schnelle Frachter mit je 12.600 Tonnen Tragfähigkeit.

1964

Der Lloyd hat ein drittes großes Passagierschiff erworben, die elf Jahre alte schwedische „Kungsholm“. Zur „Europa“ umgebaut, soll sie ab 1966 gleichermaßen im Kreuzfahrtgeschäft als auch im transatlantischen Passagierdienst eingesetzt werden. Auf dessen Zukunft setzt der Lloyd-Vorstand weiter und bietet seine großen Liner verstärkt als komfortable Ergänzung zum Düsenflugzeug an.

1965

Das Ende des Nordatlantik-Passagierverkehrs zeichnet sich immer deutlicher ab, dennoch übernimmt der Lloyd die „Kungsholm“. Die Neubauten für die Ostasien-Route kommen in Fahrt, die Hapag investiert hoch in ihren Westindien-Dienst: Zehn neue Schiffe von je um 7.500 BRT und 17,5 Knoten Dienstgeschwindigkeit werden bestellt. Es sind moderne, bestens ausgerüstete, aber konventionelle Frachter. Doch deren Zeit läuft ab.

1966

Die Kiste kommt: Das amerikanische Containerschiff „Fairland“ der Reederei Sea-Land läuft erstmals Europa an und macht am 6. Mai im Bremer Überseehafen fest. Der genormte Behälter für kombinierten See- und Landtransport, von den europäischen Reedereien noch mit Skepsis betrachtet, sorgt binnen weniger Jahre für eine Revolution im Transportgeschäft. Viele Reedereien werden sie nicht überleben.

1967

Ostasien bleibt dynamische Wachstumsregion. Der Lloyd stellt auf dieser Linie seine „Schnellläufer“ der „Friesenstein“-Klasse ein. Mit einer Dienstgeschwindigkeit von 21 Knoten verkürzen sie die Rundreisezeit von 120 auf 105 Tage. Mit großer Tankkapazität, Ladekühlräumen, einem Autodeck und Schwergutbaum sind sie zwar für diese Region optimal ausgestattet - nicht aber für Transport und Umschlag von Containern.

1968

Hapag und Lloyd kooperieren eng wie nie zuvor, starten gemeinsam in eine neue Ära: Am 25. Oktober eröffnet die „Weser Express“ der Bremer den ersten europäischen Vollcontainerdienst nach New York, die Hapag-Lloyd Container Linien. Die Hamburger „Elbe Express“ folgt 14 Tage später. Die Struktur der Schifffahrt wandelt sich derart rasant, dass in der Branche spekuliert wird, die unumgängliche Hapag-Lloyd-Fusion stehe dicht bevor.

1969

Der Lloyd steigt in die Massengut-Schifffahrt ein. Während die Hapag-Lloyd Fusion öffentlich noch als „abwegig“ dementiert wird, wird sie in Hamburg und Bremen diskret ausgehandelt. Es ist klar: Dem Containerverkehr gehört die Zukunft, und Investitionen der erforderlichen Größenordnung kann eine einzelne Reederei nicht tragen. Die hanseatischen Rivalen, die schon lange im „freundschaftlichen Zweckverbund“ kooperieren, ziehen die Konsequenz.

1970

Am 1. September fusionieren, rückwirkend zum 1. Januar, Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft und Norddeutscher Lloyd. Es endet ein hanseatisches Wechselspiel von Konkurrenz und Kooperation, das 113 Jahre gedauert, Maßstäbe in der Weltschifffahrt gesetzt und beide Rivalen an die Spitze getrieben hat. Es beginnt die Geschichte der größten deutschen Reederei: der Hapag-Lloyd AG, Sitz Hamburg und Bremen.



1971

Hapag und Lloyd waren zum Zeitpunkt ihrer Fusion nahezu gleich groß. Die neue Hapag-Lloyd AG gehört nun mit mehr als 10.000 Beschäftigten, 112 Seeschiffen und einem Umsatz von über einer Milliarde DM zur internationalen Spitzengruppe der Linienreedereien. Mit dem 25.000 Quadratmeter großen Schuppen 73 im Kaiser-Wilhelm Hafen nimmt sie ihre erste eigene Container-Umschlaganlage in Betrieb.

1972

Die „Bremen“ ist verkauft und wird den neuen Eignern übergeben. Im Vorjahr hat sie die Linienschiffahrt von Europa in die Neue Welt, der Hapag und Lloyd Gründung und Aufstieg verdanken, abgeschlossen: Im Dezember 1971 ist mit ihr zum letzten Mal eine „Bremen“ im Passagier-Liniendienst aus New York ausgelaufen, 113 Jahre, nachdem der erste Lloyd-Dampfer dieses Namens erstmals auf dieser Route fuhr.

