

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Betriebsführer 2000, Unk. 2368, z. Ern.-F. 2035, z. Spez.-R.-F. 33, z. Bilanz-R.-F. 338, Gewinn 8041. — Kredit: Vortrag 1639, Betriebs-Überschuss 12175, Zs. 1003. Sa. M. 14 818.

Dividenden 1905/1906—1909/1910: 0, $1\frac{1}{2}$, $2\frac{3}{8}$, $1\frac{1}{2}$, $1\frac{1}{2}\%$.

Direktion: Bürgermeister Alb. Buchhorn.

Aufsichtsrat: Eisenbahnbau- u. Betriebsinsp. Elten, Dirschau; Landesrat Kruse, Danzig; Landrat G. Ad. von Halem, Schwetz; Reg.- u. Baurat von Busekist, Danzig; Reg.-Rat Wölbling, Marienwerder; Dir. Lucht, Königsberg.

Heidelberger Strassen- u. Bergbahn-Akt.-Ges. in Heidelberg.

Gegründet: 18./7. 1887. Letzte Statutänd. 6./12. 1899. Die Ges. übernahm Konz. u. Bahn von der Handels-Ges. Leferenz & Co. nebst den in der alten Bergheimerstr. 7 beleg. Grundstücken, 33 a 62 qm, Gebäuden, Geleisanl., Pferden, Wagen etc. für M. 349 000, wobei der Wert der Konz. mit M. 25 000 in Ansatz gebracht wurde.

Zweck: Betrieb von Strassen-, Sekundär- u. Bergbahnen, im besonderen der Heidelberger Strassen- u. Bergbahn. Die Konz. für den Betrieb der Pferdebahn ist ab 27./9. 1883 v. bad. Minist. auf 35 Jahre erteilt u. durch Vertrag mit der Stadt Heidelberg v. 18./9. 1883 ergänzt worden. Linien: 1) Hauptbahnhof-Hauptstr.-Karlstor; 2) Schlachthaus-Bismarckplatz-Neuenheim-Handschuhsheim; 3) Hauptbahnhof-Rohrbacherstr.-Steigerweg. Betriebslänge 6,35 km. Geleislänge 9,87 km. Spurweite 1 m. Falls die Konz. nicht verlängert wird, fällt die Geleisanl. unentgeltlich dem Eigentümer der Strasse zu, während alle Betriebsmittel u. Einricht. nach ihrem wickl. durch 3 Sachverst. festzusetzenden Werte abzutreten sind. Die Pferdebahn wurde im Mai 1885 dem Betriebe übergeben. In der ausserord. G.-V. v. 20./12. 1901 wurde die Umwandlung des Pferdebetriebes in elektr. Betrieb beschlossen. Ein Teil des zum Umbau nötigen Kapitals wurde von der Stadtgemeinde Heidelberg gegen $4\frac{1}{2}\%$ Zs. p. a. vorgestreckt und hat dieselbe die Verlängerung der staatl. Konz. für die Strassenbahn bis Ablauf der Bergbahn-Konzession (1938) erwirkt. Der elektrische Betrieb wurde 7./10. 1902 auf sämtl. Linien aufgenommen. Umbaukosten M. 594 876. Wagenpark: 21 Motorwagen 17 Anhängewagen etc. Unterm 25./6. 1888 erhielt die Ges. eine weitere Konz. zum Bau u. Betriebe einer kombinierten Drahtseil- u. Zahnradbahn von Heidelberg nach dem Schloss u. der Molkenkur für 50 Jahre. Betriebseröffnung der Bergbahn 30./3. 1890. Vom 31./3. 1915 ab hat die Stadt Heidelberg bzw. der bad. Staat das Recht, mit dreij. Ankündig. die Bergbahn anzukaufen, wobei als Kaufpreis der 25fache Betrag des durchschnittl. Reinertrags der letzten 10 Jahre, von der Ankündig. an zurückgerechnet, mind. aber die urspr. Herstellungskosten = M. 849 157,40 abzgl. der etwa zur Herstell. des ordnungsmässigen Bahnzustandes erforderl. Kosten, vergütet werden müssen. Nach dem Vertrage mit der Stadt Heidelberg v. 27./9. 1888 ist der Ges. die unentgeltl. Benutzung der die Bahn kreuzenden staatl. Strassen u. Wege gestattet. Dieselbe wird mittels Tunnels in einer durchschnittl. Steigung von 25% bis zur Schlossstation, u. von da in offenem Einschnitte mit ungefähr 43% Steigung bis zur Station Molkenkur geführt. Wenn nach Ablauf der Konz. die Bahn nicht von der Stadt Heidelberg oder von dem Staate erworben, auch die Konz. nicht erneuert wird, so ist die Ges. verpflichtet, die gesamte Bahn anl. zu beseitigen u. den früheren Zustand nach Anordnung der Oberaufsichtsbehörde wieder herzustellen. Die Bahnlänge beträgt wagrecht gemessen 457,7 m, in der Steigung gemessen 488,91 m, die absol. Höhe zwischen dem unteren und oberen Bahnsteig 172 m. Betriebslänge 0,489 km. Spurweite 1 m. Seit 13./4. 1907 elektr. Betrieb. Die elektr. Bergbahn Molkenkur-Königstuhl wurde am 1./6. 1907 eröffnet. 1904 baute die Ges. die der Stadt konzessionierte Linie vom Bismarckplatz nach Neuenheim u. Handschuhsheim. Am 1./7. 1905 übernahm die Ges. die ihr in Pacht gegebene, seitens der Stadt angekaufte Strassenbahnlinie Heidelberg-Wiesloch. Die Linie nach Wiesloch hat 13 km Bahn- u. 14,71 km Geleislänge und wird mit 9 Motor- u. 9 Anhängewagen sowie 2 elektr. Lokomotiven elektrisch betrieben. Der Betrieb der Linie Karlstor-Schlierbach (3,08 km Bahnlänge) wurde am 1./11. 1910 aufgenommen. Die Bahn nach Kirchheim ist seit 19./2. 1910 in Betrieb (hat 1,7 km Bahnlänge).

