Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn-Akt.-Ges. jetzt M. 1 966 000 beträgt. Gesamtlänge jetzt 52.66 km. Spurweite 1.435 m. Anschlüsse bestehen in Elmshorn an die preuss. Staatsbahn u. an die Hafenbahn, in Ulzburg an die Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn, in Oldesloe an die preuss. Staatsbahn u. an die Lübeck-Büchener Eisenbahn. In Elmshorn, Ulzburg u. Oldesloe besitzt die Ges. Bahnhöfe gemeinschaftl. mit den betr. Eisenbahnen; ausserdem besitzt sie 11 eigene Bahnhöfe. Betriebsmittel: 8 Lokomotiven, 15 Personenwagen, 4 Post- u. Gepäckwagen, 36 gedeckte Güterwagen, 18 offene Güterwagen u. 1 Viehwagen. Betriebseinnahmen 1908/09—1917/18: M. 282 842, 319 285, 376 891, 400 560, 430 379, 465 733, 430 096, 396 540, 438 263, 512 464; befördert 1916/17: 599 463 Personen; Güterverkehr 104 683 t, Gepäck 683 t. Der Bilanzverlust ermässigte sich 1910/11 von M. 87 906 auf M. 53 628, erhöhte sich 1911/12 auf M. 72 136, verminderte sich aber 1912/13 auf M. 41 381, 1913/14 auf M. 7198 u. konnte 1914/15 ganz getilgt werden, dagegen ergab sich 1915/16 ein neuer Fehlbetrag von M. 43 221, gestiegen 1916/17 auf M. 61 935 u. 1917/18 auf M. 71 633. Eine Anleihe von M. 700 000 wurde lt. G.-V. v. 25./9. 1912 aufgenommen. Die beteiligten Gemeinden haben die Zinsgarantie übernommen. (Siehe unten.)

Kapital: M. 1 966 000 in 566 bevorzugten St.-A. Lit. A (siehe oben) u. 1400 St.-Aktien Lit. B à M. 1000.

Anleihe: M. 1 500 000 in 4% Schuldverschreib. v. 1908, 1000 Stücke à M. 1000 u. 1000 à M. 500. Zs. 1./4. u. 1./10. Tilg. ab 1909—1949 durch Auslos. von 1% nebst ersparten Zs. im Dez. (erstmals 1908) auf 1./4. (zuerst 1909), auch Ankauf gestattet. Nach dem 1./4. 1910 ist verstärkte Tilg., ab 1919 Totalkünd. mit 6 monat. Frist zulässig. Sicherheit: Hypoth. Eintragung in das Bahngrundbuch, ausserdem übernahmen die Städte Elmshorn u. Barmstedt, sowie 8 andere Gemeinden die Zinsengarantie, ausserdem die Stadt Elmshorn noch die Garantie für die Rückzahl. Der Erlös diente zur Beschaffung der Mittel zur Umwandlung der für die Commerz- u. Disconto-Bank als Hypoth. in das Bahngrundbuch eingetragenen Schuld von M. 1 500 000. Verj. der Coup. in 4 Jahren (K.), der Stücke in 30 Jahren (F.). Zahlstellen: Elmshorn: Ges.-Kasse, Westholstein. Bank; Hamburg, Kiel u. Berlin: Commerz- u. Disconto-Bank; Hamburg: M. M. Warburg & Co. In Umlauf Ende März 1919: M. 1 298 000. Kurs in Hamburg Ende 1908—1919: 99, 99.50, 99.40, 98.25, 95.60, 91, 91.50*, —, 90, —, 92*, 93%. Aufgelegt am 11./12. 1908 zu 99%.

Anleihe: M. 700 000 von 1913 (siehe oben). Jährlich 4¼% Verzins. u. 1% Tilg. mit halbjährl. Kündigungsfrist. Ungetilgt Ende März 1919 M. 657 879.

