

Sondernummer des



**Eisenbahn
JOURNAL**

B 7539 E

ISBN 3-922404-28-6

**special
2/92**

DM	19,80
sfr	19,80
ös	150,--

75 Jahre MITROPA

WER SCHLAFWAGEN REIST SPART
ZEIT UND GELD



Gottfried Krüger-Wittmack
unter Mitarbeit von Johannes Puschmann



Bild 1: MITROPA-Stammaktie über 1000 Reichsmark aus dem Jahre 1926.

Titel: MITROPA-Plakat aus den dreißiger Jahren. **Kollektion** Jürgen Klein, Mönchengladbach

Rücktitel: Die 01 0525 mit dem Schnellzug Saalfeld – Leipzig führte am 6. Februar 1977 auf der Saaletalbahn den MITROPA-Reko-Speisewagen unmittelbar hinter sich. **Foto:** U. Geum

Inhalt

Seite

Vorwort	4
Einleitung	5
Die Gründung der MITROPA	6
Die MITROPA nach dem Ersten Weltkrieg	12
Meinungsverschiedenheiten mit der Reichsbahn	28
Vor und während des Zweiten Weltkriegs	31
Die MITROPA nach 1945	42
Kooperation mit der DSG bis zur Wende	70
Die MITROPA seit der Wende	74

Impressum

ISBN 3-922404-28-6

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Rudolf-Diesel-Ring 5
D-8080 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 50 48/50 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Autor: Gottfried Krüger-Wittmack
unter Mitarbeit von Johannes Puschmann
Objektbetreuung: Manfred Grauer
(Textredaktion), Ingo Neidhardt,
Dr. Günther Scheingraber (Bildredaktion)
Satz: Regina Doll, Evelyn Freimann
Anzeigen: Elke Albrecht
Layout: Gerhard Gerstberger
Printed in Italy by Europlanning srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf: MZV Moderner
Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG
D-8057 Eching/Freising
Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck
und jede Art der Vervielfältigung setzen das schrift-
liche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufge-
fordert eingesandte Beiträge können nur zurück-
geschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für
unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung
übernommen werden. Durch die Einsendung von
Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Ab-
sender mit der Veröffentlichung einverstanden und
stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beant-
wortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.
Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Zur
Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar
1990. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
Copyright April 1992 by
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

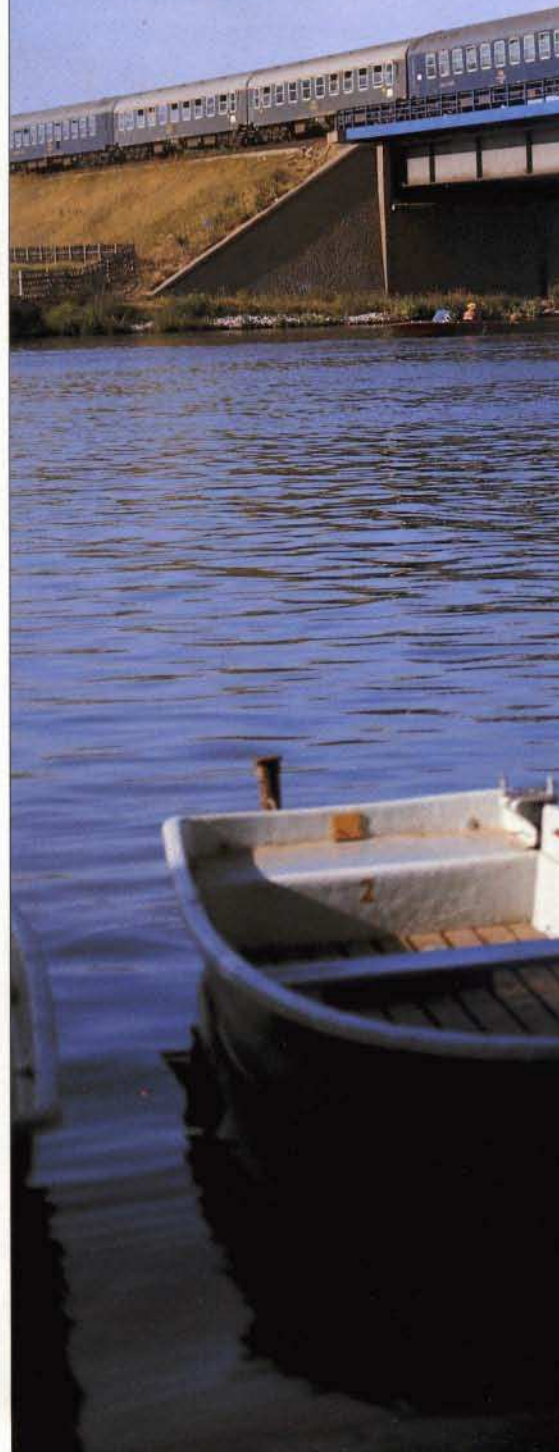


Bild 2: Schnellzug der DR mit MITROPA-Schlafwagen und Liegewagen.
Foto: U. Geum



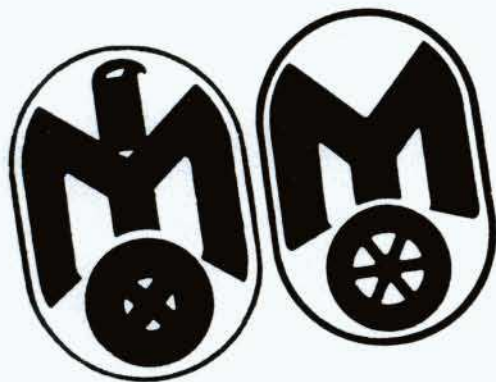


Bild 3: Während im Westteil Deutschlands das MITROPA-Signet von der DSG zunächst unverändert übernommen wurde (links), änderte man es im Osten ab (rechts).

