

Bremer Straßenbahn Aktiengesellschaft

Sitz der Verwaltung: (23) Bremen, Bürgermeister-Smidt-Straße 107

Fernruf: 2 17 31 und 2 11 31.

Bankverbindungen: Bremer Landesbank, Bremen; Norddeutsche Kreditbank A.-G., Bremen; Die Sparkasse in Bremen, Bremen; Bremer Bank, Bremen.

Gründung: Die Gesellschaft wurde am 28. März 1876 gegründet und am 3. April 1876 handelsgerichtlich eingetragen.

Zweck: Bau, Erwerb und Betrieb von Straßenbahnen sowie die Beförderung mit Kraftfahrzeugen. Im Rahmen dieses Geschäftszweckes ist die Gesellschaft zu allen Geschäften und Maßnahmen berechtigt, die zur Erreichung des Gesellschaftszweckes notwendig oder nützlich erscheinen, insbesondere zum Erwerb und zur Veräußerung von Grundstücken, zur Beteiligung an anderen Unternehmungen gleicher oder verwandter Art, zur Errichtung von Zweigniederlassungen sowie zum Abschluß von Interessengemeinschaftsverträgen und ähnlichen Verträgen.

Vorstand: Robert Claessens, Bremen; Dipl.-Ing. Kurt Danschacher, Bremen; Rudolf Seggel, Bremen.

Aufsichtsrat: Senator Hermann Wolters, Bremen, Vorsitz; Ernst Glässel (in Firma Ernst Glässel), Bremen, stellv. Vorsitz; Bankdirektor Bruno Badke, Bremen; August Hagedorn (Präsident der Bürgerschaft), Bremen; Oberfinanzpräsident Ernst Friedrich Heinemann, Bremen; Direktor Georg Kreis, Bremen; Fritz Möller (in Firma Fredk. Möller Söhne), Bremen; Friedrich Hermann Noltenius, Bremen; Oskar Schulze (Syndikus der Arbeiterkammer), Bremen; Senator Emil Theil, Bremen; Hermann Wenhold (in Firma C. F. Corssen & Co.), Bremen; Martin H. Wilkens (in Firma M. H. Wilkens & Sohn, Präses der Handelskammer), Bremen.

Abschlußprüfer: „Fides“ Treuhand-Kommanditgesellschaft W. Kluck, Dr. jur. Ehmig, Dr. rer. pol. Raschen, Bremen.

Geschäftsjahr: Kalenderjahr.

Stimmrecht der Aktien in der H.-V.:

Je nom. RM 700.— = 1 Stimme.

Satzungsgemäße Verwendung des Reingewinns: Der Reingewinn, der sich nach Vornahme von Abschreibungen, Wertberichtigungen, Rückstellungen und Rücklagen einschließlich der Einstellung in die gesetzliche Rücklage ergibt, wird vorbehaltlich der dem Bremer Staat auf Grund besonderer Verträge zustehenden Gewinnbeteiligung und vorbehaltlich des satzungsgemäß festgesetzten Gewinnanteils des Aufsichtsrats ($7\frac{1}{2}\%$) an die Aktionäre verteilt, sofern nicht die H.-V. eine anderweitige Verwendung beschließt.

Zahlstellen: Bremer Landesbank, Bremen; Norddeutsche Kreditbank A.-G., Bremen.

Aufbau und Entwicklung

Die Bahn wurde zunächst als Pferdebahn betrieben. Im Laufe der Jahre 1892/93 wurde auf den ursprünglichen Linien der elektrische Betrieb mit oberirdischer Stromzuführung eingeführt.

1899: Am 5. Juni Genehmigung eines am 23. November 1898 mit der „Tramway's Union Comp. Lim.“ abgeschlossenen Vertrages, wonach das Eigentum der Großen Bremer Pferdebahn (Länge 18 km) an die Bremer Straßenbahn überging.

Der mit dem Staat Bremen am 5./6. Juni 1899 und im Dezember 1913 geänderte Vertrag gewährte der Gesellschaft eine Konzession bis Ende 1950. Die Gesellschaft verpflichtet sich, den für ihren Betrieb erforderlichen elektrischen Strom aus dem städtischen Elektrizitätswerk zu beziehen. Die Gesellschaft erhielt bis zum Ablauf der Konzession ein Vorzugsrecht zum Betrieb von Kraftlinien, wogegen sie den Wiederaufbau der Hafentramway mit einem staatlichen Baudarlehen übernahm. Am Reingewinn der Straßenbahn wurde der Staat in der Zeit vom 1. 1. 1930 bis 31. 12. 1939 (zehn Jahre) in einer bestimmten Weise beteiligt.

