Altmaterial 2, Kto neue Rechnung 4542. — Passiva: A.-K. 1 664 000, R.-F. 21 682 (Rüchl. 2392), Ern.-F. 22 630 (Rüchl. 3232), Amort.-F. 12 409 (Rüchl. 1175), Betriebs-R.-F. 2464 (Rüchl. 957), Bankschuld 22 000, Div. an Aktien A 37 800, Vortrag 2330. Sa. M. 1 785 317.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Verwalt.-Unk. 2290, Zs. 1491, Zuschuss zu Schürfungsarbeiten a. d. Eisenerzbergwerk Cramberg 500, do. auf Ton in d. Gemeinde Wahlrod 500, Schutzvorrichtung für Fussgängerbrücke 194, Pensionskasse 277, Gewinn 47 887. — Kredit: Vortrag 35, Pachteinnahmen 53 104. Sa. M. 53 140.

Dividenden: 1901: $1\frac{1}{2}\%$ (5 Mon.); 1902—1910: Je $3\frac{1}{2}\%$ auf Aktien Lit. A.

Direktion: Eisenbahn-Dir. Baurat Hugo Castner, Berlin-Wilmersdorf.

Aufsichtsrat: Vors. Ing. Phil. Balke, Stellv. Justizrat Dr. jur. Karl Balke, Bankier Rud. Keil, Berlin; Komm.-Rat Konsul Dr. Rich. Brosien, Rhederei-Dir. Konsul Emil Melchers, Mannheim; Landesbau-Insp. Friedolin Sauer, Reg.-Rat Paul Berger, Wiesbaden; Ober- u. Geh. Reg.-Rat Dr. Max Roesler, Frankf. a. M.; Landrat Freih. Marschall von Bieberstein, Montabaur; Oberst a. D. von Malachowski, Brahmow; Landrat Dr. Thon, Marienberg-Westerwald.

Solinger Kleinbahn Akt.-Ges. in Solingen-Nord.

Gegründet: 13./2. 1900; eingetr. 26./2. 1900. Gründung s. Jahrg. 1900/1901.

Zweck: Erzeugung u. Ausnutzung elektr. Stromes in jeder Art, insbes. zum Bahnbetrieb, zur Beleuchtung und Kraftübertragung im Kreise Solingen und den benachbarten Kreisen und zu dem Zweck der Herstellung oder Erwerbung und des Betriebes von elektr. Bahnen, sowie elektrizitätswerken, insbes. des Betriebes der Solinger elektr. Kreisbahn, übernommen inkl. Amort.- u. Ern.-F. M. 199 800 per 1./1. 1902 von der Union Elektr.-Ges. für M. 2 400 000. Linien: 1) Solingen-Merscheid-Ohligs-Wald-Central-Solingen; 2) Central-Gräfrath-Vohwinkel. Länge zus. 22,78 km Geleis, 21,76 km Strecke, Spurweite 1 m; oberirdische Stromzuführung. Betriebseröffnung 19./11. 1898. Wagenpark: 34 Motor- u. 18 Anhängewagen. Bahnkörper ganz auf öffentl. Strassen. Personenbeförderung 1901—1910: 3 573 538, 3 826 125, 3 878 631, 4 213 017, 4 432 360, 4 822 216, 5 057 575, 4 965 833, 4 739 974, 4 969 280. Ab 1./1. 1903 wurde auch der Betrieb der Strassenbahnen Stadt Solingen (7,06 bzw. 9,24 km) pachtweise bis 1912 übernommen; beförderte Personen 1903—1910: 2 163 887, 2 365 318, 2 441 163, 2 632 740, 2 776 290, 2 770 222, 2 697 877, 2 936 282. Die im Jahre 1905 erworbene Elektr. Strassenbahn Elberfeld—Cronenberg—Remscheid wurde 1909 mit Wirkung ab 1./1. 1909 an die Barmer Bergbahn A.-G. zu Barmen verkauft, wodurch das Bahnanlage-Kto eine Verringerung um M. 1 893 476 erfahren hat.

