

Coup. Nr. 3 für 1884/85 der Prior.-Aktien, aus dem Gewinn von 1904/1905 $4\frac{1}{2}\%$ auf Coup. 4 für 1885/86, aus dem Gewinn von 1905/06 $4\frac{1}{2}\%$ auf Coup. 5 für 1886/87, aus dem Gewinn von 1906/07 mit $4\frac{1}{2}\%$ auf Coup. 6 für 1887/88, der Div.-Schein Nr. 7 von 1888/89 1908 aus dem Gewinn von 1907/08 mit $4\frac{1}{2}\%$; 1909 kamen je $2\frac{1}{2}\%$ auf die Div.-Scheine von 1889/09, 1890/91 u. 1891/92 zur Verteilung. 1910 kamen die Restdiv.-Scheine Nr. 1 u. 2 der St.-Prior.-Aktien 1892/93 und 1893/94 mit je M. 4.50 = $1\frac{1}{2}\%$ u. Nr. 3 für 1894/95 mit M. 3 = 1% zur Einlösung. — Auf die St.-Aktien wurde bis 1909/10 keine Div. verteilt. Div. 1910/11 bis 1911/12: 4, $4\frac{1}{2}\%$. Coup.-Verj.: 4 J. (K.)

Direktion: Bürgermeister Louis Creydt.

Aufsichtsrat: (4—8) Vors. Bankier Otto Bartels, Hannover; Stellv. Hofmarschall von Alten, Wormsthal; Bankier Wilh. Basse, Hannover; Gutsbesitzer Karl Volger, Oldendorf; Bürgermeister Eicke, Markoldendorf; Senator Carl Peinemann, Dassel; Landrat Dr. von Engel, Einbeck.

Zahlstellen: Hannover: H. Bartels; für Obligationen ausserdem Jos. Kayser & Co. und M. Falck, Einbeck. *

Industriebahn-Akt.-Ges. in Frankfurt a. M., Moselstrasse 2.

Gegründet: 23./11. 1899; eingetr. 27./2. 1900. Betriebseröffn. 1./1. 1900. Gründ. s. Jahrg. 1901/02.

Zweck: Bau und Betrieb einer normalspurigen Kleinbahn von Beuel a. Rh. nach Grossenbusch mit Abzweigung nach dem Finkenberge; nur Güterverkehr. Länge insgesamt 7,32 km; Konz. 30./1. 1900 auf 75 Jahre. Ferner wurde 1901 die Höxtersche Kleinbahn erworben, Länge 4,2 km.

Kapital: M. 1 335 000 in 1335 Aktien à M. 1000. Urspr. M. 840 000, erhöht lt. G.-V. v. 24./11. 1900 um M. 495 000 behufs Erwerbung der Höxterschen Kleinbahn.

Geschäftsjahr: 1./10.—30./9. **Gen.-Vers.:** Im I. Geschäftshalbj. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Bilanz am 30. Sept. 1912: Aktiva: Anlage Beuel-Grossenbusch 897 719, do. Höxtersche Kleinbahn 470 789, Effekten 47 578, Bestände des Ern.-F. 37 125, do. der Höxterschen Kleinbahn 14 835, do. des Spez.-R.-F. 4171, Bankguth. 87 924, Debit. 25 970, Kassa 904, Anschlussgleis 1425, Material. Beuel-Grossenbusch 1138, do. Höxtersche Kleinbahn 453, Versch. 183. — Passiva: A.-K. 1 335 000, Ern.-F. 37 164, Spez.-R.-F. 2731, Höxtersche Kleinbahn 15 289, Spez.-R.-F. 1474, Tilg.-F. 67 874, R.-F. 32 610, Kredit. 16 592, Div. 60 087, Tant. 1910, Vortrag 2806. Sa. M. 1 590 221.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Allg. Unk. 9895, Kursverlust 1444, Beuel-Grossenbusch: z. Ern.-F. 2755, z. Spez.-R.-F. 242, Höxtersche Kleinbahn: z. Ern.-F. 2121, z. Spez.-R.-F. 157, z. Tilg.-F. 4433, Gewinn 81 484. — Kredit: Vortrag 1910, Betriebs-Überschuss: a) Beuel-Grossenbusch 59 271, b) Höxtersche Kleinbahn 40 277, Zs. 1073. Sa. M. 102 532.

