

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. 1918: Aktiva: Eisenbahnbau 438 480, Kassa 30, Effekten d. Ern.-F. 26 013, do. Spez.-R.-F. 401, Kaut. 24 925, ostdeutsche Eisenbahngesellsch. 24 317. — Passiva: A.-K. 430 000, Darlehn 5250, Ern.-F. 32 565, Spez.-R.-F. 561, Bilanz-R.-F. 4774, Lenz & Co., Kaut. 20 000, Übertrags-Kto 117, Gewinn 20 902. Sa. M. 514 172.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Betriebszehntel 2288, Unk. 2530, Ern.-F. 2881, Spez.-R.-F. 10, Bilanz-R.-F. 1002, Div. 17 200, Vortrag 3702. — Kredit: Vortrag 1955, Betriebs-einnahme 26 526, Zs. 1222. Sa. M. 29 704.

Dividenden 1905/1906—1917/1918: 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 $\frac{1}{4}$, 1 $\frac{1}{2}$, 1, 0, 2 $\frac{1}{2}$, 4 $\frac{0}{10}$.

Direktion: Bürgermeister Alb. Buchhorn.

Aufsichtsrat: Eisenbahnbau- u. Betriebsinsp. Elten, Dirschau; Geh. Reg.-Rat Kruse, Danzig; Reg.-Assessor Frankenbach, Schwetz; Reg.- u. Baurat von Busekist, Geh. Reg.-Rat Kruse, Danzig; Reg.-Rat Wölbling, Reg.-Rat Dr. Reichelt, Marienwerder; Dir. Lucht, Königsberg; Reg.-Rat Cardinal von Widdern, Reg.-Rat Dr. Reichelt, Marienwerder.

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

Gegründet: 18./7. 1887. Die Ges. übernahm Konz. u. Bahn von der Handels-Ges. Lefferenz & Co. nebst den in der alten Berghheimerstr. 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- u. 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-Neckar. gemünd. Betriebslänge zus. 15,86 km. Gleislänge 20,06 km. Spurweite 1 m. Falls die Konz. nicht verlängert wird, fällt die Geleisanl. unentgeltl. dem Eigentümer der Strasse zu, während alle Betriebsmittel u. Einricht. nach ihrem wirl. 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: 28 Motorwagen, 11 offene, 19 geschlossene 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 f. 50 Jahre. Betriebseröffn. der Bergbahn 30./3. 1890. Nach dem Verträge mit der Stadt Heidelberg v. 27./9. 1888 ist der Ges. die unentgeltl. Benutz. der 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 Bahn anl. zu beseitigen u. den früheren Zustand nach Anordnung der Obergabichtsbehörde 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 Königstuhlturn 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. 14,17 km Geleislänge und wird mit 9 Motor- u. 9 Anhängewagen sowie 2 elektr. Lokomotiven elektrisch betrieben. Die Bahn nach Kirchheim ist seit 19./2. 1910 in Betrieb. Neuere Linien: Bis Schlierbach, seit 1./11. 1910 im Betrieb; Schlierbach nach Neckargemünd seit 1./4. 1914 im Betrieb. Im Bau die Linie Schlachthaus-Eppelheim-Plankstadt-Schwetzingen (8,960 km).

Betriebs-Einnahme:	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918
Strassenbahn*) M.	464 079	491 576	490 523	467 893	632 597	800 259	1 112 227
Bergbahn . . . "	154 945	153 326	110 940	95 864	113 026	134 863	168 595
Personen zus. . .	5 563 725	5 839 768	5 692 016	5 481 041	7 186 087	7 196 147	9 574 544

*) Stadtl. Linien: Die Linie Heidelberg-Wiesloch vereinnahmte 1911—1917 M. 261 576, 274 959, 273 929, 269 108, 235 422, 255 540, 365 799; beförderte Personen 1912—1918: 2 253 468, 2 389 325, 2 218 198, 1 950 471, 2 351 965, 2 577 686, 3 871 648.

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