

NDB-Artikel

Stimming, Carl Joachim Reedereidirektor, * 15.5. 1876 Fürstenwalde/Spree, † 6. 11. 1931 (Unfall) Hamburg, = Bremen. (evangelisch)

Genealogie

Aus havelländ. Fam.;

V Wilhelm, Brauereibes. in F.;

M Emma Martini;

• Magdeburg 1909 Annemarie (1887–1965), T d. Wilhelm Klitzing in Magdeburg u. d. Margarethe Gerecke;

1 S Wolfgang (* 1910), 1 T Renate (* 1923).

Leben

Nach dem Abitur am städt. Gymnasium Fürstenwalde studierte S. seit 1894 Jura in Erlangen, 1896 wechselte er nach Berlin. Nach dem Referendarexamen 1898 absolvierte er den jur. Vorbereitungsdienst am Amtsgericht Seelow, am Landgericht I in Berlin, 1899 im Verwaltungsdienst der ksl. Marine (Assessorexamen 1901). 1902 zum „Norddeutschen Lloyd“ (NDL) nach Bremen abgeordnet und anschließend in verschiedenen Stellungen bei der ksl. Marineintendantur tätig, übernahm S. 1910 als Hilfsreferent das Dezernat für Garnisonsverwaltung im Reichsmarineamt (RMA). Nach kurzer Zeit wurde er ins Reichsschatzamt berufen (1913 Geh. Reg.rat, 1917 Geh. Oberreg.rat). Bei Kriegsbeginn zunächst im RMA mit der Organisation der Proviantzentrale der ksl. Marine betraut, war S. seit Juni 1915 wieder im Reichsschatzamt im Auftrag von Staatssekretär Karl Helfferich als Referent mit verschiedenen kriegswirtschaftlichen Angelegenheiten befaßt. 1917 wechselte er in die Verwaltung des NDL, wo er die Personenverkehrsabteilung und seit 1919 die Zentralabteilung leitete. 1921 wurde S. Generaldirektor des NDL. Sein Eintreten für eine angemessene Reedereiabfindung für die kriegsbedingten Verluste führte nach schwierigen Verhandlungen mit den Reichsbehörden einerseits und den Reedereien und Werften andererseits im Febr. 1921 zum Reederei-Abfindungsgesetz. Die Regierung bewilligte 12 Mrd. Mark für den Neubau von einem Drittel der Vorkriegstonnage, die zu 90 % auf dt. Werften gebaut werden mußte. Es war v. a. S.s ausdauernder Verhandlungstätigkeit zu verdanken, daß auf dieser Basis der Wiederaufbau der dt. Handelsflotte möglich wurde. In →Ernst Glässel (1878–1950) hatte S. seit 1925 nach der Fusion mit der Roland-Linie einen Stellvertreter, gegen den er sich in entscheidenden Fragen der Konzernpolitik zwar nicht immer durchsetzen konnte, aber ohne S.s Finanzierungsgeschick wären Vorhaben

wie der Ende 1926 in Auftrag gegebene Bau der Schnelldampfer „Bremen“ und „Europa“ nicht zu bezahlen gewesen. Mit diesen Passagierdampfern leitete der NDH die letzte Phase der Rekordfahrten auf dem Nordatlantik ein. S. vermochte 1927 in den USA eine Anleihe von 20 Mio. \$ aufzunehmen und im Okt. 1928 35 Mio. Aktien in den USA zu plazieren, was zu einer Erhöhung des Goldbilanzkapitals von 35 Mio. RM auf 160 Mio. RM führte. S. war maßgeblich bei den Verhandlungen mit den USA über die Freigabegelder an die dt. Reedereien für im Kriege beschlagnahmten ehemaligen dt. Privatbesitz beteiligt. Wegen der aggressiven Expansionspolitik und der ambitionierten Neubauprogramme waren die beiden Großreedereien NDH und Hamburg-Amerika Linie (Hapag) Ende der 1920er Jahre stark überschuldet. Auf Druck der um ihre Einlagen besorgten Gläubigerbanken schlossen S. und →Wilhelm Cuno (1876–1933), Generaldirektor der Hapag, im März 1930 den Hapag-Lloyd Union-Vertrag. Dieser Betriebsgemeinschaftsvertrag beendete unter dem Zwang der Weltwirtschaftskrise die Epoche der Fusionen und überdeckte temporär die Rivalität zwischen den beiden Großreedereien. S. setzte sich für einen fairen Ausgleich der Interessen zwischen Bremen und Hamburg ein und verhinderte, daß Glässel, der 1932 aus dem Vorstand der Hapag-Lloyd-Union ausscheiden mußte, mit seinem Bestreben, den Vertrag wieder aufzuheben, Erfolg hatte.

S. war Mitglied des Verbandes Dt. Reeder (1924–29), der Dt. Volkspartei, des Hansa-Bundes, der Friedrich-List-Gesellschaft und des Aufsichtsrates der Darmstädter und Nationalbank in Berlin sowie Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Luft-Hansa.

Auszeichnungen

A Dr. iur. h. c. (Erlangen 1930).

Werke

Die Lage d. Seeschifffahrt, in: Jb. d. NDH 1921/ 22, S. 3–25;

Die Lage d. Seeschifffahrt, in: Dt. Naut. Ver., Verband Dt. Seeschiffer-Ver. (Hg.), Verh. d. IX. dt. Seeschifffahrtstages am 27. u. 28. 3. 1922, 1922, S. 23–43;

Die dt. Handelsschifffahrt vor u. nach d. Weltkrieg, in: Nauticus 17, 1923, S. 25–32;

|Dtlds. Wettbewerbslage in d. Weltschifffahrt, in: Dt. Presse, Nr. 23, 1929.

Literatur

L. Nachrufe: Weser Ztg. v. 7. 11. 1931;

Bremer Nachrr. v. 8. 11. 1931(P);

– Jb. d. NDH 1917/18, S. 332 f. (P), ebd. 1920/21, S. 303 f.;

L. Huckriede-Schulz, Die dt. Schifffahrt u. ihre Männer, 1929, S. 88-91 (P);
G. Bessell, 1857-1957 NDL, o. J. (1957), S. 142 ff.;
A. Kludas, Die Gesch. d. dt. Passagierschifffahrt, V, 1990, S. 12 u. 19 f.;
S. u. K. Wiborg, Unser Feld ist d. Welt, 1997;
R. Thiel, Die Gesch. d. NDL, IV, 2004, S. 16 f. u. 192 f. (*Abdruck d. Nachrr. aus d. Weser Ztg.*) (P);
H. Rübner, Konzentration u. Krise d. dt. Schifffahrt, 2005;
Wi. 1928;
Wenzel;
Rhdb. (P);
Brem. Biogr.

Autor

Lars U. Scholl

Empfohlene Zitierweise

, „Stimming, Carl Joachim“, in: Neue Deutsche Biographie 25 (2013), S. 351-352 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