Dividenden 1900/01—1911/12: $2\frac{1}{2}\%$, $2\frac{1}{2}\%$, $3\frac{1}{2}\%$, $4\frac{1}{2}\%$, $4\frac{1}{4}\%$, $4\frac{1}{2}\%$, 4, 4, $4\frac{3}{4}\%$, 5, $5\frac{1}{4}\%$, $5\frac{1}{4}\%$. Coup.-Verj.: 4 J. (K.).

Direktion: Dir. Mor. Neufeld.

Aufsichtsrat: (3—7) Vors. Dir. Carl Eckhard, Stellv. Bank-Direkt. Dr. Alfred Parrisius, Reg.-Baumeister a. D. Franz Holzapfel, Frankf. a. M.; Bankier Oskar Simon, Bonn.

Zahlstellen: Gesellschaftskasse; Frankf. a. M.: Bank f. industr. Unternehm., Dresdner Bank, Pfälz. Bank, Bass & Herz, L. & E. Wertheimer, Ernst Wertheimer & Co.; Bonn: A. Schaaffh. Bankverein; Ludwigshafen: Pfälz. Bank; Nürnberg: Anton Kohn. *

Königsberg-Cranz Eisenbahn-Ges. in Königsberg i. Pr.

Gegründet: Am 13./8. 1884; eingetr. 7./10. 1884. Konz. vom 25./7. 1884, u. für Cranz-Neukuhren u. Cranz-Cranzbeek vom 16./12. 1899, Dauer für alle Linien unbeschränkt, doch kann der Staat nach § 42 des Eisenbahn-Ges. vom 3./11. 1838 die Bahn zu jeder Zeit gegen Zahlung des 25fachen Betrags der Durchschnitts-Div. der letzten 5 Jahre mit allen Aktiven u. Passiven erwerben. Nach der Konz.-Urkunde ist die Ges. verpflichtet, das Unternehmen gegen dieselbe Entschädigung, mind. aber gegen Zahlung des auf den Bau der Bahn verwendeten Anlagekapitals an den Staat oder an einen von der Staatsregier. bezeichneten Dritten abzutreten, wenn die Ges. es ablehnt, die nach dem Ermessen des Ministers bezw. der obersten Reichsbehörde gebotene Umänder. zu einer Vollbahn vorzunehmen.

Zweck: Bau u. Betrieb einer vollspurigen Eisenbahn von Königsberg nach Bad Cranz für Personen- u. Güterverkehr. Länge 28,3 km. Betriebseröffnung am 31./12. 1885. Gemäss G.-V.-B. v. 8./8. 1894 wurde ferner die vollspurige Nebenstrecke Cranz-Cranzbeek, 2,2 km, ausgebaut u. am 8./7. 1895 eröffnet. Die G.-V. v. 29./1. 1898 beschloss den Bau der vollspurigen Nebenbahn Cranz-Neukuhren, 18,19 km (Eröffn. des Gesamtbetriebes am 25./5. 1901, teilweise [15 km] schon am 20./12. 1900 eröffnet), sowie die Einführung des Vollbahnbetriebes während der Sommermonate auf der Hauptbahn (am 5./8. 1900 aufgenommen). Die G.-V. v. 25./9. 1912 beschloss die Ausdehnung des Unternehmens auf die Übernahme des Baues u. zeitweiligen Betriebes einer Kleinbahn von Grossbaum nach Ellerkrug.

Kapital: M. 2 000 000, u. zwar M. 1 442 000 in 2884 Aktien (Nr. 1—2884) à M. 500 u. M. 558 000 in 558 Aktien (Nr. 2885—3442) à M. 1000. Urspr. A.-K. M. 1 442 000; die G.-V. v. 25./2. 1899 beschloss Erhöhung um M. 558 000 in 558 Aktien à M. 1000, welche von der