

# Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft

Sitz der Verwaltung: (24) Hamburg 11, Johannisbollwerk 10, Bugsierhaus

**Drahtanschrift:** Bugsier Hamburg.

**Fernruf:** Hamburg 351631/33.

**Fernschreiber:** Hamburg 021228.

**Postscheckkonto:** Hamburg 37187.

**Bankverbindungen:** Hamburger Kreditbank A.-G., Hamburg; Joh. Berenberg, Götler & Co., Hamburg.

**Gründung:** Die Gründung erfolgte am 13. April 1889.

**Zweck:** Betrieb der Reederei, der Schleppschiffahrt, Ausführung von Bergungen.

**Tätigkeitsgebiet:** Bis zum Kriegsausbruch im Jahre 1939 wurden regelmäßige Frachtdampferlinien unterhalten von Hamburg/Bremen nach Cork, Dublin, Belfast (Deutsche Irland-Linie), Liverpool und Manchester (Deutsche Mersey-Linie), Bristol, Cardiff, Swansea, Newport, Plymouth (Deutsche Bristol-Linie); ferner von Hamburg nach Kopenhagen, Odense, Bremen, Emden, Leer und den Häfen des Dortmund-Ems-Kanals.

Während des Krieges war der Linienverkehr Beschränkungen unterworfen und z. Z. besteht die Tätigkeit des Unternehmens in der Hauptsache in der Unterhaltung des Linienverkehrs nach der Weser und Ems mit einem Dampfer. Die Bergungsflotte hat unter Kontrolle der zuständigen englischen Wirtschaftsoffiziere vielseitige Aufgaben zu erfüllen.

**Vorstand:** Behrend Schuchmann, Hamburg.

**Aufsichtsrat:** Rechtsanwalt Dr. Herbert Fischer, Hamburg, Vorsitz; Hermann Krause, Direktor der Norddeutschen Kreditbank A.-G., Bremen, stellv. Vorsitz; Robert Alfred Hölling, Direktor der Rhein-Ruhr Bank, Düsseldorf; Hermann Schuchmann, Reeder, Bremerhaven.

**Geschäftsjahr:** Kalenderjahr.

**Stimmrecht der Aktien in der H.-V.:**

Je nom. RM 1000.— = 1 Stimme.

**Satzungsgemäße Verwendung des Reingewinns:** Über die Verwendung des Reingewinns beschließt die Hauptversammlung, wobei sie in ihren Beschlüssen keinerlei Beschränkungen unterliegt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrates erhalten außer dem Ersatz ihrer baren Auslagen einen nach § 98 AG zu berechnenden Gewinnanteil von 10% und eine feste über Unkosten zu verbuchende jährliche Vergütung. Die Verteilung der Gewinnbeteiligung unter die einzelnen Mitglieder wird vom Aufsichtsrat bestimmt.

Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, einzelnen oder mehreren seiner Mitglieder für eine von ihnen in dieser Eigenschaft für die Gesellschaft ausgeübte besondere Tätigkeit eine Sondervergütung bis zum Höchstbetrage von RM 5000.— in einem Geschäftsjahr zu gewähren.

**Zahlstellen:** Bremer Bank, Bremen; Hamburger Kreditbank, Hamburg; Norddeutsche Kreditbank A.-G., Bremen, Hamburg; Sparkasse in Bremen.

## Aufbau und Entwicklung

Das unter dem Namen „Leichter-Gesellschaft 1889“ gegründete Unternehmen vereinigte sich im Jahre 1898 mit der 1896 gegründeten „Vereinigte Bugsier-Dampfschiff-Gesellschaft“ und nahm die Firma „Vereinigte Bugsier- und Frachtschiffahrt-Gesellschaft“ an. Am 1. Mai 1919 wurde die Firma in „Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Aktiengesellschaft“ umgeändert. Das Unternehmen wurde im Laufe der Jahre ständig weiter ausgebaut, die Frachtdampferflotte wurde zeitgemäß erneuert und vergrößert, die Schleppdampfer-, insbesondere die Bergungsdampferneubauten und Hebefahrzeuge so ausgestattet, daß sie den größten Anforderungen auf dem Gebiet der Schleppschiffahrt und des Bergungswesens zu entsprechen in der Lage sind. Im Jahre 1923 wurde das Bergungsgeschäft durch Erwerb des gesamten Grundkapitals des „Nordischen Bergungs-Vereins, Hamburg“, erheblich ausgedehnt.

1927: Erwerb der Bergungsflotte der Firma W. Schuchmann, Bremerhaven, bestehend aus 9 Bergungsdampfern. Ankauf des Frachtdampfers „Holstenau“. Verkauf des Hochseeschleppers „Diana“.

