

Anleihe: Die G.-V. v. 25.8. 1905 beschloss Aufnahme einer Anleihe im Betrage von M. 463 000 zu $3\frac{3}{4}\%$ verzinsl. u. 1% amort., bei der Schles. Provinzial-Hilfskasse zur Ablösung der 5% Schuld bei der Berliner Handels-Ges.: 1908 geschehen. Die G.-V. v. 25./9. 1908 beschloss Aufnahme einer weiteren Anleihe von M. 137 000 bei derselben Kasse in $3\frac{1}{2}\%$ Oblig. dieses Instituts. Auch die G.-V. v. 16./9. 1910 beschloss zur Vermehrung der Betriebsmittel Beschaffung von weiteren Geldern. Ungetilgt von allen Anleihen ult. März 1923 M. 587 760.

Geschäftsjahr: 1./4.—31./3. **Gen.-Vers.:** Spät. Sept. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Bilanz am 31. März 1923: Aktiva: Eisenbahnanlage 6 580 990, Betriebsstoffe u. Werkstattvorräte 46 263 178, Material. 49 153 600, Eff. 262 896, Kaut.-Eff. u. Bürgsch. 800 000, Debit. 106 298 590, Bankguth. 117 188, Kassa 19 170. — Passiva: A.-K 5 000 000, R.-F. 243 513, Ern.-F. 394 848, Ern.-F.-Material. 49 153 600, Ern.-F. II 149 000 000, Rückl. für Neu-u. Erweit.-Bauten 2 102 113, Spez.-R.-F. 1 076 004, Arb.-Hilfskasse 2512, Hyp. 114 975, Anleihe 587 760, Kaut. 800 000, Kredit. 229 103, Reingewinn 791 184 (davon Div. 500 000, Vortrag 291 184). Sa. M. 209 495 612.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Reichsnotopfer 12 691, Kapitalverkehrssteuer 100 000, Neu- u. Erweit.-Bauteh 2 102 113, Anleihe-Zs. 394 203, Spez.-R.-F. 1 000 000, R.-F. 48 690, Beamten-Unterst.-F. 99 020, Eisenbahnabg. 65 625, Reingewinn 791 184. — Kredit: Vortrag 13 247, Zs. 15 928, Betriebsgewinn 4 584 350. Sa. M. 4 613 526.

Dividenden 1913/14—1922/23: 5, 4, $4\frac{1}{2}$, 5, 6, 6, 6, 6, 8, 10% . C.-V.: 4 J. n. F.

Direktion: Bürgermeister Dr. Rathmann, Eisenbahn-Dir. Paul Mittelstaedt, Charlottenburg; Reg.-Baumeister a. D. Hintze, Breslau.

Aufsichtsrat: Vors. Landrat von Choltitz, Neustadt O.-S.; Stellv.: Dir. Karl Stoephasius, Dir. Paul Lenz, Dir. Dr. Pundt, Dir. Reinh. Melchior, Berlin; Komm.-Rat Max Pinkus, Neustadt O.-S.

Zahlstellen: Berlin: Berliner Handels-Ges.; Neustadt O.-S.: Philipp Deutsch Nachf.

Mecklenburgische Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn-Ges. in Neustrelitz in Meckl.

Gegründet: Eingetr. 27./3. 1894. Entstanden 1./4. 1894 durch Fusion der Blankensee-Woldegk-Strasburger u. Neustrelitz-Wesenberg-Mirower Eisenbahn.

Zweck: Bau u. Betrieb der eingleisigen Neben-Eisenbahn von Neustrelitz über Gr.-Quassow, Wesenberg, Zirtow nach Mirow (Eröffn. 18./5. 1890), von Strasburg i. U. nach Blankensee i. M.-Str. (Eröffn. 18./10. 1893) u. von Mirow bis Buschhof (Eröffn. 18./5. 1895). Die 1,8 km lange Teilstrecke von der Landesgrenze bis zum Bahnh. Buschhof ist an die Prignitzer Eisenbahn-Ges. verpachtet. Gesamtbahnlänge 102,64 km; Spurweite 1,435 m. 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 Rödlin nach Blankensee führenden Nebeneisenbahn (Länge 14 km) mit einem eigenen Bahnhof in Blankensee auszuweiten und bewilligte zur Bestreitung der Baukosten, Beschaffung weiterer Betriebsmittel, Ablösung der $5\frac{1}{2}\%$ Anleihe von M. 250 000 und zur Beseitigung der schwebenden Schuld, die Ausgabe von M. 1 000 000 in 4% Oblig. und M. 611 000 in Prior.-St.-Aktien (siehe unten). Die Meckl. Konz. zu diesen Erweiterungsbauten (Kosten inkl. Betriebsmittel ca. M. 1 300 000) wurde 24./5. 1907 erteilt u. der Betrieb 15./12. 1907 eröffnet. Die G.-V. v. 10./3. 1910 beschloss den Bau der normalspurigen Nebenbahn von Thurow bis Feldberg (Eröffn. 21./12. 1910) u. die G.-V. v. 8./12 1917 den Bau einer von Mirow nach dem Müritzsee abzweigenden Nebenbahn. Über die Aufnahme des Betriebes der letzteren, zu militär. Zwecken hergestellten Strecke ist mit dem Reichsfiskus eine Einigung bisher nicht erzielt worden. Im ganzen sind vorhanden 10 Tenderlokomotiven u. 137 Wagen mit 269 Achsen. Von den Güterwagen sind 106 in den Reichsbahnwagenverband eingestellt worden, so dass nur 8 offene Güterwagen von je 10 000 kg und 2 offene von je 15 000 kg Tragfähigkeit im eigenen Betriebe verblieben sind.

Die Dauer der Ges. ist nicht beschränkt, doch steht der Landesregierung das Recht zu, die Eisenbahn nach einer ein Jahr vorher zu bewirkenden Ankündigung käuflich zu erwerben, jedoch nicht vor dem 1./4. 1928, wogegen lt. G.-V. v. 29./9. 1917 den St.-Akt. Lit. B ab 1./4. 1924 ein Div.-Recht von 4% anstatt wie bisher von 3% gewährt wurde. Als Kaufpreis zahlt dieselbe nach ihrer Wahl entweder den 25 fachen Betrag des Reinertrages, welcher im Durchschnitt der letzten der Ankündig. vorausgegangenen 5 Betriebsjahre aufgekommene ist, oder sie ersetzt das für die Bahn verwendete Anlagekapital.

Betriebsüberschuss 1913/14—1922/23: M. 416 126, 380 581, 414 247, 290 692, 404 501, 695 844, 574 118, 1 298 615, 68 423, 5 051 394, 347 461 154.

Kapital: M. 25 000 000 in 2291 Prior.-St.-A., 11 353 St.-A. Lit. A. 1356 St.-A. Lit. B zu je M. 1000, ferner St.-A. Lit. A 700 Stück zu M. 5000, 300 zu M. 10 000, 175 zu M. 20 000. Urspr. A.-K. M. 956 000, erhöht 1893 behufs Aufnahme der Blankensee-Woldegk-Strasburger Eisen-