

ab. Die Aktionäre der neuen St.-Aktien sollen während der ersten fünf Jahre an den Erträgen nicht, von da ab jedoch mit dem vollen Anrecht der bisherigen Stamm-Aktionäre beteiligt sein. Von der Summe übernahm der Hamburgische Staat M. 350 000 St.-Aktien u. erteilte die Konz. zum Bau u. Betrieb der Bahn; preuss. Konz. v. 23./2. 1911. Bis zur Eröffn. der Vierländer Eisenbahn werden die Baukosten durch vorübergehende Anleihe aufgebracht. Die Vierländer Gemeinden leisteten M. 101 000 Zuschuss.

Anleihe: M. 500 000 in 5% Oblig. auf Inhaber, Stücke à M. 1000; aufgenommen 1908 zur Deckung restlicher Baukosten und von Erweiterungen. Zs. 1./4. u. 1./10. Unkündbar bis 1917, dann bis 1./10. 2005 zu tilgen. Sicherheit: I. Hypoth. auf die Grundstücke der Ges. Vorläufig M. 402 000 begeben am 15./5. 1908 zu 100%.

Geschäftsjahr: 1./4.—31./3. **Gen.-Vers.:** Im I. Geschäftshalbj. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Bilanz am 31. März 1911: Aktiva: Bahnanlage 1 398 765, verfügb. Grundstücke 67 174, Lokomotiven u. Wagen 247 797, Oberbauvorräte 56 617, Kaut.-Effekten 24 866, Effekten des Ern.-F. 17 537, Bürgschein für Frachtstundung 20 000, vorausgez. Versich. 2964, Debit, 42 633, Bankguth. u. Kassa 214 485. — Passiva: A.-K. 1 100 000, Anleihe 402 000, Hypoth. 25 000, Gemeindebeiträge z. Grunderwerb der Vierländer Eisenbahn 101 000, Anleiheinzahl. do. 281 500, Zs. do. 2178, Ern.-F. 23 842, R.-F. 7004, Spez.-R.-F. 700, Amort.-F. 3121, Unterst.-F. 6199, Bürgschein von M. M. Warburg & Co. bei der Königl. Eisenbahnhauptkasse Altona 20 000, Kredit, 64 734, Div. 55 000, do. alte 450, Vortrag 110. Sa. M. 2 092 843.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Betriebsausgaben 142 055, Zs. 23 342, z. Ern.-F. 5908, z. R.-F. 2998, z. Spez.-R.-F. 299, z. Amort.-F. 1000, Reingewinn 55 110. — Kredit: Vortrag 358, Betriebseinnahmen 229 698, Zs. der Kautionsseffekten 659. Sa. M. 230 716.

Dividenden: 1905/06—1906/07: 0% (Baujahre); für die Vorz.-Aktien wurden für 1906/07 4% = M. 30 Bauzinsen auf die Einzahlungen gezahlt. 1907/08—1910/11: Vorz.-Aktien: 1, 4³/₄, 5, 5%; St.-Aktien: 1907/08—1910/11: 0, 0, 2¹/₂, 5%.

Vorstand: Dr. Ing. C. O. Gleim, Stellv. Ing. P. Weichhold.

Aufsichtsrat: Vors. E. J. A. Siemers, Stellv. R. Sieverts, Rechtsanw. Dr. Guido Möring, Rechtsanw. Dr. C. J. Melchior, Hamburg; Bürgermeister Dr. H. M. D. Lange, Gen.-Dir. C. Duttonhofer, Bergedorf; C. A. Krüger, Geesthacht; Landrat Dr. Mathies, Ratzeburg.

Zahlstellen: Hamburg: M. M. Warburg & Co., Deutsche Bank; Bergedorf: Depos.-Kasse der Deutschen Bank.

Bergische Kleinbahnen in Elberfeld, Adersstrasse 20.

Gegründet: 21./6. 1897. Gründer s. Jahrg. 1899/1900.

Zweck: Bau u. Betrieb, Erwerb., Veräusserung, Pachtung, Verpachtung u. sonstige Verwertung von elektr. u. anderen Kleinbahnen u. Transportunternehm., sowie von elektr. Beleuchtungs- u. Kraftübertragungsanlagen, vorzugsweise in Rheinland u. Westfalen.

