

entstehende industrielle und gewerbl. Anlagen durch hypoth. Beleihung zu fördern, jedoch mit der Massgabe, dass die Gesamtsumme der Beleihungen nicht mehr als 5% des jeweiligen Grundkapitals betragen darf und dass für jeden Einzelfall der Beleihung die Genehm. des A.-R. erforderlich ist. Die Kleinbahn Ronsdorf-Müngsten wurde 1902 für M. 420 000 an die Barmer Bergbahn verkauft.

Die Ges. lässt z. Z. folgende Linien für ihre Rechnung durch die Westdeutsche Eisenbahn-Ges. in Cöln betreiben: 1. Kleinbahnen Wermelskirchen-Burg und Thalsperre-Remscheid, 2. Kleinbahn Neheim-Hüsten-Sundern, 3. Kreuznacher Kleinbahnen.

Das Projekt des Ausbaues des Bergischen Netzes durch Herstellung der Linie Remscheid — Lennep ist 1907 durch die Verbindung Lennep — Lüttringhausen — Halbach verwirklicht worden; die Stadt Lennep hat der Ges. neben der kostenfreien Hergabe des Grund und Bodens auf Lennep und Remscheider Gebiet ein zu $3\frac{3}{4}\%$ zu verzinsendes und zu $2\frac{1}{4}\%$ zu amortisierendes Darlehn von M. 300 000 gewährt. Aus der damit geschaffenen direkten Verbindung via Ronsdorf nach Elberfeld und Barmen erwartet der Vorstand eine Verkehrssteigerung auf dem ganzen Bergischen Liniennetze. Mit der Westdeutschen Eisenbahnges. in Köln ist ein Bauvertrag abgeschlossen worden, wonach diese den Bau der Bahnlinie nebst der erforderlichen Erweiterung der elektr. Zentrale in Preyersmühle und die Errichtung eines Beamtenwohnhauses in Remscheid für den Pauschalbetrag von M. 1 309 000 betriebsfertig herzustellen hat. Die Westdeutsche Eisenbahn-Ges. hat ferner die von ihr übernommenen Garantie-Verpflichtungen (s. unten) wonach sie der Ges. bis 1916 ein 4% Erträgnis aus den Betrieben der Eigentumsstrecken garantiert, auch auf das neuerdings investierte Kapital ausgedehnt. Nachdem die Konzession unterm 6./11. 1906 erteilt ist, ist im Herbst 1906 mit dem Bau der Linie begonnen worden; die Eröffnung des Betriebes konnte bereits am 14./8. 1908 erfolgen; die Schlussstrecke nahm den Betrieb am 7./6. 1908 auf. — Nach Erteilung der Konzession für die Linie Burg—Solingen (Krahenhöhe), wurde der Bau dieser Strecke 1907/1908 ausgeführt. — Die zur Durchführung dieser Bauten sowie zur Ablösung der bereits in Anspruch genommenen Kredite erforderlichen Mittel wurden 1907 verfügbar, da der Kreis Bergheim die in dem Besitz der Ges. befindlichen Bahnbestandteile und Betriebsmittel der Bergheimer Kreisbahnen im Werte von rund M. 1 600 000 angekauft hat. Der Staat gewährte M. 50 000 Zuschuss à fonds perdu.