1928: Verkauf der Schlepper „Olymp“ und „Seeschwalbe“ sowie der Schleppschiffe „Fremdenblatt“, „Kladderadatsch“ und „Kunstwart“. Hinzugekauft wurden die Schlepper „Ajax“ und „Athlet“, das Spezialbergungsschiff „Berger I“ und die Schleppschiffe „Chronik“, „Daheim“, „Kosmos“, „Nation“, „Saale“ und „Mosel“. Die Frachtdampferflotte wurde durch den Erwerb der Dampfer „Krusau“, „Levensau“ und „Weser“ vergrößert. Verloren gingen der Hochseeschlepper „Gladiator“ sowie das Schleppschiff „Mosel“.

Abgestoßen wurde ferner der Rest der Aktien „Norderwerft A.-G., Hamburg“.

1929: Der Dampfer „Krückau“, der Schleppdampfer „Achilles“ sowie die Schleppschiffe „Fortschritt“, „Überall“ und „Saale“ und das Hafenfahrzeug „Bugsier C“ wurden verkauft; das Schleppschiff „Fulda“ ging verloren. Dagegen wurde durch Erwerb der Dampfer „Eilenau“, „Birkenau“ und „Krückau“ ex „Seemoos“ die Frachtdampferflotte vergrößert.

1930: Verkauf einiger Schlepper, Leichter und Hafenfahrzeuge. Die Frachtdampferflotte wurde durch den Erwerb der Dampfer „Finkenau“, „Südsee“, „Wilhelm“, „Sturmsee“ und „Tiefsee“ vergrößert. Ferner Erwerb eines Geschäftshauses.

1931: Durch günstige Verwertung einer ausländischen Beteiligung war es der Gesellschaft möglich, eine außerordentliche Abschreibung auf dem im Laufe des Jahres 1931 bei der Flotte eingetretenen konjunkturellen Wertverluste vorzunehmen und diesen dadurch wesentlich auszugleichen. In Danzig gründete die Gesellschaft die „Bugsier-, Reederei- und Bergungs-Gesellschaft m.b.H. mit einem Kapital von DG 25 000.—“.

1932: Im Laufe des Jahres wurden 3 Dampfer und 5 Leichter abgewrackt. Der Leichter „Voßfelde“ ging durch Kollision verloren; der Schlepper „Wotan“ wurde verkauft.

1933: Erwerb des Motorschiffs „Birkenau“ und Verkauf des Schleppers „Parnaß“. Die Gesellschaft beteiligte sich ferner an der Gründung der „Schiffahrt-Treuhand G.m.b.H., Hamburg“ (1938 liquidiert).

1934: Verkauf der Schlepper „Heros“, „Pontos“, „Ajax“ und „Seemöve“ sowie der Seeleichter „Ahrenfelde“ und „Neuenfelde“.

1935: Die Schlepper „Atlas“, „Jason“, „Thor“ sowie der Frachtdampfer „Südsee“ und der Seeleichter „Hamfelde“, „Hohenfelde“, „Olfenfelde“ und „Wulksfelde“ wurden verkauft.

1937: Die Flotte vergrößerte sich wie folgt: Frachtdampfer „Friedenau“ (8000 Tons), Bereisungsbot „Asgard“, Bergungs- und Hafenfahrzeug „Delphin“. Die Bergungsfahrzeuge „Berger III“ und „Berger IV“ wurden umgebaut. Der Dampfer „Schwinge“ und der Donkey „Johann“ wurden zum Abwracken verkauft.

1939: Die Frachtdampfer „Holstenau“ und „Levensau“ wurden verkauft, während der Schlepper „Hermes“ umgebaut wurde.

1940: Das bei der „Deutschen Schiff- und Maschinenbau A.-G., Bremen in Auftrag gegebene See-, Schlepp- und Bergungsmotorschiff „Atlantic“ wurde in Dienst gestellt. Ebenfalls der bei der „T. van Duijvendijk's Scheepswerf N.V., Lekkerkerk“, erbaute See-, Schlepp- und Bergungsdampfer „Heros“.

1941: Der in Auftrag gegebene Motorschlepper „Goliath“ wurde im November in Dienst gestellt. An Stelle des überalterten und zum Verschrotten verkauften Leichters „Rundschau“ wurde im Mai ein Leichter, der nun den gleichen Namen trägt, erworben.

1942: Die Flotte vergrößerte sich um den nach Reparatur wieder in Fahrt gesetzten Dampfer „Levensau“ ex „Finkenau“.

1943: Von den bei verschiedenen Werften in Auftrag gegebenen Neubauten sind zwei Hebeschiffe, ein Motorfrachtschiff und ein Hafenschlepper zur Ablieferung gelangt. Desgleichen wurde ein Seeschlepperneubau übernommen.

1944: Indienstsetzung eines neuen Schleppers und Umbau eines Seeleichters in ein Bergungsschiff.

1945: Während die in der Linien- und wilden Fahrt eingesetzten Fahrzeuge sowie die gesamten Schlepper-, Bergungs- und Hebefahrzeuge in den Kriegsjahren voll beschäftigt waren, trat nach Eintritt der Kapitulation ein völliger Stillstand ein. Ein Teil der Schiffe wurde nach England abgeliefert. Ende Oktober