

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 wirkl. 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 bezw. 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 abzügl. der etwa zur Herstell. des ordnungsmässigen Bahnzustandes erforderl. Kosten, vergütet werden müssen. Nach dem Verträge mit der Stadt Heidelberg v. 27./9. 1888 ist der Ges. die unentgeltl. Benutzung der die Bahn kreuzenden städt. 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 Bahnanl. 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. Am 11./4. 1911 wurde der elektrische Aufzug auf den Königstuhlturm in Betrieb genommen. 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:	1906	1907	1908	1909	1910	1911
Strassenbahn *) . M.	338 060	356 817	365 785	382 204	393 790	448 636
Bergbahn . . . . . "	78 428	133 009	159 087	162 019	161 465	173 552
Personen zus. . . . .	3 742 004	4 149 583	4 364 049	4 754 826	4 782 360	4 771 705

\*) Stadtl. Linien. Die Linie Heidelberg-Wiesloch vereinnahmt 1906—1911 M. 204 267, 218 573, 217 300, 222 868, 247 900, 261 576; beförderte Personen 1909—1911: 1 906 634, 2 092 443, 2 200 505.

**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  $160\%$  bzw.  $162\%$  von der Deutschen Bank u. dem Bankhause Abel & Co. in Berlin. Das Unternehmen ist somit in der Hauptsache im Besitz der Stadt.

**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. Beträgt die Brutto-Einnahme der Bergbahn Kornmarkt-Molkenkur in einem Jahre mehr als M. 90 000, so sind  $20\%$  des Überschusses an die Stadt abzuliefern.

**Bilanz am 31. Dez. 1911:** Aktiva: Bahnanlage u. Konz. 1 526 234, Betriebsmaterialien 53 196, Kassa u. Bankguth. 257 120. — Passiva: A.-K. 1 235 000, R.-F. 88 800, Ern.-F. 287 000, Haftpflichtvers.-F. 7 000, Pens.- u. Unterstütz.-Kasse 112 421, Scheckkto 27 849, Gewinn 78 480. Sa. M. 1 836 551.

**Gewinn- und Verlust-Konto:** Debet: Ausgaben 615 443, Abschreib. und Rücklagen 201 894, Reingewinn 78 480 (davon R.-F. 4000, Div. 49 400, Tant. an A.-R. u. Vorst. 15 205, zur Pens.-Kasse 2000, Vortrag 7874). — Kredit: Vortrag 5883, Einnahmen 889 934. Sa. M. 895 818.

**Kurs Ende 1894—1900:** 89, 99, 115,75, 142,50, 157, 156,50, —  $\%$ . Letzter Kurs im März 1901:  $153\%$ ; seitdem nicht mehr notiert. Aufgel. bei Abel & Co. 19./5. 1894 zu  $78\%$ . Notiert in Berlin.

**Dividenden 1887—1911:**  $3\frac{3}{4}$ , 4, 4, 5,  $3\frac{3}{4}$ ,  $3\frac{3}{4}$ ,  $4\frac{1}{2}$ ,  $4\frac{1}{2}$ ,  $5\frac{1}{4}$ ,  $5\frac{1}{2}$ ,  $6\frac{1}{2}$ , 7, 7, 7, 6,  $4\frac{1}{2}$ ,  $4\frac{1}{2}$ , 5, 5,  $4\frac{1}{2}$ ,  $4\frac{1}{2}$ , 4, 4, 4,  $4\frac{0}{10}$ . Coup.-Verj.: 4 J. (K.)