

**Gesellschaft für
Verkehrsunternehmen
1899 – 1900**

Die Gesellschaft für Verkehrsunternehmen (GfV), Berlin, Unter den Linden 43 (Verwaltung und technisches Büro), war am 11. März 1899 gegründet worden. Ihre Versuchsstation lag am Kupfergraben. Noch im gleichen Jahr wurde mit der Errichtung einer Fabrikationsstätte für 400 Fahrzeuge im Jahr in Mariendorf bei Berlin begonnen.

Zu den Gründern gehörten prominente deutsche Unternehmen, die im Elektromobil eine Zukunft sahen: Akkumulatorenwerke System Pollak; Deutsche Gesellschaft für elektrische Unternehmen; Elektrizitäts-A.-G. vorm. W. Lahmeyer & Co.; alle Frankfurt/Main; Gesellschaft für elektrische Unternehmen; Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin A.-G. (> MMB); Aktiengesellschaft Siemens & Halske (> Siemens); Union-Elektrizitäts-Gesellschaft; alle Berlin; Wagenbauanstalt und Waggonfabrik für elektrische Bahnen vorm. W. C. F. Busch (> Busch); Hamburg und Bautzen. Als Banken fungierten die Commerz- und Diskonto-Bank, Hamburg, und E. Ladenburg, Frankfurt.

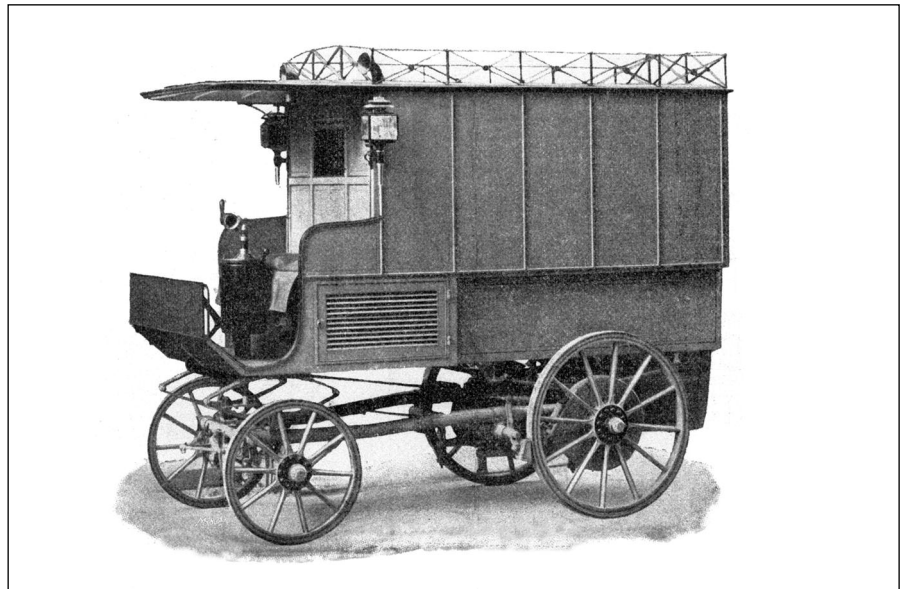
Zweck der Gründung waren:

1) Herstellung, Kauf, Eigenbetrieb und sonstige Verwertung von Motorfahrzeugen und Motorbooten sowie Teilen derselben, insbesondere elektrotechnischer Konstruktionen dieser Art.

2) Errichtung, Übernahme und Betrieb von Verkehrsunternehmen jeder Art, welche die Beförderung von Personen und Gütern zum Gegenstand haben.

3) Erwerb und Verwertung aller auf Motor-Fahrzeuge Bezug habenden Erfindungen, Konstruktionen, Patente und Patentlicenzen.

Die Gesellschaft war im Besitz der damals wichtigsten Patente und Gebrauchsmuster, insbesondere jedoch Mitinhaberin der Lizenz für elektrische Motorfahrzeuge der Columbia & Electric Vehicle Company in Hartford, Connecticut/USA, für Deutschland und Österreich-Ungarn. Die amerikanische



Postwagen der GfV 1899 ¹



Der Hotelbus des Kaiser-Hotels in Berlin 1899 ¹



Gesellschaftswagen der GfV 1899 ¹

Firma war Teil des Automobil-Imperiums des Colonel Albert Pope (weitere Marken: Pope-Toledo und Pope-Tribune).

