

bis zum Füttingsweg. III. Verträge, betreffend die Benutzung der Güterbahn mit 3 Industriefirmen. IV. Vertrag mit der Stadt Crefeld v. 18./3. 1910, betr. die Zustimmung zum Bahnbau und Betriebe in Crefeld u. Fischeln. V. Vertrag mit der Stadt Crefeld v. 18./3. 1910, betr. die dereinstige Übernahme der Bahn — zu I bis mit V gegen eine Vergüt. von M. 75 000, zus. M. 897 012, worauf in Aktien übernommen werden M. 320 000 (siehe oben) und bar zu zahlen waren M. 577 012. Ernst Oppenheimer bezieht aus dem Verkaufe des Herbertzhofgeländes eine Gewinnbeteiligung. Der Bilanzverlust ermässigte sich 1917 von M. 217 144 auf M. 183 277. Erhöhte sich aber 1918 auf M. 208 133.

Zweck: 1) Erwerb, Verwaltung u. Verwertung der in Crefeld in dem Stadtteile Crefeld-Oppum und in Fischeln gelegenen, Herbertzhof genannten Grundstücke in Grösse von 234 Morgen sowie anderer Grundstücke, welche sich zu industriellen Anlagen eignen, 2) Anlage und Betrieb einer Privatanschlussbahn im Sinne des Gesetzes v. 28./7. 1892, die vom Güterbahnhof Crefeld zum Füttingsweg, innerhalb der Gemeinden Crefeld u. Fischeln, nach Massgabe der Genehmigung des Königl. Reg.-Präsidenten zu Düsseldorf v. 17./2. 1910 durchgeführt wurde. Die Ges. ist berechtigt, alle Geschäfte abzuschliessen, welche unmittelbar oder mittelbar zur Erreichung der vorgedachten Zwecke dienlich erscheinen, namentlich ist sie befugt, Darlehne zu nehmen und zu gewähren, Grundstücke zu zerteilen und anbaufähig zu machen, Strassen und Plätze anzulegen, Bauten für eigene Rechnung auszuführen oder ausführen zu lassen und sich an anderen, die Erreichung des Gesellschaftszweckes fördernden Unternehmungen zu beteiligen.

Kapital: M. 700 000 in 350 Aktien à M. 2000, übernommen von den Gründern zu pari.

Hypotheken: M. 702 110.

Geschäftsjahr: Kalenderj. **Gen.-Vers.:** Im I. Geschäftshalbj. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Bilanz am 31. Dez. 1918: Aktiva: Industriegelände 683 280, Bahngelände 294 333, Bahnanlage 260 494, Debit. 10 008, Kontorutensil. 1, Kassa 1904, Verlust 208 133. — Passiva: A.-K. 700 000, Hypoth. 702 110, gestundete Hypotheken-Zs. 30 268, Kredit. 15 964, Rückstellungs-Kto 9813. Sa. M. 1 458 156.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Verlustvortrag 183 277, Bahnbetriebsausgaben 12 797, Zs. 32 013, allgem. Unk. 17 319, Abschreib. auf Bahnanlage 4635. — Kredit: Bahnbetriebs-einnahmen 28 663, Miete 13 246, Verlust 208 133.

Dividende: Wird nicht verteilt. Der verfügbare Überschuss wird zur Rückzahl. auf die Aktien verwandt, bis sie M. 1000 betragen; weitere Überschüsse werden nach Beschluss der G.-V. zur Verminder. oder Zus.legung des A.-K. verwendet.

Direktion: Ernst Oppenheimer.

Aufsichtsrat: Vors. Geh. Reg.-Rat Dr. Herm. v. Krüger, Stellv. Dr. Wilh. Thelemann, Oberbürgermeister Dr. Johs. Johansen, Beigeordneter Kurt Büren, Crefeld; Rechtsanwalt Dr. jur. Arthur Oppenheimer, Düsseldorf.

Zahlstellen: Crefeld: Ges.-Kasse, Deutsche Bank.

Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn-Akt.-Ges. in Hamburg.

Gegründet: 31./8. 1905; eingetragen 13./9. 1905. Gründer siehe Jahrg. 1908/09.

Zweck: Bau u. Ausnutzung einer normalspurigen nebenbahnähnlichen Kleinbahn von Bergedorf nach Geesthacht (Länge ca. 15 km) nebst einer gleichartigen Zweigbahn von Bergedorf nach Kirchwälder-Zollenspieker (Vierländer Eisenbahn), etwa 10 km lang. Der Bau der Bahn von Bergedorf nach Geesthacht ist Nov. 1905 begonnen, seit 20./12. 1906 bestand ein beschränkter Betrieb, am 1./5. 1907 wurde der volle Betrieb aufgenommen. Die Vierländer Eisenbahn ist am 1./4. 1912 eröffnet. Als Grundlage dienen die mit der Finanzdeputation abgeschlossenen Konz.-Verträge u. die vom preuss. Reg.-Präs. zu Schleswig erteilten Genehm.-Urkunden, nach denen die Bahn bis zum 1./5. 2006 konzessioniert ist. Nach Ablauf von 20 Jahren soll dem Hamburgischen Staat Ankauf der Bahn gestattet sein. Im Bau sind Längsbahnen durch die Vierlande u. Marschlande (Hamburger Marschbahnen).

Nach dem Verträge mit der Finanzdeputation stellt der Hamburger Staat die zum Bau der Marschbahnen erforderlichen Mittel zur Verfügung, die Bergedorf-Geesthachter Eisenbahn-Ges. führt die Bahn zu den Selbstkosten aus u. übernimmt sie nach Fertigstellung zu Eigentum gegen Erstattung der aufgewandten Kosten unter Abzug der in vereinbarter Weise zu ermittelnden Übertreibung. Dieses Entgelt wird dem Staat nach einer näheren Vereinbarung teils durch eine im Grundbuch eingetragene Bahnpfandschuld mit einer im Laufe von 6 Jahren auf $4\frac{1}{2}\%$ ansteigenden Verzinsung, teils durch auszugebende Aktien Lit. C gewährt, welche letzteren erst nach 6 Jahren u. nachdem die bisherigen Aktien Lit. A u. B je 5% Div. erhalten haben, an dieser Div. teilnehmen sollen.

Kapital: M. 4 500 000 in 900 Vorz.-Aktien (Lit. A Nr. 1—900) u. 3600 St.-Aktien (Lit. B u. B1, Nr. 1—550 bzw. 551—3600) à M. 1000. Urspr. M. 1 100 000 in 550 Vorz.-Aktien u. 550 St.-Aktien à M. 1000. Von den St.-Aktien Lit. B wurden 200 Stück vom Hamburg. Staat übernommen. Die Vorz.-Aktien geniessen 5% Vorz.-Div. u. Vorfriedigung im Falle der Liquid. Die a.o. G.-V. v. 29./11. 1910 beschloss zwecks Erbauung der Vierländer Eisenbahn die Erhöhung des A.-K. um M. 1 050 000 (also auf M. 2 150 000) durch Ausgabe von M. 350 000 in 5% Vorz.-Aktien u. M. 700 000 in St.-Aktien vom 1./4. 1912 ab. Die Aktionäre der neuen St.-Aktien Lit. B1 nahmen während der ersten 5 Jahre an den Erträgen nicht teil, von da ab, also ab 1917/18, sind sie jedoch mit dem vollen Anrecht der bisherigen