

den Frachtsätzen zur Beförderung aufgegeben werden, andernfalls hat dieselbe 8 M. als Reu-geld pro Waggon für die fehlende Menge zu zahlen. Die Garantie der Gew. sichert der Bahn für die Vertragsdauer, vorausgesetzt, dass keine Unterbrechungen oder Betriebsstörungen infolge höherer Gewalt eintreten, eine Mindest-Einnahme von M. 80 000. Hierzu treten noch M. 8000 Überführungsgebühren von u. zu dem Kalischacht für den Fall, dass 10 000 Wagenladungen befördert werden. Befördert 1906—1912: 193 339, 203 082, 197 845, 218 094, 226 835, 229 110, 284 976 t Güter. 1908 wurde ein Anschlussvertrag mit der neu gegründeten u. 1910 in Förderung getretenen Gew. Alleringersleben abgeschlossen, wodurch das Bahnunternehmen eine breitere Grundlage erhält; 1912 trat die Gew. Bartensleben in Förderung u. wurde an die Station Beendorf angeschlossen.

Kapital: M. 1 000 000 in 1000 Aktien à M. 1000.

Geschäftsjahr: Kalenderj. **Gen.-Vers.:** Im April. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Gewinn-Verteilung: Dotation des Ern.-F. u. des Spec.-R.-F., 5% z. Bilanz-R.-F., ev. vertragsm. Tant. an Beamte, 4% Div., vom Rest 10% an A.-R., das Übrige zur Verf. der G.-V., soweit nicht der Betriebsführer Anteile zu erhalten hat.

Bilanz am 31. Dez. 1912: Aktiva: Bahnanlage 1 079 613, Effekten: Kauttionen 4468, Ern.-F. 47 182, Spez.-R.-F. 12 560, Debit. 137 068, Kaut. 26 700. — Passiva: A.-K. 1 000 000, Ern.-F. 45 036, Spez.-R.-F. 14 303 (Rüchl. 1253), R.-F. 63 530 (Rüchl. 6269), Tilg.-F. 16 082, Talonsteuer-Res. 4000, unerhob. Div. 1350, Kredit. 35, Kaut. 26 700, Div. 90 000, Tant. an Vorst. 1767, do. an A.-R. 7609, Vortrag 37 179. Sa. M. 1 307 593.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Betriebsausgaben 66 258, z. Ern.-F. 5149, z. Tilg.-F. 1000, z. Talonsteuer-F. 4000, Abschreib. auf Effekten 165, Reingewinn 144 079. — Kredit: Vortrag 18 696, Betriebseinnahmen 198 512, Zs. 3443. Sa. M. 220 651.

Kurs Ende 1902—1912: 114, 127.75, 109.25, 118, 116.75, 107.25, 117.25, 128.20, 141, 142.75, 137.50%. Die Zulassung erfolgte im Okt. 1902; erster Kurs 20./10. 1902: 110%. Notiert in Berlin.

Dividenden 1899—1912: 5, 6, 8, 8, 8, 6 $\frac{1}{2}$, 7, 7 $\frac{1}{2}$, 7 $\frac{1}{2}$, 7 $\frac{1}{2}$, 8 $\frac{1}{2}$, 8 $\frac{1}{2}$, 8 $\frac{1}{2}$, 9%. **Coup.-Verj.:** 4 J. (F.) **Direktion:** Kaufm. Georg Lentz, Friedenau; Reg.-Baumeister Franz Behrens, Friedr. Hirt, Berlin.

Aufsichtsrat: Vors. Bankier Phil. Schlesinger, Stellv. Dr. Ad. List, Dir. Frz. Schütz, Dr. jur. Arno von Lewinski, Berlin; Geh.Reg.-Rat Franz Thimm, Potsdam; Kaufm. Gerh. Korte, Magdeburg.

Zahlstellen: Gesellschaftskasse; Berlin: Bank f. Handel u. Ind., Abraham Schlesinger; Breslau: Bank für Handel u. Ind. vorm. Bresl. Disconto-Bank.

Moselbahn-Aktiengesellschaft in Trier.