Betriebs-Einnahme:	1905	1906	1907	1908	1909	1910
Strassenbahn *) . M.	308 419	338 060	356 817	365 785	382 204	393 790
Bergbahn	77 644	78 428	133 009	159 087	162 019	161 465
Personen zus.	3 406 347	3 742 004	4 149 583	4 364 049	4 754 826	4 782 360

*) Stadtl. Linien. Die Linie Heidelberg-Wiesloch vereinnahmte 1906—1910 M. 204 267, 218 573, 217 300, 222 868, 247 900; beförderte Personen 1909 u. 1910: 1 906 634, 2 092 443.

Kapital: M. 1 235 000 in 1235 Aktien à M. 1000. Urspr. M. 350 000, erhöht lt. G.-V. v. 10./2. 1890 um M. 885 000 (auf M. 1 235 000). Die Stadt Heidelberg erwarb 1900 nom. M. 928 000 Aktien der Ges. zum Preise von 160% bezw. 162% von der Deutschen Bank u. dem Bankhause Abel & Co. in Berlin. Das Unternehm. ist somit in der Hauptsache im Besitz der Stadt.

Anleihe: M. 425 000 zu $4\frac{1}{2}\%$, geliehen 1902 seit. der Stadtgemeinde zu Umbauzwecken (s. oben). Noch ungetilgt M. 200 000.

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

Gewinn-Verteilung: Mind. 5% u. höchst. 10% z. R.-F. bis derselbe 10% des Grundkapitals beträgt, v. Rest die vertragsm. Tant. an Dir. u. Beamte, 4% Div., vom Übrigen bis 10% Tant. dem A.-R. Überrest zur Verf. d. G. die auch die Dotation weit. Rückl. beschliessen kann.