Bild 4: Der Schlafwagen 22059 wurde 1937 von der WUMAG in Görlitz gebaut.
Foto: MITROPA AG



Vorwort

75 Jahre MITROPA AG – das ist ein Ereignis, das eine ausgiebige Dokumentation verdient. So wird in diesem Special aus gegebenem Anlaß ein Abriß über die wechselvolle Geschichte der MITROPA AG (Sitz: Berlin) bis hinein in die jüngste Vergangenheit vorgelegt. Selbstverständlich kommt auch die augenblickliche Situation dieses Unternehmens – einschließlich des Verhältnisses zur Deutschen Service-Gesellschaft der Bahn mbH (DSG) – zur Sprache. Die Dokumente und sonstigen Zitate, aber auch die Fotos, die hier zum Teil erstmals veröffentlicht werden, sind in jahrelanger Arbeit zusammengetragen worden.

Unklar bleiben die exakten Bestandszahlen des MITROPA-Wagenparks bis 1945. Die MITROPA-Wagenverzeichnisse, sonstigen Aufzeichnungen, Erläuterungen zu den Geschäftsberichten sowie die Prüfungsberichte der Deutschen Revisions- und Treuhand-AG, denen man wohl am meisten Glauben schenken kann, sind recht widersprüchlich. Eine Erklärung hierfür ist beispielsweise, daß Schlafwagen von der Reichsbahn an die MITROPA eigentlich nur "auf unbestimmte Zeit vermietet" wurden und diese Waggonen dennoch als MITROPA-Wagen, also quasi als eigene Fahrzeuge geführt wurden.

Der exakte Wagenbestand der MITROPA war daher auch einmal Gegenstand eines Rechtsstreits im westlichen Teil Deutschlands kurz nach dem letzten Krieg. Trotz Vernehmung der seinerzeit hierfür verantwortlichen Mitarbeiter der alten MITROPA ließ sich ebenfalls keine Klarheit schaffen. Aufgrund dieser Tatsache hat sich der Verfasser in die Thematik Wagenbestandszahlen nicht weiter vertieft. Trotzdem wird der Leser im Rahmen der generellen Abhandlung über die MITROPA hierzu interessante Fakten und Details erfahren.

Für die Mitarbeit an der Publikation konnte der

von Januar 1954 bis Oktober 1990 als Justitiar der MITROPA AG tätige Johannes Puschmann gewonnen werden.

Für die freundliche Unterstützung bei seinem Vorhaben dankt der Verfasser insbesondere Klaus Kruske und Dipl.-Ing. Siegfried Hagemeister, beide Mitarbeiter der MITROPA AG, Dr. Günther Scheingraber, dem Archiv der Deutschen Lufthansa sowie Jürgen Klein für die Überlassung der alten MITROPA-Plakate.

Ober-Ramstadt, im Februar 1992

Gottfried Krüger-Wittmack



Bild 5 (rechts oben): "Bitte Platz nehmen zum Mittagessen."
Foto: Hubmann, Slg. Krüger-Wittmack

Bild 7 (rechte Seite Mitte): Wer würde sich nicht gerne so charmant bedienen lassen?

Bild 8 (rechte Seite unten): Bedienung in einem MITROPA-Speisewagen der Vorkriegszeit.
Foto: MITROPA AG

Bild 6 (rechts): Eine MITROPA-Crew hat sich vor ihrem im neuen Outfit glänzenden Speisewagen aufgestellt.





Einleitung



In Deutschland existieren heute, Anfang 1992, zwei Eisenbahn-Service-Gesellschaften: die DSG (Deutsche Service-Gesellschaft der Bahn mbH) in den alten Bundesländern als Service-Partner der Deutschen Bundesbahn und die MITROPA (Mittleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft) in den neuen Bundesländern als Service-Partner der Deutschen Reichsbahn.

Gab es vor dem Krieg nur die MITROPA, so entstand durch den Ausgang des Zweiten Weltkriegs mit der Teilung Deutschlands in den Westzonen bzw. in der Bundesrepublik 1949 die DSG (damals als Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft bezeichnet). Eine Fortführung der MITROPA im Westen als eigenständiges Unternehmen "MITROPA-West" war juristisch nicht möglich.

Erst als 1954 der Interzonenreiseverkehr auf der Grundlage der Berliner Abkommen zwischen der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Reichsbahn, der DSG und der MITROPA ermöglicht wurde, rollten wieder einige Schlaf- und Speisewagen der MITROPA durch die Bundesrepublik und kündeten vom Fortbestehen dieses Unternehmens.

Heute haben wir glücklicherweise eine andere Situation. Gemäß Einigungsvertrag ist die DDR am 3. Oktober 1990 der Bundesrepublik Deutschland beigetreten. Die Einheit Deutschlands ist damit wiederhergestellt.

Es ergibt sich zwangsläufig die Frage, wie denn nun mit den zwei Staatsbahnen verfahren werden soll, wenn es nur noch einen Staat gibt. Der Einigungsvertrag legt dazu in Artikel 26 u.a. fest, daß der Chef der Deutschen Bundesbahn und der Chef der Deutschen Reichsbahn (inzwischen schon Personalunion) auf das Ziel hinzuwirken haben, "die beiden Bahnen technisch und organisatorisch zusammenzuführen". Diese Festlegung muß nach Auffassung des

Verfassers Auswirkungen auf die DSG und die MITROPA haben, denn wenn es nur noch eine Bahn gibt, erwächst daraus die logische Konsequenz, die MITROPA und die DSG ebenfalls zu vereinen. Das ist nicht nur ein organisatorischer und betriebswirtschaftlicher Aspekt. Die DSG und die MITROPA als Konkurrenzunternehmen bestehen zu lassen, würde den Marktanforderungen nicht gerecht werden. Vielmehr geht es darum, als ein gemeinsames Service-Unternehmen ein Markenprodukt zu werden, das in der Lage ist, die Marktakzeptanz der deutschen Eisenbahn zu erhöhen. Eine Bahn, die nicht in der Lage ist, hervorragenden Service zu bieten, ist eine Bahn, deren Zukunft fraglich ist. In diesem Zusammenhang sei angeführt, daß bei der Bahn Überlegungen vorhanden sind, sich selbst in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln.

