

kommt bei Ermittlung des Kaufpreises, welcher mindestens die Anlagekosten erreichen muss, von dem gesamten Reinertrag in Abzug. Diese Anlagekosten der Schmalspurbahn Rhein-Ettenheimmünster betrugen M. 396 162. Die hierin nicht enthaltenen Kosten der Drahtseilbahnanlage betragen ca. M. 60 000. Der Betrieb der Bahn wurde vom 15./11. 1898 ab für Rechnung der Ges. geführt. Die Seilbahn ist im Herbst 1898 erbaut.

3) u. 4) Normalspurige Nebenbahnen Krozingen-Staufen-Sulzburg und Haltingen-Kandern, 11 bzw. 13 km lang mit der dazu gehörigen Reparaturwerkstatt in Sulzburg Kaufpreis M. 967 500. Beim Bau der Bahnen haben der Staat zu den Baukosten unverzinsliche nicht rückzahlbare Zuschüsse von M. 481 300, die Gemeinden solche in Höhe von M. 153 650, sowie freien Grund und Boden im Werte von M. 200 000 geleistet. Die Übergabe an die Ges. ist am 31. März 1899 erfolgt. Dauer der Konzession 90 Jahre, von der am 22. Dez. 1894 auf der Strecke Krozingen-Sulzburg und am 1. Mai 1895 auf der Strecke Haltingen-Kandern erfolgten Betriebseröffnung an gerechnet. Nach Ablauf der Konzession gehen die Bahnanlagen unentgeltlich in das Eigentum des Staates über. Für das Ankaufsrecht des Staates vor Ablauf der Konzession sind gleiche Bestimmungen wie bei der Bahn zu 2 getroffen. Die Anlagekosten sind mit M. 802 420 nachgewiesen.

Insgesamt ergaben die obigen Eigentumsbahnen 1910/11 einen Überschuss von M. 243 223 (im Vorj. M. 218 437). Nach Abzug der Zs. für das Provinzialdarlehn für die Kleinbahn Voldagsen-Duingen u. nach Dotierung der Fonds verbleiben M. 192 930 (im Vorj. M. 168 156). Für das jetzt auf M. 2 916 549 (im Vorj. M. 2 897 029) erhöhte Anlagekapital der Eigentumsbahnen stellt sich das Erträgnis auf 6,615 % gegen 5,8 % im Vorjahre. Bei dieser Berechnung sind wie bisher die anteiligen Kosten der oberen Verwaltung nicht zugerechnet.

Ausserdem betreibt die Ges. die Bahn Müllheim-Badenweiler, 7,5 km lang, 1 m Spurweite, im Pachtbetriebe; Vertragsdauer bis 1./3. 1926.

Aus dem Geschäftsbericht: Der Anteil an dem Ergebnis der Pachtbetriebe hat sich von M. 10 272 auf M. 8171 vermindert. Die Verminderung ist dadurch herbeigeführt worden, dass der Ges. für die am 1./4. 1910 erfolgte Abgabe der Betriebe Ens Dorf-Wallerfangen u. Saarlouis-Fraulautern an die Eigentümerin, die Stadt Saarlouis, statt der Betriebsgewinne jetzt die feste, aber geringere Entschädigung von M. 5000 pro Jahr zufließt.

Die Ges. ist an folg. Geschäften beteiligt:

Nebenbahn Vorwohle-Emmerthal. Diese mit 23,4 km in Braunschweig, mit 8,9 km in Preussen belegene, im J. 1900 eröffnete Nebenbahn ist mit einem A.-K. v. M. 3 055 000 ins Leben gerufen worden, wovon M. 2 600 000 bevorrechtigte A.-Akt. sind. Die Bahn gewährte in den Jahren 1903/04—1910/11: 3,9, 4, 4½, 5, 5,1, 4,1, 4,8, 5 % Div. auf die bevorzugten Aktien u. 0, 1, 4½, 5, 5,1, 4,1, 4,8, 5 % für die nicht bevorzugten aber hinter 4 % gleich-rangierenden Aktien. Die Ges. hat s. Z. M. 600 000 der bevorzugten Aktien A zum Kurse von 105 % erworben u. im J. 1908 weitere M. 1 000 000 Aktien A zu 105 % angekauft; auch M. 18 000 B-Aktien erworben.