1973

Am 30. März startet ein Flugzeug mit dem Doppelpfeil der Hapag-Lloyd AG nach Ibiza. Es ist die erste Maschine der neuen Hapag-Lloyd Flug GmbH, mit der der Konzern sein Engagement im Tourismus weiter ausbaut. Die „Europa“ trägt als Kreuzfahrtschiff die Konzernfarben Blau und Cognac. Im neuen schneeweißen Kleid, aber mit bewährtem Spitzenservice an Bord, ist sie vielgeliebte „Grand Old Lady“ des Seetourismus.

1974

Langfristiger Kooperationsvertrag mit der Rickmers-Linie, mit der gemeinsam Hapag-Lloyd die China-Fahrt wieder aufnimmt. Der Konzern hält zunächst 70 Prozent an der Reederei, die bis dahin im Familienbesitz war. Die deutschen Hafenbetriebe werden umstrukturiert, die Unikai Lagerei- und Speditionsgesellschaft gegründet. Zwei Mehrzweck-Versorgungsschiffe sollen den Einstieg ins Offshore-Geschäft vorbereiten.

1975

Der Hamburger Hafen feiert: Die „Münsterland“ kehrt endlich heim, nach einer unfreiwilligen Rekordreise von acht Jahren, drei Monaten und fünf Tagen. 1967, während des Sechstagekrieges zwischen Israel und Ägypten, war der Hapag-Frachter zwischen die Fronten geraten und zusammen mit 13 anderen Schiffen aus acht Nationen jahrelang auf dem Großen Bittersee im gesperrten Suezkanal festgehalten worden.

1976

Das Schiffahrtsgeschäft wird internationalisiert, im Ausland werden in diesem Jahrzehnt mehrere Tochtergesellschaften gegründet. Die Unterweser Frachtschiffahrt GmbH heißt nun „Kosmos“ Bulkschiffahrt GmbH, Sitz Bremen, nach der DDG „Kosmos“, die 1926 mit der Hapag fusionierte. Die neue „Kosmos“ bereedert das Flagg-schiff der deutschen Handelsflotte, den 188.668 BRT großen Hapag-Lloyd-Supertaker „Bonn“.

1977

Das Vollcontainerschiff „Melbourne Express“ eröffnet für den europäischen Schifffahrtslinienpool ANZECS den Liniendienst Europa - Australien/Neuseeland. Hapag-Lloyd bereedert für die Gesellschaft für Kernenergieverwertung in Schiffbau und Schifffahrt (GKSS) den nuklear angetriebenen Massengutfrachter „Otto Hahn“, der sich als unwirtschaftlich erweist. Hapag-Lloyd Flug übernimmt die Bavaria Germanair.

1978

Am 12. Dezember gegen drei Uhr früh funkt der Hapag-Lloyd-Lash-Frachter „München“, auf der Reise von Bremerhaven nach Savannah, in einem Unwetter bei den Azoren kurz S.O.S. Dann bleibt das große, moderne Schiff verschwunden. Die aufwändigste Rettungsaktion der Seefahrtsgeschichte erbringt nur wenige Trümmer und keine Spur der 28 Menschen an Bord. Vermutete Unglücksursache: Seeschlag.

1979

Ein zweiter Ölpreisschock, schwerer als der von 1973, und Überkapazitäten in der internationalen Schifffahrt bringen Hapag-Lloyd zur See und in der Luft gleichermaßen in Bedrängnis. Erstmals seit der Fusion zahlt der Konzern keine Dividende. Das Unternehmen erwirbt zunächst maßgebliche Geschäftsanteile an der Pracht Spedition und Logistik GmbH in Haiger und übernimmt sie bis 1986 komplett.

1980

Die stark gestiegenen Treibstoffpreise wirken sich besonders auf die Fluggesellschaft verheerend aus, die mit der Bavaria Germanair viele ältere Maschinen mit zu hohem Treibstoffverbrauch übernommen hat. Hapag-Lloyd Flug stürzt in ein tiefes Minus. Die traditionsreiche Bremer DGG Hansa hat Probleme, Hapag-Lloyd übernimmt ihre Dienste nach dem Nahen und Mittleren Osten sowie Madagaskar/Mauritius.

1981

Wegen der steigenden Treibstoffpreise wird aus den vier Ostasien-Containerschiffen der „Hamburg Express“-Klasse jeweils eine Turbine entfernt. Sie fahren nun als Einschrauben-Schiffe. Eine Legende muss gehen: Die „Europa“, 1952 als schwedische „Kungsholm“ vom Stapel gelaufen, war einer der letzten Nordatlantik-Liner des Lloyd, danach das Hapag-Lloyd Spitzenschiff für Kreuzfahrten. Nun wird sie nach Panama verkauft.

1982

Der Konzern wird reorganisiert und gestrafft. Das Unternehmen konzentriert sich wieder auf die Kerngeschäfte Linienschifffahrt und Touristik. Passend dazu zeigt auf den Kreuzfahrtrouten ein spektakulärer, 33.819 BRT großer Neubau mit dem Traditionsnamen „Europa“ erstmals Flagge. Es ist ein Fünf-Sterne-Traumschiff der Luxusklasse. Hapag-Lloyd bereedert auch das deutsche Polarforschungs- und Versorgungsschiff „Polarstern“.



