

Derneburg-Bockenem u. Bockenem-Grossrhüden sind 1887, der Schluss bis Seesen ist 1889 eröffnet, der Anschluss daselbst, sowie in Wolfenbüttel erfolgte 1890. Konz. für Braunschweig v. 10./2. 1885, für Preussen 6./4. 1885. (Staatsvertrag zwischen Preussen u. Braunschweig v. 27. bezw. 30./6. 1884.) Die Konzessionäre, von Erlanger & Söhne u. Gebrüder Sulzbach in Frankf. a. M., hatten sich vertragsmässig verpflichtet, die Herstellung u. Ausrüstung der Bahn für das von der Herzogl. Braunschw. Regier. festgestellte Anlagekapital von M. 7 300 000 (M. 3 650 000 in Aktien und M. 3 650 000 in Oblig.) und für die von der Braunschw. Reg. gewährte Subvention von M. 10 000 per Kilometer (= M. 850 000) durchzuführen, ferner die Bau-Zs. innerhalb der festgesetzten Bauzeit zu tragen u. der Ges. zur Bildung eines R.-F. in bar oder Prior. der Ges. M. 500 000 zu überweisen.

Zweck: Bau und Betrieb, sowie pachtweise Übernahme von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung im Herzogtum Braunschweig und den angrenzenden Gebietsteilen, zunächst insbesondere folgender einleisiger Bahnlinsen: Braunschweig, bezw. Wolfenbüttel über Derneburg nach Seesen und Ringbahn bei Braunschweig. Die Länge der Bahnlinie beträgt 82,08 km (davon 62,03 km auf braunschweigischem, 20,05 km auf preussischem Gebiet), Länge der Nebengleise ca. 35 km, Spurweite 1,435 m. Der Bau der weiteren Linie Braunschweig-Gliesmarode-Brunrode-Flechtorf-Landesgrenze, der sog. Schuntertalbahn etc., wofür die Braunschw. Regierung die Konz. bis zur Landesgrenze am 23./6. bezw. 6./9. 1900 erteilte, wurde 1901 bezw. 1902 vollendet (Eröffnung im Nov. 1901 bezw. Febr. u. 31./8. 1902, Länge 14,76 km); für die Fortsetzung von der Landesgrenze bis Fallersleben (10,24 km) wurde die preussische Konzession 28./8. 1903 erteilt. Die Fertigstellung dieser Schlussstrecke erfolgte 1./11. 1904. 1904 Erwerb des Anschlussgleises Ehmen-Fallersleben. Zu dem Bau der Schuntertalbahn (Kosten ca. M. 2 250 000) leisteten an Zuschüssen M. 259 040 der Braunschw. Staat und M. 119 000 beteiligte Gemeinden. Im Betrieb jetzt zus. 108 km; 46 kleine Anschlusslinien.

Die Ges. ist auf Verlangen der braunschweig. Regierung zum Bau und Betriebe eines zweiten Gleises des urspr. Bahnnetzes, sowie zur Errichtung neuer Stationen oder Haltestellen auf den braunschweig. Strecken verpflichtet, sobald die Bruttoeinnahme im Durchschnitt dreier aufeinander folg. Jahre mind. M. 16 000 für 1 km beträgt. Für die preuss. Strecken tritt die Verpflichtung zum Bau u. Betrieb des zweiten Gleises unter den gleichen Bedingungen in Kraft; die Errichtung neuer Stationen oder Haltestellen kann verlangt werden, falls die Bruttoeinnahme der 3 letzten Jahre mind. M. 12 000 für 1 km betragen hat.

