

## NDB-Artikel

**Lohmann, Johann** Georg Reedereidirektor, \* 30.10.1830 Bremen, † 9.2.1892 Bremen. (evangelisch)

### Genealogie

V →Joh. Georg (1793–1830), Kaufm. in B., S d. Kramers Georg Gerhard u. d. Joh. Hermanna Schumacher;

M Maria Dorothea Anette (1809–89), T d. Kaufm. Carl Frantz in B. u. d. Anna Cathrine Kleyer;

Stief-V (seit 1837) →Georg Wilhelm Bley (1809–77), Kaufm. in B.;

- ⚭ 1857 Clarissa (1838–1920), T d. James John Frost, Tauwerkfabr. in London, u. d. Sarah Perry;

S →Alfred (1870–1919), Kaufm. in B., verdient um d. Woll- u. Fruchthandel, Präs. d. Handelskammer (s. Brem. Jb. 28, 1922).

### Leben

Mit 14 Jahren begann L. eine kaufmännische Lehre bei der chemischen Firma Gottfried Schütte & Co. Nach Abschluß der Ausbildung wechselte er in die Tabakbranche über, in der schon sein früh verstorbener Vater als Mitinhaber der Firma Gebr. Martens tätig gewesen war. Als das Tabakgeschäft 1848 ins Stocken geriet, ging L. zunächst nach London, ehe er im selben Jahr als Vertreter der Firma seines Stiefvaters (Teilhaber der Getreide- und Holzhandlung sowie Reederei J. C. & W. Bley und seit 1839 Inhaber der Firma Gebr. Martens) und der Firma Hoffmann & Leisewitz zur Kontrolle des Tabakgeschäfts beider Häuser nach Bahia (Brasilien) übersiedelte. Dort machte er sich 1851 selbständig. Nach großen geschäftlichen Erfolgen, aber auch mehrfachen Rückschlägen mit erheblichen Vermögensverlusten kehrte er 1866 endgültig nach Bremen zurück. An der Börse und in der Handelskammer gelangte er zu hohem Ansehen und wurde zu einer der einflußreichsten Persönlichkeiten im Bremer Wirtschaftsleben. 1868 wurde er in den Aufsichtsrat des Norddeutschen Lloyd (NDL) gewählt.

Nach dem Tode des Direktors →Carl Heinrich Stockmeyer (1817–77) übertrug ihm der Aufsichtsrat die alleinige Leitung des NDL, der durch Schiffsverluste und Ratenkämpfe in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten war. Um die Position des NDL auf der Nordatlantikroute zu verbessern, ließ L. in Nachahmung brit. Vorbilder den ersten deutschen Schnelldampfer „Elbe“ bauen, der 1881 in Dienst gestellt wurde. Als sich der Erfolg des Schiffes, das neue Bewegungsfreiheit und Luxus für die Kajütpassagiere brachte,

gezeigt hatte, gab er bis 1890 elf weitere Schnelldampfer in Auftrag – zehn der insgesamt zwölf wurden auf brit. Werften gebaut -, die den NDL zur bedeutendsten Passagierreederei auf dem Nordatlantik werden ließen, wobei es L. nicht primär um Geschwindigkeitsrekorde ging, zumal er sich nicht allein nach den technischen Möglichkeiten, sondern auch nach den Abmessungen der zu knapp dimensionierten Bremerhavener Kaiserschleuse zu richten hatte. Zu langes Vertrauen auf diesen Erfolgstyp legte allerdings den Grundstein für eine neue Krise. Während sich die Konkurrenz technischen Neuerungen gegenüber öffnete, hielt L. an dem zunehmend veraltenden Schnelldampfer fest und verschloß sich dem neuen System der Doppelschraubendampfer. Dadurch verlor der NDL in den 90er Jahren vorübergehend seine Spitzenposition. Lag der Schwerpunkt auch weiter auf der Passagierschiffahrt, so begegnete L. seit 1888 mit den Schiffen der München-Klasse den gestiegenen Anforderungen in der Frachtschiffahrt. Als das Deutsche Reich in den 1880er Jahren in die Reihe der Kolonialmächte eintrat und 1885 im Reichstag mit knapper Mehrheit ein Gesetz verabschiedet wurde, das regelmäßige Subventionen für Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien vorsah, erhielt der NDL diese Linien übertragen. L. vergab aufgrund der Gesetzesbestimmungen den Auftrag für den Bau von sechs neuen Dampfern nicht wie bisher an engl. Werften, sondern an den Stettiner „Vulkan“. Unter seiner Leitung nahm der NDL einen Mittelmeerdienst auf, begründete die Linie Genua-Neapel-New York und baute die Baltimore-Linie aus. Auf sein Betreiben wurden die Hafenanlagen in Bremerhaven erweitert und in Nordenham Betriebsanlagen für den Schnelldampferdienst eingerichtet.]

### **Auszeichnungen**

L. gehörte dem 1887 gewählten Vorstand der Seeberufsgenossenschaft an und leitete 1888-91 als Vorsitzender die Sektion Bremen.

### **Literatur**

M. Lindemann, Der Norddt. Lloyd, Gesch. u. Hdb., 1892;

P. Neubaur, Der Norddt. Lloyd, 50 J. d. Entwicklung, 1857-1907, 2 Bde., 1907;

Erweiterter Verwaltungsber. d. Seeberufsgenossenschaft 1888-1912, 1912 (P);

70 J. Norddt. Lloyd Bremen 1857-1927, 1927 (P);

G. Bessel, 1857-1957 Norddt. Lloyd, 1957;

A. Kludas, Die dt. Schnelldampfer, in: Dt. Schifffahrtsarchiv 3, 1980, S. 145-70 (P);

Brem. Biogr. d. 19. Jh., 1976.

### **Portraits**

Ölgem. u. Büste (Hapag-Lloyd Bremen).

**Autor**

Lars U. Scholl

**Empfohlene Zitierweise**

, „Lohmann, Johann Georg“, in: Neue Deutsche Biographie 15 (1987), S. 127-128 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/.html>



---

02. Mai 2025

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---