

Betrag kleiner ist als das Anlagekapital, für dieses selbst. Nach Ablauf der Konzessionsdauer unentgeltl. Übergang an den Staat. Betriebseröffnung 5./3. 1896.

b. Nebenbahn Odenheim-Hilsbach: Normalspurig, 11 km lang, Fortsetzung der Bahn Bruchsal-Odenheim, Konz. ab 13./1. 1898, Bedingungen wie bei Bruchsal-Odenh.-Menzingen. Staatsbeitrag M. 18 500 pro km, Gemeindegzuschuss M. 75 000. Betriebseröffn. 3./9. 1900.

2) Nebenbahn Bühl-Oberthal: Normalspurig, Länge 5,97 km, Konzession ab 5. April 1895 unter gleichen Bedingungen wie bei der vorgenannten Bahn. Einmaliger Staatszuschuss M. 160 000, Beitrag der Interessenten und Gemeinden M. 70 000, der Konzessionäre für Grunderwerb M. 90 000. Betriebseröffnung im Dez. 1896 bezw. Jan. 1897.

3) Nebenbahn Karlsruhe-Ettlingen-Herrenalb u. Ettlingen-Brötzingen (Albtalbahn): Meterspurig, Länge 58,59 km, Konzession für die badische Strecke ab 17. Nov. 1896, für die württemb. ab 14. Juli 1897. Bedingungen wie oben mit folgenden Abweichungen: An der 6% des Anlagekapitals übersteigenden Reineinnahme nehmen die Regierungen nach Verhältnis der geleisteten Staatsbeiträge teil (Baden M. 18 000 pro km, Württemberg den gleichen Betrag, aber nur für die auf württemb. Gebiet liegende Linie nach Herrenalb), zus. M. 1 489 536. Betriebseröffnung ab 1./12. 1897—1900 sukzessive. Der Betrieb wurde 1911 elektrisch eingerichtet, zu welchem Zwecke sich Kapitalsbeschaffung nötig erwies (s. Kap.). Die Strecke Brötzingen-Pforzheim (2,42 km) 1911 an die Stadt Pforzheim verkauft.

4) Nebenbahn Wiesloch-Meckesheim und Wiesloch-Waldangeloch: Normalspurig, Länge 19,8 und 13 km, Konzession ab 17. Febr. 1899. Konzessionsbedingungen wie bei Karlsruhe-Herrenalb-Pforzheim mit folgenden Abweichungen: Staatszuschuss M. 19 000 pro km = zus. M. 807 668; die Abtretung der Linie Wiesloch-Meckesheim an den Staat kann jederzeit gefordert werden. Bei Ankauf vor Ablauf der 10 ersten Betriebsjahre treten zu dem Mindestpreis diejenigen Beträge hinzu, welche zu einer 4% Verzinsung des Anlagekapitals gefehlt haben. Zuschuss der Gemeinden für Geländeerwerb M. 229 000, davon für den Ankauf der Pferdebahn Wiesloch-Stadt-Staatsbahnhof ca. M. 46 000 verwandt. Die Linie Wiesloch-Meckesheim wurde 14./5. 1901, Wiesloch-Waldangeloch 16./10. 1901 eröffnet.

5) Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt: Normalspurig, 17 km, Staatszuschuss M. 20 000 pro km = M. 566 412, Eröffnung 16./10. 1902. Der Übernahmepreis der Linien 1a, 2 u. 3 war auf M. 4 110 000 festgesetzt u. am 31. Dez. 1898 bar zu zahlen. Ausserdem waren für Ausbau der Linien, Betriebsmittel weitere M. 2 600 000 zu zahlen. Der Betrieb ging ab 1. Jan. 1899 für Rechnung der Ges. Bei der Erricht. der Ges. hat die Westd. Eisenbahn-Ges. für jede einzelne der übernommenen Bahnen eine Reineinnahme von 4% auf 5 Jahre nach der Betriebseröffnung garantiert. Näheres hierüber s. Jahrg. 1906/07 dieses Handbuchs. Infolge dieser übernommenen Garantie für eine 4% Verzins. hat die Westd. Eisenbahn-Ges. folg. Zuschüsse geleistet: a) Für Bruchsal-Odenheim-Menzingen 1899—1905: M. 9862, 7551, 39 355, 40 919, 36 304, 26 949, —; b) für Bühlerthalbahn 1899: M. 7165; c) für die Albtalbahn 1900—1907: M. 9261, 23 808, 59 185, 24 146, 18 000, 18 000, 9000, 0; d) Wiesloch-Meckesheim-Waldangeloch 1902—1907: M. 105 501, 107 176, 103 725, 98 579, 874 890, 0; Neckarbischofsheim-Hüffenhardt 1903—1907: M. 56 333, 57 138, 57 258, 57 287, 57 288. Die letzte Garantie-Verpflicht. lief ult. 1907 ab.

