

platz - Friedrichsstrasse - Hegelplatz - Rosenberg - Schwab - Schickard - Böblingerstrasse, 7) Dillmannstrasse-Herdweg - Büchsenstrasse - Thorstrasse-Heusteigstrasse-Olgastrasse - Falbenhennenstrasse - Bopser, 8) Schlossplatz - Neckar - Sänger - Landhaus - Werfnershaldenstrasse-Ostheim-Gablenberg, 9) Stöckachschule-Hackstrasse-Wangenerstrasse-Schlachthaus, 10) Cannstatt-Feuerbach, 11) Cannstatt-Zuffenhausen, 12) Feuerbach-Schlossplatz-Hedelfingen, 13) Zuffenhausen-Schlossplatz-Untertürkheim, 14) Dammstrasse-Cannstatt-Münster-W. Personen-Beförderung 1899 — 1911: 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, 37 190 501, 43 670 171; Fahrtaxeneinnahme 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, 3 323 259, 3 956 139. Es sind vorhanden: 193 Motorwagen und 117 Anhängewagen. 1902 bis 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. 1902 Beteil. an der Esslinger Strassenbahn.

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 wurden 1910 fertiggestellt.

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 2 $\frac{1}{2}$ % 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 1 $\frac{1}{2}$ % 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  $\frac{1}{10}$  desselben als weitere Abgabe. Die Erlaubnis zur Anlage und zum Betrieb der Strassenbahnen auf dem Areal der Krongutverwaltung ist eine stets widerrufliche und kann jeweils ohne weiteres zurückgezogen werden.

Die Konz. für Stuttgart läuft am 31./12. 1930 ab. Mit dem Ablauf der Konz. erlangt die Stadtgemeinde das Recht, die gesamte Bahn- und Betriebsanlage mit allen beweglichen und unbeweglichen Zubehörenden zu erwerben. Erklärt die Stadtgemeinde spätestens 6 Monate vor Ablauf der Konz. von dem ihr zustehenden Erwerbungsrecht keinen Gebrauch zu machen, und kommt keine anderweitige Vereinbarung zustande, so hat die Ges. alle auf den städtischen Strassen und Plätzen befindl. Einrichtungen für die Bahn, z. B. Geleisanlagen etc. zu entfernen und die von der Bahn berührten Teile der Strassen und Plätze in guten, ordnungsmässigen, dem übrigen Bestand der betreffenden Strassen entsprechenden Zustand auf ihre Kosten zu versetzen und hierbei die Anordnungen des Gemeinderats zu befolgen.

**Kapital:** M. 6 750 000. Bis Dez. 1908: M. 4 500 000 i. 3750 St.-Aktien I. Em. (Nr. 1—3750) à fl. 100 = fl. 375 000 = M. 642 857.14 (urspr. A.-K.), 800 St.-A. Lit. B (Nr. 1—800) à M. 1000 = M. 800 000, 750 St.-A. Lit. C (Nr. 801—1550) à M. 1000 = M. 750 000, 175 Prior.-Aktien (Nr. 1—175) à M. 1000 = M. 175 000, 631 St.-Aktien Lit. D (Nr. 1551—2181) à M. 1000 u. 1 do. à M. 1142.86 (Nr. 2182) = M. 632 142.86, 1500 St.-Aktien Lit. E (Nr. 2183—3682) à M. 1000 = M. 1 500 000. Um den Betrag der St.-Aktien Lit. D (Em. IV) erhöht lt. G.-V.-B. vom 31. März 1898, angeboten den Aktionären 30/4.—14./5. 1898 zu 107.50%, Rest von einem Konsortium zu 150% übernommen. Von diesen Aktien IV. Em. von 1898 waren 25% und das Agio sofort, 25% am 1. Juli und 50% am 1. Okt. 1898 einzuzahlen, div.-ber. für 1898 pro rata temp. ihrer Einzahlung. Die G.-V. vom 20. Juli 1899 beschloss weitere Erhöhung um M. 1 500 000 (auf M. 4 500 000) in 1500 St.-Aktien Lit. E (Nr. 2183—3682) à M. 1000, div.-ber. im Verhältnis der Einzahlungen. Diese Aktien wurden vom 1.—15. Okt. 1899 den Aktionären zu 108.25%, anderweitig zu 125% angeboten; 25% und das Aufgeld waren sofort, 25% am 1./10. 1900, restliche 50% am 1./10. 1901 eingezahlt. Die a. o. G.-V. v. 15./12. 1908 hat beschlossen, zum Zwecke der Unifizierung des A.-K. dasselbe um M. 18 000 in der Weise herabzusetzen, dass a) die 3750 Aktien à fl. 100 = M. 642 857 zu je 6 Stück in Aktien à M. 1000 = M. 625 000 zus.gelegt u. auf jede Guldenaktie M. 4.77 bar herausgezahlt werden, b) die Aktie Lit. D Nr. 2182 unter Barzahlung von M. 142.86 auf den