

Thomsen, Hamburg; Rechtsanwalt u. Bankier Heinrich Kirchholtes (i. Fa. Gebr. Sulzbach), Frankf. a. M.; Fabrikant Gustav Poll, Bad Harzburg; Geheimer Regierungsrat A. Rahmsdorf, Hannover; Bankherr Otto Stärken, Hamburg; Ingenieur Ludwig Heusmann, Braunschweig.

### Entwicklung:

**Ge gründet:** 27./6. 1884. — Es wurde der Ges. bezüglich des Stamm-Unternehmens die Konzession für die in Braunschweig belegenen Strecken mittels Konzessions-Urkunde vom 10./2. 1885, und für die auf Preuß. Gebiet belegenen Strecken mittels Konzessions-Urkunde der Preuß. Regier. vom 6./4. 1885 erteilt.

Mittels Konzessionsurkunden vom 21./6. 1900 seitens der Braunschweig. Regier. und vom 28./8. 1903 seitens der Preuß. Regier. ist der Ges. ferner der Bau und Betrieb der normalspurigen Nebenbahn von Braunschweig-Nordbahnhof über Gliesmarode bis Fallersleben (Schuntertal-Bahn) übertragen worden. Eine Zeitbeschränkung ist in den Konzessions-Urkunden nicht enthalten.

**Rückkaufsrecht:** Die Braunschweig. Regier. hat sich ein Recht auf Uebernahme oder Rückkauf der Linien nicht vorbehalten. Dagegen hat sich die Preuß. Regier. das Recht vorbehalten, das Eigentum der innerhalb ihres Gebietes belegenen Strecken der Stammbahn nebst allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung an gerechnet — oder auch später — nach einer in beiden Fällen mindestens ein Jahr vorher zu bewirkenden Ankündigung, käuflich zu erwerben. Als Kaufpreis hat der preuß. Staat den fünfundzwanzigfachen Betrag des steuerpflichtigen Reinertrages, welcher im Durchschnitt der letzten der Ankündigung vorhergegangenen fünf Betriebsjahre für die in Preußen belegenen Strecken auf gekommen ist, zu zahlen. Hinsichtlich der preuß. Strecke der Schuntertalbahn hat sich die preuß. Regier. das Rückkaufsrecht nach Ablauf von 15 Jahren nach der Betriebseröffnung gegen Erstattung der von der Eisenbahn-Ges. aus eigenen Mitteln mit Genehmigung der Braunschweig. Staatsregierung notwendig u. nützlich aufgewendeten Anlagemittel vorbehalten.

### Zweck:

1. Betrieb der Nebeneisenbahn von Braunschweig und von Wolfenbüttel durch den Amtsbezirk Salder über Derneburg, Bockenem nach Seesen u. von Braunschweig nach Fallersleben; 2. Bau u. Ausrüstung. Erwerb u. Betrieb sowie pachtweise Uebernahme von Eisenbahnen; 3. Bau u. Betrieb anderer Verkehrsunternehmungen; 4. Erwerb des Eigentums solcher Unternehmen u. der Beteiligung an solchen; 5. Beteiligung an Geschäften aller Art, die dem Zweck der Ges. mittelbar oder unmittelbar förderlich sind.

### Besitzum:

**Linien:** Braunschweig bzw. Wolfenbüttel über Derneburg nach Seesen und Ringbahn bei Braunschweig. Betriebseröffn. ab 18./7. 1886 sukzessive: Braunschweig-Derneburg, die Verbindungsbahn in der Stadt Braunschweig und Wolfenbüttel-Hoheweg sind 1886, Derneburg-Bockenem und Bockenem-Großrhüden sind 1887, der Schluß bis Seesen ist 1889 eröffnet, der Anschluß daselbst sowie in Wolfenbüttel erfolgte 1890. Konz. für Braunschweig vom 10./2. 1885, für Preußen 6./4. 1885. (Staatsvertrag zwischen Preußen und Braunschweig vom 27. bzw. 30./6. 1884.) Der Bau der weiteren Linie Braunschweig-Gliesmarode-Brunrode-Flechtorf-Landesgrenze, der sog. Schuntertalbahn usw., wofür die Braunschweig. Regierung die Konz. bis zur Landesgrenze am 23./6. bzw. 6./9. 1900 erteilte, wurde 1901 bzw. 1902 vollendet (Eröffnung im November 1901 bzw. Februar und 31./8. 1902, Länge 14,76 km); für die Fortsetzung von der Landesgrenze bis Fallersleben (11,16 km) wurde die preußische Konzession 28./8. 1903 erteilt. Die Fertigstellung dieser Schlußstrecke erfolgte 1./11. 1904. Die Länge der Bahnlinie beträgt 108 km (davon 78,76 km auf braunschweigischem, 29,24 km auf preußischem Gebiet), Länge der Nebengleise 47,860 km, Spurweite 1.435 m. Im Betrieb jetzt zus. 72 Anschlußgleise.

Zur Ausfüllung von Fahrplanlücken wurden seit 1. Dezember 1927 **Kraftomnibus-Linien** eingerichtet. Es werden folgende Kraftverkehrslinien betrieben: Derneburg—Bockenem—Seesen; Braunschweig—Fallersleben und Braunschweig—Hattorf—Nordsteimke. Betrieb vorläufig eingestellt.

**Betriebsmittel:** Ult. 1932: 27 Lokomotiven, 42 Personen-, 2 Aushilfs-Personenwagen, 12 Post- und Gepäckwagen, 527 gedeckte u. 109 offene Güterwagen, 53 Spezial-Güterwagen, 34 Arbeitswagen, 1 Triebwagen, 6 Omnibusse u. 1 Lastkraftwagen.

### Sonstige Mitteilungen:

**Verbände:** Die Ges. gehört folgenden Verbänden an: Arbeitgeberverband der Deutschen Straßenbahnen, Kleinbahnen u. Privateisenbahnen E.V., Berlin; Deutscher Eisenbahn-Verkehrs-Verband, Hannover; Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen, Berlin; Reichsverband Deutscher Verkehrsverwaltungen E.V., Berlin.

**Satzungen: Geschäftsjahr:** Kalenderj. — G.-V. in Braunschweig (1933 am 11./7.); jede Aktie zu 500 RM = 1 St., jede Aktie zu 1000 RM = 2 St. — Vom Reingew. 5 % zum Bil.-R.-F bis zu 10 % des A.-K.; dann Erneuerungs- u. Spez.-R.-F. u. Tant. des A.-R. (6000 RM und 10 % vom Rest über 4 % Div. hinaus), Ueberrest Gewinnanteil der Aktionäre.

**Zahlstellen** der Div.-Scheine: Braunschweig: Hauptkasse (Nordbahnhof); Berlin: Berliner Handelsges., Dresdner Bank; Frankfurt a. M.: Dresdner Bank, Gebr. Sulzbach.

### Statistische Angaben:

**Aktienkapital:** 6 000 000 RM in 7300 St.-A. zu 500 RM u. 2350 Akt. zu 1000 RM.

**Vorkriegskapital:** 6 000 000 M.

Urspr. 3 650 000 M in Aktien zu 500 M, erhöht 1901 um 1 350 000 M u. 1914 um 1 000 000 M auf 6 000 000 M. — Lt. G.-V. vom 23./6. 1924 Umstell. in gleicher Höhe auf Reichsmark.

**Anleihen:** I. Em.: 3 650 000 M in 3½ % Prior.-Oblig. II. Em.: 1 000 000 M in 4 % Prior.-Oblig. von 1891. III. Em.: 2 000 000 M in 3½ % Prior.-Oblig. von 1899. IV. Em.: 2 000 000 M in 3½ % Prior.-Oblig. von 1904. Die Stücke zu 500 M sämtl. Anleihen wurden auf 75 RM abgestempelt. Die Anleihen waren zum 1./1. 1924 gekündigt. Zahlst.: Braunschweig: Hauptkasse, Commerz- u. Privat-Bank vorm. Braunschweig. Bank u. Kreditanstalt; Berlin: Berl. Handels-Ges., Dresdner Bank; Frankf. a. M.: Dresdner Bank, Gebr. Sulzbach; Hamburg: Solmitz & Co. Ab 1926 werden die auf 75 RM abgestempelten Stücke der Em. I—IV in Frankf. a. M. und die der Em. I, III und IV in Berlin notiert. — Kurs ult. 1927—1932: in Berlin: 78,25, 79,50, 81, 89, — (94,75)\*, 84 %; in Frankf. a. M.: 78, 80,50, 80, 90, 96\*, 84,50 %.

Der Ges. ist eine Zahlungsfrist bis zum 31./12. 1934 bewilligt für die noch im Umlauf befindlichen Schuldverschreibungen ihrer Anleihen von 1885 (noch umlaufender Betrag: 290 025 RM), von 1891 (78 375 RM), von 1899 (178 125 RM) und von 1904 (212 250 RM) sowie für 8700 RM ausgeloste Stücke.

Den Altbesitzern der Anleihen wurden über die ihnen zustehenden Genußrechte besondere von den Schuldverschreibungen getrennte und auf den Inhaber lautende Genußscheine über je 50 RM gewährt. — Im Umlauf ult. 1932 363 900 RM.

Kurs:	1927	1928	1929	1930	1931*	1932
Höchster	94	75,50	65	45	27,625	21 %
Niedrigster	60,50	62	39	26,50	22,50	8 %
Letzter	80	62	45	28	25	19,50 %

Einführ.-Kurs in Berlin 22./6. 1896: 111 %. — Auch notiert in Braunschweig und Frankf. a. M. Kurs ult. 1927—1932: in Braunschweig: 80, — (62), 45, —, 25\*, 16 %; in Frankf. a. M.: — (80), — (62), 45, 29, —\*, — (16) %.

**Dividenden:**

	1927	1928	1929	1930	1931	1932
	3¼	0	0	0	0	0 %

**Angestellte u. Beamte u. Arbeiter:** 265 u. 195.

**Beförderung 1929—1932:** Personen: 990 300, 808 800, 509 830, 429 700. — Güterbeförderung: 1 487 300, 1 244 500, 972 364, 820 500 t.