

Vereinigte Westdeutsche Kleinbahnen A.-G. zu Köln a. Rh.

Gegründet: 19./12. 1899 unter der Firma: Ronsdorf-Müngstener Eisenbahn-Ges. in Ronsdorf, erwarb die Ges. 1897 durch Fusion die Wermelskirchen-Burger Bahn. Sitz der Ges. mit Rücksicht auf die Erweiterung des Unternehmens lt. G.-V. v. 2./11. 1900 nach Köln verlegt und Firma wie oben geändert. Betriebsöffnung 18./11. 1891. Neue Konz. für Kleinbahn v. 2./10. 1897, für Thalsperre-Remscheid v. 25./9. 1899.

Zweck: Betrieb der nachbenannten Kleinbahnen: 1. von Wermelskirchen nach Burg a. d. Wupper (11,6 km); 2. von Thalsperre nach Remscheid (2,8 km); Remscheid-Halbach (9,7 km); Burg-Krähenhöhe (5,4 km); 3. von Kreuznach nach Winterburg und von Kreuznach nach Wallhausen (28 km); 4. von Neheim-Hüsten nach Sundern (14,5 km). Die Ges. ist auch berechtigt: 1. weitere Konz. zu Kleinbahnen zu erwerben und auf Grund derselben Kleinbahnen zu bauen und zu betreiben; 2. die ihr konz. Bahnen nach Einholung der erforderl. behörl. Genehm. durch andere betreiben zu lassen; 3. sich anteilig an Bahnen zu beteiligen, welche Dritten konz. sind; 4. aus elektr. Zentralstationen, welche sie zum Betrieb ihrer Bahnen errichtet oder erwirbt, Licht und Kraft an Dritte abzugeben; 5. zur Gewinnung neuer Fracht-Einnahmen neue, an ihren Bahnen entstehende industrielle und gewerbl. Anlagen durch hypoth. Beleihung zu fördern, jedoch mit der Massgabe, dass die Gesamtsumme der Beleihungen nicht mehr als 5% des jeweiligen Grundkapitals betragen darf und dass für jeden Einzelfall der Beleihung die Genehm. des A.-R. erforderlich ist. Die Kleinbahn Ronsdorf-Müngsten wurde 1902 für M. 420 000 an die Barmer Bergbahn verkauft.

Die Ges. lässt z. Z. folgende Linien für ihre Rechnung durch die Westdeutsche Eisenbahn-Ges. in Köln betreiben: 1. Kleinbahnen Wermelskirchen-Burg und Thalsperre-Remscheid, 2. Kleinbahn Neheim-Hüsten-Sundern, 3. Kreuznacher Kleinbahnen.

Der Ausbau des Bergischen Netzes durch Herstellung der Linie Remscheid—Lennep ist 1907 u. 1909 durch die Verbindung Lennep—Lüttringhausen—Halbach erfolgt; die Stadt Lennep hat der Ges. neben der kostenfreien Hergabe des Grund und Bodens auf Lennep und Remscheider Gebiet ein zu $3\frac{3}{4}\%$ zu verzinsendes und zu $2\frac{1}{4}\%$ zu amortisierendes Darlehn von M. 300 000 gewährt. Die Westdeutsche Eisenbahnges. in Köln übernahm den Bau der Bahnlinie nebst der erforderlichen Erweiterung der elektr. Zentrale in Preyersmühle und die Errichtung eines Beamtenwohnhauses in Remscheid für den Pauschalbetrag von M. 1 309 000. Die Westdeutsche Eisenbahn-Ges. hat ferner die von ihr übernommenen Garantie-Verpflichtungen (s. unten) wonach sie der Ges. bis 1916 ein 4% Erträgnis aus den Betrieben der Eigentumsstrecken garantiert, auch auf das neuerdings investierte Kapital ausgedehnt. Nachdem die Konzession unterm 6./11. 1906 erteilt ist, ist im Herbst 1906 mit dem Bau der Linie begonnen worden; die Eröffnung des Betriebes konnte bereits am 14./8. 1908 erfolgen; die Schlussstrecke nahm den Betrieb am 7./6. 1908 auf. — Nach Erteilung der Konzession für die Linie Burg—Solingen (Krahenhöhe), wurde der Bau dieser Strecke 1907/1908 ausgeführt. — Die zur Durchführung dieser Bauten sowie zur Ablösung der bereits in Anspruch genommenen Kredite erforderlichen Mittel wurden 1907 verfügbar, da der Kreis Bergheim die in dem Besitz der Ges. befindlichen Bahnbestandteile und Betriebsmittel der Bergheimer Kreisbahnen im Werte von rund M. 1 600 000 angekauft hat. Der Staat gewährte M. 50 000 Zuschuss à fonds perdu.

