

men; C. Barkemeyer, Bremen; Direktor Johann Dlugos, Bremen; Direktor Anton Brötje, Bremen.

Gründung:

Die Ges. wurde im Jahre 1886 gegründet. — Eingetragen 15/12. 1886.

Zweck:

Beförderung von Gütern und Personen, Schleppdienst auf der Weser zwischen Bremerhaven und Kassel sowie auf dem Rhein, Frachtverkehr einschließlich Uebernahme von Massengütern im Verkehr auf der Weser, im Durchgangsverkehr Weser, westd. Kanälen und Rhein und einmündenden Gewässern.

Besitztum:

Schiffspark: Der Ges. gehören 22 Dampfer und 123 eigene Schleppkähne.

Sonstige Mitteilungen:

Interessengemeinschaftsvertrag: Die G.-V. v. 27/3. 1931 beschloß die Genehmigung des Abschlusses eines Interessengemeinschaftsvertrages mit der Mindener Schleppschiffahrts-Ges. in Minden auf die Dauer von 50 Jahren.

Satzungen: Geschäftsjahr: Kalenderj. — G.-V. spät. April (1933 am 15./3.); je 100 RM St.-Akt. = 1 St. — Vom Reingewinn 5 % zum R.-F.; evtl. Dotier. von Sonderrückl.; vertragsm. Tant. an Vorstand; 4 % Div.; 10 % Tant. an A.-R. (mind. aber zus. 10 000 RM); Rest Super-Div. an St.-A. bzw. nach G.-V.-B.

Zahlstellen: Bremen: Dresdner Bank, Deutsche Bank und Disconto-Ges., Norddeutsche Kreditbank.

Statistische Angaben:

Aktienkapital: 2 000 000 RM in 2250 Inh.-St.-Akt. zu 700 RM u. 425 Aktien zu 1000 RM.

Vorkriegskapital: 2 250 000 M.

Urspr. 700 000 M, erhöht 1889 um 300 000 M, 1895 um 100 000 M, 1897 um 400 000 M, 1907 um 750 000 M,

1920 um 110 000 M in 110 Vorz.-Akt. Lit. A zu 1000 M, 1921 Erhö. um 1 890 000 M in 1890 zu 100 % begebenen, auf Namen lautenden 6 % Vorz.-Akt. Lit. B. Gleichzeitig wurde das 20fache Stimmrecht der bisher. 110 Vorz.-Akt. in ein einfaches umgewandelt. — Umgestellt lt. G.-V. v. 2./12. 1924 von 4 250 000 M auf 1 617 200 RM (St.-Akt. 10:7, Vorz.-Akt. 50:1 bzw. 50:2) in 2250 St.-Akt. zu 700 RM, 110 Vorz.-Akt. Lit. A zu 40 RM und 1890 Vorz.-Akt. Lit. B zu 20 RM. — Laut G.-V. v. 29./6. 1929 Erhö. um 382 800 RM auf 2 000 000 RM, div.-ber. ab 1./1. 1930. Die gleiche G.-V. beschloß Umwandlung der Vorz.-Akt. in St.-Akt. und Neustückelung des A.-K.

Großaktionäre: Norddeutscher Lloyd in Bremen.

Beförderung 1925—1932: 760 831, 826 432, 1 018 779, 1 020 536, 851 693, 810 888, 654 881, 615 290 t.

Bilanz am 31. Dez. 1932: Aktiva: Schiffspark 2 701 849, Gebäude 108 500, Geräte 1, Beteiligungen 29 700, Wertpapiere 1416, Kassenbestand und Postscheckguthaben 21 750, andere Bankguthaben 8218, Schuldner 221 496, Kohlen- und Materialbestände 19 176, (Bürgschaften 63 690, Mobilisierungswechsel 350 000), Verlustvortrag aus 1931 83 858, Verlust 1932 94 991. — Passiva: A.-K. 2 000 000, gesetzliche Rücklage 90 000, Gläubiger 209 053, Bankdarlehn 354 403, Hypothekarisch gesicherte Anleihen 297 500, sonstige Darlehn 400 000, (Bürgschaften 63 690, Mobilisierungswechsel 350 000), Sa. 3 290 956 RM.

Zur hypothekarischen Sicherung der in der Bilanz mit 297 500 RM ausgewiesenen Anleihen sind einige Dampfer und Kähne verpfändet.

Gewinn- u. Verlust-Rechnung: Debet: Verlustvortrag aus 1931 83 858, Löhne und Gehälter 720 505, Handlungskosten, Betriebskosten, Versicherung 236 542, Brennstoffe 203 765, Reparaturen 63 205, Zinsen 75 828, Steuern 32 528, soziale Abgaben 70 042, Abschreibungen 188 897. — Kredit: Betriebsertrag nach Vornahme des vertraglichen Ausgleichs mit der Mindener Schleppschiffahrts-Gesellschaft 1 480 078, Erträge aus Beteiligungen 760, außerordentliche Erträge 15 483, Verlust 178 849. Sa. 1 675 170 RM.

