

Mattierzoll-Hötzum auf 2 km Länge durch preuss. Staatsgebiet hindurchgeführt wird. Die Linie Schöningen-Gliesmarode (Braunschweig) bildet die Fortsetzung der Nebenbahn Oschersleben-Schöningen (A.-G.) und erhält durch Vermittelung dieser Linie in Oschersleben und Schöningen Anschluss an die preuss. Staatseisenbahn. Das Stück Gliesmarode-Braunschweig wird von der Braunschweig. Landeseisenbahn-Ges. gebaut, an welche die neue Bahn in Gliesmarode anschliesst. Die Personenzüge werden jedoch nach dem Nordbahnhof Braunschweig der Braunschweig. Landeseisenbahn-Ges. durchgeführt. Die Linie Mattierzoll-Hötzum vereinigt sich in Hötzum mit der Linie Schöningen-Gliesmarode und schliesst in Mattierzoll an die preuss. Staatsbahn an. Ausserdem wird sie in Mattierzoll mit der normalspurigen in Privatbesitz befindlichen Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll (A.-G.) verbunden, sodass aus den Linien der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Akt.-Ges., der Braunschweig. Landeseisenbahn-Ges., der Bahn Oschersleben-Schöningen und der Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll ein zusammenhängendes Netz normalspuriger Privateisenbahnen von insgesamt etwa 120 km Betriebslänge entsteht. Die Betriebslänge der beiden Bahnen der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Akt.-Ges. beträgt rund 69 km. Die G.-V. v. 23./9. 1907 beschloss Ankauf der Anschlussbahn von Lucklum nach dem Kalkwerk bei Hemkenrode. Die Dir. der Braunschweig-Schöninger Bahn leitet auch den Betrieb der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Die G.-V. v. 25./2. 1901 hat einen zwischen der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn und der Westdeutschen Eisenbahn-Ges. getätigten Vertrag genehmigt, nach welchem die Betriebseinnahmen der beiden Bahnlinien Mattierzoll-Braunschweig (Gliesmarode) und Hötzum-Schöningen auf die Dauer von 15 Jahren der Westdeutschen Eisenbahn-Ges. überlassen werden, während die Westdeutsche Eisenbahn-Ges. sämtliche Unkosten des Betriebes bestreitet und der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn  $37\frac{1}{2}\%$  der jährl. Bruttoeinnahmen, mind. aber den Betrag von M. 225 000 jährl., auszahlt. Beträgt die jährl. Bruttoeinnahme mehr als M. 600 000, so hat die Westdeutsche Eisenbahn-Ges.  $60\%$  der Mehreinnahmen an die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn abzuführen. Beträgt der nach der Betriebsrechnung sich ergebende Reinertrag der Bahnen in drei aufeinander folgenden Jahren mehr als M. 225 000, so sind beide Gesellschaften berechtigt, den Vertrag mit einjähriger Frist zum Schlusse eines Geschäftsjahres aufzukündigen. Ausserdem ist die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn nach Ablauf von drei Betriebsjahren berechtigt, den Pachtvertrag zu kündigen, wenn das herzogl. braunschweigische Kommissariat diese Kündigung verlangen sollte. Durch den Vertrag fliessen der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn Einnahmen zu, aus welchen die für den Dienst der Anleihe erforderlichen Ausgaben in vollem Umfange bestritten werden können.

**Kapital:** M. 3 950 000 in 3950 Aktien à M. 1000. Von diesen Aktien übernahmen die Westdeutsche Eisenbahn-Ges. M. 3 363 000, der braunschweig. Staat M. 300 000 u. sonst. Interessenten M. 287 000. Der braunschweig. Staat leistete einen Zuschuss von M. 300 000, welcher erst dann, und zwar gegebenenfalls bis zur Höhe von  $3\frac{1}{2}\%$  zu verzinsen ist, wenn das A.-K. in drei aufeinander folg. Jahren eine Div. von je  $4\%$  erhalten hat. Auch das Kaliwerk leistete einen Zuschuss von M. 100 000.

