

der dem Ankaufstermin vorausgegangenen 5 jähr. Betriebsperiode zu Grunde gelegt werden soll. Sofern die Reineinnahme 4% der von dem Konzessionär aus eigenen Mitteln aufgewendeten erstmaligen Anlagen zuzügl. jener der späteren Erweiter. u. Ergänz. übersteigt, wird der Mehrbetrag an Reineinnahme auf den vom Staat geleisteten Baukostenbeitrag u. auf die übrigen Anlagekosten der Bahn im Verhältnis der bezügl. Kapitalbeträge verteilt. Der auf den Staatsbeitrag entfallende Anteil dieses Mehrbetrages kommt bei Ermittlung des Kaufpreises, welcher mind. die Anlagekosten erreichen muss, von dem gesamten Reinertrag in Abzug. Diese Anlagekosten der Schmalspurbahn Rhein-Ettenheimmünster betragen 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 u. 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 unverzinsl. nicht rückzahlb. Zuschüsse von M. 481 300, die Gemeinden solche in Höhe von M. 153 650, sowie freien Grund u. Boden im Werte von M. 200 000 geleistet. Die Übergabe an die Ges. ist am 31./3. 1899 erfolgt. Dauer der Konz. 90 Jahre, von der am 22./12. 1894 auf der Strecke Krozingen-Sulzburg u. am 1./5. 1895 auf der Strecke Haltingen-Kandern erfolgten Betriebsöffnung an gerechnet. Nach Ablauf der Konz. gehen die Bahnanlagen unentgeltlich in das Eigentum des Staates über. Für das Ankaufsrecht des Staates vor Ablauf der Konz. sind gleiche Bestimmungen wie bei der Bahn zu 2 getroffen. Die Anlagekosten sind mit M. 802 420 nachgewiesen. Jetzt mit M. 1 164 508 zu Buch stehend.

Die Ges. hat 1913 die Genehm. für den Bau u. Betrieb einer rund 5,9 km langen vollspurigen Nebenbahn von Staufen nach dem Münstertal nachgesucht. Es ist der Ges. ein einmaliger unverzinsl. Staatszuschuss von M. 30 000 u. von der Gemeinde Untermünstertal ein gleicher Zuschuss von M. 10 000 für das km Bahnlänge, also zus. M. 40 000 für das km Bahnlänge in Aussicht gestellt. Die Gemeinde Untermünstertal ist ferner verpflichtet, das gesamte für den Bahnbau erforderl. Gelände der Ges. kosten- u. lastenfrei zur Verfüg. zu stellen. Die Gesamthöhe der vom Staat u. der Gemeinde Untermünstertal zu leistenden Bauzuschüsse beträgt demnach rund M. 236 000. Da die Gesamtkosten für den Bau auf rund M. 525 000 veranschlagt sind, so beträgt die Höhe des von der Ges. aufzubringenden Betrages rund M. 290 000.

Insgesamt ergaben die Eigentumsbahnen 1912/13 einen Überschuss von M. 301 862 (im Vorjahre M. 265 663). Nach Abzug der Zs. für das Provinzialdarlehn für die Kleinbahn Voldagsen-Duingen u. nach Dotier. der Fonds verbleiben M. 251 763 (im Vorjahre M. 215 420). Für das jetzt auf M. 3 140 122 (im Vorjahre M. 3 052 806) erhöhte Anlagekapital der Eigentumsbahnen stellt sich das Erträgnis auf rund 8% gegen 7% im Vorjahre. Bei dieser Berechnung sind wie bisher die anteiligen Kosten der Zentral-Verwalt. ausser Ansatz geblieben. Der Anteil der Ges. an dem Ergebnis der Pachtbetriebe hat sich von M. 10 048 auf M. 9268 ermässigt. Mit der Müllheim-Badenweiler-Eisenbahn-Akt.-Ges., welche den Übergang zum elektr. Betrieb beschlossen hat, ist die Ges. übereingekommen, die Pacht zum 1./1. 1913 aufzugeben. Die der Ges. zustehende Hälfte der Abfindung (M. 87 000) für Auflösung des sonst noch bis 1./3. 1926 laufenden Pachtvertrages hat die Ges. inzwischen vereinnahmt u. dem Dispos.-F. zugeführt.

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.-Aktien sind. Die Bahn gewährte in den Jahren 1903/04—1912/13: 3,9, 4, 4 $\frac{1}{2}$, 5, 5,1, 4,1, 4,8, 5, 4,9, 5 $\frac{1}{4}$ % Div. auf die bevorzugten Aktien u. 0, 1, 4 $\frac{1}{2}$, 5, 5,1, 4,1, 4,8, 5, 4,9, 5 $\frac{1}{4}$ % 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. 19 000 B-Aktien erworben.

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 staatl. Subvention von zus. M. 984 000 noch M. 1 400 000, deren Aufbring. ein unter Führung der Mitteldeutschen Creditbank stehendes Konsort. übernahm, dem die Ges. mit M. 420 000 beigetreten ist. 1903/04 beteiligte sich die Ges. an der 15./12. 1904 eröffneten Nebenbahn Biberach-Zell-Oberharmersbach (10,56 km) mit M. 460 000. Der Ankauf u. die Übernahme des Betriebes dieser Bahn ist von der Ges. in Aussicht genommen. — Die Ges. hat 1906/07 zus. mit der Firma Vering & Waechter die Konz. der nachstehenden beiden Nebenbahnen erworben, mit dem Rechte, jede der beiden Bahnen nach angemessener Entwickl. zu günstigen Bedingungen in alleinigen Besitz zu übernehmen: a) Oberschefflenz-Billigheim. Diese Bahn, bei der die Ges. mit M. 376 000 beteiligt ist, kam am 12./6. 1908 in Betrieb (Länge 8,5 km); b) Ottrott-Oberehnheim-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% eingezahlt, am 30./3. 1907 restl. 75% einbezahlt. M. 500 000 der Serie II wurden am 26./2. 1908 zu 105% aufgelegt.