Die braunschweig. Regierung hat sich ein Recht auf Übernahme oder Rückkauf der Linien nicht vorbehalten. Dagegen hat sich die kgl. preuss. Regierung das Recht vorbehalten, das Eigentum der innerhalb ihres Gebietes belegenen Strecken nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet — oder auch später — nach einer in beiden Fällen mind. ein Jahr vorher zu bewirkenden Ankündigung käuflich zu erwerben. Als Kaufpreis hat der preuss. Staat den 25fachen Betrag des steuerpflichtigen Reinertrages, welcher im Durchschnitt der letzten der Ankündigung vorhergegangenen fünf Betriebsjahre für die in Preussen belegenen Strecken auf gekommen ist, zu zahlen. Zu dem auf den preuss. Staat im Falle des Ankaufs übergehenden Zubehör gehört insbes. ein der Länge der in Preussen belegenen Strecken entsprechender Teil des vorhandenen Betriebsmaterials, ferner das zur Bahn und zur Transportverwaltung dieser Strecken gehörige Inventarium, sowie der R.-F. II, Ern.-F. II u. etwaige für die Beamten der preuss. Strecken bestehende Pensions- etc. Kassen.

Betriebsmittel 1911: 20 dreigekuppelte Tenderlokomotiven, 3 zweigekuppelte Tenderlokomotiven, 1 Salonwagen, 27 Personenwagen, 11 Gepäckwagen, 813 bedeckte Güterwagen, 157 offene Güterwagen, 16 Langholzwagen, 40 Plateauwagen, 1 Gerätewagen, ausserdem sind 24 Spez.-Wagen, privaten Ind.-Ges. gehörend, in den Betrieb eingestellt.

Kapital: M. 5 000 000, und zwar M. 3 650 000 in 7300 Aktien à M. 500 u. M. 1 350 000 in 1350 Aktien à M. 1000. Urspr. M. 3 650 000; die G.-V. v. 26./10. 1901 beschloss Erhöhung um M. 1 350 000 (auf M. 5 000 000) behufs Baues der Schunterthalbahn. Ein Bankkonsortium (von Erlanger & Söhne u. Gebr. Sulzbach in Frankf. a. M., Berl. Handels-Ges. u. C. Schlesinger-Trier & Co. in Berlin) übernahm die neuen Aktien zu pari, trug sämtl. Unkosten, wie Reichsstempel (2%), Einführ.-Kosten an den Börsen etc. u. war verpflichtet, die neuen Aktien den alten Aktionären zu 105,50% anzubieten u. zwar in dem Verhältnis, dass auf M. 5500 alte Aktien M. 2000 neue Aktien entfielen. (Geschehen 18./11.—5./12. 1901.) Einzuzahlen 25% plus 5 $\frac{1}{2}$ % Zuschlag bei der Zeichnung, ferner 25% am 31./1. u. restl. 50% am 31./3. 1902; die letzten beiden Raten mit 4% Zs. ab 1./1. 1902. Die neuen Aktien sind ab 1./1. 1902 div.-ber.

Anleihen: I. Em.: M. 3 650 000 in 3 $\frac{1}{2}$ % (bis 1. Juli 1895 4%) Prior.-Oblig. Stücke à M. 500. Zs. 2./1. u. 1./7. Tilg. ab 1890 al pari durch jährl. Ausl. von mind. 1 $\frac{1}{2}$ % und Zs. im Jan. auf 1. April, kann verstärkt, oder auch die ganze Anleihe mit 6monat. Frist gekündigt werden. Coup.-Verj. nach 4 Jahren. Sicherheit: Das gesamte Vermögen der Ges. und dessen Erträge mit unbedingter Priorität vor den St.-Aktien. Die 4% Prior.-Oblig. I. Em. wurden 1. Jan. 1895 zwecks Umwandlung in 3 $\frac{1}{2}$ % zum 1. Juli 1895 gekündigt. Einreichung zur Abstempelung vom 15.—31. Jan. 1895, Konvertierungsprämie $\frac{3}{4}$ % = M. 3,75, Zinsunterschied für das I. Halbj. 1895 $\frac{1}{4}$ % = M. 1,25, zus. M. 5. Ende 1911 noch in Umlauf M. 3 058 500. Coup.-V.: 4 J. n. F. Zahlst.: Braunschweig: Ges.-Kasse, Braunschw. Bank u. Creditanstalt; Berlin: Berliner Handels-Ges.; Frankf. a. M.: Dresdner Bank, Gebrüder Sulzbach & Co. Aufgelegt 18./5. 1885 zu 98,75%. Kurs Ende 1892—1911: In Berlin: