

Friedrich Frank, Bergedorf; Landesrat Dr. Willy Schlüter, Ratzeburg; Erich M. Warburg, Hamburg.

Vertreter der öffentl. Interessen: Leitender Reg.-Direktor Dr. Werdermann.

Gründung:

Gegründet: 31./8. 1905; eingetragen 13./9. 1905.

Zweck:

Bau und Ausnutzung einer normalspurigen Kleinbahn von Bergedorf nach Geesthacht nebst einer gleichartigen Zweigbahn von Bergedorf nach Kirchwälder-Zollenspieker (Vierländer Eisenbahn) und der Billwälder Industriebahn samt deren Industrieanschlüssen, die etwaige Erweiterung dieser Linien, der Erwerb oder Betrieb weiterer Linien sowie alle hiermit zusammenhängenden Geschäfte. Die Ges. kann auch den Güter- und den Personenverkehr mit Kraftwagen betreiben und sich an derartigen Unternehmungen beteiligen.

Linien: Bergedorf—Geesthacht (Länge ca. 15 km); Bergedorf—Kirchwälder—Zollenspieker (Vierländer Eisenbahn), etwa 10 km lang. Der Bau der Bahn von Bergedorf nach Geesthacht ist Nov. 1905 begonnen, am 1./5. 1907 wurde der volle Betrieb aufgenommen. Die Vierländer Eisenbahn ist am 1./4. 1912 eröffnet. Die G.-V. vom 21./10. 1921 beschloß die Uebnahme der Billwälder Industriebahn. Gebaut wurde eine Längsbahn durch die Vierlande und Marschlande (Hamburger Marschbahn), von Geesthacht über Zollenspieker nach Tiefstack, wovon die Strecke Geesthacht—Ochsenwärder seit 12./5. 1921 bzw. 1./6. 1923 in Betrieb ist. Im Herbst 1927 wurde der Güterverkehr, im Sommer 1928 der Personenverkehr auf der Strecke Geesthacht—Tiefstack aufgenommen. Die Gesamtlänge der Hamburger Marschbahn beträgt 36,2 km. Sie ist Eigentum des Hamburger Staates, der der Ges. die Betriebsführung übertragen hat. Gesamtlänge der Eisenbahn-Betriebsstrecken Ende 1933: 64,9 km, davon eigene 28,7 km, und Hamburger Marschbahn 36,2 km.

Im Jahre 1926 wurde der Kraftwagenbetrieb aufgenommen, und zwar vom 15./5. 1926 ab auf der Linie Bergedorf—Geesthacht—Lauenburg, und vom 4./10. 1926 ab im Stadtverkehr Bergedorf. Betrieben wurden 1933: 2 Omnibuslinien im Stadtverkehr Bergedorf, im Ortsverkehr Lohbrügge 1 Omnibuslinie und 11 Omnibuslinien im Fernverkehr.

Betriebsmittel: 13 Lokomotiven, 1 Lokomotor, 31 Personenwagen, 5 Post- u. Gepäckwagen, 9 Stückgutwagen, 85 offene Erdförderwagen, 1 Gerätewagen, 1 Sprengwagen, 8 gedeckte u. 12 offene Güterwagen. Letztere sind in den Reichsbahnpark eingestellt. Für den Kraftwagenbetrieb standen 18 Personenomnibusse, 1 Lastwagenzug zur Verfügung.

Konzession und Verträge:

Als Grundlage für den Bau der Bahnen dienen die mit der hamburg. Finanzdeputation abgeschlossenen Konzessionsverträge und die vom preuß. Reg.-Präs. zu Schleswig erteilten Genehmigungsurkunden, nach denen die Bahn bis zum 1./5. 2006 konzessioniert ist. Nach Ablauf des Jahres 1955 soll dem hamburg. Staat Ankauf der Bahn gestattet sein. Nach dem Verträge mit der Finanzdeputation hat der Hamburger Staat die zum Bau der Marschbahn erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt, die Bergedorf—Geesthachter Eisenbahnges. hat die Bahn zu den Selbstkosten ausgeführt. (Wegen der Uebnahme der Aktien durch den Staat im Jahre 1931 s. auch Kap.)

Im Jahre 1928 hat die Deutsche Reichsbahnges., die ihren Bahnhof Bergedorf umbaut, der Ges. den Anschluß u. Pachtvertrag gekündigt. Die Ges. war daher genötigt, entweder den Personenverkehr im Bahnhof Bergedorf-Süd endigen zu lassen oder ihre Anlagen auf Bergedorf-Nord umzubauen. Für den Fall des Umbaus hat sich die Finanzdeputation des hamburgischen Staates bereit erklärt, die Kosten des Umbaus, welche über 1 500 000 RM hinausgehen, ohne Gegenleistung zu übernehmen und außerdem auch die

1 500 000 RM vorzuschießen, wenn der Staat dafür als Gegenleistung neue Aktien im Nennbetrage von 1 500 000 RM erhält, die bis zu 5 % Div. erhalten, aber erst nachdem die Inhaber der Vorz.-Akt. Lit. A und der St.-Akt. Lit. B und B 1 5 % Div. erhalten haben, während ein weiter verfügbarer Gewinn sämtlichen Aktientypen gleichmäßig zuzufließen hätte. Der Vorst. der Ges. hatte einen diesbezüglichen Antrag der G.-V. vom 23./4. 1929 unterbreitet, ohne aber die Mehrheit der G.-V. hierfür zu finden. Mit den Arbeiten für den Umbau der Bergedorfer Bahnhofsanlagen, die mehrere Jahre in Anspruch nehmen werden, wurde im Herbst 1929 begonnen. Bisher sind die auf den Anteil der Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn am Bahnhofsumbau entfallenden Baukosten vorläufig vom Hamburger Staat zur Verfügung gestellt worden.

