

Lloyd sei im wesentlichen nicht auf eine Geschäftsbelebung zurückzuführen, sondern auf die im letzten Jahre getätigten Verkäufe und auf das Abwracken. Eine entscheidende Besserung der Geschäftslage liege zur Zeit nicht vor; es werde größter Anstrengungen bedürfen, die aus dem Währungsverfall sich ergebenden Mindereinnahmen so weit als möglich auszugleichen. Man dürfe aber hoffen, daß die Veränderung der politischen Verhältnisse in Deutschland in der ersten Hälfte 1933 den Lloyd einen entscheidenden Schritt

vorwärts bringen werde. Die nationale Regierung werde der deutschen Seeschifffahrt in ihrem Kampf gegen die hochsubventionierte ausländische Konkurrenz zur Seite stehen. Eine endgültige Lösung aller Schwierigkeiten könne aber naturgemäß erst der Fortfall aller Subventionen und eine internationale Währungsverständigung mit sich bringen, von denen der geschäftliche Erfolg des Lloyd angesichts seines zwangsläufig im wesentlichen internationalen Geschäftes abhängig sein müsse.

„Seefahrt“ Dampfschiffsreederei Akt.-Ges. in Liqu.

Sitz in Bremen, Papenstraße 5—15.

Lt. G.-V. v. 29./7. 1932 (Mitteil. nach § 240 HGB.) Auflös. u. Liqu. der Ges. — Liquidator: Dir. Georg Lange, Bremen. — Die G.-V. v. 28./7. 1933 genehmigte einen Vertrag betreffend Uebernahme des Vermögens der Ges. als Ganzes durch die Argo Reederei A.-G. (Norddeutscher Lloyd); ferner wurde die Liqu.-Schlußrechnung genehmigt. Damit ist die Liqu. der Ges. beendet. Firma-Löschung erfolgte am 2./9. 1933.

Bilanz am 31. Dez. 1932: Aktiva: Anlagevermögen Seedampfer 1932 1 700 000, Umlaufvermögen 407 435, Verlust 236 342. — Passiva: A.-K. 300 000, Verbindlichkeiten 2 043 777. Sa. 2 343 777 RM.

Gewinn- u. Verlust-Rechnung: Debet: Verlustvortrag a. Liqu.-Eröffnungs-Bilanz per 29./7. 1932 264 294, Handelsunkosten 4116, Steuern 649, Zinsen

27 356, Abschreib. auf Dampfer 434 000. — Kredit: Betriebsertragnis 70 592, ao. Erträge 423 481, Verlust (Vortrag 264 294, ab Gewinn vom 30./7.—31./12. 1932 27 952) 236 342. Sa. 730 415 RM.

Schluß-Bilanz am 30. Juni 1933: Aktiva: Seedampfer 1 300 000, Forderungen an den Nordd. Lloyd (500 859, zuzügl. Teilverlustübernahme 13 703) 514 562, Verlust (313 703, abzügl. Teilübernahme a. N. D. L. 13 703) 300 000. — Passiva: A.-K. 300 000, Verbindlichkeiten 1 874 562. Sa. 2 174 562 RM.

Gewinn- u. Verlust-Rechnung: Debet: Verlustvortrag aus 1932 236 342, Handlungsunkosten 1987, Steuern 105, Zinsen 38 835, Kesselüberwachungsgebühr. 315, Abschreib. auf Dampfer 340 000. — Kredit: Betriebsergebnis 42 075, ao. Erträge 261 806, Verlust 313 703. Sa. 617 584 RM.

Ostdeutsche Flussschiffahrts-Aktiengesellschaft.

Sitz in Breslau, Nikolaistraße 7.

Vorstand: Reedereibes. Martin Mannheim, Dr. Hanz Stenz, Dr. Lothar Siemon, Bergassessor a. D. Bergdir. Otto Fitzner.

Aufsichtsrat: Vors.: Gen.-Direktor Dr. Eduard Schulte, Dr. Oskar Oberst, Breslau; Assessor a. D. Dr. Eberhard von Gofler.

Ge gründet: 3./3. 1923; eingetr. 7./5. 1923.

Zweck: Transport von Gütern im Schleppeerkehr auf der Oder und Elbe sowie deren Nebenflüssen und Kanälen.

Kapital: 75 000 RM in Akt. zu 100 u. 200 RM.

