Dividenden 1885—1911: 0, 0, 0, 2, 2 $\frac{1}{2}$, 2 $\frac{1}{2}$, 2, 0, 0, 2 $\frac{1}{2}$, 4, 4, 4 $\frac{1}{2}$, 4 $\frac{1}{2}$, 5, 4, 4, 3, 3, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4 $\frac{1}{2}$. Coup.-Verj.: 4 J. n. F. **Direktion:** K. Sander.

Aufsichtsrat: Vors. Fabrikant Josua Wick, Mülhausen; Stellv. Fabrikant Alb. Spoerry, Bendlikon (Schweiz); Bank-Dir. Daniel Schön, Charles Wacker, Fabrikant Anton Schoff, Geh. Komm.-Rat Theod. Schlumberger, Mülhausen; Kaufm. Adrien Fréminet, Chalons sur Marne; C. Beder-Stoll, Ing. A. Strelin, Zürich.

Strassenbahnen Mülhausen-Ensisheim-Wittenheim in Mülhausen i. Els.

Gegründet: 1885. Konzessionsdauer von 1885 bis 1984. Erwerbsberechtigt ist das Reichsland, und zwar nach Ablauf der Konzession unentgeltlich, aber ohne Betriebsmaterial. Die Bahn kann auch früher von dem Reichsland erworben werden und wird in diesem Falle das 20fache des Reinertrages der letzten 5 Jahre vor dem Erwerbstermin vergütet.

Zweck: Bau und bezw. Betrieb der Dampf-Strassenbahnlinien: a) Mülhausen-Ensisheim (16,5 km), Betriebseröffnung 21. Dez. 1885; b) Mülhausen-Wittenheim (7,5 km), Betriebseröffnung 27. Aug. 1888. Zum Bau leisteten Staat, Bezirk und Gemeinden M. 356 350 Zuschüsse. Mit der Ges. Tramways Mülhausen wurde ein Betriebsvertrag abgeschlossen, wonach diese gegen eine kilometrische Entschädigung den Betrieb der Bahnen mit den Betriebs-einrichtungen der Ges. ausführt.

c) Linie Mülhausen-Pfaffstätt (4,90 km, seit 1899 elektrisch), Betriebseröffnung 24. Nov. 1889, besteht aus der von der Ges. Tramways Mülhausen gebauten und betriebenen Strecke Mülhausen-Burzweiler-Pfaffstätt; Bau und Betrieb letzterer Linie ist vertragsm. gegen Überlassung aller der Ges. von Staat, Bezirk und Gemeinden gewährten Zuschüsse, sowie der gesamten Betriebseinnahmen bis 1. Jan. 1911 ebenfalls der Ges. Tramways Mülhausen übertragen worden. Von da ab ging dann diese Linie in gutem, betriebs-fähigem Zustande, jedoch ohne rollendes Material, in das Eigentum der Ges. Strassenbahnen Mülhausen-Ensisheim-Wittenheim über. Spurweite aller Linien 1 m. Auf Linie a) und b) Personen- und Güterverkehr, auf Linie c) nur Personen.

Kapital: M. 300 000 in 600 Aktien à M. 500.

Anleihe: Noch M. 404 000 in 4% Oblig. von 1897 à M. 1000. Zs. 1/4 u. 1/10.

Geschäftsjahr: 1./4.—31./3. **Gen.-Vers.:** Im I. Geschäftshalbj. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Gewinn-Verteilung: 5% zum R.-F., 4% Div., vom Übrigen weitere 10% zum R.-F. und 10% Tant. an Vorst., Rest zur Verf. der G.-V.

Bilanz am 31. März 1912: Aktiva: Bahnkörper u. Betriebsmaterial, 715 707, Einrichtung des elektr. Betriebes Jungenthor-Pfaffstätt 129 198, Bahn-Um- u. Ausbau 40 000, Kaut. 200, Ern.-F. 12 074, vorausbez. Zs. 13 520, Kassa 5852. — Passiva: A.-K. 300 000, Oblig. 404 000, Tramways Mülhausen, Bankto 129 198, R.-F. 6317, unerhob. Div. 292, Stationsrechnung 1580, Tramways Mülhausen, Bankto 4625, Gewinn 70 537. Sa. M. 916 552.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Oblig.-Zs. 16 260, z. Ern.-F. 21 240, Oblig.-Amort. 2000, z. R.-F. 1488, Bahn-Um- u. Ausbau 10 000, Div. 12 000, Unterstütz.-Kasse Tramways Mülhausen 1000, Tant. 1000, Vortrag 5548. — Kredit: Vortrag 1265, Gewinn auf dem Betriebe 69 271. Sa. M. 70 537.

Dividenden 1887/88—1911/1912: 3, 4, 4 $\frac{1}{2}$, 4 $\frac{1}{2}$, 4 $\frac{1}{2}$, 4 $\frac{1}{2}$, 4, 3, 2, 4, 5, 5, 5, 0, 0, 2 $\frac{1}{2}$, 3, 3, 4, 4 $\frac{1}{2}$.

Direktion: Dir. K. Sander. **Aufsichtsrat:** Vors. Th. Schlumberger, Mülhausen; Stellv. Fabrikant J. Wick, Bank-Dir. D. Schoen, Karl Wacker, Mülhausen; Fabrikant A. Schoff, Pfaffstätt; Fabrikant Alb. Spoerry, Bendlikon (Schweiz).

Müllheim-Badenweiler Eisenbahn-A.-G. in Müllheim i. Bad.

Gegründet: 8./10. 1894. Betriebseröffnung am 15./2. 1896.

Zweck: Bau u. Betrieb einer Schmalspurbahn vom badischen Staatsbahnhof Müllheim durch die Stadt Müllheim, Niederweiler u. Oberweiler nach Badenweiler. Länge 7,6 km, Spurweite 1 m. Subvention der Regierung M. 128 690. Den Betrieb führt die Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Ges. in Berlin lt. Pachtvertrag; derselbe wurde gelöst u. am 1./1. 1913 hierfür M. 87 000 Abfindung gezahlt. Aus den Betriebseinnahmen erhält die Pächterin für das Betriebsj. M. 36 000, die Akt.-Ges. M. 9000, von einem Mehr der Einnahmen erhält die Pächterin $\frac{3}{4}$, die Akt.-Ges. $\frac{1}{4}$. Durch Nachtrag vom 1./2. 1897 haben die Betriebspächter eine Garantie von 4% für die Vorz.-Aktien u. von 3% für die St.-Aktien übernommen. Elektrisierung der Bahn ist geplant.

Kapital: Bis 1912: M. 383 000 in 303 Vorz.-Aktien (nach Erhöh. v. 30./12. 1896 um M. 80 000 per 1./4. 1898) u. 62 Inh.-St.-Aktien à M. 1000, sowie 55 Nam.-St.-Aktien, u. zwar 18 Stück à M. 500, 16 Stück à M. 300 u. 21 Stück à M. 200. Die St.-Aktien unter M. 1000 können nur mit Einwilligung der Ges. übertragen werden. Erstere haben Vorz.-Recht auf 4% Div., sowie Vorausbefriedigung für den Fall einer Auflösung der Ges.

Die a.o. G.-V. v. 15./10. 1912 beschloss: 1) Ablösung des Betriebsvertrages mit der Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Ges. in Berlin. 2) Übernahme des Betriebes der Bahn in eigene Regie, Abschluss eines Bauvertrages mit der Rheinischen Schuckert-Ges. in Mannheim zur