1983

Ende des Engagements in der Tank- und Massengutschifffahrt: Mehrzweckschiffe werden verkauft, Tanker-Bereederung aufgegeben, der eigene Supertanker „Bonn“ zuletzt in Brunei aufgelegt. Großaktionäre wie Deutsche und Dresdner Bank und die Versicherungsgesellschaft Veritas retten Hapag-Lloyd mit 350 Millionen DM aus der tiefen Krise. Das traditionsreiche Verwaltungsgebäude am Ballindamm wird an die Iduna verkauft.

1984

Nach Sanierung und darauffolgendem doppeltem Kapitalschnitt beträgt der Anteil der freien Aktionäre am Hapag-Lloyd Konzern nur noch gut zehn Prozent. Hauptaktionäre sind nun, mit zusammen 80 Prozent, Deutsche und Dresdner Bank. Der Versicherungskonzern Veritas, bestehend aus Allianz und Münchner Rück, hält zehn Prozent der Anteile. Der Supertanker „Bonn“, Verlustbringer von Anfang an, wird zum Schleuderpreis verkauft.

1985

Es geht schnell wieder aufwärts. Bei Blohm & Voss in Hamburg werden mit „Nürnberg Express“, „Köln Express“, „Düsseldorf Express“ und „Stuttgart Express“ vier Containerschiffe umgebaut und verlängert. Das Ende des eigenen Werftbetriebes ist dagegen absehbar: Hapag-Lloyd hat die Lloydwerft 1984 an die Bremer Vulkan AG übertragen und ist dafür mit 12 Prozent am Vulkan-Kapital beteiligt worden.

1986

Hapag-Lloyd zahlt wieder Dividende und verkauft die Beteiligung am Bremer Vulkan. Damit endet ein Kapitel Konzerngeschichte, das bis auf die Anfangszeiten des Lloyd zurückgeht. Als dessen technischer Betrieb wurde die Werft gegründet und erwarb sich später am Markt ein Renommee für Reparatur und Umbau großer Schiffe. Die letzten Hapag-Lloyd-Anteile gehen an die staatlich-bremische Beteiligungsholding Hibeg.

1987

Wieder im eigenen Haus: Hapag-Lloyd erwirbt das Verwaltungsgebäude am Ballindamm 25 zurück. Die Sandsteinfassade des 1921 vollendeten Baus von Fritz Höger wird gereinigt und restauriert. Neues Outfit auch für die Frachtflotte, die noch unter der Kombination von dreifarbigem Hapag-Schornstein und blauweißer Lloyd-Schlüsselflagge fuhr. Sie trägt fortan einheitlich Flagge und Schornsteinmarke in den neuen Konzernfarben.

1988

Die Rickmers-Linie, 1866 gegründet und einer der Pioniere im Asiengeschäft, ist nach Übernahme der restlichen Anteile nun hundertprozentige Tochtergesellschaft der Hapag-Lloyd AG. Sie ergänzt die Hapag-Lloyd Containerdienste durch konventionelle Mehrzweck-Frachtschiffe, spezialisiert auf Stückgut- und Projekt-Transporte. Zusätzlich unterhält sie regionale Zubringerdienste zwischen China und Hongkong.

1989

Hapag-Lloyd verkauft seine Unikai-Anteile an die staatliche Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA). Erstmals seit den Frühzeiten der Hapag besitzt die Reederei damit keine eigenen Hafenanlagen in Hamburg mehr. Die Contrans Logistik GmbH mit 36.000 Containern wird übernommen und in den Konzern integriert, der damit über 80.000 eigene Container verfügt.

1990

Hapag-Lloyd Flug startet mit neuen Langstreckenmaschinen in die Ferntouristik, erste Ziele sind Kenia und Karibik. Die Reederei hat bei einer südkoreanischen Werft fünf neue Großcontainerschiffe mit einer Tragfähigkeit von je 4.400 TEU bestellt. Als sogenannte Panmax-Schiffe können sie den Panamakanal noch passieren und damit weltweit flexibel eingesetzt werden.

1991

Mit der „Hannover Express“ kommt der erste von später insgesamt acht Containerschiffsriesen der neuen Generation auf der „Rennstrecke“ nach Ostasien in Fahrt. Dennoch schwanken die Ergebnisse der Linienschifffahrt in diese Region. Das TRIO-Konsortium, in dem bis dahin die Anteile an diesem Fahrtgebiet aufgeteilt waren, wird nicht verlängert. Nur Hapag-Lloyd und drei japanische Reedereien bleiben befristet im Ostasien-Verbund.

