

Gewinn-Verteilung: Dotation des Ern.-F., des Bilanz-R.-F. (5%), des Spez.-R.-F. (bis zu M. 150 000), event. vertragsm. Tant. an Beamte, Rest Div. (siehe A.-K.). Der A.-R. erhält keine Tant., sondern nur Reisekosten u. Tagegelder für die Reise- u. Sitzungstage.

Bilanz am 31. März 1919: Aktiva: Bahnanlage 14 289 191, Sicherh.-Wertp. 338 900, Wertp.: a) Ern.-F. 609 795, b) Sonderrücklageschatz 140 833, c) Betriebsschatz 434 676, Oberbaustoffe des Erneuerungsschatzes 150 438, Debit. 482 779. — Passiva: A.-K. A 4 000 000, do. B 8 954 000, Anleihe 254 000, Tilg.-F. 63 500, Verfüg.-F. 905 048, Ern.-F. 374 154, Sonderrückl. 156 039, Vermögen 122 376, Sicherheits-F. 366 108, Kredit. 1 251 388. Sa. M. 16 446 665.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Betriebsausgaben 2 726 592, Anleihe-Zs. 11 934, Tilg. der Anleihen 7500, Kursverluste 35 377, Rückl. in Ern.-F. 16 176. — Kredit: Vortrag 15 723, Betriebseinnahmen 2 742 446, Zs. 39 412. Sa. M. 2 797 581.

Dividenden: 1904/05—1918/19: Vorz.-Aktien: $\frac{3}{4}$, 1,6, 2,3, 1,8, 2, 2,2, $2\frac{1}{2}$, 1,8, 2, 3,5, 4, 4, 4, 0%, St.-Aktien: 1904/05—1914/15: 0, 1915/16—1918/19: $\frac{3}{4}$, $1\frac{1}{2}$, 3, 0%. C.-V.: 4 J. (K.)

Direktion: Staatsminister Friedr. Wilh. von Loebell, Charlottenburg; Landrat Bernh. von Tschirschky u. Boegendorff, Belzig; Geh. Baurat E. Gantzer, B.-Steglitz.

Prokurist: Betriebsleiter Reg.-Baumeister a. D. Karl Joseph.

Aufsichtsrat: (8—12) Vors. Landrat Klaus von Bredow, Rathenow; Rittergutsbes. Wilh. von Quast, Radensleben; Wirkl. Geh. Ober-Finanzrat Lottner, Landessyndikus Gerhardt, Geh. Finanzrat Dr. Kipler, Berlin; Major a. D. Wichard von Rochow, Golzow; Bürgermeister O. Simon, Rhinow; Geh. Baurat Mertens, Geheim. Reg.-Rat Binzer, Reg.-Rat Arnold, Reg.-u. Baurat Dr.-Ing. Wienecke, Magdeburg; Oberbürgermeister Schleusener, Brandenburg; Bürgermeister Jahn, Treuenbrietzen; Landrat von dem Knesebeck, Neuruppin.

Zahlstelle: Berlin: Bank für Handel u. Ind.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Actiengesellschaft

in Braunschweig, Geysostrasse 15.

Gegründet: 27./8. 1900; handelsger. eingetr. 5./9. 1900. Preuss. Konz. für Nebenbahnen 4./3. 1901. Braunschweig. Konz. 21./8. 1900 auf unbestimmte Zeit. Für den Erwerb der Bahnl. der Ges. gilt der zwischen der königl. preuss. u. der herzogl. braunschweig. Staatsregierung abgeschlossene Staatsvertrag.

