

einen zu solcher Einlösung der Aktien zu verwendenden Reingewinn festgestellt hat, findet die Ziehung der Nummern der zur Einlösung gelangenden Aktien statt. Für das angefangene Geschäftsjahr, in welchem die Aktien zur Einlösung ausgelost worden sind, haben sie keinen Anspruch mehr auf Gewinnanteil.

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

Bilanz am 31. Dez. 1909: Aktiva: Eisenbahnanlage 1 122 397, Kaut. 10 362, Kassa 484, Ern.-F.-Effekten 49 977, Spez.-R.-F.-Effekten 1278, Kaut. der Betriebsführerin 50 000. Debit. 229 325. — Passiva: A.-K. 976 000, R.-F. für ausgeloste Aktien 24 000, Ern.-F. 46 311, R.-F. 53 515 (Rüchl. 6068), Spez.-R.-F. 2172 (Rüchl. 606), Disp.-F. 18 000, Lenz & Co., Kaut. 50 000, Kredit. 175 910, Div. 58 560, Einlös. von 36 Aktien 54 000, Vortrag 5355. Sa. M. 1 463 825.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Unk. 13 168, Zs. 142, Ern.-F. 12 385, Verwalt.-Kosten an die Betriebsführerin 9519, Gewinn 124 590. — Kredit: Vortrag 3222, Eisenbahnbetriebs-Überschuss 156 584. Sa. M. 159 807.

Kurs Ende 1909: 147% (im Nov.) Eingef. am 22./3. 1909 von der Berliner Handels-Ges. zum ersten Kurs von 140%.

Dividenden 1905—1909: 0, 8, 8, 6, 6%. Coup.-Verj.: 4 J. (K.)

Direktion: Reg.-Baumeister a. D. Max Semke, Charlottenburg.

Aufsichtsrat: (3—7) Vors. Dr. jur. Alfons Jaffé, Charlottenburg; Stellv. Geh. Komm.-Rat Louis Aronsohn, Bromberg; Bankier Rich. Dyhrenfurth, Bankier Moritz Helfft, Berlin; Dir. Paul Mittelstaedt, Charlottenburg; Dir. W. Paul, Friedenau.

Zahlstellen: Berlin: Ges.-Kasse, Berliner Handels-Ges., N. Helfft & Co., S. L. Landsberger; Bromberg: M. Stadthagen. *

Stuttgarter Strassenbahnen in Stuttgart, Hauptstätterstr. 153.

Gegründet: 31./3. 1868 als Stuttgarter Pferde-Eisenbahn-Ges.; handelsger. eingetr. 7./15. April 1868. Firma geändert wie gegenwärtig lt. G.-V.-B. v. 31./3. 1890. Letzte Statutänd. 20./7. 1899, 30./3. 1907 u. 15./12. 1908. Landesh. Genehm. v. 31./3. 1868. Kone. bis Ende 1930.

Zweck: Bau u. Betrieb von Strassenbahnen in Stuttgart, Cannstatt u. Umgebung. Fusionierte 1889 mit der 1886 gegr. „Neuen Stuttgarter Strassenbahn Lipken & Cie.“ — Strassenbahn mit elektr. Betrieb (oberird. Stromzuführ.). Bahnlänge im Juni 1909 40.05 km, Betriebslänge 45.46 km, Gleislänge inkl. der Depotgleise 63.98 km, Spurweite 1 m. Linien: 1) Cannstatt-Berg-Paulinenberg-Karlvorstadt-Schützenhaus, 2) Gaisburg-Ostheim-Hackstr.-Traubenstr., 3) Westbahnhof-Hauptbahnhof-Pragfriedhof-Nordbahnhof, 4) Rundbahn, 5) Dillmannstrasse-Herdweg-Büchsenstr.-Thorstr.-Heusteigstr.-Olgastr.-Falbenhennenstr.-Bopser, 6) Bopser-Schlossplatz-Friedrichsstrasse-Hegelplatz-Rosenberg-Schwab-Schickard-Böblingerstrasse, 7) Herderstr.-Moltkekaserne-Schlossplatz-Charlottenplatz-Alexanderstr.-Ostheim-Gablenberg. Personen-Beförderung 1899—1909: 11 427 342, 14 094 173, 16 208 236, 17 231 590, 19 951 849, 22 455 734, 24 450 555, 27 101 349, 28 937 353, 30 517 413, 32 951 395; Fahrtaxeinnahme M. 1 209 706, 1 372 693, 1 527 309, 1 550 070, 1 789 765, 1 995 376, 2 164 096, 2 369 553, 2 530 723, 2 647 450, 2 860 381. Es sind vorhanden: 133 Motorwagen und 93 Anhängewagen. 1902—1909 wurden Wohnungen für Bedienstete erbaut, so dass ab Okt. 1909 188 Dienstwohnungen vorhanden sind. Die Ges. ist bei den Cannstatter Strassenbahnen, G. m. b. H., mit M. 345 000 beteiligt, wovon 50% = M. 172 500 eingezahlt.