1992

Globale Partnerschaft: Hapag-Lloyd, die japanische Nippon Yusen Kaisha (NYK) und die Neptune Orient Lines (NOL) aus Singapur beschließen Kooperation im Containergeschäft. Hapag-Lloyd-Container werden fortan im Transpazifikdienst von NYK und NOL „huckepack“ mitbefördert. Im Gegenzug bekommen die asiatischen Partner Container-Stellplätze auf Hapag-Lloyd Frachtern für die Nordatlantik-Route.

1993

Die Linienschifffahrt des Hapag-Lloyd Konzerns wird dezentralisiert. Sie ist nun in die Regionen Europa, Amerika und Asien/Australien aufgeteilt, die selbst für ihre Ergebnisse verantwortlich sind. Die zentralen Frachtabteilungen werden aufgelöst. Wachwechsel am Ballindamm: Der langjährige Vorstandssprecher Hans Jakob Kruse wechselt in den Aufsichtsrat. Bernd Wrede trägt nun als Vorstandsvorsitzender die Hauptverantwortung.

1994

Als erstes Transportunternehmen erhält Hapag-Lloyd das Zertifikat ISO 9002 für herausragendes Qualitätsmanagement. Nach Ende des ANZECs-Konsortiums beteiligt sich die Reederei an einem neuen Gemeinschaftsdienst Australien/Neuseeland. Die Schleppschiffahrtfirmen Lütgens & Reimers (Hamburg) und Hapag-Lloyd Transport & Service GmbH (Bremen), welche auch das Forschungsschiff „Polarstern“ bereedert, werden verkauft.

1995

Gründung von Hapag-Lloyd China Ltd. mit neun Büros in Hongkong und China. Weltweit werden in den neunziger Jahren eigene Niederlassungen gegründet und Agenturen übernommen. Die „Europa“ erhält früher als gesetzlich gefordert das Zertifikat für Schiffssicherheit und Umweltschutz nach dem ISM Code. Das gecharterte Kreuzfahrtschiff „Bremen“ wird angekauft. Auch HL Flug, Kreuzfahrten und das Reisebüro bekommen das begehrte ISO 9002-Zertifikat.

1996

Das weltweit größte Konsortium von Linienschifffahrts-Gesellschaften, die „Grand Alliance“, nimmt seine Dienste auf; zu den bereits im Verbund arbeitenden Partnern Hapag-Lloyd, NYK und NOL sind die britischen P&O Container Lines hinzugestoßen. Mit einer Flottenkapazität von rund 400.000 TEU befördert sie in diesem Jahr rund 3,8 Millionen TEU. Nicht nur auf See, auch an Land will die Allianz eng zusammenarbeiten.

1997

150 Jahre Hapag-Lloyd. Das Hamburger Hauptverwaltungsgebäude erhält den Namen „Ballin-Haus“, die Hapag-Lloyd Stiftung wird gegründet. Sie fördert in langfristigen Partnerschaften Kunst und Kultur vorrangig in Hamburg. Die Linienschifffahrt wird als Hapag-Lloyd Container Linie GmbH selbständig, Hapag-Lloyd übernimmt die Hanseatic Tours und fasst alle Kreuzfahrt-Aktivitäten unter Hapag-Lloyd Seetouristik zusammen.



1998

Nach Zustimmung des Kartellamtes erwirbt die Preussag AG rückwirkend zum 1. Oktober 1997 eine Mehrheitsbeteiligung an der Hapag-Lloyd AG. Die neue Preussag-Tochter übernimmt in zwei Schritten mit 50,1 Prozent die Mehrheit an der Touristik Union International (TUI). Die Zwischenholding Hapag Touristik Union (HTU) bündelt unter dem Dach der Hapag-Lloyd AG sämtliche Touristik-Aktivitäten.

1999

Der Hapag-Lloyd Konzern wird neu geordnet. Das Tourismusgeschäft der HTU, inklusive Hapag-Lloyd Flug, wird der Preussag direkt zugeordnet und in die TUI Group GmbH umfirmiert. Hapag-Lloyd Container Linie, Hapag-Lloyd Kreuzfahrten und die 1979 erworbene Spedition Pracht bleiben in Hamburg. Dazu werden Hapag-Lloyd von der TUI die Logistik-Unternehmen VTG-Lehnkering und Algeco übertragen.

2000

Hapag-Lloyd erreicht das beste Ergebnis in 153 Jahren Unternehmensgeschichte. Mit einer Konzern-Umsatzrendite von sieben Prozent wird ein Spitzenwert in der Transport- und Logistikbranche erreicht. Die letzten Anteile an der Rickmers-Linie werden verkauft. Damit endet eine geschäftliche Partnerschaft, deren Anfänge über ein Jahrhundert zurückreichen.

2001

Die „Hamburg Express“, erstes von vier Containerschiffen mit 7.500 TEU, wird in Dienst gestellt. Die maritimen Dienstleistungen der VTG-Lehnkering werden verkauft. Hapag-Lloyd beteiligt sich mit einem Anteil von 25,1 Prozent am Container Terminal Altenwerder (CTA) in Hamburg, einer der weltweit modernsten Anlagen. Zum Jahresende verlässt Vorstandsvorsitzender Bernd Wrede das Unternehmen; sein Nachfolger wird Michael Behrendt.