Konzession: A. Die Solinger Kreisbahn. Der Konz.-Vertrag für diese Kleinbahn ist mit den Gemeinden Solingen, Ohligs, Wald, Gräfrath und Vohwinkel bis 31./12. 1943 abgeschlossen. Nach diesem Tage gilt der Vertrag auf je weitere 5 Jahre verlängert, wenn nicht mindestens 2 Jahre vor Ablauf die Fortdauer des Vertrages seitens einer der beiden kontrahierenden Parteien gekündigt wird. Nach Ablauf des Vertrages sind die Bahnanlagen und Betriebsmittel den Gemeinden als freies Eigentum zu übergeben, oder es müssen auf Wunsch der Gemeinden die Bahnanlagen beseitigt werden. Am 1./1. 1912 und von da ab alle 5 Jahre sind die Gemeinden berechtigt, mit einjähriger Kündigung die Bahn zum Taxwerte zu erwerben. Der Taxwert wird aus dem Mittel des Grund-, Bau- u. Materialwertes der Anlage und des Nutzungswertes gefunden; letzterer ist so festzustellen, dass aus den Nettoerträgen der letzten 5 Betriebsjahre der höchste und der niedrigste Betrag ausgeschieden und der Durchschnitt der übrigen 3 Beträge zum 20fachen Betrage kapitalisiert wird. Die Verträge, sowie die staatliche Konz.-Urkunde sind auf die Solinger Kleinbahn-Akt.-Ges. übertragen. Die Betriebseinnahmen sind in den Jahren 1899—1907 von M. 342 748 auf M. 647 946 gestiegen; 1908—1910 M. 637 909, 610 942, 630 993.

Die obengenannten Gemeinden als Eigentümer der Konzession der Solinger Kreisbahn haben, von dem ihnen nach dem Verträge zustehenden Rechte des Rückkaufs der Bahn zum Taxwerte Gebrauch machend, der Ges. das Vertragsverhältnis zum 31./12. 1911 gekündigt, um die Bahn alsdann im Pachtverhältnis weiter betreiben zu lassen. Die Frage, durch wen dieser Weiterbetrieb erfolgen soll, war im April 1911 noch nicht endgültig entschieden. Die Ges. hat sich zur Fortführung des bisherigen Vertragsverhältnisses unter veränderten, den Wünschen der Gemeinden entsprechenden Bedingungen bereit erklärt.

B. Die elektrische Strassenbahn der Stadt Solingen ist der Union Elektrizitäts-Ges. zu Berlin von der Stadt Solingen als Eigentümerin vom J. 1897 an auf 15 Jahre verpachtet worden. Der Pachtvertrag ist auf die Solinger Kleinbahn-Akt.-Ges. übertragen. Die Pächterin zahlt einen Pachtzins von jährlich 5% des Anlagekapitals und legt ausserdem $3\frac{1}{2}\%$ des Kapitals (ausschl. Grundstückswert) zur Bildung eines Ern.-F. zurück. Ergibt der Betrieb über die gesamten Unkosten und Rücklagen, sowie die Pachtsumme hinaus einen Nettogewinnüberschuss, so erhält die Stadt Solingen während der ersten 10 Jahre der Pachtzeit von einem Überschuss bis M. 10 000 $\frac{3}{10}$ Zehntel, von einem weiteren Überschuss zwischen M. 10 000 und M. 20 000 $\frac{4}{10}$ Zehntel, von jedem weiteren Überschuss über M. 20 000 $\frac{5}{10}$ Zehntel und während der letzten 5 Jahre der Pachtzeit von einem Überschuss bis M. 20 000 $\frac{5}{10}$ Zehntel, über M. 20 000 $\frac{7}{10}$ Zehntel. Etwaige Barzuschüsse seitens der Pächterin aus vergangenen Jahren sind in den folgenden Jahren aus dem etwaigen Nettogewinnüberschuss vorweg zurückzuvorgüten. Die Einnahmen der Strassenbahn der Stadt Solingen betragen