Zinsgarantie: Die Betriebsführerin, die Westdeutsche Eisenbahn-Ges. hat den Ver. Westdeutschen Kleinbahnen gegenüber eine 4% Zinsgarantie für die unter Nr. 1—3 genannten Bahnen mit der Massgabe übernommen, dass der etwaige Mehrertrag einer Bahn über 4% hinaus, auf den etwaigen Minderertrag der anderen Bahnen in Anrechnung kommt. Diese Garantien laufen bis Ende 1916, wenn nicht vorher der Gesamtertrag der Linien in drei aufeinanderfolgenden Jahren $4\frac{1}{2}\%$ des Gesamtanlagekapitals erreicht hat. Die hier nach geleisteten Zuschüsse sind einschl. 4% Zs. der Westdeutschen Eisenbahn-Ges. aus den Betriebsüberschüssen zu erstatten, sobald der Gesamtertrag der sämtlichen Linien 5% des Gesamtanlagekapitals übersteigt, und zwar soll bis zur Befriedigung dieser Ansprüche die Hälfte des 5% übersteigenden Jahresüberschusses der Westdeutschen Eisenbahn-Ges. zufallen. Die Westdeutsche Eisenbahn erhält für den Betrieb der Eigentums- oder Pachtlinien für die Oberleitung bis zu 4% der Roheinnahmen.

Die Westdeutsche Eisenbahn-Ges. leistete 1900—1918 an Garantiezuschuss (s. oben) M. 59 809, 129 983, 85 850, 80 768, 67 581, 55 783, 55 949, 48 418, 98 507, 144 167, 131 027, 100 291, 98 587, 83 746, 134 928, 142 904, 91 775, 71 457, 51 596.

Kapital: M. 6 000 000 in 6000 gleicher. Aktien (Nr. 1—6000) à M. 1000. An Stelle der aus den verschiedenen Entwicklungsphasen stammenden Aktiendokumente mit verschiedenem Aufdruck sind für die Aktien Nr. 1—3000 einheitliche Neuausfertigungen hergestellt, nachdem der Finanzminister dahin entschieden hatte, dass diese Neuausfertigungen einer neuen Besteuerung nicht unterliegen. Über die früheren Kapitalbewegungen s. Jahrg. 1901/1902. Die G.-V. v. 27./6. 1899 beschloss, das bis dahin M. 1 139 000 betragende A.-K. um M. 1 861 000 (auf M. 3 000 000) zu erhöhen durch Ausgabe von 1861 Aktien à M. 1000, vorerst 4% Bauzinsen geniessend, voll div.-ber. erst nach Fertigstellung der gesamten Neubaulinien, spät. ab 1./1. 1903. Diese Aktien wurden von der Westdeutschen Eisenbahn-Ges. zu pari übernommen. Die G.-V. v. 17./12. 1900 beschloss Erhöhung um M. 3 000 000 (auf M. 6 000 000) in 3000 neuen Aktien Em. III à M. 1000, mit Div.-Recht ab 1./1. 1901, pro rata der Einzahl., übernommen