2002

Auf der Hapag-Lloyd-Hauptversammlung im Juni wird das Squeeze-Out der Minderheitsaktionäre beschlossen. Unmittelbar danach ändert die Preussag, nun Alleinaktionär der Hapag-Lloyd AG, ihren Namen in TUI. Hapag-Lloyd und VTG-Lehnkering übernehmen die europäischen Schienenlogistik-Aktivitäten der australischen Brambles-Gruppe. Die Hauptversammlung der VTG-Lehnkering stimmt der Übernahme der Aktien durch Hapag-Lloyd zu.

2003

Am CTA in Hamburg wird die „Berlin Express“ getauft, der letzte Neubau der 7.500-TEU-Serie. Hapag-Lloyd bestellt nun drei größere Schiffe von je 8.000 TEU Kapazität. Der Germanische Lloyd hat die Flotte nach den ISO-Normen 9001 für Qualität und 14001 für Umweltschutz zertifiziert und ihr damit allerhöchste internationale Standards bescheinigt.

2004

Hapag-Lloyd erzielt mit einem operativen Ergebnis von 343 Millionen Euro ein neues Rekordresultat. Der Aufsichtsrat der TUI beschließt zunächst, einen Teil des Unternehmens an die Börse zu bringen, macht die Entscheidung aber rückgängig, weil der zu erzielende Emissionswert dem Unternehmenswert nicht gerecht würde. Hapag-Lloyd wird auf die Schifffahrt fokussiert, die Logistik-Aktivitäten VTG, Pracht und Algeco abgegeben.

2005

Neuer Rekord: Hapag-Lloyd erzielt einen Umsatz von 2,7 Milliarden Euro und ein Ergebnis vor Ertragssteuern von 278 Millionen Euro. 95 Prozent der Erträge stammen aus der Containerschifffahrt, der Rest aus dem Kreuzfahrtgeschäft. Ausbildung hat für das Unternehmen weiterhin hohe Priorität, insgesamt verfügt es über 160 Ausbildungsplätze. Die TUI übernimmt 89,5% der britisch-kanadischen Reederei CP Ships.



2006

Nach der Integration von CP Ships ist Hapag-Lloyd fünftgrößte Container-Reederei der Welt: 8.571 Mitarbeiter in der Schifffahrt, eine Flotte von 138 Frachtern mit einer Gesamtkapazität von 467.000 TEU, die 5.004.000 TEU befördert. Mit der „Chicago Express“ stellt die Reederei ihr zweites hochmodernes Ausbildungsschiff in Dienst, eines der weltgrößten, auf dem neben der Crew 15 Auszubildende und zwei Ausbildungsoffiziere fahren.

2007

Die transportierten Containermengen steigen gegenüber dem Vorjahr auf knapp 5,5 Millionen TEU, der Umsatz beträgt mehr als 6,2 Milliarden Euro. Hapag-Lloyd bestellt acht weitere Neubauten mit jeweils 8.750 TEU. Der Germanische Lloyd verleiht dem Unternehmen als erster Linienreederei weltweit das Prädikat „GL Excellence - 5 Stars“ für besonders hohe Standards bei Sicherheit, Qualität, Arbeits- und Umweltschutz.

2008

Mit der „Bremen Express“ und der „Kuala Lumpur Express“ tauft Hapag-Lloyd im März und April zwei weitere 8.750-TEU-Containerschiffe. Im März fällt die Entscheidung bei der TUI, Hapag-Lloyd zum Verkauf zu stellen. Nach einem Bieterverfahren steht am 12. Oktober fest, dass das Albert-Ballin-Konsortium aus der Stadt Hamburg, Kühne Holding AG, Signal Iduna, HSH Nordbank, M.M.Warburg Bank sowie HanseMercur die Mehrheit der Anteile an Hapag-Lloyd übernehmen wird. Die restlichen Anteile verbleiben bei der TUI.



2009

Am 23. März übernimmt das Hamburger Konsortium 56,67 Prozent der Anteile an Hapag-Lloyd, 43,33 Prozent bleiben bei der TUI. Das Jahr wird von der Weltwirtschaftskrise überschattet, Umsatz und Ergebnis sinken stark. Ein umfassendes Sparprogramm wird umgesetzt, verschiedene Kapitalmaßnahmen der Anteilseigner verbessern zudem die Kapitalausstattung der Reederei. Die Stadt Hamburg und die Bundesregierung stellen eine Kreditbürgschaft bereit, die 2009 jedoch nicht in Anspruch genommen werden muss, da sich in der zweiten Jahreshälfte das Marktumfeld zunehmend stabilisiert.

