

Kurs Ende 1886—1909: 109, 113.25, 120, 121.50, 117, 111, —, 107, 142, 145.50, —, —, 177, 143, 125, 124.50, 124.50, 125, 118, 118, —, —, —, 122.50%. Notiert in Berlin, Braunschweig. Seit 1906 wenig notiert, da die Mehrzahl der Aktien sich im Besitz der Allg. Lokal- u. Strassenbahn-Ges. in Berlin befindet. Aktien Nr. 5101—6600 seit 1./1. 1910 lieferbar.

Dividenden 1886—1909: 5 $\frac{1}{2}$ %, 5 $\frac{1}{5}$ %, 5, 5, 5, 4 $\frac{1}{2}$ %, 5, 5, 5, 6, 6, 4 $\frac{1}{2}$ %, 4 $\frac{1}{2}$ %, 4 $\frac{1}{2}$ %, 4 $\frac{1}{4}$ %, 4 $\frac{1}{4}$ %, 5, 5, 5, 5 $\frac{1}{2}$ %, 5 $\frac{1}{2}$ %, 6, 6%. Coup.-Verj.: 4 J. (K.)

Direktion: Major a. D. R. Ribbentrop.

Prokuristen: Wald. Herkt, Ernst Salfeld, Alb. Lichtenberg.

Aufsichtsrat: (3—8) Vors. Eisenbahn-Dir. a. D. Karl Schrader, Dir. Phil. Schrimpff, Dir. Hans Siemens, Berlin; Friedr. Ohlmer, Geh. Justiz-Rat Semler, Braunschweig; Herm. Sternheim, Hannover; G. Behringer, Frankf. a. M.

Zahlstellen: Eigene Kasse; Berlin: Berliner Handels-Ges., Deutsche Bank, C. Schlesinger-Trier & Co., Allg. Electricitäts-Ges.; Braunschweig: Braunschw. Bank u. Creditanstalt, Braunschweig. Privatbank, M. Gutkind & Co.; Hannover: Bernh. Caspar. *

Bremer Strassenbahn in Bremen.

Centralbureau: Am Wall 109.

Gegründet: 28./3. 1876; eingetr. 3./4. 1876. Letzte Statutänd. 5./6. 1899, 3./5. 1902, 15./12. 1904 u. 23./11. 1908.

Zweck: Bau, Erwerb und Betrieb von Strassenbahnen für Personen- und Gepäckbeförderung; früher Pferdebahn, wurde im Laufe 1892/93 auf den ursprünglichen Linien der elektrische Betrieb mit oberirdischer Stromzuführung eingeführt.

Die G.-V. v. 5. Juni 1899 genehmigte einen am 23. Nov. 1898 mit der Tramway's Union Comp. Lim. abgeschlossenen Vertrag, wonach das gesamte Eigentum der Grossen Bremer Pferdebahn (Länge 18 km) an die Bremer Strassenbahn übergang, gegen Gewährung von M. 2 500 000 in 2500 Aktien à M. 1000, Em. von 1899. Auch auf diesen Linien kam der elektrische Betrieb bis 1900, bezw. Anfang 1901 zur Einführung; neue Linien wurden 1903 eröffnet. Befördert 1901—1909: 15 629 031, 15 786 124, 19 474 899, 20 514 149, 22 573 084, 24 614 012, 26 712 656, 27 492 435, 29 011 822 Personen; Gesamteinnahmen: M. 1 523 575, 1 681 866, 1 890 189, 1 988 228, 2 179 787, 2 373 319, 2 603 643, 2 674 173, 2 822 792. Personal inkl. Arb. Ende 1909: 730. Die Ges. besitzt 160 Motorwagen, 150 Anhängewagen und 4 Pferdebahn-Wagen.