Da nun die Zusammenführung beider Service-Gesellschaften auf der Tagesordnung steht – die Verhandlungen laufen bereits –, gewinnt das Jubiläum der MITROPA eine ganz andere Bedeutung, als dies sonst der Fall gewesen wäre. Am 24. November 1916 – also vor gut 75 Jahren – wurde die MITROPA gegründet und nahm zum 1. Januar 1917 ihren Betrieb auf. Sie war und ist das erste einheitliche deutsche Schlafwagen- und Speisewagenunternehmen. Bei einer Vereinigung stellt sich u.a. die Frage, wie das neue Gesamtunternehmen heißen könnte. Vieles spricht dafür, daß der Name des ursprünglichen Unternehmens MITROPA beibehalten wird. Nachfolgend sollen die Geschichte und der Werdegang dieses Traditionsunternehmens aufgezeigt werden.



Bild 9: Wagen 1./2. Klasse mit Speiseraum der Preußischen Staatseisenbahn aus dem Jahre 1893. Die MITROPA reihte ihn mit der Nummer 106 noch in ihren Wagenpark ein, nachdem sie ihn zum reinen Speisewagen umgebaut hatte. **Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Die Gründung der MITROPA

Vor dem Ersten Weltkrieg gab es in Deutschland einige kleine, in ihrem Wirkungsgebiet begrenzte Speisewagenunternehmen. Zu nennen sind hier die Gesellschaften

- Eisenbahn-Speisewagen-Betrieb Gustav Riffelmann, Inhaber Albert Klix;
- Deutscher Eisenbahn-Speisewagen-Betrieb G. Kromrey & Söhne, oHG;

- Nordwestdeutsche Speisewagen-Gesellschaft vereiniger Bahnhofswirte GmbH, Hannover;
- Speisewagenunternehmen Scheidling in Thorn (Westpreußen);
- Speisewagenunternehmen Over & Quattelaum in Osnabrück.

Sie waren jedoch, was den internationalen Verkehr und den nationalen Fernverkehr betraf, alle nicht von Bedeutung.

Der Betrieb von Schlaf- und Speisewagen in "großen" Dimensionen wurde allein von der 1876 gegründeten Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft (ISG), die ihren Sitz in Brüssel hatte und fast ausschließlich mit belgisch-französischem Kapital arbeitete, und ihrem im Dezember 1896 in Berlin gegründeten Tochterunternehmen Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft (abgekürzt DESG) durchgeführt. Letzteres Unternehmen hat mit der 1949 gegründeten DSG nichts zu tun!

Den Schlafwagenbetrieb teilten sich in Deutschland vor dem Ersten Weltkrieg vor allem die preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung, die über ihr Gebiet hinaus Schlafwagen in eigener Regie betrieb, und die bereits erwähnte ISG. Bei Kriegsbeginn liefen in Deutschland in 49 Kursen Schlafwagen der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung, wofür 243 staatseigene Schlafwagen vorhanden waren. Die ISG betrieb 38 Kurse.

Bedingt durch den Ersten Weltkrieg war es natürlich ein unhaltbarer Zustand, daß die ISG als belgisch-französisches Unternehmen in solchem Umfang in Deutschland und Österreich-Ungarn Schlafwagen- und Speisewagendienste erbrachte und das Kapital der ISG in den Händen von Staaten lag, die sich mit dem Deutschen Reich im Kriegszustand befanden.

Es ist erklärlich, daß aus dieser Situation heraus im damaligen Deutschen Reich das Bestreben vorhanden war, über ein eigenständiges nationales Unternehmen zur Betreuung und Versorgung der Reisenden zu verfügen, was auch mit den politischen Interessen konform lief. Der Erste Weltkrieg bildete also den Rahmen und das Fundament für die Gründung der deutschen Gesellschaft, der MITROPA.

So verfaßte der Preußische Minister für öffentliche Arbeiten 1915 eine Denkschrift "betreffend die Verdrängung der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft aus Deutschland, Österreich und Ungarn" (siehe Seite 11).

Er legte in dieser Denkschrift dar, daß es das französische Kapital verstanden habe, "den Dienst der Eisenbahn-Schlaf- und -Speisewagen und den Betrieb der Luxuszüge auf dem Festlande von Europa sowie im asiatischen Rußland allmählich fast ganz in die Hand zu bekommen".

Des weiteren führte der Minister aus: "Ich glaube mich in Übereinstimmung mit den Zielen der Reichspolitik zu befinden, wenn ich mir nach Ausbruch des Weltkrieges die Aufgabe setze, den Einfluß der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft insoweit zu brechen, als er deutschen Interessen offensichtlich abträglich ist." Beseelt von diesen Expansionsbestrebungen kam es ihm darauf an, die ISG im Inland nicht nur zu beseitigen, sondern den Eisenbahnverkehr nach dem Balkan, wo große Entwicklungsmöglichkeiten für die deutsche Wirtschaft lagen, dem französischen Einfluß zu entziehen. Die Anfangserfolge der deutschen Truppen im Ersten Weltkrieg trugen mit dazu bei, daß dieser Wunsch bedingt realisiert wurde. Vertraglich war dieses Ziel nur im Einvernehmen

EISENBahn-SPEISEWAGEN-BETRIEB
GUSTAV RIFFELMANN
INHABER-ALBERT KLIX

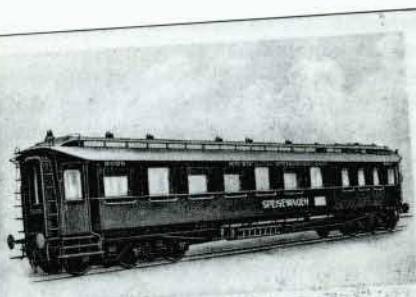
BERLIN, S.W. TEMPELHOFER UTER 895

Speisewagen
der D-Züge ¹²¹/₄₅ und ⁴⁶/₁₂₄

BERLIN-TRIER-BERLIN

Gesellschaftsführende Eisenbahn-Verwaltung: Königliche Eisenbahn-Direktion Frankfurt a/M

PREIS-VERZEICHNIS
für
Speisen und Getränke.