2010

Mit dem tiefgreifenden Sparprogramm, das unter anderem den Verzicht aller Mitarbeiter auf Gehaltsanteile umfasst, und der raschen Erholung der Weltwirtschaft steuert Hapag-Lloyd aus der Krise. Das Geschäftsjahr wird sogar mit dem besten Ergebnis in der über 160-jährigen Firmengeschichte abgeschlossen. Hapag-Lloyd bestellt im Dezember vier Containerschiffe mit jeweils 13.200 TEU und wandelt sechs Anfang 2008 bestellte Neubauten ebenfalls in 13.200-TEU-Schiffe um. Die zehn Einheiten sollen Mitte 2012 bis Ende 2013 abgeliefert werden. Zudem wird das Ballin-Haus von der TUI zurück erworben. Zum Jahresende erhöht sich der Anteil der TUI an Hapag-Lloyd auf 49,88 Prozent, das Hamburger Konsortium hält 50,12 Prozent.

2011

Nach dem Rekordjahr verhindert ein unnötiger Ratenkampf zweier großer Wettbewerber um Marktanteile 2011, dass stark gestiegene Öl- und Bunkerpreise an die Kunden weitergegeben werden können. Am Ende eines äußerst herausfordernden Jahres steht nur ein kleiner Fehlbetrag, während fast alle Wettbewerber hohe dreistellige Millionenverluste verbuchen. Im Sommer feiert Hapag-Lloyd das 125-jährige Jubiläum seiner Ostasien- und Australien-Dienste. Kurz vor Jahresende gründet Hapag-Lloyd zudem mit fünf asiatischen Partnerreedereien die neue G6 Alliance für den Asien-Europa-Verkehr.

2012

Im Februar gibt die Stadt Hamburg bekannt, von der TUI weitere Anteile an Hapag-Lloyd zu übernehmen. Damit hält das Albert-Ballin-Konsortium, zu dem die Stadt gehört, ab Ende Juni 78 Prozent und die TUI nur noch 22 Prozent an Hapag-Lloyd. Im März startet die G6 Alliance mit Hapag-Lloyd und fünf asiatischen Partnerreedereien im Asien-Europa-Verkehr. Die neue starke Allianz wird ein Erfolg. In den Fernost-Diensten der G6 Alliance fahren auch die 13.200 TEU großen Neubauten, von denen die ersten drei in diesem Jahr in Fahrt gehen. Mitte August wird die „Hamburg Express“, das erste Schiff der neuen Größenklasse in der Flotte, feierlich in Hamburg getauft.

2013

Im ersten Quartal wird eine Fusion mit Hamburg Süd sondiert, doch die Verhandlungen werden von den Hamburg Süd-Gesellschaftern am 24. März ohne Ergebnis beendet. 2013 werden vier weitere Neubauten mit 13.200 TEU Kapazität in Dienst gestellt. Im Herbst löst sich, wie geplant, das Albert-Ballin-Konsortium auf. Die Gesellschafter des Konsortiums schließen stattdessen einen Kooperationsvertrag. Im Herbst begibt Hapag-Lloyd eine mehrfach überzeichnete Anleihe über 400 Mio. Euro. Am Jahresende beginnen Gespräche mit der chilenischen Reederei CSAV, weltweit Nummer 20. Ziel ist eine Übernahme des Containergeschäfts von CSAV. Zudem beschließt die G6 Alliance, ihre erfolgreiche Kooperation Mitte 2014 auf alle Ost-West-Fahrtgebiete auszuweiten.

2014

Die Verhandlungen mit der chilenischen Reederei CSAV verlaufen erfolgreich. Im April wird ein Vertrag unterzeichnet und das CSAV-Containergeschäft wird nach Zustimmung aller nötigen Wettbewerbsbehörden im Dezember 2014 übernommen. Hapag-Lloyd steigt dadurch zur viertgrößten Linienreederei weltweit und zu einem der Marktführer in Lateinamerika auf. Die gemeinsame Flotte umfasst knapp 200 Schiffe mit einer Kapazität von rund einer Million TEU. Im Gegenzug erhält CSAV 30 Prozent der Anteile an Hapag-Lloyd, die sich durch eine Bar-Kapitalerhöhung zum Jahresende auf 34 Prozent erhöhen. Die drei größten Gesellschafter CSAV, Stadt Hamburg (HGV, 23,2%) und Kühne Maritime (20,8%) poolen 51% der Anteile an Hapag-Lloyd, um wichtige Entscheidungen künftig gemeinsam zu treffen. Ende Juni 2014 gehen der langjährige Vorstandsvorsitzende Michael Behrendt und das Vorstandsmitglied Ulrich Kranich in den Ruhestand. Rolf Habben Jansen wird Vorstandsvorsitzender und Anthony J. Firmin ersetzt Ulrich Kranich. Michael Behrendt wird Ende 2014 Vorsitzender des Aufsichtsrates.



2015

Die erste Jahreshälfte steht im Zeichen des Zusammenschlusses mit CSAV. Bis zum Sommer wird das übernommene Containergeschäft der chilenischen Reederei schneller als geplant und ohne größere Reibungsverluste in das Hapag-Lloyd-Geschäft integriert. Das Motto lautet „Better together – Mejor juntos“. Im April werden fünf 10.500-TEU-Schiffe bestellt, die ab Herbst 2016/Frühjahr 2017 im Verkehr zwischen Europa und Südamerika eingesetzt werden sollen. Im Herbst gelingt der Börsengang. Am 6. November startet die Aktie mit 20 Euro Ausgabepreis an der Frankfurter und der Hamburger Börse. Mehr als 13,2 Millionen neue Aktien werden bei vorwiegend institutionellen Anlegern platziert und damit rund 265 Millionen Euro Erlöst. Das Geld soll für neue Schiffe und Container ausgegeben werden.



2016

Nachdem Hapag-Lloyd in der ersten Jahreshälfte Gespräche mit der Reederei UASC (United Arab Shipping Company) über eine Kooperation aufgenommen hatte, unterzeichnen beide Seiten im Juli ein Übereinkommen zu ihrem Zusammenschluss vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden. UASC ist zu dieser Zeit im Eigentum der Golfstaaten Katar, Saudi-Arabien, Vereinigte Arabische Emirate, Kuwait, Irak und Bahrain. Ende Oktober startet Hapag-Lloyd seine Aktivitäten in den Sozialen Medien und bietet seitdem Information und Interaktion über eigene Accounts auf Facebook, Twitter, Instagram, YouTube, LinkedIn und XING. Mit der „Valparaíso Express“ wird im November das erste und namensgebende Schiff der 2015 bestellten 10.500-TEU-Serie, optimal ausgelegt für das Fahrtgebiet Südamerika und die Passage der neuen Schleusen des Panamakanals, in Dienst gestellt. Im Dezember erfolgt die Ablieferung des Schwesterschiffs „Callao Express“.

2017

Bis einschließlich April bringt Hapag-Lloyd die weiteren drei Einheiten der „Valparaíso Express“-Klasse in Fahrt. Mit Auslaufen der G6 Alliance Ende März nimmt am 1. April das im Vorjahr von Hapag-Lloyd und vier Reedereien aus Japan und Taiwan geschlossene Bündnis THE Alliance seine Arbeit auf. Darin organisieren die Partner mit mehr als 240 Schiffen ihre 32 Dienste in den volumenstarken Ost-West-Verkehren. Bei zwei Anleiheemissionen im Februar und Juli, die dank starker Nachfrage aufgestockt werden können, nimmt Hapag-Lloyd insgesamt 650 Mio. Euro ein, mit denen ältere Anleihen mit weniger guten Konditionen vorzeitig abgelöst werden. Am 24. Mai erfolgt der Zusammenschluss von Hapag-Lloyd und UASC. Gemäß der im Vorjahr getroffenen Vereinbarung wird UASC in Hapag-Lloyd eingebracht, dafür erhalten die UASC-Eigner neu ausgegebene Anteile an der Hamburger Reederei. Als bisherige Hauptaktionäre von UASC werden die Qatar Holding LLC (QH) und der Public Investment Fund des Königreichs Saudi Arabien (PIF) neue Kerngesellschafter von Hapag-Lloyd mit 14,4 bzw. 10,1 Prozent; CSAV bleibt mit 22,6 Prozent größter Einzelaktionär, ihr Stimmrechtspool zusammen mit HGV und Kühne Maritime verfügt weiterhin über eine absolute Mehrheit. Die Hapag-Lloyd-Flotte wächst mit der Fusion auf 230 Schiffe an, von denen die sechs von UASC hinzugekommenen Megacarrier mit rund 19.900 TEU nunmehr die größten sind; die gesamte Stellplatzkapazität liegt bei rund 1,6 Mio. TEU. Das fusionierte Unternehmen stärkt seine Position als weltweit fünftgrößte Linienreederei. Am 10. Juli erklärt die TUI AG, sich von sämtlichen Hapag-Lloyd-Anteilen getrennt zu haben, womit die rund zwei Jahrzehnte währende Verbindung beider Unternehmen zu Ende geht.

