bezw. nach Verf. der G.-V. Die A.-R. beziehen keine Tant., sondern nur Tagegelder nach Massgabe der stattgehabten Sitzungen.

Bilanz am 31. März 1919: Aktiva: Bahneinheit 9 173 477, Wertp. für Schatzbestände 541 532, Aufbewahr. von Sicherheiten 46 241, Vorräte 107 062, Kassa 295, Sammelrechnung 41 042. — Passiva: A.-K. 8 581 000, R.-F. 102 932, verfügbare Beträge 88 538, Ern.-F. 497 810, Sonder-Rückl. 120 687, Sicherheiten von Beamten u. anderen 46 441, unerh. Div. 7085, Sammelrechnung 77 815, neue Rechnung 117 447, Div. 232 525, Eisenbahnabgabe 5962, Vortrag 31 405. Sa. M. 9 909 652.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Zs. 3802, Ern.-F. 54 417, Schulden-Tilg. 7720, Vergüt. an A.-R. 5000, Rückstell. für nachzuholende Unterhaltungsarbeiten u. Anschaffungen 20 000, Reingewinn 269 892. — Kredit: Vortrag 34 141, Betriebsüberschuss 326 692. Sa. M. 360 833.

Kurs der St.-Aktien Nr. 1—6481 Ende 1898—1919: In Berlin: 92.50, 82.75, 67, 68.25, 73.50, 73.50, 74, 73, 71.10, 60.50, 53.50, 45, 35, 37.75, 29.50, 25.50, 27.40*, —, 28, 40, 45*, 52%. — In Hamburg: 92, 82.40, 67, —, —, 72.50, 71.75, 72.50, 70.75, 60.50, 53, 45, 34.60, 37, 27.50, 25.50, —*, —, 28, 38, 45*, 50%. Eingeführt Nr. 1—5319 an beiden Börsenplätzen im Mai 1898. Die Einführung von Nr. 5320—6481 in Berlin erfolgte im Nov. 1903.

Dividenden: 1896/97—1897/98 (Baujahre): 0%; bis 1913 gar. St.-Aktien (Nr. 1—6481) 1898/99—1912/13: 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½% (Zuschuss der garant. Kreise f. 1898/99—1912/13: M. 186 165, 180 483, 148 444, 200 121, 226 835, 226 835, 226 835, 213 873, 181 468, 191 189, 187 949, 181 468, 162 025, 181 468, 178 227). Die Div. für 1901/02 verstand sich für 5319 alte Aktien u. für 1162 neue Aktien (Nr. 5320—6481) auf letztere p. r. t.; für 1902/03 waren die St.-Aktien Nr. 1—6481 voll div.-ber. Die St.-Aktien II. Reihe (Nr. 6482—6781) erhielten ab 1./4. 1905 Div. (1905/06—1912/13: 0.2, 0.7, 0.55, 0.60, 0.70, 1, 0.7, 0.75%). Div. der Vorz.-Aktien (Nr. 6782—8581) 1902/03—1918/19: 1¼, 3.23, 3.26, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½, 3½% Vom 1./4. 1913 ab sind alle St.-Aktien Nr. 1—6781 gleichberechtigt u. erhielten an Div. 1913/14—1918/19: 1, 1¼, 1, 1, 2, 2½%. Coup.-Verj.: 4 Jahre (K.).

Direktion: Vors. Baurat Carl Griebel, Berlin; Eisenb.-Betriebs-Dir. Fr. Göttsch, Lübben; Dr.-Ing. Erich Stephan, Berlin; Stellv.: Reg.-Baumeister Erich Kabitz, Charlottenburg.

Aufsichtsrat: (3—7) Vors. Gen.-Dir. Max Draeger, B.-Schöneberg; Stellv. Geh. Baurat Bandekow, Charlottenburg; Dir. Dr.-Ing. Hans Drewes, Berlin; Rentner W. A. Boese, Charlottenburg; Dir. Rich. Grabbe, B.-Wilmersdorf; Reg.-Rat u. Geh. Baurat Gust. Kemmann, B.-Grunewald.

