

ein einheitliches Ganzes durch H. Bachstein verwaltet u. der Ges. aus dem Betriebsüberschusse vorab ein Betrag zugeschieden, welcher dem Durchschnittsertragnis der Hohenebra-Ebelebener Bahn in den letzten 3 Betriebsjahren entspricht. Nach einer 4% Verzinsung des in der Greussen-Keulaer Bahn investierten Kapitals ist die Ges. an den weiteren Überschüssen nach dem Verhältnis des in der Hohenebra-Ebelebener Bahn investierten Kapitals beteiligt.

Die ausserord. G.-V. v. 28./2. 1902 genehmigte einen seitens der Verwaltung mit der Stadt Darmstadt abgeschlossenen Vertrag. Nach demselben wird ein Konsortium zum Bau u. Betrieb von Nebenbahnen gebildet, an welchem die Stadt und die Ges., sowohl betreffs der aufzubringenden Anlagekapitalien wie der Erträge, je zur Hälfte beteiligt sind. Dieses Konsortium soll 1) die der Ges. gehörigen Dampfstrassenbahnen von Darmstadt nach Griesheim, von Darmstadt nach Eberstadt und von Darmstadt nach Arheilgen ankaufen; 2) die Konzession zum Bau und Betrieb folgender schmalspuriger Nebenbahnlagen erwerben: a) von Gernsheim (Hafen) über Hahn-Pfungstadt-Eberstadt, mit Anschluss an die Vorortbahn Darmstadt-Eberstadt, nach dem Mühlthal; b) von Griesheim über Crumstadt-Eschollbrücken oder Hahn nach Pfungstadt; c) von Darmstadt, unter teilweiser Benutzung der bestehenden Vorortbahn Darmstadt-Eberstadt, über Eberstadt-Malchen nach Seeheim; d) von Darmstadt, unter teilweiser Benutzung der bestehenden Vorortbahn Darmstadt-Griesheim, über Dornheim oder Erfelden nach Kornsand (Oppenheimer Fähre), und 3) die dem Staat gehörigen normalspurigen Nebenbahnlagen Eberstadt-Pfungstadt und Bickenbach-Jugenheim-Seeheim käuflich oder pachtweise übernehmen. Das Konsortium überlässt sodann der Stadt zu Eigentum unentgeltlich die gesamten Geleisanlagen innerhalb des bebauten Stadtgebietes, wogegen die Stadt verpflichtet ist, die Strecken zweigleisig auszubauen und für elektr. Betrieb mit Oberleitung einzurichten und dem Konsortium die Mitbenutzung dieser Bahnanlagen für die Vorortbahnen zu gestatten. Mit dem Ausbau des geplanten Vorortbahnnetzes soll vorsichtig vorgegangen werden. Zunächst sollen die Strecken Gernsheim-Mühlthal, Griesheim-Pfungstadt und Darmstadt-Seeheim, die voraussichtlich von Anfang an eine angemessene Verzinsung erbringen, ausgebaut werden; wenn nach der Betriebseröffnung dieser Linien ihre Rentabilität übersehen werden kann, erfolgt die Ausführung der Linie Darmstadt-Kornsand. Nach einem Überschlag erfordert die Durchführung vorgenannter Pläne M. 4 805 000 (wovon auf die Linie von Griesheim nach Oppenheim rund M. 1 030 000 entfallen); vorsorglich sollen aber rund M. 5 000 000 vorgesehen werden; hiervon geht ab der gesetzliche Staatszuschuss mit M. 810 000, hinzu tritt andererseits die Ankaufsumme der Darmstädter Vorortbahnen mit rund M. 1 600 000, sodass sich im ganzen eine Summe von M. 5 790 000 ergibt. Da nach dem Vertrag die Ges. die Hälfte der aufzubringenden Anlagekapitalien zu beschaffen hat, würden auf sie also rund M. 2 900 000 entfallen; hiervon ist der Kaufpreis für die Vorortbahnen mit M. 1 600 000 in Abzug zu bringen, sodass für die Ges. ein Gelderfordernis von rund M. 1 300 000 verbleibt. Der zunächst erforderliche Geldbedarf ermässigt sich, da, wie erwähnt, vorerst nur ein Teil der Strecken ausgebaut werden soll, auf M. 800 000. Über den Stand dieser Angelegenheit hat die Südd. Eisenbahn-Ges. seit geraumer Zeit nichts veröffentlicht.