1940: Am 3./8. Juli 1940 wurde mit dem Bremer Staat — jetzige Hansestadt Bremen — ein neuer Vertrag abgeschlossen

1945: Bis zur Besetzung Bremens am 25. April 1945 hatte der Betrieb sowohl unter heftigen Luftangriffen, als auch Alarmen und zuletzt unter Artilleriebeschuß zu leiden. Am 22. April 1945 wurde das städtische Kraftwerk zerstört und der Betrieb der Bahn dadurch völlig stillgelegt. Das Verwaltungsgebäude und alle Bahnhöfe und Werkstätten, mit Ausnahme des Bahnhofs in Horn waren entweder völlig oder zum größten Teil zerstört. Vom Wagenpark waren nur noch 18 Trieb- und 29 Beiwagen, sowie 21 Hilfsfahrzeuge betriebsfähig. Über 70 % der Umformer- und Gleichrichterleistungen fielen aus, 80 % des Fahrleitungsnetzes waren vernichtet, nur das Gleisnetz hatte verhältnismäßig wenig Schaden erlitten.

Die Aufräumungs- und Instandsetzungsarbeiten wurden sofort in Angriff genommen.

Am 26. Mai 1945 wurde die Genehmigung der Militärregierung zur Wiederaufnahme des Straßenbahnbetriebes erteilt. Gegen Ende des Jahres 1945 waren rund 60 % der Vorkriegsbahnlänge wieder betriebsfertig. 113 Triebwagen und 133 Beiwagen waren wieder betriebsfähig. Mit dem Wiederaufbau der Hauptwerkstatt und anderer Werkstätten und Gleichrichteranlagen wurde begonnen. Der Personalbestand, der nach der Besetzung auf 908 Personen verringert worden war, betrug Ende 1945 wieder 1488 Personen.

Der in der Bilanz ausgewiesene Betrag für Fliegerschäden von rd. 5,15 Mill. RM stellt fast ausschließlich nur die Buchwerte, bei weitem also nicht die tatsächlichen Erstattungsansprüche dar.

Die im Auftrag des Reichs beschafften ausländischen Trieb- und Beiwagen mußten auf Grund einer Anweisung der Militärregierung wieder abgeliefert werden.

1946: Die Instandsetzungsarbeiten konnten infolge des bestehenden Materialmangels nicht so schnell durchgeführt werden, wie dies für die steigende Beanspruchung der Verkehrsmittel nötig gewesen wäre.

Verschiedene Strecken und Teilstrecken wurden instandgesetzt und in Betrieb genommen. — Die Gleislänge erreichte fast diejenige des Jahres 1939. Das Fahrleitungsnetz wurde in der ersten Jahreshälfte im wesentlichen wieder hergestellt. Ein Schienenschleifwagen und 3 Turmwagen wurden in Betrieb genommen.

Die Bahnstromversorgungsanlagen konnten soweit wieder in Tätigkeit gesetzt werden, als dies für die Beanspruchung der Bahn notwendig war.

Im Hochbau konnten wegen der bestehenden Engpässe bezgl. Material und Handwerkern nur wenige Wiederherstellungs- und Instandsetzungsarbeiten durchgeführt werden.

1947: Aus Mangel an Material und Personal mußten verschiedene Linien kurz- und auch langfristig stillgelegt werden. In der zweiten Jahreshälfte konnten wieder mehrere Strecken, insbesondere durch die Eröffnung der großen Weserbrücke, dem Betrieb übergeben werden.

Die Beförderungsziffer ist, wie auch in den Vorjahren, weiter angestiegen.

Die Instandsetzungs- und Bauarbeiten beim Wagenpark, Gleisbau, Fahrleitungsbau bei den Stromversorgungsanlagen und im Hochbau litten immer noch stark unter den durch Material- und Personalmangel bestehenden Schwierigkeiten.

1948: Der zwischen der Stadt Bremen und der Bremer Straßenbahn A.-G. bestehende Vertrag wurde am 10. September 1948 abgeändert bzw. ergänzt (siehe Vertrag).

Vertrag mit der Hansestadt Bremen:

Geltungsdauer: 1. April 1940 bis 31. März 1980.

Wesentlicher Inhalt: Die Bremer Straßenbahn A.-G. erhält für die Zeit des Vertrages die Genehmigung für den Bau, die Einrichtung und den Betrieb einer Straßenbahn in der Hansestadt Bremen und dem bremischen Landgebiet. Diese Genehmigungsurkunde tritt an die Stelle der entsprechenden Bestimmungen des Verleihungsvertrages vom 6. Juni 1899 und der zu diesem Verleihungsvertrage getroffenen Abänderungen. In dem neuen Vertrag sind die beiderseitigen Interessen sorgfältig gegeneinander abgewogen, so daß ein beide Parteien zufriedenstellendes und reibungsloses Zusammenarbeiten gewährleistet sein dürfte.