

4 J. (K.) In Umlauf 31./3. 1912: M. 751 500; nicht begeben M. 145 000; getilgt M. 103 500. Zahlst. wie für Div. Aufgelegt am 6./10. 1898. Erster Kurs: 99.50%. Ende 1898—1912: 99.25, —, —, 90, 97, —, 98, —, —, —, —, 91.75, 91, 91%. Notiert in Berlin.

**Geschäftsjahr:** 1./4.—31./3. **Gen.-Vers.:** Juli-Sept. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

**Gewinn-Verteilung:** Beiträge zum Ern.-F., zum Spez.-R.-F. (bis M. 100 000 erreicht), 5% zum Bilanz-R.-F. (Grenze 10%), event. Sonderrücklagen, vertragsm. Tant. an Beamte, dann 4½% Div., vom Übrigen 8% Tant. an A.-R. und 5% Tant. an Dir., Rest Super-Div.

**Bilanz am 31. März 1912:** Aktiva: Bahnanlage u. Ausrüstung: a) Zschipkau-Finsterwalde 2 219 344, b) Sallgast-Lauchhammer 848 919, Reservematerial. 66 697, Wertp. 405 770, Kaut. 58 343, Eisenbahn-Hypoth. 110 000, Kassa u. Bankguth. 251 349. — Passiva: A.-K. 2 000 000, Anleihe 751 500, do. Zs.-Kto 13 063, do. Tilg.-Kto 13 628, Disp.-F. 47 334, Ern.-F. 379 944, Spez.-R.-F. 52 203, Neben-Ern.-F. 28 460, Bilanz-R.-F. 200 000, Tilg.-F. 184, Vorschuss des Betriebs-F. 41 116, Kaut. 58 343, Eisenbahnsteuer 41 250, Div. 260 000, do. unerhob. 1820, Tant. 31 196, Vortrag 40 377. Sa. M. 3 960 424.

**Gewinn- u. Verlust-Konto:** Debet: Betriebsausgaben: a) Zschipkau-Finsterwalde 424 572, b) Sallgast-Lauchhammer 74 302, Zs. 26 127, Anleihe-Tilg. 13 628, z. Ern.-F. 52 264, z. Spez.-R.-F. 3068, z. Neben-Ern.-F. 404, Betriebsgewinn 372 823. — Kredit: Vortrag 1603, Einnahmen: a) Zschipkau-Finsterwalde 819 816, b) Sallgast-Lauchhammer 142 969, Zs. 2801. Sa. M. 967 191.

**Kurs Ende 1898—1912:** Aktien: 208, 204, 207.50, 192.50, 209.75, 230, 264.50, 259, 296.50, 273, 282.50, 270, 267.50, 280, 253%. Aufgel. durch S. L. Landsberger in Berlin am 6./10. 1898 zu 182%. Notiert in Berlin.

**Dividenden:** St.-Prior.-Aktien 1887/88—1897/98: 4½, 4½, 4½, 4½, 5, 5½, 6, 6, 8, 9, 8½%; St.-Aktien 1888/89—1897/98: 2, 2½, 4½, 5, 5½, 6, 6, 8, 9, 8½%; gleichberecht. Aktien 1898/99—1911/12: 10, 11½, 13, 9½, 10¼, 12⅞, 12⅞, 13¾, 13½, 14, 14.2, 12, 14, 13% (M. 130). Div.-Zahl. spät. 4 Wochen nach der G.-V. Coup-Verj.: 4 J. (K.)

**Direktion:** Kunkowsky, Georg Priefer.

**Prokurist:** August Baecker.

**Aufsichtsrat:** (5—7) Vors. Geh. Reg.-Rat Gerhardt, Berlin; Stellv. Dr. jur. Curt Goldschmidt, Dir. Adolf Gradenwitz, Rechtsanw. Eug. Goldstein, Konsul Rich. Levy, Berlin; Bürgermeister Klix, Finsterwalde.

**Zahlstellen:** Für Div.: Finsterwalde: Hauptkasse; Berlin: Kur- u. Neumärkische Ritterschaftliche Darlehnskasse, S. L. Landsberger, Berliner Bank-Institut Jos. Goldschmidt. \*



## Strassenbahnen, Klein- und Pferdebahnen etc.

### Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahn-A.-G. in Lüdenscheid.

**Gegründet:** 21./8. 1886. Konz. v. 24./5. 1886, 14./11. 1888 u. 3./6. 1901 als Nebenbahn. Sitz bis Anfang 1905 in Altena.

**Zweck:** Bau u. Betrieb der schmalspurigen Eisenbahnen von untergeordneter Bedeutung im Kreise Altena: a) von Altena nach Lüdenscheid 14,55 km, im Betrieb seit 1./10. 1887; b) von Werdohl nach Augustenthal 10,59 km, im Betrieb seit 15./12. 1887, Fortsetzung von Augustenthal nach Schafsbrücke-Lüdenscheid 5,60 km, seit 1./4. 1905 in Betrieb; c) von Schalksmühle nach Halver 9,45 km, im Betrieb seit 5./3. 1888; d) die Verbindungsbahn in Lüdenscheid (1,20 km) seit 11./4. 1904 in Betrieb. Die Bahnen zus. 41,39 km sind eingeleisig, mit 1 m Spurweite und für den Betrieb mit Lokomotiven hergestell u. schliessen in Altena, Lüdenscheid, Werdohl und Schalksmühle mittels eines Anschlussgeleises an die Preussische Staatsbahn an. Wegen Konkurrenz der neuen Staatsbahnlinie soll der Verkehr auf der Strecke Carthausen-Halver eingestellt werden.

Nach Art. 17 der Konz. steht dem Minister der öffentlichen Arbeiten resp. der obersten Reichsaufsichtsbehörde die Berechtigung zu, zu verlangen, dass anstatt der betr. schmalspurigen Bahn eine Bahn mit normaler Spurweite gebaut werde.

Die ausserordentl. G.-V. v. 29./3. 1900 beschloss die Verbindung der Strecke Werdohl-Augustenthal mit der Strecke Altena-Lüdenscheid durch Weiterführung des Geleises von Augustenthal nach Schafsbrücke-Lüdenscheid und ferner die Verbindung des Bahnhofes Lüdenscheid der Ges. mit dem Staatsbahnhofe daselbst, Kosten ca. M. 442 000. Die Ausgabe einer 4½% Anleihe in Höhe von M. 600 000 (s. unten) zur Bestreitung obiger Ausgaben und sonstiger Baukosten, sowie zur Deckung schwebender Schulden wurde ebenfalls genehmigt.

**Ankaufsrechte des Staates:** Nach Art. 18 der Konzession ist die Staatsregierung berechtigt, von dem Rechte des Ankaufs der Bahnen nach Massgabe der Bestimmung des § 42 des Eisenbahngesetzes vom 3. Nov. 1838 schon nach Ablauf von 10 Jahren nach Eröffnung des Betriebes, event. auf der zuletzt fertiggestellten Bahn, Gebrauch zu machen.

**Kapital:** M. 2 100 000 in 1100 Vorz.-Inh.-Aktien Lit. A (Nr. 1—1100) à M. 1000, mit dem Vorrecht auf 4½% Div. (ohne Nachzahlungsanspruch) und auf das Kapital im Falle einer