

Kurs Ende 1898—1913: Aktien: 208, 204, 207.50, 192.50, 209.75, 230, 264.50, 259, 296.50, 273, 282.50, 270, 267.50, 280, 253, 239⁰/₁₀. Aufgel. durch S. L. Landsberger in Berlin am 6./10. 1898 zu 182⁰/₁₀. Notiert in Berlin.

Dividenden: St.-Prior.-Aktien 1887/88—1897/98: 4¹/₂, 4¹/₂, 4¹/₂, 4¹/₂, 5, 5¹/₂, 6, 6, 8, 9, 8¹/₂⁰/₁₀; St.-Aktien 1888/89—1897/98: 2, 2¹/₂, 4¹/₂, 5, 5¹/₂, 6, 6, 8, 9, 8¹/₂⁰/₁₀; gleichberecht. Aktien 1898/99—1912/13: 10, 11¹/₂, 13, 9¹/₂, 10¹/₄, 12⁹/₁₀, 12⁸/₁₀, 13³/₄, 13¹/₂, 14, 14.2, 12, 14, 13, 12⁰/₁₀ (M. 120). 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. Dr. jur. Curt Goldschmidt, Berlin; Stellv. Landes- u. Geh. Baurat Teechow, Dir. Adolf Gradenwitz, Rechtsanw. Eug. Goldstein, Konsul Rich. Levy, Berlin; Bürgermeister Klix, Finsterwalde.

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

Strassenbahnen, Klein- und Pferdebahnen etc.

Alsterthalbahn-Akt.-Ges., im Gutsbezirk Wellingsbüttel,

Kreis Stormarn.

Gegründet: 6.9. 1912; eingetr. 9./9. 1912 in Wandsbek. Gründer: Otto J. Hübbe Erben, Wellingsbüttel; Hofbes. Ed. Henneberg, Poppenbüttel; Conrad Friedr. Reuter, Jul. Berger, Tiefbau-Akt.-Ges., Berlin; Firma Wentzel & Hirsekorn, Alfred Levy, Hamburg.

Zweck: Bau u. Betrieb einer vollspurigen Hauptbahn von Ohlsdorf über Wellingsbüttel nach Poppenbüttel u. die unentgeltliche Abtretung der fertiggestellten Bahn an den Königl. Preuss. Eisenbahnfiskus. Das zur plan- u. anschlagsmässigen Vollendung u. Ausrüstung der Bahn erforderl. Anlagekapital wurde auf den Betrag von M. 2 183 000 festgesetzt. Von diesem Kapital waren M. 500 000 im Wege der Aktienbegebung aufzubringen (siehe A.-K.). Das weiter benötigte Kap. von M. 1 683 000 stellte die Alsterthal-Terrainges. der Alsterthalbahn-Akt.-Ges. in der Form eines nicht rückzahlbaren unverzinslichen (verlorenen) Zuschusses zu den Baukosten zur Verfügung.

Kapital: M. 500 000 in 500 Aktien à M. 1000, von den Gründern zu pari übernommen.

Geschäftsjahr: 1./4.—31./3. **Gen.-Vers.:** Im I. Geschäftshalbj. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Bilanz am 31. März 1913: Aktiva: Forder. an Aktionäre 375 000, Wertp. 7650, Wechsel 104 713, Bankguth. 1741, Kassa 29, Verlust 11 770. — Passiva: A.-K. 500 000, Alsterthal-Terrain-A.-G. 904. Sa. M. 500 904.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Verwalt.-Kosten 8411, Gründungskosten 6133, Kursverlust auf Wertp. 200, Stempelsteuer 150. — Kredit: Zs. 3124, Verlust 11 770. Sa. M. 14 894.

Dividende 1912/13: 0% (Baujahr).

Direktion: Dr. jur. Gottfried Krichauff, Klein Flottbek, Elbchaussee 8; Hausmakler Joh. Vincent Wentzel, Hamburg, Plan Nr. 6.

Aufsichtsrat: Vors. Dr. A. Strack, Hamburg; Stellv. Conrad Friedr. Reuter, Alfred Levy, Jul. Berger, Ed. Henneberg.

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 eingleisig, mit 1 m Spurweite und für den Betrieb mit Lokomotiven hergestellt u. schliessen in Altena, Lüdenscheid, Werdohl und Schalksmühle mittels eines Anschlussgleises an die Preussische Staatsbahn an.

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

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.