

Betriebsführerin erhält als Vergüt. für ihre Mühewalt. 10% des nach Deckung der örtlichen Betriebs- u. Verwalt.-Kosten u. der Verwalt.-Kosten der Bahn-Ges. sowie der Rückl. einschl. der Rücklagen in den Ern.-F. u. R.-F. verbleib. Betriebsüberschuss, mind. jedoch M. 24 000 im Jahre.

Kapital: M. 12 954 000 in 4000 St.-Aktien Lit. A u. 8954 St.-Aktien Lit. B. Sämtliche Aktien lauten auf den Inhaber und je über M. 1000. Die St.-Aktien Lit. A erhalten vorweg 4% Div. (ohne Nachzahlungsanspruch) und sind bei einer event. Liquidation am Kapital bevorzugt. Nachdem auch die St.-Aktien B $3\frac{1}{2}\%$ Div. erhalten haben, wird der Rest an beide Aktienarten gleichmässig verteilt. Die Finanzierung dieses Bahnunternehmens ist in der Weise durchgeführt, dass die Ver. Eisenbahnbau- u. Betriebs-Ges. M. 4 000 000 in Prior.-Aktien, die beteiligten 4 Kreise und die Prov. Brandenburg rund M. 5 000 000 St.-Aktien Lit. B u. der Preuss. Staat M. 4 000 000 St.-Aktien Lit. B übernommen haben. Die M. 4 000 000 St.-Aktien A, früher im Besitz der Ver. Eisenbahnbau- u. Betriebs-Ges., wurden 1904 von der Kgl. Seehandlung angekauft.

Anleihen: M. 60 000 zu 4%; M. 47 500 zu 4%; M. 90 000 zu $4\frac{3}{4}\%$; M. 120 000 zu $4\frac{1}{2}\%$; sämtlich im Bahngrundbuch eingetragen. Getilgt Ende März 1912 zus. M. 16 750.

Geschäftsjahr: 1./4.—31./3. **Gen.-Vers.:** Im I. Geschäftshalbj. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St. **Gewinn-Verteilung:** Dotation des Ern.-F., des Bilanz-R.-F. (5%), des Spez.-R.-F. (bis zu M. 150 000), event. vertragsm. Tant. an Beamte, Rest Div. (siehe A.-K.). Der A.-R. erhält keine Tant., sondern nur Reisekosten und Tagegelder für die Reise- und Sitzungstage.

Bilanz am 31. März 1912: Aktiva: Bahnanlage 13 305 836, Kaut.-Effekten 56 000, Effekten d. Ern.-F. 443 777, do. Spez.-R.-F. 96 280, do. Bilanz-R.-F. 4990, Material. des Ern.-F. 16 067, Debit. 211 773. — Passiva: A.-K. A 4 000 000, do. B 8 954 000, Anleihen 300 750, Tilg.-F. 16 750, Disp.-F. 47 246, Ern.-F. 537 189, Spez.-R.-F. 113 880, Bilanz-R.-F. 31 740 (Rückl. 3952), Kaut.-Effekten 56 000, Eisenbahnsteuer 1846, Div. an Vorz.-Aktien 72 000, Vortrag 3321. Sa. M. 14 134 725.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Betriebsausgaben 628 511, Anleihe-Zs. 9831, z. Anleihe-Tilg. 4250, z. Ern.-F. 72 652, z. Spez.-R.-F. 13 305, Gewinn 81 119. — Kredit: Vortrag 224, Betriebseinnahmen 800 815, Zs. 8630. Sa. M. 809 671.

Dividenden: 1901—1904: 0% (Baujahre); 1904/05—1911/12: Vorz.-Aktien: $\frac{3}{4}$, 1.6, 2.3, 1.8, 2, 2.2, $2\frac{1}{2}$, 1.8%. St.-Aktien: Bisher 0%. Coup.-Verj.: 4 J. (K.)

Direktion: Kgl. Oberpräsident a. D. Wirkl. Geh. Rat Fr. W. von Loebell Exc., Geh. Baurat E. Gantzer, Berlin.

Aufsichtsrat: (8—12) Vors. Rittergutsbes. Wilh. von Quast, Radensleben; Stellv. Landrat Bernhard von Tschirschky u. Boegendorf, Belzig; Geh. Reg.-Rat Carl Gerhardt, Wirkl. Geh. Ober-Reg.-Rat Wilh. Gleim, Berlin; Major a. D. Wichard von Rochow, Golzow; Landrat Klaus von Bredow, Rathenow; Bürgermeister O. Simon, Rhinow; I. Bürgermeister Hugo Dreifert, Brandenburg a. H.; Geh. Reg.- u. Baurat Roth, Geh. Reg.-Rat Binzer, Magdeburg; Reg.-Rat Grunow, Hannover.

Zahlstelle: Berlin: Bank für Handel u. Ind. *

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Actiengesellschaft in Braunschweig, Geysostrasse 15.

Gegründet: 27.8.1900; handelsger. eingetr. 5./9.1900. Preuss. Konz. für Nebenbahnen 4./3.1901. Braunschweig. Konz. 21./8.1900 auf unbestimmte Zeit. Für den Erwerb der Bahnlinien der Ges. gilt der zwischen der königl. preuss. u. der herzogl. braunschweig. Staatsregierung abgeschlossene Staatsvertrag. Gründer: Herzogl. braunschweig. Staat, Westdeutsche Eisenbahn-Ges., Cöln; Lenz & Co., G. m. b. H., Berlin; Rittergutsbes. Herm. Frerichs, Lucklum; Actienzuckerfabrik Rautheim.

Zweck: Bau u. Betrieb vollspur. Nebeneisenbahnen von Schöningen über Hötzum nach Gliersmarode u. von Hötzum nach Mattierzoll nach Massgabe der der Ges. erteilten Konz. u. der staatsaufsichtsseitig festgestellten Baupläne. Der Betrieb wurde am 15./2.1902 eröffnet. Die Strecke Gliersmarode-Mattierzoll wurde bereits 11./11.1901 für den Güterverkehr eröffnet; die Reststrecke Hötzum-Schöningen 2./1.1902. Die Linie Schöningen-Hötzum-Gliersmarode (Braunschweig) durchschneidet lediglich braunschweig. Staatsgebiet, während die Linie Mattierzoll-Hötzum auf 2 km Länge durch preuss. Staatsgebiet hindurchgeführt wird. Die Linie Schöningen-Gliersmarode (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 Gliersmarode-Braunschweig wird von der Braunschweig. Landeseisenbahn-Ges. gebaut, an welche die neue Bahn in Gliersmarode 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-Gliersmarode 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.