

**Germanischer Lloyd  
Aktiengesellschaft**

Vorsetzen 35

**D - 20459 Hamburg**

Brooktorkai 18

**20457 Hamburg**

**GL-Flaggen im Wandel der Zeit**



oben: bis



**oben : bis 1990**



**oben: bis 1999**



**oben: bis 2002**



**oben : bis 2005**



**oben : bis 2007**

**1862** Am 23. Juni wurde in Hamburg auf Initiative verschiedener Reeder ein Komitee gebildet, das über Fragen der Schiffsklassifikation beraten sollte. Mitglieder dieses Komitees waren folgende

Reedereien:

J.C. Godeffroy & Sohn

A.J. Schön & Co.

A.J. Hertz & Söhne

Rob. M. Sloman



**Oben: bis 2013**



**oben: ab 2013**

Bei einer der Sitzungen erscheint erstmalig der Name „Germanischer Lloyd“, vermutlich in Anlehnung an das früher gegründete Lloyd's Register of Shipping in London. Als erfolgreicher Streiter für eine unabhängige Klasse der Schiffe tritt Herr F. Schüler hervor. Er war Schiffbaumeister in Stettin-Grabow und sollte später eine bedeutende Rolle für den Germanischen Lloyd spielen.

**1867** Anfang des Jahres erfolgte eine öffentliche Ankündigung der Gründerversammlung des Germanischen Lloyd. Sie wurde zum 16. März 1867 um 14 Uhr in den großen Saal der Börsenhalle in Hamburg einberufen. Gegründet wurde der Germanische Lloyd am 16. März 1867 in Hamburg als deutsche Klassifikationsgesellschaft, in dem Herr August Behn als Vertreter des Gründungskomitees nach eindeutig mehrheitlicher Abstimmung der Gründerversammlung die Statuten unterzeichnete. Die Gründerversammlung wurde von fast 600 Personen besucht.

Schon im Gründerjahr wurden die ersten Bauvorschriften veröffentlicht, die sich wesentlich von den bisherigen unterschieden. Bisher wurde in Tonnengehalt gemessen; die Messungen des Germanischen Lloyd basierten jedoch auf Länge, Breite und Höhe des Schiffes.

**1868** wurde das erste Schiffsregister des Germanischen Lloyd veröffentlicht, das 273 Schiffe umfasste.

**1870** Es kam das zweite Register - bereits mit 735 Schiffen - heraus. Aufgrund des schnellen Wachstums war der Germanische Lloyd schon zwei Jahre nach der Gründung in dreizehn deutschen Städten und in über sechzig wichtigen ausländischen Häfen vertreten.

**1872** Der Hauptsitz wurde nach Berlin verlegt, und das Register umfasste bereits 1870 Schiffe.

**1878** Das Register umfasste bereits 2.353 Schiffe, wovon ca. ein Drittel unter ausländischer Flagge fuhr.

**1889** wurde die Genossenschaft in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, da die ursprüngliche Gesellschaftsform sich offenbar nicht zu bewähren schien. Da die damalige Reichsregierung aber eine schlagkräftige Institution für diese Aufgaben benötigte, wurde auf Wunsch des Reichsministers des Inneren die Genossenschaft in eine Aktiengesellschaft mit gemeinnützigem Charakter umgewandelt.

**1890** Wegen seiner Bedeutung für die deutsche Seeschifffahrt wies der Reichskanzler am 17. Januar erstmals die kaiserlichen Konsulate in den ausländischen Häfen an, die Tätigkeit des Germanischen

Lloyd zu unterstützen. (Der letzte derartige Erlass wurde vom Auswärtigen Amt an die diplomatischen und konsularischen Vertretungen der Bundesrepublik Deutschland am 8. April 1969 herausgegeben.)