Gruss aus dem Speisewagen
der Norddeutschen
Speisewagen-Gesellschaft
Hannover.

Bild 10 (links Mitte): Preisverzeichnis aus einem Speisewagen des Betriebs von Gustav Riffelmann aus dem Jahre 1908.

Bild 11: Alte Postkarte aus der Vor-MITROPA-Zeit. **Sammlung Krüger-Wittmack**

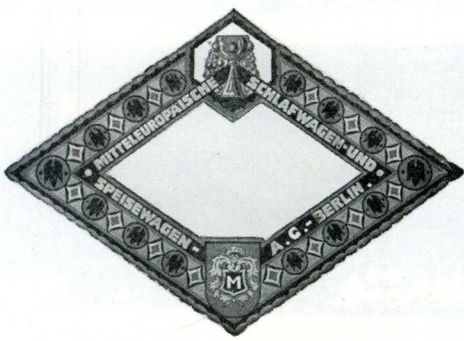
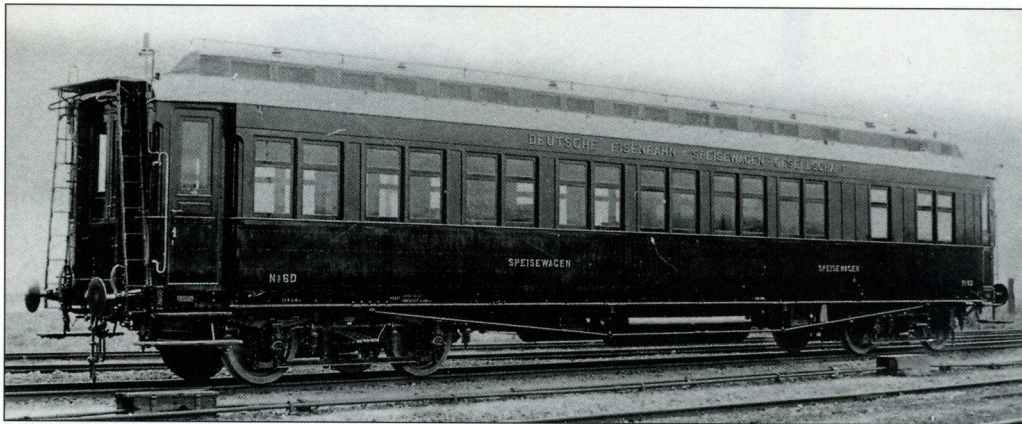


Bild 12: Das erste eingetragene Warenzeichen der MITROPA, das aber nach außen hin nie verwendet wurde. Foto: Sammlung Krüger-Wittmack

Bild 13 (rechts oben): Der sechssachsige Schlafwagen 0207 gehörte der KPEV, ehe ihn die MITROPA als 20350 übernahm, jedoch 1928 an die DRG zurückgab.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber



men mit Österreich und Ungarn zu erreichen. So brachten es die Umstände mit sich, daß sich der Kreis der an den Verhandlungen zur Gründung einer deutschen Gesellschaft Beteiligten bald ausdehnte. Er umfaßte schließlich nicht nur die deutschen, sondern auch die österreichischen und ungarischen Regierungsstellen und Eisenbahnverwaltungen sowie neben deutschen auch österreichische und ungarische Finanzgruppen. Die beteiligten Bahnverwaltungen beschlossen, der zu gründenden deutschen Gesellschaft das ausschließliche Recht zum Betrieb von Schlaf- und Speisewagen in ihren Ländern zu übertragen.

Der Königlich Preußische Minister für öffentliche Arbeiten, der zugleich Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen war, teilte schließlich den interessierten Kreisen mit Schreiben vom 18. November 1916 mit, daß die Gründungsversammlung der deutschen Gesellschaft für den 24. November 1916 von den Banken einberufen worden sei. An diesem Tag wurde in Berlin die Gründungsurkunde der Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft unter Führung der Deutschen Bank und der Dresdner Bank unterzeichnet. Dabei hat sich dieses Unternehmen aus der Mitropa Aktiengesellschaft für Erwerb und Verwertung von Eisenbahnmaterial und dieses wiederum aus der Firma Kaliwerke Neu-Bleichenrode in Neustadt/Südharz entwickelt. Dem Aufsichtsrat des neuen Unternehmens gehörten außer den genannten Staatsbahnverwaltungen und Vertretern von Banken der drei Länder auch andere Großunternehmen wie der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie an. Betriebsgegenstand der Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft war laut ihrer Satzung "...der Erwerb und Betrieb von Schlafwagen, Speisewagen, Luxuswagen und Luxuszügen sowie Betrieb aller Geschäfte und Unternehmen, die nach dem Ermessen des Aufsichtsrats dem Zweck der Gesellschaft dienen". Abgekürzt nannte sich das neue Unternehmen anfangs

Bild 14 (oben): Die Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft beschaffte 1898 ihren Speisewagen Nummer 60, der als WR 706 von der MITROPA übernommen wurde.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 15: Auf dieser Speisekarte der ISG ist das Menü des 12. September 1909 festgehalten.

Foto: Sammlung Krüger-Wittmack

Bild 16 (ganz unten): Die klassischen Schriftzüge der MITROPA.

INTERNATIONALE
EISENBAHN-SCHLAFWAGEN
und Große Europäische
Luxuszüge - Gesellschaft
Direktion: Berlin, Unter den Linden 57/58

Speisewagen
München

*Speisenfolge & Menu
des Charmassieu
am 12 Sept. 1909*

*Fisch Mayonnaise
Käse Schmelz
Gemüse*

Speisewagen
München

*Speisenfolge & Menu
des Charmassieu
am 12 Sept. 1909*

*Fisch Mayonnaise
Käse Schmelz
Gemüse*

TERRABONA
THE TEA TREE
EN VENTE ICI
FOURNISSEUR EXCLUSIF
DES WAGONS LITS
ET DE LA C^{te} DES G^{tes} HOTELS

L.T. PIVER
PARIS
POMPEIA
PARFUM

AUTOMOBILES
DELAUNAY
BELLEVILLE
St Denis sur Seine
SUCCURSALES
NICE
BIARRITZ
BERLIN, Motor & Locomotoren

Le Meilleur
Olimp
MONTICARLO
le plus
Agréable

Schlusniederschrift
nebst 6 Anlagen.