Zweck: Bau u. Betrieb vollspur. Nebeneisenbahnen von Schöningen über Hötzum nach Gliesmarode u. von Hötzum nach Mattierzoll nach Massgabe der der Ges. erteilten Konz. u. der staatsaufsichtsseitig festgestellten Baupläne. Der Betrieb wurde am 15./2. 1902 eröffnet. Die Strecke Gliesmarode-Mattierzoll wurde bereits 11./11. 1901 für den Güterverkehr eröffnet; die Reststrecke Hötzum-Schöningen 2./1. 1902. Die Linie Schöningen-Hötzum-Gliesmarode (Braunschweig) durchschneidet lediglich braunschweig. Staatsgebiet, während die Linie Mattierzoll-Hötzum auf 2 km Länge durch preuss. Staatsgebiet hindurchgeführt wird. Die Linie Schöningen-Gliesmarode (Braunschweig) bildet die Fortsetzung der Nebenbahn Oschersleben-Schöningen (A.-G.) und erhält durch Vermittelung dieser Linie in Oschersleben u. Schöningen Anschluss an die preuss. Staatseisenbahn. Durch Erlass v. 15./5. 1918 ist die selbständige Einführ. nach Braunschweig mit dem Endbahnhofe Braunschweig-Nordost genehmigt worden. Die neue Strecke ist am 1./2. 1920 eröffnet. Die Gleisanlagen der Braunschweig. Landeseisenbahn-Ges. nach Bahnhof Braunschweig-Nord werden seit Eröffnung dieser neuen Strecke nicht mehr benutzt. Die Linie Mattierzoll-Hötzum vereinigt sich in Hötzum mit der Linie Schöningen-Braunschweig-Nordost und schliesst in Mattierzoll an die preuss. Staatsbahn an. Ausserdem wird sie in Mattierzoll mit der normalspurigen in Privatbesitz befindlichen Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll (A.-G.) verbunden, sodass aus den Linien der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Akt.-Ges., der Braunschweig. Landeseisenbahn-Ges., der Bahn Oschersleben-Schöningen und der Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll ein zusammenhängendes Netz normalspuriger Privatbahnen von insgesamt etwa 230 km Betriebslänge entsteht. Die Betriebslänge der beiden Bahnen der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Akt.-Ges. beträgt rund 75 km. Die G.-V. v. 23./9. 1907 beschloss Ankauf der Anschlussbahn von Lucklum nach dem Kalkwerk bei Hemkenrode. Die Dir. der Braunschweig-Schöninger Bahn führt auch den Betrieb der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn.

Kapital: M. 3 950 000 in 3950 Aktien à M. 1000. Von diesen Aktien übernahmen die Westdeutsche Eisenbahn-Ges. M. 3 363 000, der braunschweig. Staat M. 300 000 u. sonst. Interessenten M. 287 000. Der braunschweig. Staat leistete einen Zuschuss von M. 300 000, welcher erst dann, und zwar gegebenenfalls bis zur Höhe von $3\frac{1}{2}$ % zu verzinsen ist, wenn das A.-K. in drei aufeinander folg. Jahren eine Div. von je 4% erhalten hat. Auch das Kaliwerk Assel leistete einen Zuschuss von M. 100 000.

Anleihe: M. 3 950 000 in $2\frac{1}{2}$ % bis 1917 $4\frac{1}{2}$ % Schuldversch. à M. 1000, auf den Inh. lautend, ausgegeben mit braunschweig. Priv. v. 22./3. 1901. Zs. 1./4. u. 1./10. Die Westd. Eisenb.-Ges. (A.-G.) zu Cöln a. Rh., hatte die Gewähr für die Zahlung von $4\frac{1}{2}$ % Zs. auf die Oblig. für die Dauer des zwischen ihr und der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Akt.-Ges. geschlossenen Pachtvertrages, also bis 1917 übernommen. Tilg. zu pari lt. Plan durch Ausl. ab 1907 mit mind. $\frac{1}{2}$ % der urspr. Anleihe summe zuzügl. ersparten Zs. Von genannter Frist an ist auch verstärkte Tilg. oder Totalkündigung mit 6 monat. Frist zulässig (wegen des neuen Tilg.-Planes s. unten). Verlos. im Sept. auf 2./1. (zuerst 1908). In Umlauf Ende März 1919 M. 3 707 000. Zahlst. für Zs.: Braunschweig: Ges.-Kasse, Braunschweig. Bank u. Kredit-