Bremer Strassenbahn.

Sitz in Bremen, Am Wall 108.

Verwaltung:

Vorstand: Kurt Felix Richard Roffhack, H. K. R. Claessens.

Prokurist: Fr. Gartelmann.

Aufsichtsrat: Vors.: Bank-Dir. A. Hölling; Stellv.: Konsul Fr. Noltenius; Generaldirektor a. D. E. Glässel; Oberregierungsrat E. Grunow; Dr. W. Kleemann; I. L. Schrage; Generalkonsul Dr. Aug. Strube; J. Vaßmer; Generaldir. a. D. Dr. Fr. Wussow, Berlin.

Gründung:

Die Ges. wurde gegründet am 28/3. 1876; eingetr. 3./4. 1876.

Zweck:

Bau, Erwerb und Betrieb von Straßenbahnen für Personenbeförderung; früher Pferdebahn, wurde im Laufe 1892/93 auf den ursprüngl. Linien der elektr. Betrieb mit oberirdischer Stromzuführung eingeführt. 5/6. 1899 Genehmigung eines am 23./11. 1898 mit der Tramway's Union Comp. Lim. abgeschlossenen Vertrages, wonach das Eigentum der Großen Bremer Pferdebahn (Länge 18 km) an die Bremer Straßenbahn übergang.

Die Ges. besitzt 233 Triebwagen, 260 Anhängewagen. Betriebspersonal am 31./12. 1932: 1479, davon 139 Angestellte.

Linien: 1. Ringbahn, 2. Gröpelingen-Sebaldsbrück, 3. Hohwisch-Weserwerft, 4. Horn-Arsterdamm, 5. Pappelestr.-Markt-Hemmstr., 6. Gastfeldstr.-Brill-Weidedamm, 7. Rablinghausen-Hartwigstr., 8. Gröpelingen-Burg, 10. Waller Ring-Hastedt (Kirchbachstr.), 11. Hafenbahn, 12. Sebaldsbrück-Osterholz, 15. Rathenastr.-Markt-Hemmstr., 16. Vulkanstr.-Brill-Wachmannstraße.

Gesamtgleisnetz: rd. 136 km, Bahnlänge rd. 63 km.

Vertrag mit dem Staate Bremen v. 5/6. Juni 1899 mit Abänderung vom Dezember 1913: Konzession der Ges. bis Ende Dezember 1950. Die Ges. verpflichtet sich, den für ihren Betrieb erforderlichen elektrischen Strom aus dem städtischen Elektrizitätswerk zu entnehmen. Die Ges. erhielt bis zum Ablauf der Konzession ein Vorzugsrecht zum Betrieb von Kraftfahrlinien, wogegen sie den Wiederaufbau der Hafenbahn mit einem staatlichen Baudarlehn übernahm. — Am Reingewinn der Straßenbahn wird der Staat für die nächsten zehn Jahre, ab 1./1. 1930, in folgender Weise beteiligt: Für die ersten fünf Jahre erhält der Staat bei einer Div. bis 6 % 9 %, bis 7 % 10½ %, bis 8 % 12 %, bis 9 % 13½ %, bis 10 % 15 %, bis 11 % 16½ %, 12 % 18 %, über 13 % 19½ % des Gesamtbetrages der Div.; für die letzten fünf Jahre bei einer Div. bis 6 % 15 %, bis 7 % 17½ %, bis 8 % 20 %, bis 9 % 22½ %, bis 10 % 25 %, bis 11 % 27½ %, bis 12 % 30 %, über 13 % 32½ % des Gesamtbetrages der Div.

Im Falle der Zurücknahme der Konzession, sowie beim Ablauf der Konzessionszeit haben Senat und Bürgerschaft das Recht, die Bahn (ausschl. des Pflasters) und das Betriebsmaterial gegen den Verkaufswert zur Zeit der Uebernahme zu übernehmen. Erfolgt eine Einigung über den Verkaufswert nicht, so wird er vom vertraglichen Schiedsgericht festgesetzt. Macht der Staat beim Ablauf der Konzessionszeit von diesem Rechte keinen Gebrauch, so läuft die Konzession von 10 zu 10 Jahren zu den bisherigen Bedingungen so lange weiter, bis der Staat sich zur Uebernahme des Unternehmens bereit erklärt. Wird dagegen die Konzession vor Ablauf der Konzessionszeit oder nach ihrer eingetretenen Verlängerung zurückgenommen, so