Als Ergebnis der Verhandlungen über die Gründung einer
Mitteleuropäischen Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft (M.S.G.) werden

Unterschriften:
der beteiligten Staats-
eisenbahnverwaltungen.

*Stoffenberger, Stübgen, Stübgen
München, Berlin, Leipzig, etc.*

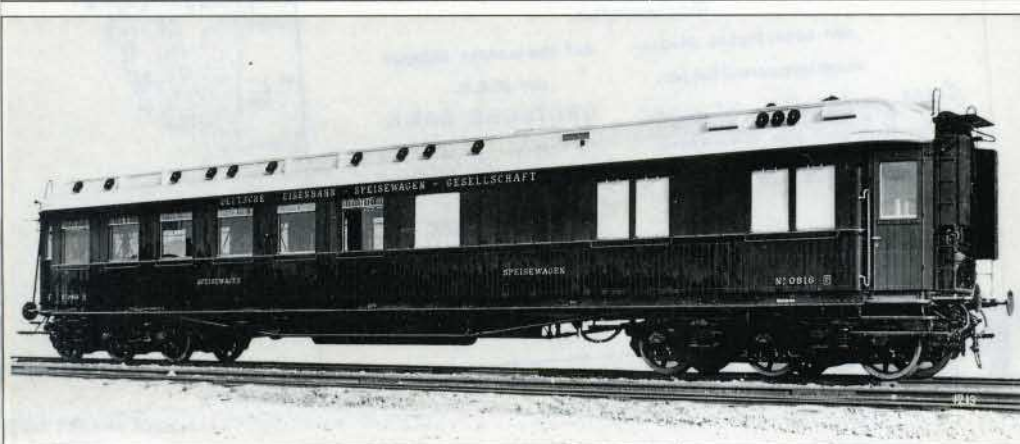
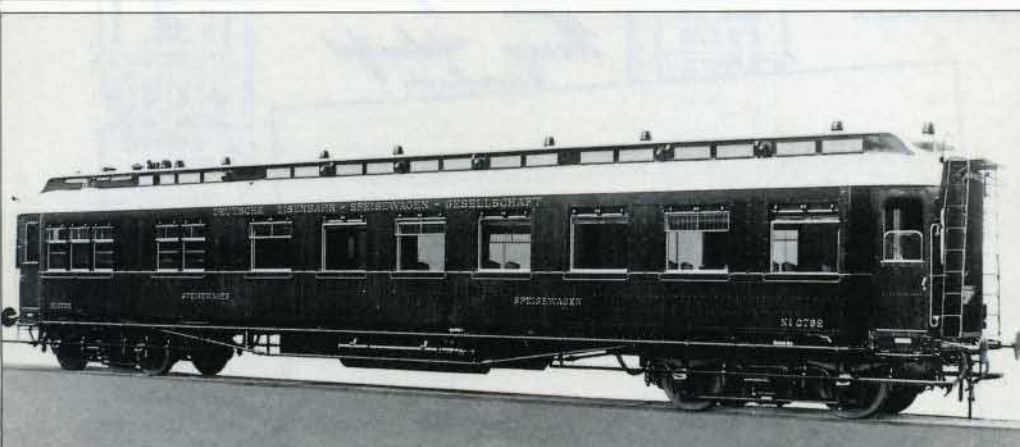
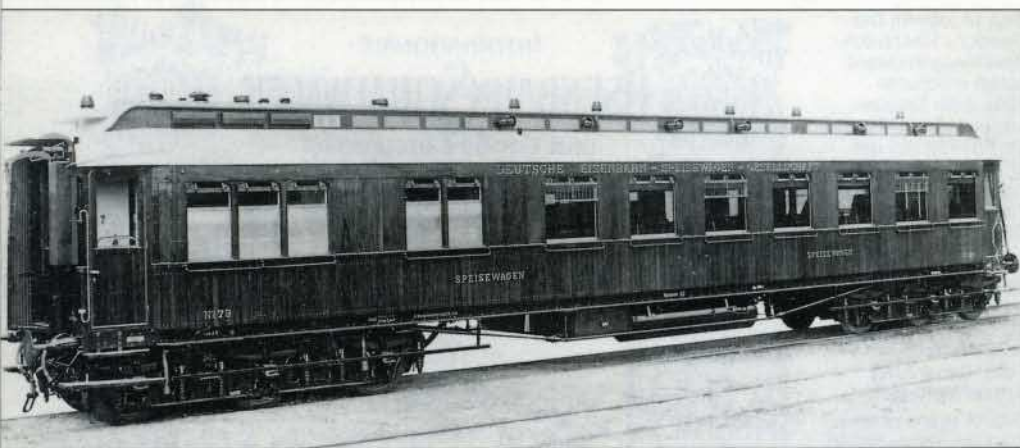
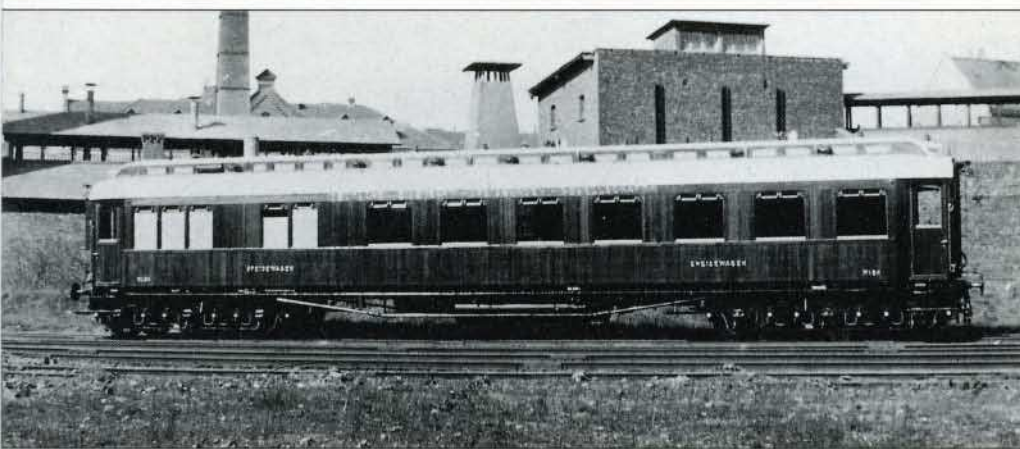
der anwesenden Gründer
der M.S.G.
DEUTSCHE BANK
Grunow, Blum