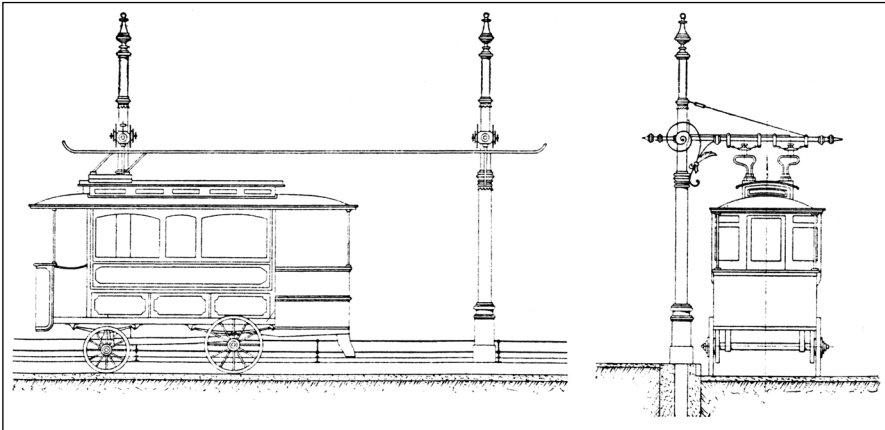
Unter Direktor Max Meyer und Oberingenieur Mühlberg konstruierte, betrieb und vertrieb die GfV Hotel-Omnibusse (10 bis 20 Personen), kleinere Ausflugsbusse bis 12 Sitzplätze (Breaks und Gesellschaftswagen) und Gepäckwagen für Nutzlasten zwischen 0,3 und 1,5 t. Die Reichspostverwaltung

erprobte einen Paketbeistellwagen mit 1 t Nutzlast und orderte 1900 noch 12 weitere als Ersatz für ihre zweispännigen Pferde-Güterpostwagen. Der Antrieb der Wagen erfolgte durch zwei Elektromotoren von je 2,5 PS, die je ein Hinterrad mittels einfacher Zahnradübertragung in Bewegung setzten.

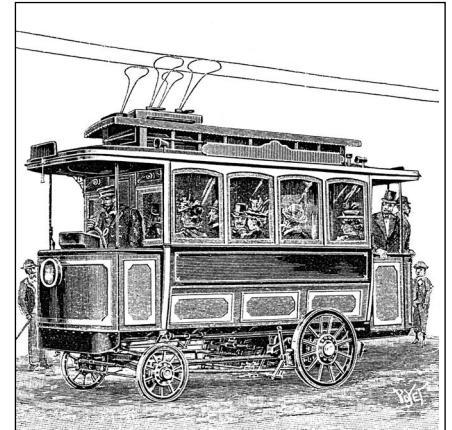
Eine Besonderheit waren die mit wenigen Handgriffen auszuwechselnden Aufbauten auf weitgehend standardisierten Chassis, die die A.-G. H. F.

Eckert, Berlin, nach Zeichnungen fertigte. Die an der Gesellschaft beteiligten Firmen lieferten die Wagenkästen, die elektrischen Ausrüstungen und die Batterien.

