

b. Liegnitz; Geh. Baurat Wilh. Koschel, Wilmersdorf; Bankier Ad. Goldschmidt, Baurat Herm. Bönisch, Breslau; Landrat Dr. von Engelmann, Wohlau; Landrat Freih. von Salmuth, Liegnitz.

Zahlstellen: Berlin: Berl. Handels-Ges., S. Bleichröder; Breslau: E. Heimann.

Löwenberg - Lindow - Rheinsberger Eisenbahn - Act. - Ges.

in **Rheinsberg** in der Mark.

Gegründet: 28./12. 1895 mit dem Sitze in Lindow, nach Rheinsberg verlegt lt. G.-V. v. 29./9. 1899. Statutänd. 29./9. 1899, 9./9. 1905 u. 14./9. 1906. Konz. 7./8. 1895 u. 20./5. 1898 unbeschränkt. Laut Konzess. v. 10./11. 1906 in eine Nebenbahn umgewandelt. Firma bis 14./9. 1906 Löwenberg-Lindower Kleinbahn-A.-G.

Zweck: Betrieb einer Nebeneisenbahn 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 (bis dahin für die einbezahlten Beträge Bau-Zs.). Die Prior.-St.-Aktien genießen 4% Vorz.-Div. ohne Nachzahlungs-Anspruch. Der Staat besitzt M. 290 000 Aktien, die Provinz Brandenburg und der Kreis Ruppin je M. 274 000 und die Städte sowie sonstige Interessenten im Bahngebiete M. 632 000, darunter die Königl. Hofkammer mit M. 775 000.

Geschäftsjahr: 1. April bis 31. März. **Gen.-Vers.:** April-Sept. **Stimmrecht:** Jede Aktie = 1 St. **Gewinn-Verteilung:** Dotation des Ern.-F., des Bilanz-R.-F. (5%) des Spec.-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 1909: Aktiva: Bahnanlage 1 629 262, Material 15 198, Wertp. 196 220, Kaut. 15 558, Kassa u. Bankguth. 64 655. — Passiva: A.-K. 1 470 000, Bahnpfandschuld 60 000, Vorschuss zur Erweiterung der Bahnlage 8269, Ern.-F. 193 772, Spez.-R.-F. 15 982, Neben-Ern.-F. 10 600, R.-F. 31 579 (Rüchl. 3153), Unterst.-F. 472, Disp.-F. 51 977, unerhob. Div. 1230, Kaut. 15 558, Eisenbahnsteuer 1547, Div. 58 800, Tant. 166, Vortrag 950. Sa. M. 1 920 894.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Betriebsausgaben 128 520, Rüchl. z. Ern.-F. 15 263, do. z. Spez.-R.-F. 1629, z. Neben-Ern.-F. 1000, Zs. 2550, Betriebsgewinn 64 616. — Kredit: Vortrag 8, Betriebseinnahmen 210 479, Zs. 3091. Sa. M. 213 580.

Dividenden 1896/97—1908/09: St.-Aktien: 0, 0, 0, 1, 2, 1¹/₂, 3, 5, 5, 5, 5, 4%; Prior.-St.-Aktien: 0, 2, 2, 4, 4, 4, 4, 4¹/₂, 4¹/₂, 4¹/₂, 4¹/₂, 4¹/₂, 4%. Coup.-Verj.: 4 J. (K.)

Direktion: Major a. D. Wilh. von Quast, Radensleben; Kgl. Baurat Hugo Castner, Berlin-Wilmersdorf.

Betriebsleiter: Kgl. Baurat Castner u. Bahnverwalter Fischer (Prokurist).

Aufsichtsrat: (5—8) Vors. Geh. Reg.-Rat Gerhardt, Berlin; Bürgermeister Busch, Rheinsberg; Gutsbes. Herm. Gadow, Herzberg; Gutsbes. Haesecke, Paulshorst bei Rheinsberg; Amtsvorsteher Henning, Linow; Reg.-u. Baurat Kauffmann, Altona; Bürgermeister Manger, Lindow.

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

Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn-Ges.

in **Neustrelitz** in Meckl.

Gegründet: Eingetragen 27./3. 1894. Letzte Statutänd. 22./9. 1900, 26./4. 1905 u. 17./12. 1906. Entstanden 1./4. 1894 durch Fusion der Blankensee-Woldegk-Strasburger und Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn. Konz. Neustrelitz-Mirow 7./3. 1889, Blankensee-Strasburg 12./4. 1892. Betriebseröffn. Neustrelitz-Mirow 18./5. 1890, Blankensee-Strasburg 15./10. 1893, Mirow-Buschhof 18./5. 1895. Betrieb der eingelegigen Neben-Eisenbahn von Strasburg i. U. nach Blankensee i. M.-Str. und von Neustrelitz über Gr.-Quassow, Wesenberg, Zirtow, Mirow bis Buschhof, Neustrelitz-Blankensee (14,20 km); Bahnlänge 83,54 km, Spurweite 1,435 m. In Buschhof Anschluss an die Prignitzer Eisenbahn, in Strasburg an die preuss. Staatsbahn. Konz. vom 27./3. 1894.

Die a.o. G.-V. v. 17./12. 1906 beschloss die Bahnanlagen bei Neustrelitz durch schienenfreie Kreuzung der Preussischen Staatsbahn bei der Bürgerhorst und durch Erbauung eines eigenen Bahnhofes Neustrelitz, östlich der Staatsbahn, umzugestalten und das Unternehmen auf den Bau und Betrieb einer von Neustrelitz über Thurow und Röddin nach Blankensee führenden Nebeneisenbahn (Länge 14 km) mit einem eigenen Bahnhof in Blankensee auszu dehnen und bewilligte zur Bestreitung der Baukosten, Beschaffung weiterer Betriebsmittel, Ablösung der 5¹/₂% Anleihe von M. 250 000 und zur Befreiung der schwebenden Schuld, die Ausgabe von M. 1 000 000 in 4% Oblig. und M. 611 000 Prior.-St.-Aktien (siehe unten). Die Meckl. Konzession zu diesen Erweiterungsbauten (Kosten inkl. Betriebsmittel