DRESDNER BANK
Kühn, Krumm

Bild 17 (links): Die Unterschriften unter der Gründungsurkunde der MITROPA AG vom 24. November 1916.

Mitropa

MITROPA



MSG, später MITROPA in Ableitung von Mitteleuropaeisch (MITteleuROPAeisch).

Ihren Geschäftsbetrieb nahm die neue Gesellschaft am 1. Januar 1917 auf, nachdem die notwendigen Vereinbarungen, u.a. mit der ISG bzw. dem Zwangsverwalter der ISG, dem Geheimen Oberregierungsrat Dr. von Ritter, per Vertrag vom 17./30. Dezember 1916 geschlossen worden waren.

Der Vertrag regelte, ja man kann sagen "diktierte" u.a. die Übernahme der Speisewagen- und Schlafwagenkurse durch die MITROPA in Deutschland, auch soweit sie in das besetzte feindliche Ausland hinausgingen, die Übernahme und den Ankauf der Wagen, die Übernahme des ISG-Personals, der Mietverträge bzw. der gemieteten ISG-Objekte und den Ankauf der gesamten ISG-Vorräte an Lebensmitteln, Getränken, Likören, Zigarren, Zigaretten – "einwandfreie Beschaffenheit vorausgesetzt" – sowie die der Wageninventarien und Ausrüstungsgegenstände einschließlich Wäsche, die sich in den Magazinen, Kellern und sonstigen Lagerräumen der ISG befanden. Gleichzeitig verpflichteten sich die MITROPA und die ISG gegenseitig, die mit der Betriebsübernahme verbundenen Geschäfte freundschaftlich abzuwickeln, sich gegenseitig jede gewünschte Auskunft zu erteilen und ihr Personal anzuhalten, sich gegenseitig auszuheilen.

Die am Anfang des Kapitels erwähnten regional tätigen Speisewagenunternehmen gingen in die MITROPA auf – sowohl um den Betrieb zu vereinheitlichen und zu vereinfachen als auch um die neue Gesellschaft so effizient wie möglich zu gestalten. Die durch die preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung betriebenen Schlafwagenkurse blieben zunächst im Staatsbetrieb; nur diejenigen, welche die Grenze zu den übrigen deutschen Ländern überschritten, wurden der MITROPA zugewiesen.

Der Vertrag mit den deutschen Eisenbahnen überließ der MITROPA ein Monopol für Schlaf- und Speisewagen bis zum 1. Oktober 1946.

Bild 18: 1905 baute die Waggonfabrik Deutz den Speisewagen Nr. 47 für die D.E.S.G., den die MITROPA als Nr. 747 übernahm.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 19: Der Speisewagen Nr. 34 der D.E.S.G. wurde zum WR 784 der MITROPA.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 20: Aus dem Jahre 1908 stammt der sechsachsige Speisewagen Nr. 79 der D.E.S.G. (MITROPA-Nr. 779).

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bilder 21 und 22: Zwei Speisewagen der D.E.S.G. aus den Jahren 1911 und 1915. Der Wagen auf Bild 22 wurde als letzter von der D.E.S.G. beschafft. **Foto:** Sammlung Dr. Scheingraber



Was die ISG und ihr Tochterunternehmen DESG betrifft, ging das geplante Konzept auf, solange sich die deutschen Truppen auf dem Vormarsch befanden. Bestehende Verträge der ISG wurden gekündigt bzw. umgangen, Werte und Anlagen dieser Gesellschaft vereinnahmt. Interessant sind hier die "Vereinbarungen zwischen der k. k. österreichischen Staatseisenbahnverwaltung und dem Zwangsverwalter der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft hinsichtlich der vertragsmäßigen Ablösung von Schlafwagen und Speisewagen" der ISG in Österreich und der Vertrag zwischen der ISG und der MITROPA einschließlich der Ausführungsbestimmungen.

Wie sich das erste Geschäftsjahr der MITROPA gestaltete, zeigt der Erste Geschäftsbericht des Unternehmens.

Aber der Erste Weltkrieg ging verloren, und der Traum der MITROPA, ihren Geschäftsbereich nach dem Osten und Südosten Europas auszuweiten, konnte nicht realisiert werden. Der Präsident des Verwaltungsrats der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft – die Reichsbahn war 1924 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden –, Herr von Siemens, schätzte in einem 1928 gefertigten Papier die ganze Angelegenheit wie folgt ein: "Die Gründung der MITROPA war eine Kriegsspekulation, sie geschah in der Annahme, daß der Krieg für die Mittelmächte günstig verlaufen würde, und sollte dann auf bestimmten Gebieten ein Gegengewicht für die früher unter französischem Einfluß stehende ISG darstellen."

