

durch E. Heimann in Breslau eingeführt. Kurs daselbst 1913—1923: St.-Akt. (B): 70, 70.50*, —, 62, —, 55*, 45, 12, —, 2050, 16%; Vorz.-Akt.: 89, —*, —, 82, —, 77*, 75, 25, — 2050, 15%.

Dividenden: 1913/14—1922/23: Vorz.-Akt. A: 4 $\frac{1}{2}$, 0, 0, 4 $\frac{1}{2}$, 50%; St.-Akt. B: Stets 3 $\frac{1}{2}$ %. 1919/20—1922/23: 0, 0, 3 $\frac{1}{2}$, 49%. Coup.-Verj.: 4 J. (K.)

Direktion: Vors. Landrat W. von Guenther, Liegnitz; Mitgl.: Eisenbahn-Dir. Paul Mittelstädt, Charlottenburg; Geh. Baurat u. Geh. Komm.-Rat Fr. Lenz, Dir. Paul Lenz, Berlin. — Oberste Betriebsleitung: Reg.-Baumeister a. D. Bluhm, Reg.-Baumeister a. D. Hintze, Breslau; Stellv. Reg.-Baumeister a. D. Noack, Berlin.

Aufsichtsrat: (7—9) Vors. Landrat a. D. Dr. von Engelmann, Przybor; Landrat a. D. Geh. Reg.-Rat Freih. von Schuckmann, Oberbürgermeister Hans Charbonnier, Bank-Dir. Carl Selle, Liegnitz; Bankier Ernst Kritzer, Dir. Dr. Pundt, Dir. Melchior, Berlin; Landrat Geh. Reg.-Rat Dr. von Ravenstein, Guhrau; Eisenbahn-Dir.-Präs. a. D. Mallison, Oberschreiberhau; Rechtsanwalt Dr. Friedrich Rauch, Breslau; Bürgermeister Wandelt, Parchwitz; Rittergutsbes. von Sypniewski, Fabrikdir. André, sämtl. in Polen.

Zahlstellen: Liegnitz: Ges.-Kasse; Berlin: Berl. Handels-Ges., S. Bleichröder; Breslau: E. Heimann; Liegnitz: Disconto-Ges.

Westfälische Landes-Eisenbahn Akt.-Ges. in Lippstadt.

Gegründet: 1882 als Warstein-Lippstadter Eisenbahn-Ges. Firma 1896 wie oben geändert. Betriebseröffn. der Strecke Warstein-Lippstadt 1./11. 1883. Konz. für die Linien unter I v. 24./3. 1882 u. 16./12. 1896; für die Linien unter II v. 11./12. 1899 unbeschränkt. Der preuss. Staat kann die Bahnen auf Grund des Gesetzes vom 3./11. 1838 gegen Entschädig. erwerben. jedoch die Bahn von Borken nach Burgsteinfurt mit Abzweig. von Stadtlohn nach Vreden schon nach Ablauf von 15 Jahren nach der Betriebseröffnung.

Zweck: Bau u. Betrieb normalspuriger Nebeneisenbahnen für Personen- u. Güterverkehr u. zwar: a) Warstein-Lippstadt (30,88 km), später trat hinzu b) Lippstadt-Beckum (28,59 km), c) Soest-Brilon (54,18 km), d) Neubeckum-Warendorf (20,50 km). In Sa. 134,15 km; sämtl. in Betrieb. Die G.-V. v. 21./4. 1899 beschloss den Bau weiterer Linien: 1) Sennelager-Wiedenbrück (32,43 km), eröffnet 1./9. 1902, 2) Westfälische Nordbahn: Borken-Burgsteinfurt (mit Abzweigung von Stadtlohn nach Vreden), eröffnet 1./10. 1902, zus. 63,66 km, 3) Neubeckum-Münster (35,54 km), eröffnet 1./10. 1903, Sa. 131,53 km, sodass das gesamte Bahnnetz 265,78 km beträgt. Geplant ist eine vollspurige Nebeneisenbahn von Burgsteinfurt über Emsdetten nach dem Hafen Saerbeck als Fortsetzung der Nebeneisenbahn Borken-Burgsteinfurt.

Betriebseinnahmen 1913/14—1922/23: M. 3 420 684, 2 742 481, 2 574 579, 3 001 449, 4 162 585 5 586 895, 9 652 815, 23 814 201, 51 170 552, 2 318 648 151.

Kapital: M. 22 660 000 u. zwar M. 8 330 000 in Prior.-St.-Aktien A—G u. M. 8 330 000 in St.-Aktien, sowie M. 6 000 000 in Vorz.-Aktien H u. J; früher M. 1 500 000 in 1500 St.-Prior.-Aktien Lit. A u. 1500 St.-Aktien Lit. A à M. 500. Lt. G.-V.-B. v. 12./3. 1896 um M. 7 224 000 erhöht durch Ausgabe von M. 2 200 000 in je 1100 St.-Aktien Lit. B u. Prior.-St.-Aktien Lit. B, von M. 3 424 000 in je 1712 St.-Aktien Lit. C u. Prior.-St.-Aktien Lit. C u. von M. 1 600 000 in je 800 Stück St.-Aktien Lit. D u. Prior.-St.-Aktien Lit. D, sämtl. à M. 1000. Die St.-Prior.-Aktien besitzen kein Nachforder.-Recht. Erhöhung um M. 7 936 000 u. zwar durch Ausgabe von 918 St.-Aktien Lit. E und 918 St.-Prior.-Aktien Lit. E à M. 1000, sowie von 1800 St.-Aktien Lit. F u. 1800 St.-Prior.-Aktien Lit. F à M. 1000 u. von 1250 St.-Aktien Lit. G und 1250 St.-Prior.-Aktien Lit. G à M. 1000. Aktien Lit. E—G bis 1./7. 1902 voll eingezahlt. Die G.-V. v. 24./9. 1900 beschloss weitere Erhöhung um M. 4 000 000 (auf M. 20 660 000) durch Ausgabe von 4000 5% Vorz.-Aktien Lit. H, angeboten den Aktionären zu pari; auf nom. M. 4000 alte Aktien entfiel eine neue à M. 1000; voll eingez. am 1./10. 1909. Diese Neu-Em. diente zur Vermehrung der Betriebsmittel sowie zur Deckung der Mehrausgaben, welche die neuen Strecken erfordert haben. Die G.-V. v. 30./9. 1909 beschloss nochmalige Erhöb. um M. 2 000 000 (auf M. 22 660 000) in 2000 5% Vorz.-Aktien Lit. J, gleichberechtigt mit Vorz.-Aktien H, welche den alten Aktionären A—H zu pari angeboten wurden: voll eingez. am 1./11. 1920.

Anleihe: M. 500 000 in 4% Prior.-Anleihe von 1889, Stücke à M. 500, wovon bis Ende März 1923 getilgt M. 151 500. Zs. 1./4. u. 1./10. Amort. mit 1% durch Auslos. im Sept. auf 1./4. Künd. mit 6monat. Frist vorbehalten. Zahlst.: Gesellschaftskasse, gekündigt durch Bekanntm. v. 22./3. 1923 zum 1./10. 1923, Verzinsung erlischt mit diesem Tage.

Geschäftsjahr: 1./4.—31./3. **Gen.-Vers.:** Im Sept.

Stimmrecht: Jede Aktie Lit. A = 1 St., jede Aktie Lit. B, C, D, E, F, G, H, J = 2 St.

Gewinn-Verteilung: Von dem nach Abzug aller Unk. u. der auf dem Unternehmen ruhenden Lasten, sowie nach Rücklage der gesetzl. u. statutenm. Beträge zum R.-F. und Ern.-F. u. der den Beamten etwa vertragsm. zustehenden Tant. verbleib. Reingewinn erhalten vorweg die Prior.-St.-Aktien A—G bis 4% Div. bezw. die Prior.-St.-Aktien H u. J bis 5% Div., dann die St.-Aktien bis 4%, der Rest wird gleichmässig zwischen beiden geteilt.

Bilanz am 31. März 1923: Aktiva: Bahnanlage 67 510 525, Bestände 604 917 465, (Kaut. 326 472 473, Beamten-Pens.-F. 4 340 791), Kleiderkasse 7 918 710, Debit. 773 878 442, Guth. in. lauf. Rechn. 5 835 349. — Passiva: A.-K. 22 660 000, Vorz.-Anl. 151 500, Ern.-F. 143 312 800, Sonderrüchl. 505 564, R.-F. 749 960, (Sicherheiten 326 472 473), Beamten-Sparkasse 2 731 839, do. Pens.-Kasse 4 340 791, Ruhegehalts-F. 1 000 000, Werkerhalt. 3 000 000, Kredit. 544 981 736