Die G.-V. v. 6./6. 1910 beschloss den Verkauf der beiden Württembergischen Bahnen (Härtsfeldbahn u. Reutlingen-Gönningen) an die Württembergische Nebenbahnen-A.-G. zu Stuttgart unter gleichzeitiger Lös. der mit der Westdeutschen Eisenbahn-Ges. bestehenden Betriebsverträge. Die Linien wurden übertragen mit dem angesammelten Ern.-F. u. den Zuschüssen, die von dritter Seite dazu gestiftet worden sind. M. 2 050 000 plus 4% Zs. ab 1./1. 1910 müssen am 1./1. 1911 bar bezahlt, weitere M. 2 000 000 müssen an diesem Termin in 4½% Oblig. bezahlt werden. Der Rest des Kaufpreises wird intern zwischen den beiden Ges. verrechnet. Die beiden Linien standen noch unter Zinsgarantie, die künftig wegfällt. Durch den Verkauf werden Mittel zur Elektrifizierung der Albtalbahn u. des Wagenparks verfügbar.

Kapital: M. 9 000 000 in 9000 Aktien à M. 1000. Urspr. M. 6 000 000, die G.-V. v. 20./11. 1899 beschloss Erhöhung um M. 2 000 000 in 2000 Aktien, div.-ber. ab 1./1. 1900, angeboten den Aktionären 3:1 zu 102%; nochmals erhöht lt. G.-V. v. 15./5. 1909 um M. 1 000 000 (auf M. 9 000 000) in 1000 Aktien mit Div.-Ber. ab 1./7. 1910 nach Massgabe der eingezahlten Beträge. Bis 1./7. 1910 werden von der Ges. 4% Bau-Zs. vergütet. Diese neuen Aktien wurden von der Westdeutschen Eisenbahn-Ges. in Köln zu 100% plus M. 25 für Stempel etc. übernommen, angeboten den alten Aktionären v. 28./6.—1./8. 1909 zu gleichen Bedingungen. Ende 1911 befanden sich M. 2 690 000 Aktien der Ges. im Besitz der Westdeutschen Eisenbahn-Ges. in Köln.

Anleihen: I. M. 4 000 000 in 4½% Oblig. von 1900, Stücke Nr. 1—4000 à M. 1000, rückzahlbar zu pari, unkündbar bis 1905, lautend auf den Namen der Oberrhein. Bank. Zs. 2./1. u. 1./7. Tilg. lt. Plan durch Ausl. (zuerst am 15. Jan. 1905) auf 1. Juli. Verstärkte Tilg. oder Total-Künd. an einem Ausl.-Termin oder mit längerer Frist zur Rückzahlung an dem nächstfolg. 1. Juli zulässig. Die durch Giro legitimierten Inhaber der Teilschuldverschreib. können ihre Rechte aus denselben gegen die Ges. selbständig geltend machen. Die Oberrhein. Bank wird den Inhabern nicht verhaftet. Bis zur völligen Rückzahlung dieser Anleihe ist die Ges. nicht berechtigt, eine neue Anleihe aufzunehmen, welche deren Inhabern ein besseres Recht auf das Vermögen der Ges. oder eine bessere Sicherstellung einräumt, als der gegenwärtigen Anleihe zusteht. Den von der Ges. ausgegebenen Teilschuldverschreib. steht kein Pfandrecht an den Vermögensobjekten der