- 1891** nahm man die Bestimmungen für die Klassifikation und die Besichtigungen von Schiffen und deren Antriebsanlagen auf. Das Register und die Vorschriften wurden ständig überarbeitet, um sie immer auf dem neusten Stand der Technik zu halten.
- 1894** Nachdem 1887 die See-Berufsgenossenschaft (im folgenden See-BG genannt) gegründet wurde, deren Aufgabe es war, Unfallverhütungsvorschriften zu erlassen und deren Einhaltung zu überprüfen, wurde im November d. J. ein Vertrag zwischen der See-BG und dem Germanischen Lloyd abgeschlossen. Der Germanische Lloyd sollte in Zukunft als technischer Berater zur Verfügung stehen. Dieser Vertrag gilt zum größten Teil noch heute.
- 1914** Die Entwicklung in der Schifffahrt kam schnell voran, und der Germanische Lloyd wuchs stetig. In diesem Jahr war bereits 10 % der Welthandelsflotte bei ihm klassifiziert. Dann kam jedoch der Erste Weltkrieg, der dem Germanischen Lloyd große Verluste in der Schiffsklassifikation einbrachte. Viele ausländische Schiffe wechselten die Klasse, da die Hauptverwaltung von der internationalen Schifffahrt abgeschottet war.
- 1920** Die Regeneration lief langsam an, jedoch konnte schon 1920 das erste Register nach dem ersten Weltkrieg herausgebracht werden. Mittlerweile konnten die internationalen Beziehungen aufgefrischt bzw. erneuert werden, was u. a. dadurch zum Ausdruck kam, dass die See-BG und der Germanische Lloyd an den Vorbereitungen für die internationale Freibord-Konferenz mitwirkten.
- 1938** Der Zweite Weltkrieg versetzte dem Germanischen Lloyd einen noch härteren Schlag als der erste. Viele Verwaltungsgebäude und Büros wurden zerstört, so dass der Lloyd seinen Aufgaben nicht mehr nachkommen konnte. Als kurz vor der Auflösung Proteste von einflussreichen Kräften aus Schifffahrt und Versicherungswesen kamen, wurde ein Zentralbüro in Hamburg eröffnet, so dass die Gesellschaft sich wieder um die Klassifikationsangelegenheiten kümmern konnte.
- 1952** Auf Grund der Wiederaufbauten der Flotten der deutschen Reeder in den fünfziger Jahren konnte der Germanische Lloyd sich erholen und die unterbrochenen ausländischen Beziehungen wieder aufnehmen.
- Nun beschäftigte er sich, wie eingangs erwähnt, hauptsächlich mit der Überwachung von Neubauten. Es war ihm möglich, eine gute Basis für die kommende Vergrößerung der AG zu schaffen, was auf Grund der starken Vergrößerung der Welthandelsflotte in den Sechzigern letztendlich auch nicht ausblieb. Es folgte eine Ausweitung der Aktivitäten, wie z. B. meeres-technische Bauwerke und Off-shore-Geräte, aber auch Anlagenbau. Außerdem wurden weitere große technische Fortschritte in der nun internationalen Organisation erreicht. Sogar die Bundesregierung bedient sich zu ihrer Beratung und teilweise ebenfalls zu ihrer Vertretung in den Arbeitsgruppen der „International Maritime Organization“ (IMO) der Mitarbeiter und damit unmittelbar der technischen Kapazität des Germanischen Lloyd. Der Germanische Lloyd ist dadurch eng in die Entwicklung internationaler Schiffssicherheitsvorschriften eingebunden. Die internationale Wiedereingliederung kann man daran erkennen, dass Ende der siebziger Jahre der Anteil der ausländischen Flagge auf 50 % gestiegen war. Aufgrund des Fortschritts in der Schiffstechnik war es nötig, wissenschaftliche Berechnungsmethoden zu entwickeln, was der Germanische Lloyd in seinem Haus konsequent durchführte. Forschungsarbeiten wurden auch auf maschinentechnischem Gebiet ausgeführt.
- 1977** erfolgte ein weiterer Ausbau des Tätigkeitsbereiches mit dem Gebiet Wasserbau (z. B. der Bau von Schleusen) und durch den Einstieg in die Windenergie.
- 1987** Durch die Schiffbaukrise in den achtziger Jahren wurde der Germanische Lloyd hart getroffen, so dass 1987 ein Rückgang von 50 % gegenüber 1985 zu verzeichnen war. Jedoch setzte die Erholung rasch wieder ein, was der breiten Diversifikation zu verdanken war.
- 1999** In den folgenden Jahren war ein stetiges Umsatzwachstum zu verzeichnen. Es gab jedoch in diesem Jahr einen Einbruch in der Statistik des Wachstums, was vor allem auf die Asienkrise, der Krise in Russland sowie der Schwäche im Wirtschaftswachstum in Europa zurückzuführen ist.
- Jede Sparte der Schifffahrt befand sich in der Mitte dieses Jahres in der Rezession, was einige Verschiebungen und Stornierungen von Neubauten zur Folge hatte. Trotzdem ist der Germanische Lloyd heute nach Anzahl der klassifizierten Schiffe die viertgrößte Klassifikationsgesellschaft der Welt. 28 % der Weltcontainerschiffstonnage fährt mit der Klasse des Germanischen Lloyd, und er hatte die Aufsicht über mehr als 50 % der Containerschiffsneubauten in den vergangenen drei Jahren. Ende Oktober 2005 betrug die Anzahl der Neubauten und der fahrenden Flotte 5.800 Schiffe mit 54,3 Mio. BRZ (Bruttoreaumzahl).
- Auch die Mitarbeiterzahlen sind stetig gestiegen, was ebenso eine Konsequenz des Erfolgs dieser Klassifikationsgesellschaft ist. Insgesamt sind über 3.200 Mitarbeiter in 191 Stationen in 78 Ländern auf der ganzen Welt tätig. Unter ihnen sind mehr als 1.700 Ingenieure unterschiedlichster Disziplinen. (Stand September 2006)
- 2006** Im Dezember unterbreitete der Konkurrent Bureau Veritas ein feindliches Übernahmeangebot, das durch die von der Geschäftsleitung und der Belegschaft unterstützte Kaufangebot des ehemaligen Kaffeeindustriellen Günter Herz überboten wurde, der am 15. Dezember 2006 über 90 % der Aktien

übernahm und damit die Unabhängigkeit der Klassifikationsgesellschaft sicherstellte.

Ab diesem Zeitpunkt wurde die tabellarische Geschichte vom GL nicht weiter veröffentlicht – der Kontakt zur PR-Abteilung ist nach dem Ausscheiden von C.P. Davenport deprimierend schlecht geworden.....



**2013**

Die beiden technischen Prüfgesellschaften DNV und Germanischer Lloyd (GL) schließen sich zusammen. Das fusionierte Unternehmen DNV GL Group werde mit einem Umsatz von 2,5 Milliarden Euro und 17.000 Beschäftigten in 100 Ländern das weltweit drittgrößte Unternehmen in der Prüf- und Zertifizierungsbranche, teilten die beiden Unternehmen am Donnerstag in Hamburg mit.

Die Zentrale werde in Oslo angesiedelt; Hamburg wird das Hauptquartier für den Bereich der maritimen Dienstleistungen. An dem neuen Unternehmen hält die Stiftung Det Norske Veritas 63,5 Prozent der Anteile. 36,5 Prozent hält die Mayfair-Holding, die das Kapital des ehemaligen Tchibo-Chefs Günter Herz und seiner Schwester Daniela verwaltet. Mayfair hatte den Germanischen Lloyd vor sechs Jahren gekauft.



**(Rechts oben : die neue Flagge der fusionierten Gesellschaft)**