

stimmungen für die Ges. so massgebend sind, als ob sie einen Teil des Ges.-Vertrages bildeten, sowie ferner die Übernahme des Betriebes der Hochbahn in Hamburg auf Grund des vorerwähnten Betriebsvertrages. Die Ges., welche an Stelle der vorgenannten Elektr.-Ges. in den gedachten Betriebsvertrag eintritt, ist zum Betriebe aller Geschäfte berechtigt, welche zur Ausführung dieses Vertrages u. später etwa erfolgenden weiteren Ausdehnung der Hamburger Hochbahn dienen, sowie sonstiger mit Zustimmung der Aufsichtsbehörde unternommenen Geschäfte, auch wenn sie ausserhalb des mit dem Staate abgeschlossenen Vertrages liegen. Die Bahnanlage wird von beiden Firmen Allg. Elektr.-Ges. u. Siemens & Halske A.-G. in Berlin für Rechnung des Staates Hamburg mit einem Kostenaufwande von über M. 42 000 000 ausgeführt, wozu die vom Staate geschaffenen Nebenanlagen im Wert von etwa M. 5 500 000 treten. Die Betriebseinricht. dagegen (Leitungsanlagen, Kraftwerk, rollendes Material) werden für Rechnung der Hamburger Hochbahn A.-G. von den beiden Elektrizitätsfirmen ausgeführt. Die Kosten der Herstell. dieser Betriebseinrichtungen werden etwa M. 15 000 000 betragen; für das Kraftwerk und die Umformerwerke gibt der Staat Hamburg die erforderl. Plätze gegen 4% Verzinsung des Grundwertes zuzügl. der gesamten Anliegerbeiträge in Pacht. Die Länge der Bahn beträgt 27,85 km. Der Betrieb der Bahn ist am 15./2. 1912 auf der Strecke Barmbeck-Rathausmarkt eröffnet worden; seit dem 29./6. 1912 ist die gesamte Ringlinie in Betrieb. Die 3 Zweiglinien nach Eimsbüttel, Ohlsdorf u. Rotenburgsort sind im Bau u. dürften bis Ende 1914 in Betrieb kommen. Die Konz. ist auf 40 Jahre erteilt.

Befördert wurden im Geschäftsj. 1912 u. 1913 gegen Einzelzahl. u. auf Wochenkarten 23 700 997 bzw. 39 000 966 Personen. Die Betriebseinnahmen betrugen zus. M. 3 093 280 bzw. 5 262 339. Die vertragl. Staatsabgabe belief sich auf M. 481 115 bzw. 886 685. Die für den Betrieb der Ringlinie beschafften 130 Motorwagen haben nicht ausgereicht, weil der Verkehr die Vorausberechnung übertroffen hat. Die Beschaffung von weiteren 30 Motorwagen ist in die Wege geleitet. Die Verhandlungen mit dem Staate über die Übernahme des Betriebes auf der Walddörferbahn u. der Bahn von Ohlsdorf nach Langenhorn, deren Erbauung Senat u. Bürgerschaft beschlossen haben, sind noch nicht erledigt.

Kapital: M. 15 000 000 in 15 000 Aktien à M. 1000, übernommen von den Gründern bzw. der Elektro-Treuhand-A.-G. in Hamburg zu pari (siehe diese Ges.).

Geschäftsjahr: Kalenderj. **Gen.-Vers.:** Im I. Geschäftshalbj. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Bilanz am 31. Dez. 1913: Aktiva: Anlagen 15 404 248, Materiallager 596 527, Bankguth. u. Kassa 2 267 658, Vorschüsse 7184, Versich. 185 257. — Passiva: A.-K. 15 000 000, Kredit. 1 013 752, Tilg.-F. 290 700, Ern.-F. 964 159, Fonds für aussergewöhnl. Ausgaben im Betriebe 150 000, R.-F. 38 288, Rückstell. f. Talonsteuer 45 000, Gewinn 958 977. Sa. M. 18 460 877.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Rückstell. für Tilg. 156 150, do. für Erneuerung 570 000, do. für aussergewöhnl. Ausgaben im Betriebe 100 000, Gewinn 958 977. — Kredit: Betriebseinnahmen 5 262 339, abzügl. 3 610 606 Betriebskosten u. Staatsabgabe bleibt 1 651 732, Zs. 133 395. Sa. M. 1 785 127.