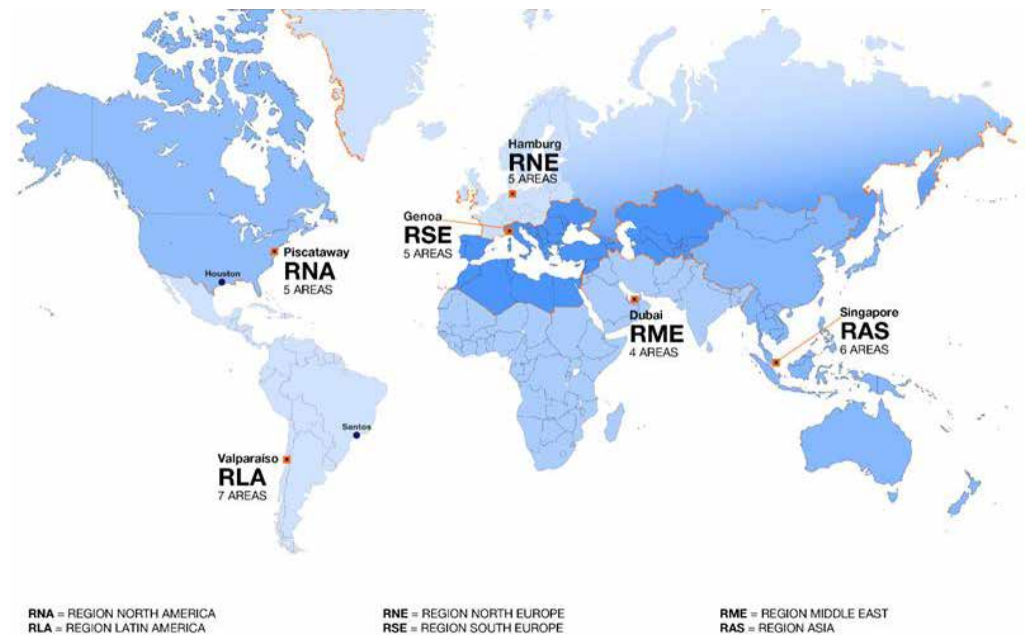


2018

Auf Grundlage des guten Ergebnisses für 2017 schüttet Hapag-Lloyd zum ersten Mal seit dem Börsengang 2015 eine Dividende an seine Aktionäre aus und honoriert damit deren langjähriges Vertrauen. Anlässlich des 100. Todestages von Albert Ballin am 9. November 2018 stiftet die Hapag-Lloyd AG erstmals den „Albert-Ballin-Preis für globales Handeln“ sowie zwei „Albert-Ballin-Förderpreise für Globalisierung“. Ersteren erhält die Nichtregierungsorganisation Médecins Sans Frontières / Ärzte ohne Grenzen für ihr weltweites humanitäres Engagement. Im November stellt Hapag-Lloyd seine neue Mittelfriststrategie „Strategy 2023“ öffentlich vor; ihre Ziele liegen im Erreichen der branchenweiten Qualitätsführerschaft, gemessen auch an der Zufriedenheit der Kunden, in weiterer Digitalisierung, selektivem Wachstum und durchgängiger Profitabilität. Anders als zuvor erwartet wird dank der raschen und erfolgreichen Integration von UASC bereits 2018 das anvisierte jährliche Synergieziel von 435 Mio. US-Dollar erreicht.

2019

Das Jahr 2019 beginnt mit einem Schock: Am 3. Januar bricht in einem Container auf der „Yantian Express“ ein Feuer aus, das nach einigen Tagen unter Kontrolle gebracht werden kann. Die Untersuchung ergibt, dass wahrscheinlich falsch deklariertes Gefahrgut sich selbst entzündet hat. Hapag-Lloyd treibt die Projekte der Strategy 2023 erfolgreich voran. Nach der Definition von Qualitätsversprechen wird eine Methodik entwickelt, mit welcher deren Umsetzung erhoben werden kann parallel zur Messung der Kundenzufriedenheit. Digitalisierung und Automatisierung der Geschäftsprozesse werden fortgesetzt unter Einführung innovativer Produkte, z.B. Quick Cargo Insurance und Shipping Guarantee. Im gesamten Jahr werden beachtliche fast 1 Mio. TEU über den erst Ende 2018 eingeführten Web Channel gebucht. Nachdem infolge der Zusammenschlüsse mit CSAV und UASC die Anzahl der Regionen auf fünf gestiegen ist, richtet Hapag-Lloyd eine sechste Region, Südeuropa, ein, um im wirtschaftlich rasch wachsenden Mittelmeerraum seine Wettbewerbsposition zu stärken und näher an den Kunden zu sein.



Zudem wird eine Terminalbeteiligung in Tanger erworben, die zur engeren Verknüpfung der Region mit den globalen Liniendiensten beiträgt. Dank sorgfältiger Vorarbeit ist die gesamte Hapag-Lloyd-Flotte zum Jahreswechsel 2019/20 zur Einhaltung der neuen Schwefelobergrenze nach Abgasnorm IMO 2020 bereit.

Neben der überwiegenden Nutzung von schwefelarmen Treibstoffen werden auf den Schiffen der „Hamburg Express“-Klasse Abgasreinigungssysteme installiert. Am 101. Todestag von Albert Ballin veranstaltet Hapag-Lloyd die „Albert-Ballin-Runde“, eine moderierte Gesprächsrunde mit fünf Ersten Bürgermeistern der Freien und Hansestadt Hamburg zum Thema „Hamburg im Spannungsfeld von Globalisierung und Digitalisierung“. Finanziell ist 2019 für Hapag-Lloyd eines der besten Jahre seiner Geschichte. Es gelingt, die erwarteten Kosteneinsparungen zu übertreffen und die Kapitalstruktur des Unternehmens weiter zu optimieren.