Bilder 23 und 24: Zweimal derselbe Wagen: Schlafwagen 0186 der KPEV (oben) und als Nr. 2008 bei der MITROPA. Gebaut wurde der Sechssacher 1908 bei van der Zypen in Deutz. Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

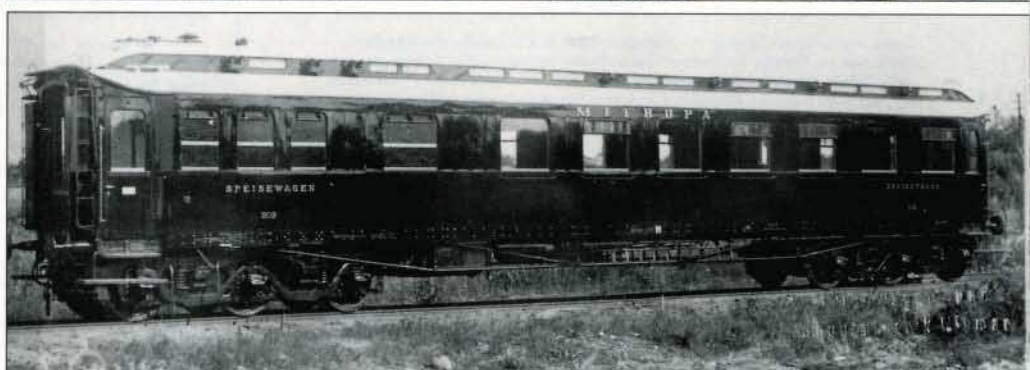
Bild 25: Hinter diesem sechssachsigen Speisewagen Nr. 309 der MITROPA verbirgt sich der 1910 von der Waggonfabrik Wismar für die Nordwestdeutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft gebaute Wagen 01009.

Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 26: Noch 1950 lief dieser teakholzverkleidete Sechssacher aus dem Jahre 1907 im Schnellzug Kassel – München. Foto: Dr. G. Scheingraber

Bild 27: WL A6ü lautet die Gattungsbezeichnung des ehemals für die KPEV beschafften Schlafwagens Nr. 0252. Bei der MITROPA und nach 1947 bei der DSG trug er die Fahrzeugnummer 20199.

Foto: Dr. G. Scheingraber



Erster Geschäftsbericht

der

MITROPA,

Mitteuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-A.-G.,

BERLIN

für die Zeit vom

1. Dezember 1916 bis 30. November 1917.



TAGESORDNUNG

der am 15. April 1918, nachmittags 4 Uhr, in den Räumen der Deutschen Bank,
Berlin, Mauerstraße 39,
stattfindenden Generalversammlung.

1. Vorlage des Geschäftsberichts, der Vermögensaufstellung und der Gewinn- und Verlustrechnung für das am 30. November 1917 abgelaufene Geschäftsjahr.
2. Beschlußfassung über den Geschäftsbericht, die Vermögensaufstellung, die Verwendung des Reingewinns und Erteilung der Entlastung an Vorstand und Aufsichtsrat.
3. Wahlen zum Aufsichtsrat.
4. Verschiedenes.

Aufsichtsrat:

Arthur von Gwinner, Direktor der Deutschen Bank, M. d. H., Berlin, Vorsitzender,
Henry Nathan, Direktor der Dresdner Bank, Berlin, stellvertretender Vorsitzender,
Hugo Marcus, Direktor des Wiener Bank-Vereins, Wien, stellvertretender Vorsitzender,
Dr. Julius von Gerloczy, Königlich ungarischer Staatsbahndirektor und Ministerialrat, Budapest, stellvertretender Vorsitzender,
Dr. Paul Bach, Geheimer Finanzrat, Dresden,
Dr. Albert Ballin, Vorsitzender des Direktoriums der Hamburg-Amerika-Linie, Hamburg,
Alfred Blinzig, stellvertretender Direktor der Deutschen Bank, Berlin,
Ludwig Bloch, stellvertretender Direktor der Dresdner Bank, Berlin,
Sigmund Bodenheimer, Direktor der Bank für Handel und Industrie, Berlin,
Dr. Henry von Böttinger, Geheimer Regierungsrat, M. d. H., Schloß Arensdorf (Neumark),
Gustav Franke, Ministerialdirektor, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat, Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin,
Dr. Robert Grienberger, Sektionschef, K. K. Eisenbahnministerium, Wien,
Dr. Louis Hagen, Geheimer Kommerzienrat, Inhaber des Bankhauses A. Levy, Cöln,
Dr. Roland von Hegedüs, Direktor der Pester Ungarischen Commercial-Bank, Budapest,
Ph. C. Heineken, Generaldirektor des Norddeutschen Lloyd, Bremen,
Ludwig Janzer, Regierungsrat, Direktor der Rheinischen Creditbank, Mannheim,
Alfred von Kaula, Stuttgart,
Géza Kovács, Direktor der Ungarischen allgemeinen Creditbank, Budapest,
Dr. Julius von Landesberger, Präsident der Anglo-Oesterreichischen Bank, Wien,
Paul Lechner, Direktor der K. K. Priv. Oesterreichischen Creditanstalt, Wien,
Baron Dr. Marcell von Madarassy-Beck, Generaldirektor der Ungarischen Escompte- und Wechselbank, Budapest,
Karl Mommsen, Assessor a. D., Direktor der Mitteldeutschen Creditbank, Berlin,
Freiherr S. Alfred von Oppenheim, i. F. Sal. Oppenheim jr. & Cie., Cöln,
Adolf Pöhlmann, Geheimer Hofrat, Direktor der Bayerischen Vereinsbank, München,
Hans Remshard, Direktor der Bayerischen Hypotheken- und Wechselbank, München,
Ludwig Ruckdeschel, Ministerialrat, Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten, München,
Julius von Walder, Generaldirektor des Pester Ersten Vaterländischen Sparcassa-Vereins, Budapest,
Alexander Weiner, Direktor der K. K. Priv. Allgemeinen Oesterreichischen Boden-Creditanstalt, Wien.

Arbeitsausschüsse des Aufsichtsrats

- a) in Berlin: Arthur von Gwinner, Vorsitzender,
Alfred Blinzig,
Ludwig Bloch,
Sigmund Bodenheimer,
Dr. Henry von Böttinger,
Ministerialdirektor Gustav Franke,
Assessor a. D. Karl Mommsen,
Henry Nathan,
- b) in Wien: Dr. Julius von Landesberger, Vorsitzender,
Sektionschef Dr. Robert Grienberger,
Paul Lechner,
Hugo Marcus,
Alexander Weiner,
- c) in Budapest: Ministerialrat Dr. Julius von Gerloczy, Vorsitzender,
Dr. Roland von Hegedüs,
Géza Kovács,
Baron Dr. Marcell von Madarassy-Beck,
Julius von Walder.

