

$3\frac{1}{4}$ ,  $3\frac{1}{4}$ ,  $3\frac{1}{4}$ ,  $3\frac{1}{4}\%$ ; Gewinnanteilscheine 1902—1913: 0, 1, 5, 5, 5, 5, 5, 5, 5, 5,  $5\frac{1}{2}\%$  (M. 12.50). Coup.-Verj.: 4 J. (K.)

**Direktion:** Reg.-Baumeister a. D. Holstein, Alex. Battes.

**Prokuristen:** Ed. Fischer, Ober-Ing. Johs. Mühlmann.

**Aufsichtsrat:** (5—9) Vors. Kgl. Baurat Otto Taaks, Stellv. Komm.-Rat Jul. Isenstein, Hannover; Senator Leop. Fischer, Linden; Geh. Reg.-Rat Theod. Schmalfuss, Justizrat Gg. Lenzberg, Dr. jur. Baron Jul. von Königswarter, Ober- u. Geh. Reg.-Rat Ferd. Lorenz, Hannover; Komm.-Rat Albert Pinkuss, Berlin.

**Zahlstellen:** Für Div.: Hannover: Eigene Kasse, Dresdner Bank, Ephraim Meyer & Sohn, Herm. Bartels, Bernh. Caspar, Hannov. Bank; Berlin u. Dresden: Dresdner Bank.

## Kleinbahn-Akt.-Ges. Hardenberg-Neuenburg in Neuenburg

(Westpr.)

**Gegründet:** 19./10. 1904; eingetr. 12./11. 1904. Gründer: Landeshauptmann Rud. Hinze, Danzig (als Vertreter der Prov. Westpreussen); Reg.-Rat Rob. Naumann, Marienwerder (als Vertreter des Königl. Preuss. Fiskus); Landrat Gust. Adolf von Halem, Schwetz (als Vertreter des Kreises Schwetz); Reg.-Baumeister Th. Reh, Berlin (als Prokurist der Firma Lenz & Co., G. m. b. H., Berlin); Bürgermeister Alb. Buchhorn, Neuenburg.

**Zweck:** Bau und Betrieb einer Kleinbahn von Hardenberg nach Neuenburg (Westpr.) nach Massgabe der von der zuständigen Behörde ausgestellten Genehmigungsurkunde und der durch die genehmigende Behörde festgestellten Baupläne; Länge 6 km. Die Bahn kam 1906 in Betrieb; denselben führen Lenz & Co. G. m. b. H.

**Kapital:** M. 430 000 in 430 Aktien à M. 1000.

**Geschäftsjahr:** 1./10.—30./9. **Gen.-Vers.:** Im I. Geschäftshalbj. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

**Bilanz am 30. Sept. 1913:** Aktiva: Eisenbahn 433 339, Kassa 213, Ern.-F.-Effekten 17 246, Spez.-R.-F. do. 274, Ostdeutsche Eisenbahn-Ges. 10 269, Kaut. 25 000, Übertragskto 238. — Passiva: A.-K. 430 000, Kreis Schwetz Darlehn 6408, Ern.-F. 20 151, Spez.-R.-F. 303, Bilanz-R.-F. 2838, Lenz & Co. Kaut.-Wechsel 20 000, Div. 5375, Vortrag 1504. Sa. M. 486 582.

**Gewinn- u. Verlust-Konto:** Debet: Betriebsführerin 2000, Unk. 2301, z. Ern.-F. 2881, z. Spez.-R.-F. 29, z. Bilanz-R.-F. 292, Gewinn 6879. — Kredit: Vortrag 1349, Betriebseinnahmen 12 184, Zs. 849. Sa. M. 14 384.

**Dividenden 1905/1906—1912/1913:** 0,  $1\frac{1}{2}$ ,  $2\frac{3}{8}$ ,  $1\frac{1}{2}$ ,  $1\frac{1}{2}$ ,  $1\frac{3}{4}$ ,  $2\frac{1}{4}$ ,  $1\frac{1}{4}\%$ .

**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; Reg.-Rat Cardinal von Widdern, Marienwerder.

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

**Gegründet:** 18./7. 1887. Die Ges. übernahm Konz. u. Bahn von der Handels-Ges. Lefrenz & 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.-Friedhof; 4) Karlstor-Schlierbach. Betriebslänge zus. 10,107 km. Gleislänge 14,06 km. Spurweite 1 m. Falls die Konz. nicht verlängert wird, fällt die Gleisanl. unentgeltl. 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 a.o. 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 u. hat dieselbe die Verlänger der staatl. Konz. für die Strassenbahn bis Ablauf der Bergbahn-Konz. (1938) erwirkt. Der elektr. Betrieb wurde 7./10. 1902 auf sämtl. Linien aufgenommen. Umbaukosten M. 594 876. Wagenpark: 23 Motorwagen, 11 offene, 11 geschlossene Anhängerwagen 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  $43\%$