Für den Bau von Vorortbahnen ist der Ges. vom Königl. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, am 2./6. 1908 die Genehmigung zum Bau u. Betrieb folgender Linien erteilt worden: 1) von Stuttgart nach Feuerbach und nach Zuffenhausen, 2) von Feuerbach nach Zuffenhausen, 3) von Feuerbach nach Cannstatt, 4) von Zuffenhausen nach Ludwigsburg, 5) von Cannstatt nach Münster am Neckar, 6) von Gaisburg nach Wangen, 7) von Wangen nach Untertürkheim u. nach Hedelfingen, 8) von Hedelfingen nach Esslingen. In der a.o. G.-V. v. 15./12. 1908 ist die Beschaffung der zur Durchführung des Baues dieser Vorortlinien mit Ausnahme der Linien 4 u. 8 erforderlichen Geldmittel im Betrage von rund M. 2 250 000 durch Erhöhung des A.-K. (s. unten) beschlossen worden. Die Vorarbeiten u. der Bau der Vorortlinien wurde so gefördert, dass die Linie 5 am 15./5. 1909 eröffnet werden konnte u. die Linien 1 u. 3 im August 1909 u. Linie 2 am 19. Sept. 1909 in Betrieb kamen. Die weiteren Linien dürften 1910 fertiggestellt werden.

Das Rechtsverhältnis zwischen der Ges. und der Stadtgemeinde Stuttgart betreffs Anlage und Betrieb der Strassenbahn ist durch die Verträge v. 22./8. 1889, 19./7. 1894, 26./6. 1899 u. 4./8. 1906 geregelt. Für die Benützung der Strassen erhält die Stadtgemeinde seit 1./1. 1897 für das Kalenderjahr 2½% der jeweiligen Brutto-Einnahmen der Ges. an Fahrgeldern; ausserdem vom 1./4. 1902 an einen jährl. Beitrag von M. 10 000 zur Unterhaltung der Krongutstrassen. Die Zahlung von 1% erfolgt ohne Rücksicht auf das Betriebsergebnis der Ges. in dem betreffenden Jahre; die Zahlung der weiteren 1½% ruht in den Jahren, in welchen die Ges. nicht wenigstens 4% Div. auf die St.-Aktien zur Verteilung bringt; sie ist aber ganz oder teilweise nachzuholen, sobald die Betriebsergebnisse späterer Jahre die Mittel hierzu und gleichzeitig zur Zahlung einer Div. von 4% auf die St.-Aktien wieder gewähren. Die Zahlung erfolgt am 1./4. des folgenden Jahres. Verbleibt vom 1./1. 1902 an der Ges. nach Bezahlung einer 6% Div. auf die St.-Aktien noch ein weiterer Überschuss, so erhält die Stadtgemeinde 1/10 desselben als weitere Abgabe. Die Erlaubnis zur Anlage und zum Betrieb der Strassenbahnen