

50 624, Gewinn 200 456. — Kredit: Vortrag 98 869, Masch.-Bau 428 079, Giesserei 26 260, Mieten 3715. Sa. M. 556 925.

**Dividenden:** St.-Aktien 1889—1913: 5, 3 $\frac{1}{2}$ , 4, 4, 0, 0, 0, 0, 0, 4, 4, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 4, 8, 8, 20, 12 $\frac{1}{2}$ %; St.-Prior.-Aktien 1897—1913: 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 10, 10, 22, 14 $\frac{1}{2}$ %. Aus dem Gewinn für 1909 wurde die Div. auf die Prior.-Aktien von 1900—1909 nachgez. Coup.-Verj.: 4 J. (K.)

**Direktion:** Rich. Blümcke. **Prokuristen:** Rich. Amelung, Jakob Ahlhaus.

**Aufsichtsrat:** (5—12) Vors. Dr. Alex. Propfe, Binau; Rechtsanw. Dr. Darmstädter, Bank-Dir. Konsul Aug. Reisser, Phil. Reinhardt, Dr. jur. von Kirchenheim, Mannheim.

**Zahlstellen:** Mannheim: Ges.-Kasse, Rhein. Creditbank u. deren Fil.

## J. Frerichs & Co. Aktiengesellschaft

in **Einswarden** (Grossh. Oldenburg).

**Gegründet:** 26./6. 1900 mit Wirkung ab 1./1. 1900; eingetr. 30./6. 1900. Übernahmepreis der Firma J. Frerichs & Co. M. 520 000. Sitz bis 14./5. 1914 in Osterholz-Scharmbeck.

**Zweck:** Betrieb einer Maschinenfabrik, Kesselschmiede und Giesserei, auch Bau von Schiffen, sowie Betrieb von Handels- u. Fabrikationsgeschäften aller Art. Die Fabrikation umfasst den Bau von Passagier- u. Frachtdampfern bis zu 10 000 t. Tragfähigkeit, Fischdampfern, Schleppdampfern, Flussdampfern, Baggern u. Leichterfahrzeugen, zerlegb. Tropendampfern, Schiffs- u. stationären Dampfmasch., Dampfkeseln, kompl. Fabrikations-Anlagen, schnelllaufenden Dampfmaschinen, für elektr. Zentralen, sowie Herstell. von Gussstücken jeder Art u. Größe. Sie wird betrieben in den mechan. Werkstätten f. Maschinenbau u. der Montagehalle, der Modelltischlerei, einer modern eingerichteten Kesselschmiede und Giesserei, den umfangreichen Schiffbau- und Schmiedewerkstätten in Osterholz-Einswarden dem Betriebsmasch.- u. dem Kesselhause. Das Grundstück (ca. 2 ha 94 a 29 qm) liegt in unmittelb. Nähe des Bahnhofes Osterholz-Scharmbeck und besitzt Eisenbahnanschluss. Das Wertgrundstück bei Einswarden-Blexen, auf welchem Schiffbau u. Kesselbau betrieben wird, hat einen Umfang von ca. 21 ha mit einer Wasserfront von ca 850 m an der Weser u. hat Gleisanschluss an die Oldenb. Staatseisenbahn. Die auf diesem Gelände errichteten Anlagen umfassen: 4 Helgen, auf welchen Schiffe bis zu 12 000 t gebaut werden können, 1 Slipanlage mit 2 Längsslips u. einen in Verbindung mit letzteren verwendbaren Breitslip nebst Reparaturwerkstatt, Schiffbauhallen, Lagerhäuser und Hallen für Holzbearbeitung, Kesselschmiede, Kraftzentrale, Magazin, Verwaltungsgebäude und Pfortnerhaus. Es war beabsichtigt, im wesentlichen zunächst den Bau von Fracht- und Schleppdampfern, Leichter- u. Fischereifahrzeugen, sowie Baggern u. Flussdampfern zu betreiben. Mit Rücksicht jedoch auf die damals vorgelegenen umfangreichen Bestellungen zum Teil auf Fahrzeuge grösseren Typs, hat der A.-R. die Bereitstellung weiterer Mittel zu entsprechendem Ausbau der Werftanlage bei Blexen für erforderlich erachtet und zu diesem Zwecke am 9./7. 1906 die Aufnahme einer Anleihe im Betrage von M. 1 000 000 beschlossen (s. unten). Die Kosten für die Werftanlage bei Blexen beliefen sich auf ca. M. 2 500 000. Zugänge bei allen Etablissements 1907 zus. ca. M. 500 000, 1908—1913 ca. M. 324 000, 415 000, 230 000, 515 996, ca. 320 000, ca. 500 000. Arb. zus. etwa 800, ferner 80 Beamte u. Meister. Abgeliefert wurden 1913: 1 Motortankschiff von 4200 t, 1 Frachtdampfer von 9400 t, 1 Fischdampfer, 1 zerlegbarer Heckraddampfer, ferner verschiedene kleinere Motoren, Dampfmasch., Spülbagger-Rohrleitungen u. Reparatur. Für das J. 1914 verbleiben in Arbeit bzw. wurden in Auftrag gegeben: 1 Frachtdampfer von 9400 t, 1 Tankdampfer von 7200 t, 3 zerlegbare Heckraddampfer, 1 Taucherprahm, 1 Motorlogger, ferner verschiedene kleinere Dampfmasch., geschweisste Rohre u. Reparatur.

**Geschäftsjahr 1912:** Die Ges. konnte aus den gestiegenen Preisen, die erst im Laufe des J. 1912 anzogen u. die in Arbeit befindl. Objekte, die noch in den weniger günstigen Zeiten abgeschlossen wurden, für das J. 1912 keinen Nutzen ziehen. Dagegen stiegen die Löhne wie auch die Materialien erheblich, ausserdem ging der Arbeiterstand in Einswarden durch die starke Nachfrage nach Arbeitern in den Grossstädten zurück, sodass die Ges. mit den Lieferungen stark in Verzug geriet. Erhebliche Opfer erforderte die Entwicklung des Grossschiffs-Dieselmotorenbaues. Der Verlust würde noch wesentlich grösser gewesen sein, wenn nicht der Ges. ein erheblicher Betrag zugeflossen wäre, gegen den die Patente u. Schutzrechte der Ges. veräussert wurden. Nach M. 252 396 Abschreib. stieg der Verlustsaldo 1912 um M. 450 979, also von M. 788 320 auf M. 1 239 299.

**Geschäftsjahr 1913:** Für das J. 1913 ergab sich bei M. 252 644 Abschreib. u. unter Berücksichtigung eines von beteiligter Seite gewährten Nachlasses ein neuer Verlust von M. 682 921, so dass sich der Gesamtverlust auf M. 1 922 220 beläuft. Trotz der günstigen allg. wirtschaftl. Verhältnisse im Schiffbau vermochte das Unternehmen keine günstigen Resultate zu erzielen, weil die Betriebe wegen des Werftarbeiterstreiks längere Zeit stillgelegt werden mussten u. der Gross-Schiffsdieselmotorenbau weiterhin erhebliche Opfer forderte. Die Werke konnten hierdurch u. durch die Misserfolge der früheren Jahre für die Ges. geschaffenen Verhältnisse neue Aufträge in nennenswertem Umfange nicht hereinnehmen u. mussten sich der Hauptsache nach auf den Fertigbau der aus 1911 übernommenen Auftragsobjekte beschränken.