**Anleihe:** M. 3 950 000 in  $4\frac{1}{2}\%$  Schuldversch. à M. 1000, auf den Inh. lautend, ausgegeben mit braunschweig. Priv. v. 22./3. 1901. Zs. 1./4. u. 1./10. Die Westd. Eisenb.-Ges. (A.-G.) zu Cöln a. Rh., hat die Gewähr für die Zahlung von  $4\frac{1}{2}\%$  Zs. auf die Oblig. für die Dauer des zwischen ihr und der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Akt.-Ges. geschlossenen Pachtvertrages übernommen. Tilg. zu pari lt. Plan durch Ausl. ab 1907 mit mind.  $\frac{1}{2}\%$  der urspr. Anleihesumme zuzügl. ersparten Zs. Von genannter Frist an ist auch verstärkte Tilg. oder Totalkündigung mit 6monat. Frist zulässig. Verlos. im Sept. auf 2./1. (zuerst 1908). In Umlauf Ende März 1910 M. 3 888 000. Zahlst. für Zs.: Braunschweig: Ges.-Kasse, Braunschweig. Bank u. Credit-Anstalt, M. Gutkind & Co., N. S. Nathalion Nachf.; Hannover: Herm. Bartels; Cöln: Sal. Oppenheim jr. & Co., A. Schaaffh. Bankverein; Berlin: Berliner Handels-Ges., S. Bleichröder, Disconto-Ges., A. Schaaffh. Bankverein, Bank f. Handel u. Ind., von der Heydt & Co.; Stettin: W. Schlutow. Zahlst. für Stücke: Braunschweig: M. Gutkind & Co. Coup.-Verj.: 4 J. (K.) Aufgelegt in Braunschweig, Hannover etc. am 22./5. 1901 zu  $100.50\%$  plus  $4\frac{1}{2}\%$  Stück-Zs. ab 1./4. 1901. Kurs in Braunschweig Ende 1901—1910: 100, 101.50, —, —, 101, 101, 102, 101.50, 102, —/0.

**Hypothek:** M. 94717 auf Bahnhof Mattierzoll.

**Anleihen:** M. 400 000, aufgenommen im Jahre 1903; ferner M. 300 000, aufgenommen 1910 zur Beteilig. bei der Braunschweig. Elektrizitäts-Ges. m. b. H. in Schöningen.

**Bilanz am 31. März 1910:** Aktiva: Eisenbahnanlage 9 170 882, Oberbau-Material. 8858, Betriebs- do. 11 568, Werkstatt- do. 15 027, Drucksachen 3103, Kassa 933, Effekten des Ern.-F. 215 104, Kaut. 67 448, Avale 100 000, Bankguth. 29 868, Westdeutsche Eisenbahn-Ges. 63 945, do. Darlehen 300 000. — Passiva: A.-K. 3 950 000, Oblig. 3 888 000, do. Zs.-Kto 88 616, do. uneingel. 3000, Anleihe 700 000, braunschweig. Staatszuschuss 300 000, Zuschuss d. Kaliwerks Asse 100 000, Grupperwerbsschuld Lenz & Co. 310 000, Hypoth. Bahnhof Mattierzoll 94 717, Kaut. 67 448, Ern.-F. 254 903, Bilanz-R.-F. 4519, Spez.-R.-F. 46, do. II 62 000, Avale 100 000, Kredit. 72 489. Sa. M. 9 995 740.

**Gewinn- u. Verlust-Konto:** Debet: Oblig.-Zs. 175 702, Anleihe- do. 20 299, Hypoth.- do. Bahnhof Mattierzoll 3823, allg. Unk. 7328, Zs. 1006, Entschäd. an A.-R. 5000, z. Spez.-R.-F. II (Oblig.-Tilg. in 1909/10) 22 000. — Kredit: Vortrag 9385, Betriebspacht 225 000, Verlust (aus Bilanz-R.-F. gedeckt) 774. Sa. M. 235 160.