

Zahlstellen:

Hansa-Bank, Hauptverwaltung Hamburg; Norddeutsche Bank in Hamburg, Hauptverwaltung Hamburg; Hamburger Kreditbank, Hauptverwaltung Hamburg; Hamburgische Landesbank — Girozentrale Hamburg; Norddeutsche Kreditbank Aktiengesellschaft, Hamburg; Schröder Gebr. & Co., Hamburg; Vereinsbank in Hamburg, Hamburg; Brinckmann, Wirtz & Co., Hamburg.

Aufbau und Entwicklung

Die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft ist im Jahre 1911 errichtet worden; sie hat ihren Sitz in Hamburg.

Der Betrieb der Hochbahn auf der Strecke Barmbeck—Rathausmarkt wurde am 15. Februar 1912 eröffnet.

Weiter wurden in Betrieb genommen:

Die Teilstrecke Barmbeck—Kellinghusenstraße am 10. Mai 1912,

die Teilstrecke Kellinghusenstraße—Millerntor am 25. Mai 1912,

die Teilstrecke Millerntor—Rathausmarkt am 29. Juni 1912, so daß von diesem Tage ab die gesamte Ringlinie (17,48 km) in Betrieb war.

Am 1. Juni 1913 wurde auf der Strecke Schlump—Christuskirche ein Pendelbetrieb eröffnet. Dieser Betrieb wurde am 21. Oktober auf die Strecke Schlump bis Emilienstraße (1,28 km) ausgedehnt. Am 23. Mai 1914 wurde die Endstrecke der Eimsbütteler Zweiglinie Emilienstraße—Hellkamp in Betrieb genommen. Der Betrieb der Zweiglinie Kellinghusenstraße—Ohlsdorf wurde am 1. Dezember eröffnet. Als letzte wurde die Zweiglinie nach Rothenburgsort am 27. Juli 1915 in Betrieb genommen.

Das Grundkapital der Gesellschaft betrug bei Errichtung M 15 000 000.— und wurde mehrfach erhöht. Durch Eintritt des Hamburgischen Staates in das Unternehmen gemäß dem Verträge vom 3. Juli 1918 nebst zugehöriger Verleihungsurkunde wurde die Ausgabe von nom. M 48 630 000 auf den Namen des Hamburgischen Staates lautenden B-Stammaktien erforderlich, die in der G.-V. am 16. Juli 1918 beschlossen worden ist.

Der Staat hat seine Rechte an der Bahnanlage, welche die Hamburger Hochbahn A.-G. auf Grund des Vertrages vom 25. Januar 1909 benutzte, mit Ausnahme des Grund und Bodens, der dem Staat verbleibt, in die Gesellschaft eingebracht. Der Grund und Boden, auf dem der jetzige Bahnkörper der Hochbahn steht, wird der Gesellschaft für die Dauer der Verleihung pacht- und abgabefrei überlassen.

Im Zusammenhange hiermit wurde die Ausgabe weiterer M 7 500 000.— gleichartiger B-Stammaktien erforderlich in Erfüllung der im Verträge vom 3. Juli 1918 vorgesehenen Bestimmung, wonach der Hamburgische Staat für die Überlassung derjenigen Anlagen der Straßenbahnen in Hamburg, die nach dem Konzessionsverträge in sein Eigentum übergehen, einen den Sachwerten dieser Anlagen an dem Tage der Übernahme entsprechenden Betrag in B-Stammaktien erhalten soll. Auf Grund dieser Bestimmungen wurden durch Vertrag vom 11. November 1919 die dem Staate heimfallenden Gleisanlagen der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg für den Betrag von M 7 500 000.— in B-Stammaktien übernommen. Die Ausgabe dieser Aktien wurde in der H.-V. am 5. Dezember 1919 beschlossen.

Die Ausgabe von nom. M 31 500 000.— A-Aktien wurde auf Grund des unterm 11. Juli 1918 zwischen der Hamburger Hochbahn A.-G. und der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft in Hamburg geschlossenen Vertrages, betr. die Verschmelzung beider Aktiengesellschaften, erforderlich. Nach diesem Verträge hat die Straßenbahn ihr Vermögen als Ganzes mit Ausschluß der Liquidation auf die Hochbahn übertragen. Die Ausgabe dieser Aktien wurde in der H.-V. vom 16. Juli 1918 beschlossen. Die Verschmelzung ist unterm 30. Dezember 1919 in das Handelsregister eingetragen. Ferner wurde in Erfüllung der im Verträge vom 3. Juli 1918 vorgesehenen Bestimmung, wonach die Hamburger Hochbahn A.-G. die Alsterdampfschiffahrt ebenfalls in ihren Betrieb übernehmen. Die Ausgabe dieser Aktien wurde in der H.-V. vom 25. März 1919 beschlossen. Der Betrieb der Alsterschiffahrt ging am 1. April 1919 auf die Hamburger Hochbahn A.-G. über. Die H.-V. vom 31. Januar 1922 hat beschlossen, zum Ankauf der Zentralbahnanlagen und weiteren Ausbau des Unternehmens das Grundkapital um nom. M 30 100 000.— (17 600 A-Aktien und 12 500 B-Stammaktien) zu erhöhen.

Die H.-V. vom 30. Juni 1923 hat beschlossen, zwecks Übernahme der in Hamburg befindlichen Gleisanlagen der Ham-

burg-Altonaer Centralbahn-Gesellschaft aus der Hand des Hamburgischen Staates sowie zur Durchführung von Verbesserungen und Erweiterungen der bei der Hamburger Hochbahn A.-G. vereinigten Verkehrsbetriebe das Grundkapital um M 120 000 000.— auf M 253 630 000.— zu erhöhen durch Ausgabe von M 100 000 000.— A-Aktien und M 20 000 000.— B-Vorzugsaktien.

