

Stimmrecht der Aktien in der H.-V.:
Je nom. ffrs. 80 000.- = 1 Stimme.
Aus Eröffnungsbilanz 20.11.47:
Aktiva: Anl.-Verm. ffrs. 41 170 090.-, Uml.-Verm. ffrs. 21 825 315.-.
Passiva: Rücklagen ffrs. 46 018 805.- (da-

runter gesetzl. Rücklage ffrs. 1 600 000.-), Wertberichtigungen ffrs. 30 679.-, Verbindlichkeiten ffrs. 2 174 844.-.
Dividenden ab 1939: 6,6,6,6,6,6,6,6%.
Tag der letzten H.-V.: 28. Oktober 1949.

Kieler Verkehrsaktiengesellschaft

Sitz der Verwaltung: (24b) Kiel, Gaardenerstr. 6

Drahtanschrift: Kivag Kiel.
Fernruf: 47 00 / 05.
Postscheckkonten: Hamburg 71 14 und 107 200.
Straßenbahnbetrieb:
Betriebsleitung: Werftstraße 233/243.
Omnibus/Obusbetrieb:
Betriebsleitung: Diedrichstraße.
Schiffahrtsbetrieb:
Betriebsleitung: Gaardenerstr. 6.
Bankverbindungen: Wilhelm Ahlmann, Kiel;
Kieler Spar- und Leihkasse, Nebenstelle V; Holsten-Bank, Kiel.
Gründung: 7. September 1905; eingetragen 31.1.1906. Firma bis 29. Dezember 1937: Hafenrundfahrt Aktiengesellschaft.
Zweck: Betrieb der Schiffahrt, insbesondere Beförderung von Personen und Gütern, ferner Betrieb aller mit der Schiffahrt verwandten Geschäfte, sowie von Kraftomnibussen für Personenverkehr und Betrieb der Straßenbahn.
Vorstand: Stadtdirektor Claus Fischer, Kiel, Vors. des Vorstandes; Verkehrsdirektor Gustav Doormann, Kiel; Direktor Dipl.-Ing. Werner Rauschenberger, Kiel; Konsul Hans Grimm.
Aufsichtsrat: Oberstadtdirektor Walther Lehmkuhl, Kiel, Vors.; Straßenbahndirektor i.R. Dipl.-Ing. J. Hege, Reichen / Baden; Dr. Wolfgang Köppel, Hannover-Linden; Stadtrat Adolph C. Nickelsen, Kiel; Stadtkämmerer Dr. H. Fuchs; Stadtrat Carl von Seydlitz, Kiel. +)
Abschlußprüfer: Revisions- und Treuhandgesellschaft m.b.H., Kiel.
Geschäftsjahr: Kalenderjahr.
Stimmrecht der Aktien in der H.-V.:
Je nom. RM 100.- = 1 Stimme.
Satzungsgemäße Verwendung des Reingewinns:
Gewinnverteilung je nach Beschlußfassung der Hauptversammlung.
Zahlstelle: Bankhaus W. Ahlmann, Kiel.
+) s.auch Bemerkg.a.Schlusse d.Berichts.

Aufbau und Entwicklung

1937: Erwerb der Anteile der Holsteinischen Autobus GmbH, in Verbindung damit Firmenänderung.
1939: Übernahme des Vermögens der Neuen Dampfer-Compagnie Kiel mit Wirkung ab 1. Januar 39 durch Fusion gegen Gewährung von Aktien im Verhältnis 1:1.
1942: Ab 1. Juli Übernahme des Sachvermögens der Kieler Straßenbahn gegen Ausgabe neuer Aktien.
1945: Der Straßenbahnverkehr konnte, wenn auch erheblich eingeschränkt, bis zum 4.4.45 aufrecht erhalten werden, lag dann infolge der letzten Kriegsereignisse bis zum 21. Juli vollständig still und wurde von da ab im beschränkten Umfange wieder aufgenommen.
Im Omnibus/Obusverkehr wurde der Betrieb durch weitgehende Zerstörungen an Fahrzeugen und Betriebsanlagen Anfang April völlig lahmgelegt. In der Schiffahrt konnte der Betrieb trotz verschiedener Ausfälle für den Berufsverkehr während des ganzen Jahres notdürftig aufrecht erhalten werden. Von den zu Anfang des Jahres vorhanden gewesenen 20 Fahrzeugen sind die Schiffe "Klaus Groth", "Falkenstein" und "Dietrichsdorf" total vernichtet. Das Motorschiff "Stadt Kiel" konnte im September von Dänemark