Linien: Börse-Horn, Gröpelingen-Weserlust, Sebaldsbrück-Holzhausen, Arsterdamm-Bürgerpark, Pappelstr.-Bürgerpark, Parkallee-Woltmershausen, Ringbahn, Gröpelingen-Burg; zus. 51,77 km (Streckenlänge 42,23 km). Spurweite 1,435 m. Es fand bis 1900 auch Abgabe elektr. Energie für Licht u. Kraft an Dritte statt, doch übernahm nach dem neuen Vertrag 1899 der Bremer Staat das Elektrizitätswerk der Ges. zum Preise von M. 155 000.

Neuer Vertrag mit dem Staate Bremen vom 5./6. Juni 1899; Koncession der Ges. bis Ende Dez. 1950. Die Ges. verpflichtet sich, den für ihren gesamten Betrieb erforderlichen elektrischen Strom aus dem städtischen Elektrizitätswerk zu entnehmen, wofür die Kosten je nach dem Jahresverbrauch von 11 Pfg. bis 10 Pfg. für eine Kilowattstunde angesetzt sind. Dem Staat hat die Ges. als Abgabe 1% der gesamten Bruttofahrgeldeinnahme zu zahlen, solange dieselbe im Jahresdurchschnitt 31 Pfg. für ein gefahrenes Wagenkilometer nicht übersteigt. Mit jeder Steigerung ihrer Einnahmen bis zu 1 Pfg. erhöht sich der Gewinnanteil des Staates um 1% der Bruttofahrgeldeinnahme. Statt dieses Gewinnanteiles hat der Staat das Recht, bis 1910 für den Rest der Koncessionszeit einen Anteil an dem 5% des A.-K. übersteigenden Reingewinn zu beanspruchen und zwar bei 5—8% Gewinn die Hälfte und bei mehr als 8% zwei Drittel. Seit 15./3. 1904 nimmt der Staat an dem Reingewinn über 5% teil. Der Gewinnanteil des Staates beträgt für 1907 M. 156 386 (gegen M. 148 917 im J. 1906). Hierzu kommt die koncessionsmässig zu zahlende Pflastersteuer mit M. 52 031 und 1% Billetsteuer für die Linie im Freihafen mit M. 5,42, insgesamt M. 208 422.

Im Falle der Zurücknahme der Koncession, sowie beim Ablauf der Koncessionszeit haben Senat und Bürgerschaft das Recht, die Bahn (ausschliesslich des Pflasters) und das Betriebsmaterial gegen den Verkaufswert zur Zeit der Übernahme zu erwerben. Erfolgt eine Einigung über den Verkaufswert nicht, so wird derselbe von dem bezeichneten Schiedsgerichte festgesetzt. Macht der Staat von diesem Rechte keinen Gebrauch oder wird die Koncession nicht verlängert, so hat die Ges. auf ihre Kosten die Bahn aufzunehmen und den Strassenkörper ordnungsmässig wiederherzustellen.

Kapital: M. 6 600 000 in 750 Aktien (Nr. 1—750) à M. 1200 und 5700 Aktien (Nr. 751—6450) à M. 1000. Urspr. A.-K. M. 180 000, erhöht 1876 um M. 70 000, 1885 um M. 50 000 reduziert, 1888 erhöht um M. 199 600, 1891 um M. 200 400, 1895 um M. 300 000 und lt. G.-V.-B. v. 5./6. 1899 um M. 2 500 000 in 2500 Aktien à M. 1000, zwecks Ankaufes der Grossen Bremer Pferdebahn. Behufs Ausbau des Bahnnetzes u. Vermehrung der Betriebsmittel beschloss die G.-V. v. 3./5. 1902 fernere Erhöhung um M. 1 000 000 (auf M. 4 400 000) in 1000 Aktien à M. 1000, div.-ber. für 1902 zur Hälfte, begeben an die Nordwestdeutsche Bank zu 100% frei von allen Stempel- u. sonstigen Kosten für die Ges., angeboten 12.—27./5. 1902 den Aktionären zu 102% plus 4% Stück-Zs. bis 1./7.