Zahlstellen: Lübben: Hauptkasse der Ges.; Herzberg a. Elster u. Luckau: Stationskasse; Berlin: Nationalb. f. Deutschl., Bank f. Handel u. Ind., Commerz- u. Disconto-Bank; Breslau, Gleiwitz u. Ratibor: Fil. der Bank f. Handel u. Ind. vorm. Breslauer Disconto-Bank; Hamburg: Commerz- u. Disconto-Bank, L. Behrens & Söhne; München: Bank f. Handel u. Industrie.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft

in Wernigerode.

Gegründet: 25./6. 1896; eingetr. 3./7. 1896. Die vollständige Betriebseröffnung ist am 27./3. 1899 erfolgt. Preuss. Konz. v. 27./5. 1896 auf unbestimmte Zeitdauer, braunschweig. Konz. v. 15./11. 1896. Die G.-V. v. 6./11. 1915 beschloss, den Sitz der Ges. nach Wernigerode zu verlegen, was 1./7. 1916 geschah; eingetr. daselbst am 5./8. 1916.

Zweck: Bau und Betrieb einer Nebeneisenbahn von Nordhausen über Ilfeld, Benneckenstein nach Wernigerode mit einer Abzweigung von Drei Annen-Hohne nach dem Brocken Bahnlänge 81.513 km; Spurweite 1 m. Die Ver. Eisenbahnbau- u. Betriebs-Ges. in Berlin war Betriebspächterin auf 10 J. bis 31./3. 1909 gegen 40% der Brutto-Einnahme und event. Div.-Ergänzung der Aktien A auf 4½% (siehe unten). Ab 1./4. 1909 übernahm die Ges. den Betrieb selbst. Die Ges. ist bei der Verbindungsbahn von Stiege nach Eisfelder Thalmühle der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn mit M. 100 000 in Aktien beteiligt. Die G.-V. v. 22./9. 1906 beschloss Weiterführung der Bahn von Wernigerode nach Blankenburg, doch wurde die Genehm. hierzu seitens der Braunschweig. Regierung versagt. Vorhanden: 12 Lokomotiven, 9 Post- u. Gepäckwagen, 54 Personenwagen, 45 bedeckte Güterwagen, 132 offene Güterwagen, 24 Paar Rollböcke. 1912/13: Bau eines neuen Bahnhofes in Nordhausen.

Kapital: M. 5 500 000, u. zwar M. 3 500 000 in 3500 St.-Aktien A (Nr. 1—3500) u. M. 2 000 000 in 2000 St.-Aktien B à M. 1000. Die Aktien A genossen Vorzugsrecht (aber ohne Nachforderungsrecht) auf 4½% Div. (garantiert vom Tage der Betriebseröffnung 27./3. 1899 auf 10 Jahre, also bis 31./3. 1909, seitens der Ver. Eisenbahnbau- u. Betriebs-Ges. in Berlin; Garantie also seit 1./4. 1909 erloschen); sie geniessen Vorauszahl. ihres vollen Nennbetrages im Falle einer etwaigen Auflös. der Ges.. Die genannte frühere Betriebspächterin zahlte an Div.-Zuschuss 1899/1900—1908/1909: M. 26 269, 89 265, 109 628, 134 864, 118 905, 77 327, 81 660, 56 988, 49 654, 60 589. Die St.-Aktien B sind mit einer 3½%igen Div.-Garantie von den beiden Städten Nordhausen u. Wernigerode auf die Dauer der ersten 20 Betriebsj., beginnend mit dem 1./1. 1897, also bis 31./12. 1916, ausgestattet. Für die Zeit v. 1./1. 1897 bis 31./3. 1916 mit je M. 70 000 pro Jahr u. für 1916 v. 1./4. bis 31./12. mit M. 52 500 = M. 26.25 für jede Aktie seitens gen. Städte gezahlt.