

eigene Häuser und Konzernfirmen 325 619, Schuldner in lfd. Rechnung 351 881, Kasse, Reichsbank- und Postcheckguthaben 36 164, sonstige Bankguthaben 20 167, Wechsel 1947, Betriebsstoffe, Bestand 4480, Rechnungsabgrenzung 324 752, (Avale 845 000). — **Passiva:** Aktienkapital 500 000, gesetzlicher Reservefonds 25 000, Reservefonds II 25 000, Rückstellung für zweifelh. Forderungen 22 078, Forderungen von eigenen Häusern und Konzernfirmen 407 108, Gläubiger i. lfd. Rechnung, Frachten und Zölle: Banken 300 669, sonstige 374 859, Rechnungsabgrenzung 448 401, Gewinn 2622, (Avale 845 000). Sa. 2 105 738 RM.

Gewinn- u. Verlust-Rechnung: Debet: Gehälter und Löhne 588 557, sonstige Aufwendungen 275 063, soziale Abgaben 44 067, Zinsen, Bank- und Avalspesen 111 959, Steuern: Besitzsteuern 27 254, sonstige Steuern und Abgaben 28 060, Abschreibungen 25 815, Rückstellungen 72 078, Gewinn 2622. — **Kredit:** Vortrag aus 1931 108, Erträge aus Expeditionen 1 070 010, aus Beteiligungen 31 156, sonstige 74 202. Sa. 1 175 477 RM.

Dividenden 1926/27—1932: 0 %.

Zahlstellen: Ges.-Kasse; Aachen: Deutsche Bank und Disconto-Ges., Dresdner Bank.

Ahaus-Enscheder Eisenbahn-Gesellschaft.

Sitz in Ahaus i. W.

Vorstand: Fabrikant Dr. W. van Delden, Ahaus.

Aufsichtsrat: (5—7) Vors.: Fabrikant Ysaac van Delden, Ahaus; Stellv. A. H. Ledeboer, Enschede; Landrat F. Sümmerrmann, Fabrikant Paul Oldenkott, Ahaus; Bürgermeister Dr. Raming, Wessum; Fabrikant Engbert Jannink, Fabrikant H. J. P. van Heek, Enschede.

Gegründet: 23./12. 1898; eingetragen 14./11. 1899. Niederländ. Konz. 23./6. 1899, Preuß. Konz. 2./8. 1899. Gründer: 54 Firmen, Gemeinden und Privatpersonen.

Zweck: Bau u. Betrieb einer vollspurigen Nebenbahn von Ahaus über Wessum-Alstätte nach Enschede. Betriebseröffnung am 25./4. 1903. Länge 20,6 km, wovon 13,35 km auf deutschem Gebiet.

Am 28./9. 1927 hat die Niederländische Erste Kammer den Gesetzentwurf auf Verstaatlichung der holländischen Teilstrecke der Eisenbahn angenommen. Diese Verstaatlichung ist mit dem 1./4. 1928 in Kraft getreten und der Kaufpreis seitens der Niederländischen Regierung bezahlt worden. Mit der Verstaatlichung der holländischen Teilstrecke ist der Betriebsvertrag mit den Niederländischen Eisenbahnen beendet worden. Die Bemühungen der Verwaltung mit der Reichsbahn oder einer anderen Eisenbahn-Ges. zu einem wirtschaftlich tragbaren Betriebsvertrag für die deutsche Teilstrecke zu kommen, sind gescheitert. Infolgedessen stellte der Reichsbavollmächtigte für Privatbahnaufsicht mit Verfügung vom 22./3. 1928 und mit Bezug auf die Preussische Konzession vom 2./8. 1899 die deutsche Teilstrecke unter Zwangsverwaltung, mit welcher er die Reichsbahn beauftragte. Durch den in der G.-V. vom 29./10. 1931 genehmigten Betriebsführungsvertrag mit der Benthheimer Eisenbahn ist die Zwangsverwaltung der Reichsbahn beseitigt. — Mitte 1933 Inbetriebnahme eines Schienen-Omnibus.

Kapital: 1 000 000 RM in 1000 Akt. A zu 500 RM u. 500 Akt. B zu 1000 RM. Die St.-Akt. A gewähren

Anspruch auf eine vorzugsweise Befriedigung am Gewinn und Vorbefriedigung bei etwaiger Auflösung der Ges. vor den St.-Akt. B.

Urspr. A.-K. 1 500 000 M = 900 000 holl. fl. (Vorkriegskapital). — Lt. Bericht der Verwaltung für 1925 wurde das A.-K. in voller Höhe auf Reichsmark umgestellt. — Die G.-V. vom 11./7. 1929 beschloß Herabsetzung des A.-K. zu dessen teilweiser Rückzahl. in der Weise, daß auf jede St.-Aktie A 500 RM zurückgezahlt werden unter gleichzeitiger Verminder. des Nennwertes dieser Aktien von 1000 Reichsmark auf 500 RM.

Geschäftsjahr: Kalenderj. — G.-V.: 1933 am 21./7. — **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Gewinn-Verteilung: 5 % z. R.-F., bis 4 % Div. an St.-Akt. A, bis 6 % an St.-Akt. B, dann an Aktien A bis 2 %, Rest gleichmäßig an Aktien Lit. A und B. Die St.-Akt. A besitzen kein Nachforderungsrecht.

Bilanz am 31. Dez. 1932: Aktiva: Anlage der Bahn 894 797, Ergänzungen und Erneuerungen 126 411, Banken 129 318, Erneuerungsstock und Rücklagestock 29 519, Benthheimer Eisenbahn 43 062, Schuldner 5200, Verlustvortrag 1931 38 907. — **Passiva:** A.-K. 1 000 000, Kreditoren für 50%ige Rückzahlung auf Aktien A 2000, Reserven: gesetzliche Reserve 82 022, besondere Reserven 142 919, Erneuerungsstock 26 938, Rücklagestock 2581, Gläubiger 3916, Gewinn 6338. Sa. 1 267 215 RM.

Gewinn- u. Verlust-Rechnung: Debet: Verlustvortrag 38 907, Steuern 5437, Unkosten 9641, Erneuerungsstock 15 667, Rücklagestock 560. — **Kredit:** Betriebsüberschuß 28 062, Zs. 10 082, Verlust (a. d. Vorjahren 38 907 abz. Reingewinn 1932 6838) 32 069. Sa. 70 213 RM.

Dividenden 1927—1932: Akt. A: 9, 4, 0, 0, 0, 0 %; Aktien B: 9, 2, 0, 0, 0, 0 %.

Zahlstellen: Ges.-Kasse; für Akt. A: Amsterdam: Associatie Cassa; für Aktien Lit. B: Gronau: Deutsche Bank u. Disconto-Ges.; Enschede und Amsterdam: Twentsche Bank.

Eisenbahn-Gesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster.

Sitz in Altona, Kaltenkirchener Straße 1.

Vorstand: Reg.-Baumstr. a. D. Dr.-Ing. Hans Rabe.

Aufsichtsrat: (7) Senator Piwitt, Senator Schmidt, Stadtverordn.-Vorsteher Hartwig, Stadtverordn. Menck, Altona; Bürgermstr. a. D. G. Freudenthal, Bad Bramstedt; Amtsvorsteher H. Lohse, Quickborn; Ober-Bürgermstr. Schmidt, Neumünster.

Gegründet: 21./6. 1883. Firma bis 21./5. 1915: Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn-Ges.

Konzessionen: Konz. für Altona-Kaltenkirchen vom 27./4. 1883, für Kaltenkirchen-Bramstedt vom 10./5. 1897. Zur Verlegung der Bahn von der Provinzialchaussee wurde die Allerhöchste Konz. am 18./9. 1911 erteilt (siehe unten). Mit dieser Verlegung von der Chaussee wurde die Verbindung mit der Staatsbahn nach Stellingen verlegt. Am 1./12. 1914 wurde die Konzession zum Weiterbau der Bahn nach Neumünster erteilt. Erwerbsberechtigt war der Preuß. Staat nach 30 Jahren auf Grund der letzten 5jähr. Durchschnitts-Div. bzw. nach den event. Vereinbarungen; jedoch ist

in der Konzessionsurkunde für die neue Strecke Bramstedt-Neumünster ausgesprochen, daß der Preuß. Staat von dem Rechte auf Erwerbung der Bahn erst 9 Jahre nach der Betriebseröffnung der Strecke Bramstedt-Neumünster Gebrauch machen kann.

Zweck: Betrieb einer Neben-Eisenbahn zwischen Altona über Kaltenkirchen und Bad Bramstedt nach Neumünster-Süd zur Beförderung von Personen und Gütern aller Art; Betrieb von Kraftwagenlinien bzw. Beteiligung an solchen und Einrichtung eines Triebwagenverkehrs auf der Eisenbahnstrecke.

Entwicklung: Die Strecke Altona-Kaltenkirchen ist am 8./9. bzw. 24./11. 1884, die Strecke Kaltenkirchen-Bramstedt am 20./8. 1898 eröffnet. Ferner wurde zu dieser Zeit der Umbau der Bahn für den Staatsbahnwagenübergang ausgeführt. Am 1./4. 1902 wurde die Verbindungsbahn zwischen dem Reichsbahnhof und dem Bahnhof in Eidelstedt in Betrieb genommen. Am 20./6. 1912 wurde behufs Verleg. d. Bahn v. d.