Die Ges. betreibt die von der Elektrizitäts-A.-G. vorm. Schuckert & Co. gebauten elektr. Kleinbahnlinien Elberfeld-Ronsdorf, Elberfeld-Neviges-Velbert-Werden mit Abzweigungen von Neviges nach Langenberg und von Velbert nach Heiligenhaus-Hösel. Die G.-V. v. 25./5. 1899 beschloss die Übernahme (mit Wirkung ab 1./4. 1899) der in Betrieb befindl. Strecken Düsseldorf-Benrath-Hilden-Haas-Vohwinkel mit Abzweigung von Hilden nach Ohligs (1911 wieder verkauft, siehe unten). Die Inbetriebsetzung der einzelnen Strecken erfolgte: Elberfeld-Neviges am 12./7. 1897, Neviges-Velbert am 26./1. 1898, Velbert-Werden am 6./3. 1899, Neviges-Langenberg am 2./5. 1899, Velbert-Heiligenhaus am 11./10. 1899, Heiligenhaus-Hösel am 15./10. 1899 (Betrieb mit Dampf-Lokomotiven), Elberfeld-Ronsdorf am 3./8. 1902, Langenberg-Nierenhof-Steele mit Abzweigung nach Hattingen (21,8 km Betriebslänge), Betriebseröffn. 1907. Betriebslänge aller Bahnen insgesamt ca. 100 km, Spurweite 1 m. Elektr. Zentralen in Neviges u. Benrath, Unterstationen in Urdenbach u. Dönberg. Die Zentralen versorgen auch die von der Bahn berührten Orte mit elektr. Energie. Die Energieabgabe an Dritte betrug 1909/10 1 053 513 Kwst. mit M. 130 279 Einnahme, 1910/11: 1 482 044 Kwst. mit M. 166 098 Einnahme. In den Kraftstationen wurden 1905/06—1910/11: 2 712 783, 3 075 601, 3 615 259, 3 900 252, 4 003 818, 4 287 105 Kwst. erzeugt. Für die auf Elberfeld, Barmen u. Ronsdorfer Gebiet belegenen Strecken wird der zum Bahnbetrieb benötigte Strom vertragsmässig aus den Elektr.-Werken der Stadt Elberfeld und der Barmer Bergbahn bezogen, wofür 1910/11 bei einem Energieverbrauch von 697 198 Kwst. rund M. 75 925 entrichtet worden sind. Für die Strecke Langenberg-Hattingen, Nierenhof-Steele wird der Strom teilweise von den Bochum-Gelsenkirchener Strassenbahnen u. vom Rhein.-Westf. Elektr.-Werk in Essen entnommen. Es wurden 1910/11 bezogen 223 250 Kwst. zum Preise von rund M. 18 099. Befördert wurden 1901/02—1910/11: 3 682 302, 4 074 688, 4 580 539, 4 943 468, 5 388 260, 5 822 061, 7 365 732, 7 639 760, 8 180 857, 8 992 308 Personen und 20 492, 31 434, 51 562, 69 523, 65 722, 71 526, 72 386, 72 901, 79 798, 81 266 t Güter. Vorhanden sind für elektr. Betrieb: 75 Motorwagen, 28 Anhängewagen, 26 Güterwagen; für Dampfbetrieb: 3 Lokomotiven, 8 Personenwagen, 40 Güterwagen. Die oben genannten Linien Düsseldorf-Hilden-Vohwinkel u. Hilden-Ohligs nebst Kraftstation in Benrath wurden per 1./4. 1911 für M. 3 600 000 an die Stadt Düsseldorf verkauft. — Auf einem von der Zeche Adler in Kupferdreh erworbenen Grundstück wurde im Anschluss an die Zeche ein neues Elektr.-Werk errichtet, zu dessen Finanzierung eine neue Ges. gegründet wurde, an der sich die Continentale Ges. für elektr. Unternehm. in Nürnberg u. die Bergischen Kleinbahnen je zur Hälfte be-