Dividenden: $4\frac{1}{2}\%$ Bau-Zs. = M. 37 968,74 für die Zeit v. 9./11.—31./12. 1911; 1912: $4\frac{1}{2}\%$ Bau-Zs. = M. 675 000; 1913: $5\frac{1}{2}\%$.

Direktion: Reg.-Baumeister a. D. Wilh. Stein. **Aufsichtsrat:** Vors. Gen.-Dir. Dr. Ing. Albert Ballin, Stellv. Arthur Warneke, Dir. Jul. Otto Adloff, Max Theodor Hayn, Bank-Dir. Joh. Benj. Schroeder, Rechtsanw. Dr. Joh. Semler, Hamburg; Dir. Paul Liez, Baurat Phil. Pffor, Geh. Baurat Dr. Ing. et phil. Emil Rathenau, Dr. Alfred Berliner, Berlin. Als Vertreter der öffentl. Interess.: Syndikus Dr. Albrecht, Dr. Max Albrecht, F. C. H. Heye, Hamburg.

Prokuristen: Dr. Ing. Wilh. Mattersdorff, Charles Liez.

Strassen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg, Falkenried 7.

Gegründet: 1./12. 1880, eingetr. 6./12. 1880.

Zweck: Einrichtung, Erwerbung u. Betrieb von Strassenbahnen für Personen- u. Güterbeförderung, sowie Erlangung von Konz. für Strassenbahnen u. Herstellung u. Verwertung des hierzu erforderl. Materials, ferner Herstellung von Anlagen für elektr. Beleuchtung u. Kraftübertragung u. Betrieb aller diesbezügl. Geschäfte.

Die Ges. übernahm die von dem Bankhaus von Erlanger & Söhne, Frankf. a. M. mit der Stadt Hamburg abgeschlossenen Verträge, erwarb ferner 1881 den Betrieb der 1866 gegründeten Pferdebahn-Ges. in Hamburg und 1891 die Grosse Hamburg-Altonaer Strassenbahn. 1899 erfolgte die Angliederung der Hamburg-Altonaer Trambahn-Ges.

Konzessionsdauer: In Hamburg für sämtliche Linien bis 31./12. 1922, in Preussen für einzelne Linien verschieden, letzter Termin 1952 (für Wandsbek bis 1957 verlängert).

Abgaben: Die Rekognitionsabgaben an Hamburg u. Wandsbek betragen 1 Pfg., an Altona 1 resp. 1,2 Pfg., an Harburg $\frac{1}{2}$ Pfg., für jeden im Gebiete der betr. Stadt ausgegebenen Fahrschein sowie 5% der auf die betr. Städte entfallenden Abonnementseinnahmen. Ausserdem erhält Hamburg jährlich einen festen Beitrag von M. 10 000 zu Betonierungen u. Altona jährlich bis 1922 einen solchen von M. 18 000 für den Strassendurchbruch Nobistor.

Die von den Hamburger Elektrizitätswerken an den Staat zu zahlende Abgabe von 20% der Bruttoeinnahme für gelieferten Strom wird für die von der Strassen-Eisenbahn-Ges. für ihren Betrieb bezogene Strommenge vom Staat auf die Rekognitionsabgabe in Anrechnung gebracht. Der Hamburg. Staat erhielt an Rekognitionsgebühren 1903—1913: M. 895 427, 950 769, 1 015 585, 1 100 172, 1 179 327, 1 203 882, 1 249 087, 1 366 308, 1 468 118, 1 492 005,