zurückgehalten werden.
Von den zu Beginn des Jahres noch bei der Marine tätigen 8 Schiffen wurden 4 im Laufe des Sommers zurückgegeben.
1946: Die tatkräftige Fortführung der Wiederaufbauarbeiten des Vorjahres hat dem Unternehmen 1946 eine erfreuliche Besserung gebracht.
Der Schiffsfahrzeugbestand ist von 13 Fahrgastschiffen zu Jahresbeginn auf 9 am Jahres-schluß zurückgegangen. Daneben waren noch 3 Schlepper vorhanden.
Die Fahrgastschiffe "Vossbrock", "Gaarden", "Schilksee" und "Strande" mußten im Frühjahr 1946 als Reparationslieferungen abgegeben werden.
1947: Nach einer ständigen Steigerung der Verkehrsleistungen im Jahre 1946 begann das Jahr 1947 unter den denkbar ungünstigsten Verhältnissen, hervorgerufen durch der anormalen Kälteeinbruch und die damit verbundene Kohlen- und Stromkrise. Erst zu Beginn des Monats April 1947 konnte der Verkehr in allen 3 Betriebsabteilungen fahrplanmäßig wieder aufgenommen werden.
1948: Im Jahre 1948 konnten die Verkehrsleistungen der Gesellschaft bis zur Währungsreform noch gesteigert werden, so daß sie hinsichtlich der Beförderungsfälle den Durchschnitt der Jahre 1938/39 noch überschritten.
Die Instandhaltung und der Aufbau der mehr oder weniger zerstörten Betriebsanlagen war bis zum Tage der Währungsreform aus den allgemein bekannten Tatsachen, insbesondere infolge der unmöglichen Materialbeschaffung, nicht durchführbar.
Die Währungsreform traf die Gesellschaft als Dienstleistungsbetrieb ungleich härter als andere Wirtschaftsunternehmen, da eine Hortung von Materialien und Halbfabrikaten nicht möglich war und der Betriebserfolg der letzten Jahre sich zwangsläufig in einem relativ großen Geldvermögen niederschlagen mußte. Diese beträchtlichen Barmittel wurden unmittelbar der Abwertung unterworfen.
Der Wiederaufbau der Betriebsanlagen auf dem Wege der Selbstfinanzierung übersteigt die Kraft des Unternehmens und macht es erforderlich, Kredite in Anspruch zu nehmen. Dabei ist noch zu bedenken, daß die Verkehrseinnahmen nach der Währungsreform zurückgegangen sind und ausserdem der Lastenausgleich zu einer zusätzlichen finanziellen Belastung führen wird.

Besitz- und Betriebsbeschreibung

A) Straßenbahnbetrieb:
Gleislänge: 37.55 km
Wagenbestand am Schluß des Geschäftsjahres 1948: 151 Wagen, davon Triebwagen: 87, Anhänger: 64
Linien:
Linie 1 = Lornsenstr. - Schulensee
Linie 2 = Hauptbhf. - Reventloubbrücke
Linie 3 = Seegarten - Eichhof
Linie 4 = Kuchelstr.- Nord-Ostsee-Kanal
Linie 7 = Hauptbhf. - Hasseldiekedamm
Linie 9 = Hassee - Belvedere