

delsgeschäfts in Spedition, Reederei, Lagerungen u. verwandten Betrieben aller Art sowie des unter der Fa. Lehnkering, Otten & Cie. zu Hagen geführten Handels-geschäfts.

Betriebseinrichtung: Die Ges. übernimmt in ihren Hafen-Lagerhäusern in Duisburg, Münster i. W. u. Dortmund die Lagerung und Aufbewahrung von Gütern auf Grund dieser von dem Preussischen Minister für Handel u. Gewerbe genehmigten Lagerhausordnung. 1909 Ankauf des Speditionsgeschäftes Berg-Märk. Transport-Comptoir Oscar Hansen in Hagen. Anfang 1918 verfügte die Ges. über 62 Schleppkähne mit 65 455 t Tragfähigkeit, 11 Schleppdampfer mit 2595 PS u. 2 Motorboote. Die Ges. mußte 1921 3 Rhein-Kähne mit 4081 t, 1922 5 Kähne an Frankreich abgeben. Die Entschädigung unzureichend. Seit 1920 Beteil. an der Westfalen Rhederei A.-G. in Emden.

Kapital: 2 100 000 RM in 3500 Aktien zu 600 RM. **Vorkriegskapital:** 3 500 000 M.

Urspr. 3 500 000 M in 3500 Aktien zu 1000 M, hiervon wurden 1 500 000 M von der Vorbesitzerin übernommen (s. oben), restliche 2 000 000 M dienten 1907/08 zu Neuanschaffungen, speziell zum Bau der Flotte für den Dortmund-Ems-Kanal, der Lagerhäuser und sonst. Anlagen in Münster i. W. und Dortmund sowie zum Ausbau der Rheinflotte. lt. G.-V. v. 12./12. 1924 Umstell. von 3 500 000 M in gleicher Höhe auf Reichsmark. — Laut G.-V. v. 16./6. 1932 Zusammenlegung des A.-K. von 3 500 000 RM auf 2 100 000 RM durch Herabsetzung des Nennwerts der Aktien von 1000 RM auf 600 RM.

Geschäftsjahr: Kalenderjahr. — **G.-V.:** 1933 am 14./6. — **Stimmrecht:** 1 Akt. = 1 St.

Gewinn-Verteilung: Mindestens 5 % zum R.-F., 4 % Div., 5 % Tant. an A.-R., Rest Super-Div., bzw. nach G.-V.-B.

Bilanz am 31. Dez. 1932: Aktiva: Unbebaute Grundst. 24 320, Gebäude (einschl. Grundst.) 749 418, Schiffspark 689 391, Krangerüste 1, Elevatoren 44 079, Kessel u. Maschinen 85 800, Geschirr 4, Baggerei-Geräte 29 129, Mobilien 6, Fuhrpark 8437, Beteiligungen einschl. der zur Beteiligung bestimmten Wertpapiere 504 545, Roh-, Hilfs- u. Betriebsstoffe 23 544, Waren 28 421, Wertpapiere 17 512, Hyp.-Forder. 30 000, Forderungen auf Grund von Warenlieferungen u. Leistungen 570 941, sonstige Forder. 126 211, Forder. an abhängige Ges. u. Konzernges. 92 570, Forderung an ein Mitgl.

des Vorstandes (Baudarlehn) 40 000, Wechsel 37 332, Schecks 487, Kasse einschl. Guthaben bei Notenbanken und Postscheck 82 785, andere Bankguthaben 123 613, Posten, die der Rechnungsabgrenzung dienen 78 479, (Bürgschaften 91 000), Verlust 181 582. — **Passiva:** A.-K. 2 100 000, gesetzl. Res. 210 000, Versicher.-Res. 115 000, Krisen-Res. 340 000, Hyp. 337 318, Verbindlichkeiten auf Grund von Warenlieferungen u. Leistungen 267 554, sonstige Verbindlichkeiten 127 299, Verbindlichkeiten gegenüber abhängigen Ges. u. Konzernges. 64 065, Verbindlichkeiten gegenüber Banken 5001, nicht abgehobene Div. 441, (Bürgschaften 91 000), Posten, die der Rechnungsabgr. dienen 1929. Sa. 3 568 607 RM. Verbindlichkeiten aus gegebenen Wechseln u. Schecks am 31./12. 1932: 78 658 RM.

Gewinn- u. Verlust-Rechnung: **Debet:** Löhne u. Gehälter 943 281, soziale Abgaben 77 630, Abschreibungen auf Anlagen 104 101, Zs. 5352, Besitzsteuern 120 269, alle übrigen Aufwendungen 275 804. — **Kredit:** Roheinnahm. 1 344 855, Verlust 181 582, Sa. 1 526 437 RM. Bezüge des A.-R. für 1932 8000 RM, für den Vorstand 96 533 RM.

Dividenden 1927—1932: 0, 0, 5, 5, 0, 0 %. **Zahlstellen:** Eig. Kasse; **Berlin:** Deutsche Bank u. Disconto-Ges. u. deren Filialen; **Frankf. a. M.:** Metallges. A.-G.; **Duisburg:** Dresdner Bank.