Die a.o. G.-V. v. 10./3. 1908 genehm. den mit der Stadt Mainz abgeschlossenen Vertrag wegen Einführung des elektr. Betriebes auf den Mainzer Vorortbahnen. Die G.-V. v. 30./9. 1908 genehmigte die Verträge mit der Stadtgemeinde Essen u. der Bürgermeisterei Borbeck wegen Ausbaues des Strassenbahnnetzes u. Erwerb der Konz. zum Bau u. Betrieb neuer elektr. Strassenbahnlagen von der Helenenstrasse in Essen über den Fliegenbusch nach Borbeck Germaniaplatz einerseits u. nach Frintrop andererseits, sowie den mit der Stadtgemeinde Gelsenkirchen abgeschlossenen Vertrag wegen Fortsetzung der elektr. Strassenbahnlinie Essen-Gelsenkirchen Grenze bis zum Hauptbahnhof in Gelsenkirchen u. Erwerb der Konz. zum Bau u. Betrieb dieser Linie.

Kapital: M. 26 000 000 in 26 000 Aktien (Nr. 1—26 000) à M. 1000. Urspr. A.-K. M. 6 500 000, Erhöhung lt. G.-V.-B. v. 8. Dez. 1897 um M. 7 900 000 in 7900 Aktien à M. 1000, wovon M. 2 100 000 ab 1. April 1897 u. M. 1 250 000 ab 1. April 1898 div.-ber. sind u. zu 110% in Zahlung gegeben wurden. Die restl. M. 4 550 000 mit Div.-Ber. ab 1. April 1898 wurden den bisherigen Aktionären im Verhältnis von 10 alten zu 7 neuen Aktien mit 102% angeboten.

Die G.-V. v. 28./12. 1899 beschloss weitere Erhöhung um M. 7 200 000 (auf M. 21 600 000) in 7200 Aktien (Serie A u. B) à M. 1000, welche den Aktionären am 5.—20./2. 1900 zu 102% (auf 2 alte 1 neue Aktie) angeboten wurden. Eingezahlt auf Serie A u. B 25% und das Aufgeld bis 31./3. 1900, weitere 50% auf Serie A am 1./10. 1900, die restl. 25% am 1./4. 1901, 25% auf Serie B zum 1./10. 1901 einberufen, restl. 50% auf Serie B wurden zum 1./3. 1902 eingefordert. Die Aktien sind nach Verhältnis der einzeg. Beträge div.-ber. Diese Em. dient zur Einführung des elektr. Betriebes in Wiesbaden, sowie zum Bau der elektr. Bahnen Wiesbaden-Mainz-Schierstein etc. und für Erweiterungen der bestehenden Linien und Anlagen und zur Vermehrung der Betriebsmittel. Die G.-V. v. 29./9. 1906 beschloss nochmalige Erhöhung um M. 4 400 000 (auf M. 26 000 000) in 4400 Aktien, welche den Aktionären 5:1 v. 10.—29./12. 1906 zu 103.50% inkl. Aktienstempel angeboten wurden, eingezahlt 28.50% bis 2./1. 1907, 25% am 30./3. 1907. Die weiteren Einzahlungen auf neue Aktien sollen nach Massgabe des Bedarfes eingefordert werden. Nicht bezogene 104 neue Aktien wurden der Bank f. Handel u. Ind. u. H. Bachstein zu 120% überlassen. Die neuen Aktien nehmen nach Massgabe der geleisteten Einzahl.