

Dividenden: 1899: 5% Bau-Zs. v. 1./7. bezw. 31./7.—31./12. 1899; 1900—1908: 5, 5, 5, 5, 5, 5, 5, 5, 5%. Coup.-Verj.: 4 J. (K.)

Direktion: Kgl. u. Magistrats-Baurat Paul Gottheiner, Ober-Ing. Herm. Kanold,

Aufsichtsrat: (3—9) Vors. Stadtrat Jul. Bohm, Stellv. Geh. Baurat F. Krause Stadtverordn. Leop. Jacobi, Stadtverordn. Paul Singer, Stadtverordn. L. Rosenow, Stadtrat B. Alberti, Reg.-Baumeister Dir. Geheimrat Dr. H. Schwieger, Geh. Baurat W. Kyllmann, Kämmerer u. Stadtrat Dr. Steiniger. **Zahlstelle:** Berlin: Gesellschaftskasse. *

Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin, W. 9, Köthenerstrasse 12.

Gegründet: 13./4. 1897 mit Nachtrag v. 19./6. 1897; eingetr. 8./7. 1897. Statutänd. 9./6. 1900, 9./2. 1901 5./4. 1902, 7./5. 1904, 13./12. 1906, 12./12. 1908, 11./9. 1909. Staatl. Konz. v. 15./3. 1896 bezw. 5./11. 1897 auf 90 Jahre ab 5./11. 1897. Die Zustimmung der Gemeinden gilt auf dieselbe Dauer. Die staatliche Genehmigung für die Flachbahn Warschauerbrücke bis zur Frankfurter Chaussee in Lichtenberg läuft bis 5./11. 1987, die städtliche ebenso lange.

Die Ges. übernahm von der Firma Siemens & Halske in Berlin diejenigen Rechte zur Erbauung und zum Betriebe einer elektrischen Stadtbahn innerhalb des Weichbildes von Berlin, der Stadt Schöneberg und der Stadt Charlottenburg, welche der Firma insbesondere durch die mit der Stadt Berlin am 25. Juni/18. Juli 1895, mit der Gemeinde Schöneberg am 18. Okt./5. Nov. 1895, mit der Stadt Charlottenburg am 23. Mai/30. Juni 1896 und 30. Jan. 1897 und dem königl. Eisenbahnfiskus am 25. Nov./4. Dez. 1895 abgeschlossenen Verträge beziehungsweise die ihr hierdurch, sowie durch die allerrh. Kabinettsordres v. 22./5. 1893, 23./8. 1895 u. 4./12. 1899 verliehene Erlaubnis zur Anlegung u. zum Betriebe einer elektr. Stadtbahn in Berlin u. Umgebung eingeräumt worden sind; ferner übernahm die Ges. von der Firma Siemens & Halske die auf die Vorbereitung des Eisenbahnunternehmens aufgewendete geistige Arbeit. Hierfür wurden derselben 1250 von der Ges. ausgestellte Genussscheine überlassen (siehe dieselben unten).

Zweck: Bau und Betrieb einer normalspurigen zweigleisigen elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin vom Wilhelmplatz (Charlottenburg)-Zoologischer Garten nach der Warschauer Brücke mit Abzweigung nach Potsdamer bezw. Leipziger Platz. Länge der Bahnstrecke: 12,56 km, Gesamtlänge 12,56 km. Die Betriebseröffnung der Strecken Warschauer Brücke (Stralauer Tor) bis Zoolog. Garten mit Abzweigung nach Potsdamer Platz erfolgte am 18./2. bezw. 11./3. 1902, vom Zoolog. Garten bis Knie am 14./12. 1902, vom Knie bis Wilhelmplatz in Charlottenburg am 14./5. 1906; die Fortsetzung nach Westend, Reichskanzlerplatz 2,84 km wurde am 29./3. 1908 in Betrieb genommen. Wegen Verlängerung vom Potsdamer Platz bezw. Leipziger Platz nach Spittelmarkt, Alexanderplatz u. Ringbahnhof Schönhauser Allee s. unten bei neue Linien. Die Flachbahn Warschauer Brücke-Zentralviehhof (2,2 km) kam am 1./10. 1901 in Betrieb; dieselbe wurde Ende 1909 an die Stadt Berlin abgetreten, dagegen erbaute die Ges. die Flachbahn von der Warschauer Brücke bis zur Frankfurter Chaussee in Lichtenberg, deren Betrieb am 1./1. 1910 eröffnet wurde.

Der Zustimmungsvertrag für die von dem Abzweigungsbahnhof Bismarckstrasse bis zum Reichskanzlerplatz in Westend führende 2,8 km lange Untergrundbahn ist am 10./5. 1905 von der Stadtverordnetenversammlung in Charlottenburg genehmigt worden. An der Herstellung der Verbindung mit dem der Aufschliessung harrenden westlichen Teil von Charlottenburg ist neben der Stadtgemeinde die Neu-Westend A.-G., an der mit den daran grenzenden Grunewaldflächen der Königl. Forstfiskus interessiert. Die genannte Ges. hat mit Zuhilfenahme der von den übrigen Interessenten zu leistenden Beiträge die Garantie für Fehlbeträge im Betrieb einschl. der Verzinsung und Amortis. der aufgewendeten Kapitalien übernommen. Zur Fortsetzung dieser Westendlinie durch die Reichsstrasse u. Schwarzburgallee bis zum Grunewald ist der Tunnel bereits bei Regulierung der Strassenzüge eingebaut.

Die elektr. Energie liefert das eigene Kraftwerk in der Trebbiner Str. mit 2 Dampf-dynamos von je 900—1200 PS., 2 solchen von je 1200—1500 PS. und 2 Dampfturbinen von je 3000 PS. Ein zweites Kraftwerk wird 1910 in Westend erbaut, zu welchem Zwecke ein 21,5 ha grosses Gelände erworben wurde. Vorhanden exkl. Flachbahn Ende 1909 129 Motorwagen, 97 Anhängewagen. Zahl der Angestellten u. Arb. 1559. Beförderte Personen inkl. Flachbahn 1902—1909: 20 041 004, 32 136 112, 35 220 415, 38 024 864, 41 599 455, 45 818 581, 48 646 376, 58 117 557, Fahrgeldeinnahme M. 2 415 564, 3 818 077, 4 163 800, 4 499 147, 4 987 285, 5 540 139 6 020 157, 7 393 107 (die Hoch- u. Untergrundbahn wurde ab 18./2. 1902 successive eröffnet).

Um den Betrieb der Bahn unter Verwertung ihrer Erfahrungen einrichten und entwickeln zu können, hatte die den Bau ausführende Firma Siemens & Halske A.-G. sich die selbständige Führung des Betriebes für das erste volle Betriebsjahr (1902) vorbehalten. Sie gewährleistete der Ges. für dieses Betriebsjahr eine Minimalverzinsung von 4% des für die eigentliche Bahnanlage zur Verwendung gelangten Kapitals. Seit 1./1. 1903 führt die Ges. den Betrieb selbst.

Abgaben an den Fiskus und an die Gemeinden: Nach dem Vertrage mit dem königl. Eisenbahnfiskus hat die Ges. für die Benutzung der eisenbahn-fiskalischen Gelände, und