Aus dem **Geschäftsbericht 1932:** Die nun schon mehrere Jahre anhaltende Wirtschaftskrise hat uns im Jahre 1932 in ihrer ganzen Schwere betroffen. An dem Minderergebnis waren fast alle Abteilungen unseres Geschäfts beteiligt; in Duisburg in der Hauptsache die Verfrachtungsabteilung, die Getreidespedition und -Lagerung sowie der Kranbetrieb. Von den Filialen wurden in der Hauptsache Münster, Dortmund und Hagen betroffen, auch Emden konnte sich von seinem Tiefstand gegenüber den früheren guten Jahren nicht erholen; der Rückgang der Frachten, der Ladungsmangel im allgemeinen und der der Bergladung (Erz) im besonderen, für Münster der Ausfall an Getreide zur Spedition und Lagerung waren die Gründe dafür. Die Bemühungen zur Sanierung der Rheinschiffahrt haben bisher zu einem Erfolg nicht geführt, doch sind die Aussichten dafür unter dem Druck der immer größer werdenden Not und angesichts der Neuorientierung in Deutschland inzwischen besser geworden.

Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn-Akt.-Ges.

Sitz in Elmshorn.

Vorstand: Reg.-Baumeister Ernst Neumann, Elmshorn; Stellv.: Ratmann Schippmann, Barmstedt.

Betriebs-Direktion: Reg.-Baumeister Neumann, Elmshorn.

Aufsichtsrat: Vors.: Stadtrat W. Knecht, Elmshorn; Stellv. Bürgermeister Greve, Barmstedt; Stadtverordn.-Vorsteher J. Schlüter, Stadtverordn. Grimm, Bürgermeister Spieler, Elmshorn; Bürgermeister Dr. Kielsing, Bad Oldesloe; Amtsvorsteher Hinrich Wrage, Alveslohe; Gemeindevorsteher Steenbock, Heustedt; Reichsbahnoberrat Francke, Altona; Bürgermeister Dr. Schröder, Barmstedt.

Gegründet: 3./12. 1904; eingetragen 24./1. 1905. Konz. auf unbegrenzte Zeitdauer lt. Königl. Genehmig.-Urkunde v. 1./10. 1904 und Ergänzung dazu v. 22./1. 1907. Für den Bau u. Betrieb der Bahn ist die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands maßgebend.

Zweck: Bau einer Nebeneisenbahn von Barmstedt über Ulzburg nach Oldesloe (Länge 43 km), Übernahme der Kleinbahn von Elmshorn nach Barmstedt (10 km) und die Umwandlung dieser in eine Nebeneisenbahn, der Betrieb der gesamten Nebeneisenbahn von Elmshorn über Barmstedt nach Oldesloe als einheitliches Eisenbahnunternehmen; ferner Einrichtung und Betrieb von Kraftfahrlinien für Personen- und Güterverkehr.

Bahnanlagen: Nach betriebsfähiger Fertigstellung der 42,66 km langen Bahnstrecke Barmstedt—Oldesloe erfolgte am 9./6. 1907 die Verschmelzung der Elmshorn-Barmstedter Eisenbahn-Akt.-Ges. mit der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn-Akt.-Ges. Ge-

samtlänge jetzt 52,66 km. Spurweite 1,435 m. Anschlüsse bestehen in Elmshorn an die Reichsbahn und an die Hafenbahn, in Ulzburg an die Eisenbahnges. Altona-Kaltenkirchen, in Bad Oldesloe an die Reichsbahn und an die Lübeck-Büchener Eisenbahn, in Elmshorn, Ulzburg und Bad Oldesloe besitzt die Ges. Bahnhöfe gemeinschaftl. mit den betr. Eisenbahnen; außerdem besitzt sie 11 eigene Bahnhöfe.

Betriebsmittel am 31./12. 1932: 7 Lokomotiven, 11 Personenwagen, 3 Post- u. Gepäckwagen, 1 Gepäckwagen, 40 gedeckte Güterwagen, 18 offene Güterwagen, 2 Kiestransportwagen und 1 Kesselwagen. — Beamte und Arbeiter 91.

Seit 1./1. 1925 wird der Betrieb der Kreis Oldenburger Eisenbahn-Ges. seitens der Ges. geführt. Die G.-V. v. 2./6. 1931 sollte über die Lösung des Vertragsverhältnisses beschließen.

Personenbeförderung 1928—1932: 328 008, 355 499, 359 040, 329 483, 276 155. — **Güterbeförderung:** 160 423, 178 715, 189 922, 136 234, 110 884 t.

Kapital: 1 966 000 RM in 566 bevorzugten St.-Akt. Lit. A und 1400 St.-Akt. Lit. B zu 1000 RM.

Urspr. A.-K. 1 966 000 M (Vorkriegskapital). Kap.-Umstellung lt. G.-V. v. 24./3. 1925 in bisher. Höhe auf 1 966 000 RM.

Anleihen: 1 500 000 M in 4 % Schuldverschreib. v. 1908. Zahlst.: Elmshorn: Ges.-Kasse, Westholstein-Bank; Hamburg, Kiel und Berlin: Commerz- u. Privat-Bank; Hamburg: M. M. Warburg & Co. Die Anleihe war gekündigt zum 31./9. 1924. Kurs notierte bis 1923 in Hamburg. Ueber die Altbesitzgenußrechte wurden besondere Urkunden ausgegeben.