Am 6. September 1920 hat die Gesellschaft den elektrischen Betrieb auf der Staatlichen Walddörferbahn für Rechnung des Hamburgischen Staates aufgenommen.

Desgleichen übernahm die Gesellschaft am 1. Juli 1921 die Betriebsführung auf der dem Staate gehörigen Langenhornbahn für Rechnung des Staates. Laut Vertrag vom 11. Juni 1925 wird jedoch der Betrieb der Langenhornbahn für eigene Rechnung geführt.

Ende 1921 eröffnete die Gesellschaft einen Autobusbetrieb, welcher seitdem weiter ausgebaut wurde. Am 1. April 1930 übernahm die Gesellschaft auf Grund des Vertrages mit der Stadtgemeinde Harburg-Wilhelmsburg den gesamten Autobusbetrieb der Hanseatischen Verkehrs-Gesellschaft m.b.H. in Harburg und die Autobusse, Inventar, Maschinen und Materialien käuflich. Die Hanseatische Verkehrs-Gesellschaft m.b.H. und die Stadt Harburg verzichteten zu Gunsten der Hochbahn-Gesellschaft auf die ihnen erteilte Konzession und werden für die Dauer der Betriebsverträge mit der Hochbahn keinen neuen Autobusbetrieb in der Stadt einrichten.

Die Hauptversammlungen vom 15. Juni 1925, 14. Mai 1927 und 27. Mai 1929 beschlossen die Erhöhung des Grundkapitals um bis zu RM 30 000 000.— in bis zu 60 000 auf den Namen des Hamburgischen Staates lautenden C-Aktien über je RM 500.— und genehmigten einen Vertrag mit dem Hamburgischen Staate, wonach die Gesellschaft dem Staate eine Abgabe von 3 Rpf. für den Einzelfahrschein und 12 1/2 % für die Zeitkarten zahlt. Der Staat übernimmt in voller Höhe der Beträge C-Aktien der Gesellschaft. Diese Aktien wurden mit einer niedrigeren Dividende ausgestattet und belasten daher die Jahresrechnung des Unternehmens in erträglichem Umfange. Falls sich herausstellen sollte, daß die im § 10 der Verleihungsurkunde vorgesehene Verzinsung des Aktienkapitals nicht erwartet werden kann, hat die Gesellschaft das Recht, vom Staate nach dessen Wahl eine Verminderung der Abgabe oder eine weitere Erhöhung der Fahrpreise zu verlangen. Durch Nachtragsvertrag vom 2. Mai 1930 wurde die Abgabe auf 2 Rpf. für den Einzelfahrschein und 8 bzw. 3 % für die Zeitkarten ermäßigt. Der Vertrag ist vom Hamburgischen Staat auf den 31. Dezember 1933 gekündigt worden und ist seither außer Kraft.

1926, 1927, 1929 und 1935 weitere Kapitalerhöhungen (siehe „Kapitalentwicklung“).

1924/26: Abtretung von 7 126 Stück Vorrats-Aktien an den Hamburgischen Staat. Hiervon übernahm der Staat 3 142 Stück mit der Maßgabe, daß für diese Aktien 8 Jahre lang die Dividende der Gesellschaft verbleibt. Die Gesellschaft übernahm dafür die Verpflichtung, eine Straßenbahnverbindung von der Alsterdorferstraße nach dem Flugplatz sowie eine neue Linie nach Billbrook herzustellen und diese für längere Zeit verlustbringenden Linien zu betreiben.

1928: Aufnahme einer 5 1/2 prozentigen Anleihe in Höhe von \$ 8 000 000.— mit einer Laufzeit von 10 Jahren unter Ausschluß der hamburgischen Staatsgarantie. Bis zum 31. Dez. 1935 hat die Gesellschaft \$ 3 938 000.—, größtenteils freiwillig, zurückgekauft und getilgt.

1934: Der bisher für Rechnung des Staates geführte Betrieb der staatseigenen Walddörferbahn wurde vom 1. April 1934 ab zunächst auf die Dauer eines Jahres probeweise von der Gesellschaft unter Zuschußgewährung durch den Staat für eigene Rechnung übernommen. Laut Beschluß der außerordentlichen Hauptversammlung vom 24. September 1934 wurde das Kraftwerk in Barmbeck an die „Hamburgische Electricitäts-Werke A.-G.“ zum Buchwert von RM 5 752 000.— verkauft. Gleichzeitig wurden mit dieser Gesellschaft Stromlieferungsverträge für den Hoch- und Straßenbahnbetrieb abgeschlossen. Am 28. April 1934 Inbetriebnahme der endgültigen Haltestelle Jungfernstieg.

Die Alsterschiffahrt wurde von der Gesellschaft laut einem mit der Firma Lütgens & Reimers, Hamburg, abgeschlossenen Verträge vom 13. Juli 1923 während der Zeit vom 15. September 1923 bis 31. März 1935 für Rechnung der Firma Lütgens & Reimers betrieben. Seit dem 1. April 1935 betreibt die Gesellschaft die Personenschiffahrt wieder für eigene Rechnung, während die Schleppschiffahrt weiter durch die Firma Lütgens & Reimers mit ihren eigenen Schleppfahrzeugen betrieben wird. Die Gesellschaft erhält eine Abgabe von der Bruttoschleppinnahme.