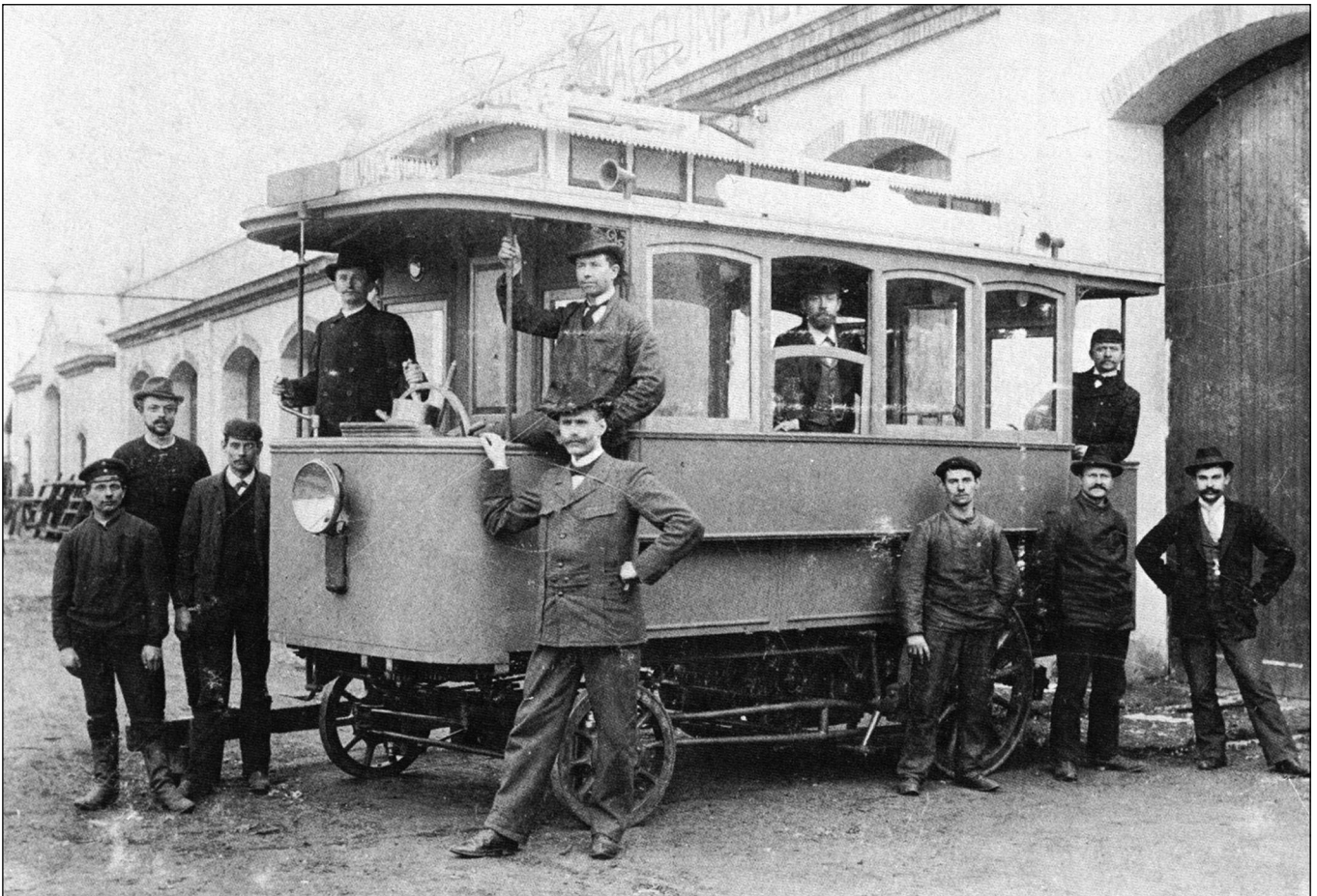
Zur 1. Internationalen Motorwagen-Ausstellung im September 1899 wurde in Berlin von der > ABOAG mit vier von der GfV gelieferten Omnibussen zur Erprobung ein Zubringerdienst eröffnet, dem ab dem 15. Februar 1900 auf der Strecke Stettiner Bahnhof –



Ladestation für die Batterien des Accumulatorenbusses¹



Accumulatoren-Omnibus im Probetrieb¹



Accumulatoren-Omnibus der GfV 1899

Anhalter Bahnhof ein fahrplanmäßiger Probebetrieb mit acht Fahrzeugen folgte. Am 27. Juli 1900 eröffnete man eine weitere Linie (Askanischer Platz – Stettiner Bahnhof) mit sechs Wagen. Die von der Wagenbauanstalt und Waggonfabrik für elektrische Bahnen vorm. W. C. F. Busch mit Chassis und Wagenkasten ausgestatteten Fahrzeuge entsprachen in ihrer Ausstattung weitgehend dem Standard der Berliner Straßenbahnwagen und fassten 18 Fahrgäste. Auf dem Dach trugen die Omnibusse Ladebügel, die sich an den Ladestationen am Stettiner bzw. Anhalter Bahnhof während des regelmäßigen Aufenthalts automatisch gegen spezielle Kontaktbahnen legten. Alle elektrischen Teile dieses Systems außer den Batterien hatte Siemens & Halske beigesteuert. Der Betrieb wurde im Dezember 1900 wieder eingestellt, da die Konstruktion nicht ausgereift war.

Zur Pariser Weltausstellung 1900 verkehrten zwölf Fahrzeuge der GfV als zwölfsitzige Hotel- und Ausflugsbusse für ein deutsches Touristen-Büro zwischen Paris und Versailles. Optimistisch hatte man sich in Ungarn durch Beteiligung an der Haupt- und Residenzstädtischen Verkehrsunternehmens-Aktien-Gesellschaft ein 30jähriges Monopol für den Omnibus-Betrieb in Budapest gesichert.

Im April 1900 übernahm die Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin A.-G. die Konstruktion und Herstellung der Fahrzeuge und kurze Zeit später das gesamte Aktienkapital. Am 29. Oktober 1901 beschloss man die Auflösung der Gesellschaft.