Urspr. 75 Mill. M, übernom. von den Gründern zu 100 %. Umgestellt lt. G.-V. v. 24./6. 1924 von 75 Mill. M auf 37 500 RM in 1875 Akt. zu 20 RM; lt. gleicher G.-V. Erhöht um 37 500 RM auf 75 000 RM. Lt. G.-V. v. 28./4. 1925 Aenderung der Stückelung in Aktien zu 100 RM u. 200 RM.

Geschäftsjahr: Kalenderj. — G.-V.: 1933 am 25./4. — **Stimmrecht:** 1 Aktie zu 100 RM = 1 St.

Bilanz am 31. Dez. 1932: Aktiva: Rückst. Einlagen auf das Grundkapital 100, Schiffspark 46 380, Geschäftsinventar 1, Beteiligungen 1, Roh-, Hilfs- u. Betriebsstoffe 1411, Wertpapiere 150, von der Ges. geleistete Anzahlungen 2000, Forderungen auf Grund von Warenlieferungen u. Leistungen 37 920, Forderungen

an abhängige Ges. u. Konzernges. 59 050, Kassenbestand einschl. Guthaben bei Notenbanken u. Postscheckguthaben 2302, andere Bankguthaben 473, Posten, die der Rechnungsabgrenzung dienen 4122, Verlustvortrag 291, Reinverlust in 1932 2002. — Passiva: A.-K. 75 000, Rückstellungen 11 103, Wertberichtigungspost.: 22 376, Hypothekenschulden 3221, Verbindlichkeiten auf Grund von Warenlieferungen u. Leistungen 16 620, Verbindlichkeiten gegenüber abhängigen Ges. u. Konzernges. 1042, Verbindlichkeiten gegenüber Banken 22 562, Posten, die der Rechnungsabgrenzung dienen 4285. Sa. 156 269 RM.

Gewinn- u. Verlust-Rechnung: Debet: Verlustvortrag 291, Löhne u. Gehälter 59 553, soziale Abgaben 3158, Abschreibungen auf Anlagen 3717, andere Abschreibungen 3892, Besitzsteuern 1701, sonstige Aufwendungen 12 157. — Kredit: Speditions- u. Schleppeerkehr 80 464, Zinsen 799, außerordentl. Erträge 918, Verlustvortrag 291, Reinverlust in 1932 2002. Sa. 84 474 RM.

Kurs Ende 1927—1932: 95, 100, 100, 100, —, 100 %. Freiverkehr Breslau.

Dividenden 1927—1932: 0 %.

Zahlstellen: Ges.-Kasse; Breslau; Gieschebank A.-G.

Brohlthal-Eisenbahn-Gesellschaft.

Sitz in Brohl a. Rh.

Verwaltung:

Vorstand: Betriebs-Dir. Herm. Hartmann, Prokurist Ernst Zemke (beide in Brohl).

Aufsichtsrat: Vors.: Dir. C. Heyden, Burgbrohl; Vors.: Stellv.: Landr. Dr. Röhm, Mayen; sonst. Mitgl.: Landr. Dr. Meyers, Ahrweiler; Steinbruchbes. Josef Porz, Weibern; Fabrikbes. Walter Rhodius, Burgbrohl; Fabrikbes. Jean Schoor, Burgbrohl; Bürgerm. Busch, Kempenich; Hotelbes. Hans Felinger, Brohl; Direktor Dr. Brecher, Hönningen a. Rh.; Dipl.-Kaufmann Karl Zenner, M. d. R., Brohl; Kaufmann Wilhelm Münzel, Mayen.

Gründung:

Die Ges. wurde am 22./1. 1896 gegründet. Konz. v. 19./8. 1895 u. 7./6. 1899 unbeschränkt vorbehaltlich des

gesetzlichen Ankaufsrechtes. — Lt. G.-V.-B. vom 30./3. 1921 wurde der Sitz der Ges. von Köln nach Brohl a. Rh. verlegt.

Zweck:

Bau u. Betrieb einer schmalspurigen Nebenbahn von Brohl über Niederzissen u. Weibern nach Kempenich. Ferner kann die Ges. den Betrieb mit Kraftwagen für die Beförderung von Personen mit Reisegepäck sowie von Stückgut und von Gütern allgemein im Einflußgebiet der Brohlthalbahn vorbehalten, der in jedem einzelnen Fall einzuholenden Genehmigung der Reichsaufsichtsbehörde für jede neu zu betreibende Kraftwagenlinie aufnehmen.

Die Bahn wurde zunächst eingleisig mit einer Spurweite von 1 m u. für den Betrieb mit Lokomotiven u. mit Benzoltriebwagen hergestellt. Bahnlänge 23,8 km.