Vorstand:

Theodor Renaud, Geheimer Oberregierungsrat, Berlin,
Hermann Witscher, Berlin,
Alfred Clausius, Berlin.

Wir beehren uns über das erste Geschäftsjahr unserer Betriebe zu berichten:

Der erste Monat des Geschäftsjahres war ausschließlich Organisations- und Einrichtungsarbeiten gewidmet. Der eigentliche Betrieb begann am 1. Januar 1917. An diesem Tage übernahmen wir das Geschäft der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft innerhalb Deutschlands und in den von deutschen Truppen besetzten Gebieten des feindlichen Auslandes, sowie die Gesamtbetriebe der Deutschen Eisenbahn-Speisewagen-Aktiengesellschaft und der Nordwestdeutschen Speisewagen-Gesellschaft vereinigt Bahnhofs- und Speisewagenbetriebe. Am 1. März 1917 folgten der Betrieb der offenen Handelsgesellschaft Deutscher Eisenbahn-Speisewagenbetrieb G. Kromrey und Söhne, am 1. April 1917 der Betrieb des Speisewagenunternehmens Scheidling in Thorn und am 1. Mai 1917 der Betrieb der Firma Eisenbahn-Speisewagenbetrieb Gustav Riffelmann, Inhaber Albert Klicks.

Damit war zum 1. Mai 1917 der gesamte Speisewagenbetrieb in Deutschland und in den von deutschen Truppen besetzten angrenzenden Gebieten des feindlichen Auslandes auf uns übergegangen.

An Schlafwagenbetrieben übernahmen wir am 1. Januar 1917 den einzigen innerdeutschen Kurs der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft, den Kurs Berlin-Stuttgart, und am 1. Juni 1917 von derselben Gesellschaft den deutsch-ungarischen Kurs Berlin-Budapest.

Dazu trat am 12. Juni 1917 als erster rumänischer Kurs der Speisewagenbetrieb auf der Linie Craiova-Bukarest-Buzeu.

Unser Vertragsverhältnis zu den deutschen Militäreisenbahnverwaltungen in Brüssel, Warschau und Bukarest hat eine Regelung gefunden, die in allen wesentlichen Punkten unserem Vertragsverhältnis zu den mitteleuropäischen Staatseisenbahnverwaltungen entspricht.

Außerdem wurde die inzwischen am 1. Januar 1918 erfolgte Uebernahme des gesamten österreichischen Schlafwagen- und Speisewagenbetriebes vorbereitet, sowie die Ueberleitung der österreichisch-ungarischen Grenzkurse zwischen Wien und Budapest auf unsere Gesellschaft in Angriff genommen; auch wurden Verhandlungen mit der k. u. k. Heeresbahn wegen Uebernahme von Schlafwagen- und Speisewagenkursen angeknüpft.

Das ganze Geschäftsjahr stand unter dem Einfluß des Krieges. Die Personalverwaltung und die Lebensmittelbeschaffung hatten daher mit fortgesetzten Schwierigkeiten zu kämpfen. Auch haben gegen Schluß des Geschäftsjahres infolge des verminderten Eisenbahnverkehrs erhebliche Betriebseinschränkungen stattgefunden. Wenn es trotzdem gelungen ist, zu einem befriedigenden Jahresabschluß zu gelangen, so verdanken wir dies vor allem der gesunden Grundlage, auf die unser Geschäft durch die Verträge mit den mitteleuropäischen Staatseisenbahnverwaltungen gestellt ist.

Die Gesellschaft verfügte am Schluß des Berichtsjahres über einen eigenen Wagenpark von 255 Wagen.

Unser Aktienkapital wurde von M 5 000 000 auf M 20 000 000 erhöht und in 4 Serien von je M 5 000 000 eingeteilt. Serie I ist voll gezahlt und für das ganze Jahr dividendeberechtigt; die Aktien der Serien II, III und IV wurden zum 1. März 1917 mit 25 % eingezahlt und nehmen in diesem Verhältnis an der Dividende teil. Das im Jahresdurchschnitt dividendeberechtigte Aktienkapital beträgt somit M 7 812 500. Auf Serie II wurde zum 1. Dezember 1917 eine weitere Einzahlung von 30 % eingefordert; die Vollzahlung dieser Serie soll zum 1. Juni 1918 erfolgen.

Unser Reingewinn für das Geschäftsjahr 1916/17 beträgt nach Abzug von M 1 067 004,94 für Abschreibungen M 706 246,65

Hievon sind satzungsgemäß dem gesetzlichen Reservefonds 5 % zu überweisen, gleich 35 312,40
M 670 934,25

Hieraus erhalten die Aktionäre eine erste Dividende von 5 % auf das eingezahlte Aktienkapital p. r. t. 390 625,—
M 280 309,25

Vom dem Rest entfallen nach Abzug des Vortrages auf neue Rechnung als Gewinnanteil des Aufsichtsrats 10 % 26 041,67
M 254 267,58

Wir beantragen eine weitere Dividende von 3 % auf das eingezahlte Aktienkapital p. r. t. mit 234 375,—
zu verteilen, und den Rest von M 19 892,58 auf neue Rechnung vorzutragen.

Berlin, den 3. April 1918.

Der Vorstand

Renaud. Witscher. Clausius.

Wir haben zu dem Geschäftsbericht des Vorstandes und dem aufgestellten Abschluß nebst Gewinn- und Verlust-Rechnung keine Bemerkungen zu machen und schließen uns den Vorschlägen über die Verteilung des Gewinnes an. Die durch die Satzungen vorgesehene Prüfung ist erfolgt.

Berlin, den 10. April 1918.

Der Aufsichtsrat:

Arthur von Gwinner.