

**Zweck:** Betrieb einer Kleinbahn v. Bahnhof Löwenberg d. staatlichen Nordbahn bis zur Stadt Lindow i. d. M.; Betriebseröffnung 11./8. 1896. Die G.-V. v. 24./9. 1897 beschloss Weiterführung der Bahn von Lindow nach Rheinsberg; Betriebseröffnung 18./5. 1899. 1907 erfolgte die Umwandlung in eine Nebenbahn. Länge zus. 37,6 km, Spurweite 1,435 m.

**Kapital:** M. 1 470 000 in 735 St.-Aktien (Nr. 1—400 u. 801—1135) und 735 Prior.-St.-Aktien (Nr. 1—400 u. 1136—1470) à M. 1000. Urspr. A.-K. M. 800 000, Erhöhung lt. G.-V.-B. v. 24./9. 1897 um M. 670 000 in 335 St.- u. 335 Prior.-St.-Aktien à M. 1000 div.-ber. ab 1./6. 1899. Die Prior.-St.-Aktien genießen 4% Vorz.-Div. ohne Nachzahlungs-Anspruch. Der Staat besitzt M. 290 000 Aktien, die Provinz Brandenburg und der Kreis Ruppiner je M. 274 000 und die Städte sowie sonstige Interessenten im Bahngebiete M. 632 000, darunter die Königl. Hofkammer mit M. 70 000.

**Geschäftsjahr:** 1./4.—31./3. **Gen.-Vers.:** April-Sept. **Stimmrecht:** Jede Aktie = 1 St. **Gewinn-Verteilung:** Dotation des Ern.-F., des Bilanz-R.-F. (5%), des Spez.-R.-F., dann zuerst 4% Div. an die St.-Prior.-Aktien, dann bis 4% Div. an die St.-Aktien, Rest zu 1/3 an die Prior.-, zu 2/3 an die St.-Aktien.

**Bilanz am 31. März 1919:** Aktiva: Bahnanlage u. Ausrüstung 1 741 393, Bau- u. Betriebsstoffe 56 534, Wertp. 344 898, Kaut. der Beamten etc. 16 321, Guth. auf Bahnanlage 70 674. — Passiva: A.-K. 1 470 000, Bahnpfandschuld 60 000, Vorschuss aus Betriebseinnahmen 70 674, Ern.-F. 297 331, Spez.-R.-F. 31 713, Neben-Ern.-F. 12 600, Tilg.-F. der Bahnpfandschuld 4500, Disp.-F. 53 225, Bilanz-R.-F. 76 473 (Rüchl. 874), Kriegsschaden-F. 20 000, Unterstütz.-F. 678, Schuld beim Bankhause 39 946, unerhob. Div. 960, Kaut. der Beamten etc. 16 321, Eisenbahnsteuer 1547, Div. f. Prior.-St.-Akt. 29 400, do. St.-Akt. 29 400, Vortrag 15 048. Sa. M. 2 229 821.

**Gewinn- u. Verlust-Konto:** Debet: Betriebsausgaben 300 692, Rüchl. in Ern.-F. 16 451, Tilg. der Bahnpfandschuld 1000, do. der Bahnanlagevorschüsse 706, Kriegsschaden 10 000, Darlehns-Zs. 2550, Betriebsgewinn 76 270. — Kredit: Vortrag 43 103, Betriebseinnahmen 362 291, Zs. 2276. Sa. M. 407 671.

**Dividenden 1903/04—1918/19:** St.-Aktien: 5, 5, 5, 5, 4, 5, 6, 7, 7, 6, 4, 5, 5, 6, 4 1/2%. Prior.-St.-Aktien: 4 1/2, 4 1/2, 4 1/2, 4 1/2, 4 1/2, 5, 5 1/2, 5 1/2, 5, 4, 4, 4, 5, 4 1/2%. C.-V.: 4 J. (K.)

**Direktion:** Gutsbes. Carl Haesecke, Paulshorst; Reg.-Baumeister a. D. Hochstädt, Neuruppin; Eisenbahndir. Gust. Drott.