Sonstige Mitteilungen:

Satzungen: Geschäftsjahr: Kalenderj. — G.-V.: 1933 am 22./6. — Stimmrecht: 1 Aktie = 1 St.

Gewinn-Verteilung: Vom Reingewinn nach Abzug der Rückl. zu dem Ern.-F., dem Spez.-R.-F. u. dem Amort.-F. werden 5 % dem R.-F. überwiesen (Grenze 10 % des A.-K.); von dem verbleibenden Gewinn erhalten unter Berücksichtigung des Rechts der Genußscheine auf Verwend. eines Teils des Reingewinns zur Auslos. dieser Genußscheine (s. oben): a) die Inhaber der Vorz.-Akt. bis zu 5 % des Nennwerts ihrer Aktien; b) die Inhaber der St.-Akt. Lit. B u. B 1 gleichmäßig bis zu 4 % des Nennwerts ihrer Aktien; c) die Inhaber der St.-Akt. Lit. B u. B 1 gleichmäßig ein weiteres Hundertteil des Nennbetrags ihrer Aktien; d) die Inhaber der Vorz.- u. St.-Akt. gleichmäßig von dem alsdann noch verbleibenden Reingewinn eine von der G.-V. festzusetzende Super-Div. Wenn die Inhaber der St.- oder Vorz.-Akt. in einem Jahre einen Gewinnanteil von 5 % nicht erhalten sollten, so findet eine Nachzahlung nicht statt.

Zahlstellen: Hamburg: M. M. Warburg & Co., Deutsche Bank u. Disconto-Ges.; Bergedorf: Deutsche Bank u. Disconto-Ges.

Statistische Angaben:

Kapital: 4 500 000 RM in 900 Vorz.-Akt. (Lit. A Nr. 1—900) und 3600 St.-Akt. (Lit. B u. B 1, Nr. 1—550 und 551—3600) zu 1000 RM. — Die Vorz.-Akt. genießen 5 % Vorz.-Div. u. Vorfriedigung im Falle der Liquid.

Vorkriegskapital: 2 150 000 M.

Urspr. 1 100 000 M in 550 Vorz.-Akt. u. 550 St.-Akt. zu 1000 M. Von den St.-Akt. Lit. B wurden 200 Stück vom Hamburger Staat übernommen. 1910 Erhöhung um 1 050 000 M in 350 5 % Vorz.-Akt. u. 700 St.-Akt. Von der Summe übernahm der Hamburgische Staat 350 000 M St.-Akt. und erteilte die Konzess. zum Bau u. Betrieb der Bahn: preuß. Konz. v. 23./2. 1911. Die G.-V. v. 15./8. 1918 beschloß weitere Erhöhl. um 2 350 000 M in 2350 St.-Akt. Lit. B, übern. von einem Konsort. 2 150 000 Mark, angeb. den bisher. Vorz.- u. St.-Aktionären (1:1) zu 130 %. Die Kap.-Umstell. erfolgte lt. G.-V. v. 26./6. 1924 in bisher. Höhe von 4,5 Mill. M auf 4 500 000 RM.

Großaktionär: Der Hamburgische Staat. Durch Bekanntm. vom 14./2. 1931 erklärte sich die Finanzdeputation des Staates Hamburg bereit, die Aktien der Bergedorf—Geesthachter Eisenbahn-A.-G. für den Staat zu erwerben. Die Aktionäre erhielten Teilschuldverschreibungen der Bergedorf-Geesthachter-Eisenbahn-A.-G., und zwar für jede Vorz.-Akt. im Nennbetrage von 1000 RM Schuldverschreib. im Nennbetrage von 500 RM und für jede St.-Akt. im Nennbetrage von 1000 RM Schuldverschreib. im Nennbetrage von 375 RM. Außerdem entfielen auf je eine Vorz.-Akt. 2 Genußscheine und auf je eine St.-Akt. ein Genußschein. Die Aktionäre, welche dieses Angebot annehmen wollten, hatten ihre Aktien bis zum 30./3. 1931 zu hinterlegen. Die Aktionäre haben von dem Angebot weitestgehend Gebrauch gemacht. Ende 1933 verfügte die Finanzdeputation als Vertreterin des Hamburger Staates über 898 000 RM Vorz.- u. 3 593 000 RM St.-Akt. = rd. 99,8 % des gesamten Aktienkapitals.

Genußscheine: 5400 Stück; ausgegeben lt. G.-V. vom 24./9. 1931. Die Genußscheine berechnen zur