

Die Ges. ist berechtigt, Oblig. auszugeben, jedoch darf der Gesamtbetrag der jeweilig ausstehenden Oblig. niemals mehr als den sechsfachen Betrag des Grundkapitals ausmachen. Auch dürfen Oblig. nur in einem Betrage ausgegeben werden, welcher nicht höher ist, als der Bilanz- oder Anschaffungswert aller der Ges. gehörigen Vermögensobjekte. Die G.-V. v. 20./1. 1899 beschloss den Ankauf folgender Bahnen:

1) Normalspurige Kleinbahn von Voldagsen nach Duingen, 16 km lang, Erwerbspreis M. 1 260 000. Der Betrieb wird vom 15. Nov. 1898 ab für Rechnung der Ges. geführt. Die Koncession ist am 4. bzw. 30. Sept. 1895 für unbeschränkte Dauer erteilt. Auf dem Bahnunternehmen ruht eine im Bahngrundbuche eingetragene Schuld an die Provinz Hannover von rot. M. 800 000, welche die Ges. in Anrechnung auf den Kaufpreis mit übernommen und mit 3,34% jährl. zu verzinsen und mit 1,25% jährl. zu tilgen hat (noch ungetilgt M. 737 502). Die Verlängerung der Kleinbahn Voldagsen-Duingen um 12 km bis Delligsen ist am 11./8. 1901 in Betrieb genommen. Diese Fortsetzung, von Preussen u. Braunschweig koncessioniert, war auf M. 1 013 000 (ohne Grunderwerb) veranschlagt; dazu gab der braunschweig. Staat M. 135 000, die interessierten Gemeinden und Industriellen den Grund u. Boden frei, sowie M. 50 000, sodass die von der Ges. aufgewendeten Kosten M. 828 000 betragen.

2) Nebenbahn von Ettenheimmünster über Ettenheim an den Rhein (Baden) mit 1 m Spurweite, 16 km lang, einschliesslich einer 900 m langen Drahtseilbahn von Station Ettenheimmünster nach dem Steinbruche der Gemeinde Ettenheimmünster, Kaufpreis M. 350 000. Zu den Baukosten dieser Bahn haben der Staat einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Zuschuss von M. 240 000, die Gemeinden einen solchen von M. 60 000, sowie freien Grund und Boden im Werte von etwa M. 95 000 geleistet. Koncession 60 Jahre, von der Betriebseröffnung am 22. Dez. 1893 an gerechnet. Ein unentgeltlicher Heimfall der Bahn an den Staat ist nicht vorgesehen, der Staat ist aber berechtigt, die Bahn nach Ablauf von 25 Jahren zu einem Kaufpreise zu übernehmen, welchem der 25 fache Betrag der durchschnittlichen jährlichen Reineinnahme der dem Ankaufstermin vorausgegangenen 5 jährigen Betriebsperiode zu Grunde gelegt werden soll. Sofern die Reineinnahme 4% der von dem Koncessionär aus eigenen Mitteln aufgewendeten erstmaligen Anlagen zuzüglich jener der späteren Erweiterungen und Ergänzungen übersteigt, wird der Mehrbetrag an Reineinnahme auf den vom Staat geleisteten Baukostenbeitrag und auf die übrigen Anlagekosten der Bahn im Verhältnis der bezüglichen Kapitalbeträge verteilt. Der auf den Staatsbeitrag entfallende Anteil dieses Mehrbetrages kommt bei Ermittlung des Kaufpreises, welcher mindestens die Anlagekosten erreichen muss, von dem gesamten Reinertrag in Abzug. Diese Anlagekosten der Schmalspurbahn Rhein-Ettenheimmünster sind inzwischen auf M. 375 449.91 festgestellt worden. 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 und 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 unverzinsliche nicht rückzahlbare Zuschüsse von M. 481 300, die Gemeinden solche in Höhe von M. 153 650, sowie freien Grund und Boden im Werte von M. 200 000 geleistet. Die Übergabe an die Ges. ist am 31. März 1899 erfolgt. Dauer der Koncession 90 Jahre, von der am 22. Dez. 1894 auf der Strecke Krozingen Sulzburg und am 1. Mai 1895 auf der Strecke Haltingen-Kandern erfolgten Betriebseröffnung an gerechnet. Nach Ablauf der Koncession gehen die Bahnanlagen unentgeltlich in das Eigentum des Staates über. Für das Ankaufsrecht des Staates vor Ablauf der Koncession sind gleiche Bestimmungen wie bei der Bahn zu 2 getroffen. Die Anlagekosten sind mit M. 736 296 nachgewiesen.

Ausserdem betreibt die Ges. folg. Bahnen im Pachtbetriebe: Die Bahn Mühlheim-Badenweiler, 7,5 km lang, 1 m Spurweite, Vertragsdauer bis 1./3. 1926; die Bahnen Enseldorf-Saarlouis-Wallerfangen u. Saarlouis-Fraulautern, zus. 9 km lang, 1,435 m Spurweite, Vertragsdauer bis 1./4. 1918 (werden von der Firma Vering & Waechter für gemeinsame Rechnung betrieben); die Bahn Grosspeterwitz-Katscher, 8 km lang, 1,435 m Spurweite, Vertragsdauer bis 30./4. 1911. Für den Übergang obiger Betriebe, sowie inzwischen erloschene Pachtverhältnisse auf die A.-G. (s. Jahrg. 1904/1905) wurde der Firma Vering & Waechter eine Kapitalabfindung nicht gewährt, dieselbe bleibt indes am Reinertragnis zur Hälfte beteiligt.

Die Ges. ist an folg. Geschäften beteiligt:

Nebenbahn Gütersloh-Hövelhof. Die Teutoburger Wald-Eisenbahn-Ges. hat das für diese Verlängerung (25 km) ihrer Stammlinie erforderliche Anlagekapital von M. 1 650 000 durch Ausgabe von M. 825 000 Aktien Lit. A mit 4% Vorz.-Div. u. M. 825 000 B-Aktien beschafft. Die Zeichnung der M. 1 650 000 Aktien ist von dritter Seite erfolgt. Zur Beileihung der neuen Vorz.-Aktien A mit 80% des Nominalbetrags hat sich ein Konsortium unter Führung der Mitteldutschen Creditbank gebildet, dem die Ges. mit 15% angehört.

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 Konc. von der Firma Vering & Waechter nachgesucht wurde, betrug nach Abzug der staatlichen Subvention von zus. M. 984 000 noch M. 1 400 000, deren Aufbringung ein