Zinsengarantie: Die Betriebsführerin, die Westdeutsche Eisenbahn-Ges. hat den Ver. Westdeutschen Kleinbahnen gegenüber eine 4% Zinsgarantie für die unter Nr. 1—3 genannten Bahnen mit der Massgabe übernommen, dass der etwaige Mehrertrag einer Bahn über 4% hinaus, auf den etwaigen Minderertrag der anderen Bahnen in Anrechnung kommt. Diese Garantien laufen bis Ende 1916, wenn nicht vorher der Gesamtertrag der Linien in drei aufeinanderfolgenden Jahren $4\frac{1}{2}\%$ des Gesamtanlagekapitals erreicht hat. Die hiernach geleisteten Zuschüsse sind einschl. 4% Zs. der Westdeutschen Eisenbahn-Ges. aus den Betriebsüberschüssen zu erstatten, sobald der Gesamtertrag der sämtlichen Linien 5% des Gesamtanlagekapitals übersteigt, und zwar soll bis zur Befriedigung dieser Ansprüche die Hälfte des 5% übersteigenden Jahresüberschusses der Westdeutschen Eisenbahn-Ges. zufallen. Die Verzinsung der auf den Pachtlinien haftenden Kapitalien fällt fort, wenn die Ges. in die betreffenden Betriebsverträge eintritt oder die Bahnen nach Massgabe dieser Verträge für ihre Rechnung betreiben lässt. Die Westdeutsche Eisenbahn erhält für den Betrieb der Eigentums- oder Pachtlinien für die Oberleitung 4% der Roheinnahmen.

Die Westdeutsche Eisenbahn-Ges. leistete 1908 u. 1909 an Garantiezuschuss (s. oben) M. 98 507 bzw. 144 167.

Kapital: M. 6 000 000 in 6000 gleichber. Aktien (Nr. 1—6000) à M. 1000. An Stelle der aus den verschiedenen Entwicklungsphasen stammenden Aktiendokumente mit verschiedenem Aufdruck sind für die Aktien Nr. 1—3000 einheitliche Neuausfertigungen hergestellt, nachdem der Finanzminister dahin entschieden hatte, dass diese Neuausfertigungen einer neuen Besteuerung nicht unterliegen. Über die früheren Kapitalbewegungen s. Jahrg. 1901/1902. Die G.-V. v. 27./6. 1899 beschloss, das bis dahin M. 1 139 000 betragende A.-K. um M. 1 861 000 (auf M. 3 000 000) zu erhöhen durch Ausgabe von 1861 Aktien à M. 1000, vorerst 4% Bauzinsen geniessend, voll div.-ber. erst nach Fertigstellung der gesamten Neubaulinien, spät. ab 1./1. 1903. Diese Aktien wurden von der Westdeutschen Eisenbahn-Ges. zu pari übernommen. Die G.-V. v. 17./12. 1900 beschloss Erhöhung um M. 3 000 000 (auf M. 6 000 000) in 3000 neuen Aktien Em. III à M. 1000, mit Div.-Recht ab 1./1. 1901, pro rata der Einzahl., übernommen von der Westdeutschen Eisenbahn-Ges. zu pari plus M. 21 für Spesen pro Aktie. Eingezahlt hiervon bis Ende 1909: 30% = M. 900 000.

Anleihe: M. 2 000 000 in $4\frac{1}{2}\%$ Teilschuldverschreib. lt. G.-V. v. 17./12. 1900, unkündbar bis 31./12. 1909, von 1909 ab bis 1947 mit 1% der ursprünglichen Anleihesumme zuzügl. der ersparten Zs. zu 102% zu tilgen; Ausl. im Februar (zuerst 1909) auf 1./7.; ab 1909 Totalkünd. mit 6monat. Frist zulässig. 2000 Stücke à M. 1000, lautend auf den Namen des A. Schaaffhausen'schen Bankvereins in Cöln, durch Indossament übertragbar. Zs. 2.1. u. 1./7. — Sicherheit: Sicher.-Hypoth. von M. 2 050 000 auf die Eigentumslinien der Ges.; hiervon zu Buche stehend: a) Kreis Kreuznacher Kleinbahnen mit M. 965 302, b) Neheim-Hüsten-Sundern mit M. 1 574 873, c) Wermelskirchen-Burg-Thalsperre-Remscheid mit M. 1 539 601. — Unverlost am 31./12. 1909 M. 1 980 000. Zahlstellen: Cöln: Ges.-Kasse, Sal. Oppenheim jr. & Co., A. Schaaffh. Bankverein; Berlin: Berliner Handels-Ges., S. Bleichröder, Disconto-Ges., von der Heydt & Co., A. Schaaffh. Bankverein, Bank f. Handel u. Ind.;