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

Gewinn-Verteilung: Nach Dotierung der verschiedenen R.-F. erhalten die St.-Aktien Lit. A zunächst eine Div. bis 3½% ohne Nachforder.-Anspruch, dann die St.-Aktien Lit. B bis 3½% Div., der Rest auf beide Aktiengattungen gleichmässig. Die Mitgl. des A.-R. erhalten für ihre Tätigkeit keine Vergüt., sondern ausser Erstattung der baren Reisekosten nur Tagegelder für die Sitzungstage nach V.-B.

Bilanz am 31. März 1919: Aktiva: Bahnanlage 4 161 873, Betriebsmaterial. 34 349, Wertp. 124 132, Depositen 50 000, Verlust 170 909. — Passiva: A.-K. 566 000, do. Lit. B. 1 400 000, Schuldverschreib. 1 298 000, Anleihe 657 879, Schuldentilg.-Kto 244 120, Vorschuss-Kto 25 561, Ern.-F. 93 935, Spez.-R.-F. 43 759, Kredit-Verein 148 894, Westholstein. Bank 62 102, Konto Diverses 1011. Sa. M. 4 541 263.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Betriebsausgaben 576 868, Schuldverschreib.-Zs. 82 793, Ern.-F. einschl. der Einnahmen für verkaufte Material. 33 199, Schuldentilg.-Kto 30 493. — Kredit: Betriebseinnahmen 624 078, Verlust 99 275. Sa. M. 723 354.

Dividenden: 1904—1908: 0% (Baujahre); auf Aktien A u. B 1908/09—1918/19: 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0%. Coup.-Verj.: 4 J. (K).

Direktion: Vors. H. Schulenburg, Elmshorn; Stellv. Ratmann Schippmann, Barmstedt; Reg.-Baumeister Radtke, Altona; Verkehrsdir. Krahé, Elmshorn.

Betriebs-Direktion: Betriebs-Dir. Radtke, Altona; Verkehrs-Dir. M. H. Krahé, Elmshorn.

Aufsichtsrat: Vors. Stadtrat Carstens, Elmshorn; Bürgermeister Greve, Barmstedt; Stadtrat W. Mohr, Stadtverordn. Christ. Steen, Stadtrat Theod. Ahsbahs, Elmshorn; Henry Hirsch, Bürgermeister Müller, Bad-Oldesloe; Gemeindevorsteher Hinrich Wrage, Alveslohe; Reg.- u. Baurat Kaufmann, Altona; Otto Poggensee, Nahe.

Eulengebirgsbahn-Akt.-Ges. in Reichenbach, Schlesien.

Gegründet: 25./7. 1899. Konz. 21./7. 1899. Gründer s. Jahrg. 1901/02.

Zweck: Bau u. Betrieb der vollspurigen Kleinbahn mit Lokomotivbetrieb von Reichenbach, Schles., über Peterswaldau, Ober-Langenbielau und Silberberg nach Mittelsteine mit Abzweigung nach der Johann-Baptistagrube. Betriebseröffnung bis Silberberg 12./12. 1900 erfolgt, bis Mittelsteine 4./8. 1902. Die letztere Strecke ist teilweise Zahnradbahn. Die G.-V. v. 15./12. 1902 beschloss die Fortsetzung der Bahn über Mittelsteine nach Wünschelburg, sowie die Beschaffung der für den Bau der Eulengebirgsbahn noch erforderl. Mittel. Das Gesamtbaukapital der Strecke Reichenbach-Mittelsteine war auf M. 6 100 000 veranschlagt. Dazu traten noch M. 620 000 nachträglich notwendig gewordene Mehrkosten. Die Kosten der Erweiterungsstrecke nach Wünschelburg betrugen, ohne den von der Stadt Wünschelburg in Höhe von M. 117 000 übernommenen Grunderwerb, M. 1 219 000. Dieser letztere Betrag u. die entstandenen Mehrkosten der Eulengebirgsbahn mit M. 620 000 wurden aufgebracht