Gegründet: 12./4. 1899; eingetr. 9./8. 1899. Sitz der Ges. bis 25./3. 1905 in Cöln. Konz. für Trier-Zell 19./7. 1899, für Zell-Bullay 5./9. 1899. Gründer s. Jahrg. 1899/1900.

Zweck: Errichtung, Erwerb und Betrieb einer Kleinbahn von Bullay nach Trier. Die Ges. ist berechtigt, aus elektr. Zentralstationen, welche sie zum Betriebe ihrer Kleinbahnen errichtet oder erwirbt, Licht u. Kraft an Dritte abzugeben. Länge ca. 103 km, Spurweite 1,435 m; urspr. war Schmalspurbahn geplant. Mit dem Bau der Kleinbahn wurde 1900 bzw. 1901 begonnen. Am 19./8. 1905 wurde der Vollbetrieb auf der Strecke Trier-Bullay (102 km) eröffnet. Die Verwaltung der Bahn, die bis 1./4. 1905 der Westdeutschen Eisenbahn-Ges. in Köln unterstand, liegt jetzt in den Händen des Unternehmens selbst. Wert der Bahnanlage Ende 1912 M. 19 745 890. 1906—1912 wurden 786 410, 782 849, 747 811, 737 035, 939 847, 1 070 306, 1 155 678 Personen befördert, ferner 17 283, 18 044, 17 857, 19 550, 20 743, 21 189, 22 911 t Stückgut u. 73 762, 81 566, 90 392, 91 772, 82 879, 98 667, 115 872 t Wagenladungen.

Kapital: M. 10 000 000 in 10 000 Aktien à M. 1000. Urspr. M. 6 000 000, erhöht lt. G.-V. v. 7./5. 1902 um M. 1 000 000 in 1000 Aktien, begeb. zu 100% plus M. 21.50 für Stempel etc. an die Westdeutsche Eisenbahn-Ges. in Köln u. lt. G.-V. v. 29./12. 1905 um M. 3 000 000 (auf M. 10 000 000) in 3000 neuen, ab 1./1. 1906 div.-ber. Aktien, übernommen unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre von der Westd. Eisenbahn-Ges. in Köln zu pari; dieselbe hatte alle Kosten der Em. zu tragen.

Anleihe: M. 7 000 000 hat die Landesbank der Rheinprov. zu 4% dargeliehen, welche in den ersten 5 Jahren am 1. Jan. des auf die Eröffnung der Gesamtstrecke oder des letzten Stückes dieser Strecke folgenden Jahres, spät. aber am 1./1. 1914 beginnend mit $\frac{1}{2}$ %/0, von da ab mit 1% zu amortisieren, seitens der Geberin unkündbar und seitens der Ges. frühestens nach 10 Jahren kündbar sein sollen.

Darlehen: M. 1 298 868, gewährt vom Kreise Zell für Grunderwerbsaufwendungen, zu ver-zinsen u. tilgen nach Ablauf von 3 Betriebsjahren; ferner M. 1 000 000, aufgenommen 1908 bzw. 1910 bei dem Banken-Konsort. der Ges. zur Abwicklung des restlichen Grunderwerbs (ca. M. 250 000) sowie für notwendige Ergänzungen, Erweiterungen u. Auffüllung des Ern.-F. Ungetilgt Ende 1912: M. 1 284 679.

Geschäftsjahr: Kalenderjahr. **Gen.-Vers.:** Im I. Sem. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Gewinn-Verteilung: Dotation des Ern.-F., dann 5% z. R.-F., sodann bis 4% Div., vom verbleib. Überschuss 6% Tant. an A.-R., Rest Super-Div. bzw. nach G.-V.-B.

Bilanz am 31. Dez. 1912: Aktiva: Bahnanlage: Baukosten 14 454 703, Grunderwerb 5 291 186, Kaut. 61 895, Kassa 1916, Betriebsmaterial 10 211, Werkstattmaterial 14 772, Oberbaumaterial 4643, Effekten d. Ern.-F. 285 955, Avale 27 000, Debit. 97 556. — Passiva: