

**Dividenden 1885—1912:** 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 $\frac{1}{4}$ , 4, 4, 4, 4, 4, 4%. **Coup.-Verj.:** 4 J. n. F. **Direktion:** K. Sander. **Aufsichtsrat:** Vors. Fabrikant Josua Wick, Mülhausen; Stellv. Fabrikant Alb. Sperry, 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, Zürich; Dir. Justus Breul, Berlin-Grünwald.

## Strassenbahnen Mülhausen-Ensisheim-Wittenheim

in Mülhausen i. Els.

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

**Zweck:** Bau u. bezw. Betrieb der Dampf-Strassenbahnlinien: a) Mülhausen-Ensisheim (16,5 km), Betriebseröffnung 21./12. 1885; b) Mülhausen-Wittenheim (7,5 km), Betriebseröffnung 27./8. 1888. Zum Bau leisteten Staat, Bezirk u. 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 Betriebseinrichtungen der Ges. ausführt. c) Linie Mülhausen-Pfastatt (4,90 km, seit 1899 elektr.), Betriebseröffnung 24./11. 1889, besteht aus der von der Ges. Tramways Mülhausen gebauten u. betriebenen Strecke Mülhausen-Burzweiler-Pfastatt; Bau u. Betrieb letzterer Linie ist vertragsm. gegen Überlassung aller der Ges. von Staat, Bezirk u. Gemeinden gewährten Zuschüsse, sowie der gesamten Betriebseinnahmen bis 1./1. 1911 ebenfalls der Ges. Tramways Mülhausen übertragen worden. Von da ab ging dann diese Linie in gutem, betriebsfähigem Zustande, jedoch ohne rollendes Material, in das Eigentum der Ges. Strassenbahnen Mülhausen-Ensisheim-Wittenheim über. Spurweite aller Linien 1 m. Auf Linie a) u. b) Personen- u. Güterverkehr, auf Linie c) nur Personen.

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

**Anleihe:** Noch M. 402 000 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.

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

**Bilanz am 31. März 1913:** Aktiva: Bahnkörper u. Betriebsmaterial. 749 622, Einricht. des elektr. Betriebes Jungenthor-Pfastatt 129 198, Bahn-Um- u. Ausbau 28 000, Kaut. 200, Ern.-F. 19 136, vorausbez. Zs. 13 340, Kassa 3853, Oberbaumaterial. 1813, Stationsrechn. 112. — Passiva: A.-K. 300 000, Oblig. 402 000, Tramways Mülhausen, Baukto 129 198, R.-F. 7806, unerhob. Div. 145, Tramways Mülhausen, Bankkto 23 759, Gewinn 82 367. Sa. M. 945 276.

**Gewinn- u. Verlust-Konto:** Debet: Oblig.-Zs. 16 120, z. Ern.-F. 28 796, Oblig.-Amort. 3000, z. R.-F. 945, Bahn-Um- u. Ausbau 10 000, Div. 12 000, Unterstütz.-Kasse Tramways Mülhausen 2000, Tant. 2000, Vortrag 7505. — Kredit: Vortrag 5548, Betriebsgewinn 76 818. Sa. M. 82 367.

**Dividenden 1887/88—1912/13:** 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 $\frac{1}{2}$ , 2 $\frac{1}{2}$ , 2 $\frac{1}{2}$ , 2 $\frac{1}{2}$ , 2 $\frac{1}{2}$ , 2 $\frac{1}{2}$ , 3, 3, 4, 4%.

**Direktion:** Dir. K. Sander. **Aufsichtsrat:** Vors. Th. Schlumberger, Mülhausen; Stellv. Fabrikant J. Wick, Bank-Dir. D. Schoen, Karl Wacker, Mülhausen; Fabrikant A. Schoff, Pfastatt; Fabrikant Alb. Sperry, 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 am 1./1. 1913 gelöst u. hierfür M. 87 000 Abfindung gezahlt. Aus den Betriebseinnahmen erhielt die Pächterin für das Betriebsj. M. 36 000, die Akt.-Ges. M. 9000, von einem Mehr der Einnahmen erhielt die Pächterin  $\frac{3}{4}$ , die Akt.-Ges.  $\frac{1}{4}$ . Durch Nachtrag vom 1./2. 1897 hatten die Betriebspächter eine Garantie von 4% für die Vorz.-Aktien u. von 3% für die St.-Aktien übernommen. Elektrisierung der Bahn ist beschlossen (s. unten).

**Kapital:** M. 750 000 in gleichber. Aktien. Bis 1913: M. 383 000 in 303 Vorz.-Aktien 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 Aktien unter M. 1000 können nur mit Einwilligung der Ges. übertragen werden. Erstere hatten Vorz.-Recht auf 4% Div.

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. für elektr. Industrie in Mannheim zur Elektrifizierung der Lokalbahn. 3) Genehmigung zur Ausgabe von hypoth. gesicherten 4% Schuldverschreib. im Betrage von M. 500 000, woran sich die Vorz.-Aktien al pari u. die St.-Aktien gegen Zuzahl. von 10% durch Umtausch beteiligen können. 4) Erhö.