Zur Verlängerung der Teutoburger Wald-Eisenbahn (Gütersloh-Lengerich-Ibbenbüren) (76 km) nach Hövelhof wurde im Jahre 1902 eine Erhöhung des A.-K. der Teutoburger Wald-Eisenbahn um M. 825 000 bevorzugte und ebensovielen nicht bevorzugte Aktien beschlossen. Das Kapital beträgt nunmehr M. 6 650 000. An der Beleihung von M. 775 000 neuer Vorz.-Akt. ist die Ges. mit M. 96 875 beteiligt. Die Div. der Vorz.-Akt. betrug in den letzten Jahren 4 %.

Nebenbahnen Rosheim-Ottrott-St. Nabor (11,6 km, Eröffnung 19./7. 1902) u. Diedenhofen-Mondorf (26 km, Eröffnung 3./4. 1903). Der Geldbedarf für diese Linien, deren Konz. von der Firma Vering & Waechter nachgesucht wurde, betrug nach Abzug der staatlichen Subvention von zus. M. 984 000 noch M. 1 400 000, deren Aufbringung ein unter Führung der Mitteldeutschen Creditbank stehendes Konsortium übernahm, dem die Ges. mit M. 420 000 beigetreten ist. 1903/1904 beteiligte sich die Ges. an der 15./12. 1904 eröffneten Nebenbahn Biberach-Zell-Oberharmersbach (10,56 km) mit M. 460 000. Der Ankauf und die Übernahme des Betriebes dieser Bahn ist von der Ges. in Aussicht genommen. — Die Ges. hat 1906/07 zusammen mit der Firma Vering & Waechter die Konzessionen der nachstehenden beiden Nebenbahnen erworben, mit dem Rechte, jede der beiden Bahnen nach angemessener Entwicklung zu günstigen Bedingungen in alleinigen Besitz zu übernehmen: a) Oberschefflenz-Billigheim. Diese Bahn, bei der die Ges. mit M. 370 000 beteiligt ist, kam am 12./6. 1908 in Betrieb (Länge 8,5 km); b) Ottrott-Oberheim-Erstein. Der Kapitalanteil an dieser Bahn beträgt M. 200 000; sie kam 20./11. 1907 zur Eröffnung (Länge 19 km).

Kapital: M. 3 000 000 in 3000 Aktien à M. 1000 in 2 Serien à 1500 Aktien; Serie I Nr. 1—1500 wurde am 30./3. 1899 vollbezahlt, auf Serie II Nr. 1501—3000 waren vorerst 25 % eingez., am 30./3. 1907 restliche 75 % einbezahlt. M. 500 000 der Serie II wurden am 26./2. 1908 zu 105 % aufgelegt.

Anleihen: I. M. 1 500 000 in 4 % Oblig. von 1899, Serie I, 1000 Stücke à M. 1000, 1000 Stücke à M. 500, lautend auf den Namen der Mitteldeutschen Creditbank. Zs. 1./10. u. 1./4. Unkündbar bis 1904, rückzahlbar zu 102 % Tilg. ab 1904 bis 1949 durch Ausl. am 1. Okt. (zuerst 1904) auf 1. April (erstmalig 1905). Ab 1. Okt. 1904 verstärkte oder Totalkünd. zulässig. Coup.-Verj.: 4 J. (K.), der Stücke nach den gesetzl. Bestimmungen. Zahlst. wie bei Div. In Umlauf 1./4. 1911: M. 1 399 500. Aufgelegt 10./6. 1899 zu 100 %. Kurs in Berlin Ende 1899—1911: 100,50, 96,30, 93,80, 98,25, 101, 100,30, 100,75, 97,75, 94,40, 92,75,