**Aufsichtsrat:** (5—8) Vors. Bürgermeister Busch, Rheinsberg; Amtsvorsteher Haase, Herzberg; Geh. Baurat Kaufmann, Altona; Bürgermeister a. D. Manger, Bürgermeister Gräbke, Lindow; Landessyndikus Gerhardt, B.-Zehlendorf.

**Zahlstellen:** Rheinsberg: Hauptkasse; Berlin: Kur- und Neumärk. Ritterschaftliche Darlehnskasse.

## Lothringische Eisenbahn-Akt.-Ges. in Diedenhofen.

**Gegründet:** 3./11. 1910 mit Wirkung ab 6./11. 1911; eingetr. 6./11. 1911 in Metz. Gründer: Vering & Waechter, Eisenbahn-Bau- u. Betriebs-Ges., Eisenbahnbau-Ges. Becker & Co. G. m. b. H., in Berlin etc.

Das Bahnnetz der Ges. umfasst folgende Strecken: 1. die Fentschtalbahn, eine elektr. Schmalspurbahn von 1 m Spurweite, mit den Linien: a) von Diedenhofen über Beaugard, Terwen, Daspich, Flörchingen, Schremingen, Hayingen, Kneuttingen nach Fentsch in einer Gesamtlänge von 18,91 km mit Abzweig. von Flörchingen über Remelingen nach Fameck in einer Länge von 2,7 km u. von Kneuttingen nach Algringen in einer Länge von 3,86 km; b) von Diedenhofen (St. Franz) über Luxemburger Tor, Reichsbahnhof, nach Niederjeutz in einer Länge von 3,81 km; 2. die normalspurige Nebenbahn von Neuburg i. Lothr. nach Gorz (Länge von 6 km). Die Fentschtalbahn wurde am 8./5. 1912, die Strecke Neuburg—Gorz am 28./12. 1912 eröffnet. Die Betriebsleitung befindet sich in Flörchingen. Der Bahnkörper liegt bei der Fentschtalbahn bis auf etwa 500 m auf öffentlichen Strassen; die Nebenbahn Neuburg—Gorz liegt auf eigenem Planum mit Ausnahme einer Strecke von 800 m innerhalb der Ortschaft Neuburg. Die Fentschtalbahn dient dem Personen- u. Gepäckverkehr sowie dem rein lokalen Stück- u. Marktgutverkehr, die Bahn Neuburg—Gorz auch dem Güterverkehr u. hat durch Anschluss an die Gleise der Reichseisenbahn direkten Wagenübergang für Güter. Die Genehmigungsurkunden sind die folgenden: a) für die Fentschtalbahn die Kaiserl. Verordn. v. 17./10. 1911 mit dem Lastenheft vom 16./1. 1912; b) für die Strecke Neuburg—Gorz die Kaiserl. Verordn. v. 28./6. 1911 mit dem Lastenheft v. 3./1. 1912 mit Nachtrag v. 20./12. 1912. Die nach den Kaiserl. Verordnungen erteilte Genehmigung läuft für sämtl. Strecken bis 27./2. 2001. Die Lastenhefte enthalten ausser den allgemein üblichen Bedingungen über den Bau u. die Betriebsführung die folgenden Bestimmungen: Nach Ablauf der Genehmigung gehen die Bahnen mit allem Zubehör einschl. des Ern.- u. des R.-F. jedoch ausschl. des rollenden Materials, in den Besitz des Landes über. Das Ministerium ist jederzeit berechtigt, zu verlangen, dass die Bahn mit allem Zubehör u. beweglichen u. unbeweglichen Betriebsmitteln gegen Entschädig. an das Land oder an das Reich abgetreten werde, doch muss hiervon der Ges. mindestens 1 Jahr vorher Mitteilung gemacht werden. Die Grundlage für die Berechnung der Entschädigung bildet die durchschnittliche Reineinnahme in den letzten 5 vollen Betriebsjahren vor dem Zeitpunkt der Übernahme. Während der ersten 25 Jahre kann die Ges. statt der nach den Reineinnahmen