

Derneburg-Bockenem u. Bockenem-Grossrhüden sind 1887, der Schluss bis Seesen ist 1889 eröffnet, der Anschluss daselbst, sowie in Wolfenbüttel erfolgte 1890. Konz. für Braunschweig v. 10./2. 1885, für Preussen 6./4. 1885. (Staatsvertrag zwischen Preussen u. Braunschweig v. 27. bzw. 30./6. 1884.) Die Konzessionäre, von Erlanger & Söhne u. Gebrüder Sulzbach in Frankf. a. M., hatten sich vertragsmässig verpflichtet, die Herstellung u. Ausrüstung der Bahn für das von der Herzogl. Braunschw. Regier. festgestellte Anlagekapital von M. 7 300 000 (M. 3 650 000 in Aktien und M. 3 650 000 in Oblig.) und für die von der Braunschw. Reg. gewährte Subvention von M. 10 000 per Kilometer (= M. 850 000) durchzuführen, ferner die Bau-Zs. innerhalb der festgesetzten Bauzeit zu tragen u. der Ges. zur Bildung eines R.-F. in bar oder Prior. der Ges. M. 500 000 zu überweisen.

Zweck: Bau und Betrieb, sowie pachtweise Übernahme von Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung im Herzogtum Braunschweig und den angrenzenden Gebietsteilen, zunächst insbesondere folgender eingleisiger Bahnlinien: Braunschweig, bzw. Wolfenbüttel über Derneburg nach Seesen und Ringbahn bei Braunschweig. Die Länge der Bahnlinie beträgt 82,08 km (davon 62,03 km auf braunschweigischem, 20,05 km auf preussischem Gebiet), Länge der Nebengleise ca. 35 km, Spurweite 1,435 m. Der Bau der weiteren Linie Braunschweig-Gliesmarode-Brunnsrode-Flechtorf-Landesgrenze, der sog. Schuntertalbahn etc., wofür die Braunschw. Regierung die Konz. bis zur Landesgrenze am 23./6. bzw. 6./9. 1900 erteilte, wurde 1901 bzw. 1902 vollendet (Eröffnung im Nov. 1901 bzw. Febr. u. 31./8. 1902, Länge 14,76 km); für die Fortsetzung von der Landesgrenze bis Fallersleben (11,16 km) wurde die preussische Konzession 28./8. 1903 erteilt. Die Fertigstellung dieser Schlussstrecke erfolgte 1./11. 1904. 1904 Erwerb des Anschlussgleises Ehmen-Fallersleben. Zu dem Bau der Schuntertalbahn (Kosten ca. M. 2 250 000) leisteten an Zuschüssen M. 259 040 der Braunschw. Staat und M. 119 000 beteiligte Gemeinden. Im Betrieb jetzt zus. 108 km; 55 kleine Anschlussgleise.

Die Ges. ist auf Verlangen der braunschweig. Regierung zum Bau und Betriebe eines zweiten Gleises des urspr. Bahnnetzes, sowie zur Errichtung neuer Stationen oder Haltestellen auf den braunschweig. Strecken verpflichtet, sobald die Bruttoeinnahme im Durchschnitt dreier aufeinander folg. Jahre mind. M. 16 000 für 1 km beträgt. Für die preuss. Strecken tritt die Verpflichtung zum Bau u. Betrieb des zweiten Gleises unter den gleichen Bedingungen in Kraft; die Errichtung neuer Stationen oder Haltestellen kann verlangt werden, falls die Bruttoeinnahme der 3 letzten Jahre mind. M. 12 000 für 1 km betragen hat.

Die braunschweig. Regierung hat sich ein Recht auf Übernahme oder Rückkauf der Linien nicht vorbehalten. Dagegen hat sich die kgl. preuss. Regierung das Recht vorbehalten, das Eigentum der innerhalb ihres Gebietes belegenen Strecken nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet — oder auch später — nach einer in beiden Fällen mind. ein Jahr vorher zu bewirkenden Ankündigung käuflich zu erwerben. Als Kaufpreis hat der preuss. Staat den 25fachen Betrag des steuerpflichtigen Reinertrages, welcher im Durchschnitt der letzten der Ankündigung vorhergegangenen fünf Betriebsjahre für die in Preussen belegenen Strecken aufgefunden ist, zu zahlen. Zu dem auf den preuss. Staat im Falle des Ankaufs übergehenden Zubehör gehört insbes. ein der Länge der in Preussen gelegenen Strecken entsprechender Teil des vorhandenen Betriebsmaterials, ferner das zur Bahn dieser Strecken gehörige Inventarium, sowie der R.-F. II, Ern.-F. II u. etwaige für die Beamten der preuss. Strecken bestehende Pensions- etc. Kassen.

Betriebsmittel 1917: 22 dreigekuppelte Tenderlokomotiven, 3 zweigekuppelte Tenderlokomotiven, 1 Salonwagen, 44 Personenwagen, 12 Gepäckwagen, 812 deckte Güterwagen, 157 offene Güterwagen, 16 Langholzwagen, 16 Schienenwagen, 44 Plateauwagen, 1 Gerätewagen, ausserdem sind 20 Spez.-Wagen, privaten Ind.-Ges. gehörend, in den Betrieb eingestellt.

Übersicht der finanziellen Ergebnisse von 1911—1917.

Jahr	Einnahme M.	Ausgabe M.	Überschuss M.	Ausgabe in Prozenten der Einnahme M.	Rein- gewinn M.
1911	Vortrag 35 390 1 882 126 Vortrag 51 178	1 062 650	854 866	55,75	399 921
1912	1 955 407 Vortrag 56 849	1 114 318	892 267	56,99	433 759
1913	1 999 964 Vortrag 80 034	1 159 876	896 937	57,99	441 150
1914	1 821 798 Vortrag 66 013	1 176 757	725 075	64,59	295 513
1915	2 027 108 Vortrag 65 946	1 288 432	804 689	63,56	374 827
1916	2 221 578 Vortrag 64 015	1 408 749	883 775	63,19	445 570
1917	2 349 503	1 661 252	752 266	70,71	323 152

Kapital: M. 6 000 000, und zwar M. 3 650 000 in 7300 Aktien à M. 500 u. M. 2 350 000 in 2350 Aktien à M. 1000. Urspr. M. 3 650 000; die G.-V. v. 26./10. 1901 beschloss Erhöhung um M. 1 350 000 (auf M. 5 000 000) behufs Baues der Schuntertalbahn. Ein Bankkonsortium (von Erlanger