

zu 124⁰/₀. Seit Juni 1898 auch in Berlin, Kurs daselbst Ende 1898—1910: 160.50, 157, 151.75, 132.25, 121: 124.25, 133.40, 131, 128, 115, 113.50, 117.50, 121.30⁰/₀.

Dividenden 1894/95—1909/10: 5⁵/₁₀, 6¹/₄, 6¹/₂, 7, 6, 7, 6¹/₂, 5¹/₂, 5, 5¹/₂, 6, 6, 5¹/₂, 5¹/₂, 5¹/₂, 6⁰/₀. Coup.-Verj.: 4 J. (K.)

Direktion: Vors.: Aug. Rötlemann, stellv. Vors.: Otto Wolff; Mitgl. der Dir.: Reg.- u. Baurat H. Jordan, Darmstadt; Sigm. Nettel, Mannheim; stellv. Direktoren: Syndikus Friedr. Hedderich, Darmstadt; Dir. O. K. Hubrich, Essen.

Aufsichtsrat: (Mind. 3) Vors. Hugo Stinnes, Mülheim-Ruhr; Stellv. Geh. Komm.-Rat Hedderich, Darmstadt; Stadtrat Kämpf, Dipl.-Ing. Herrm. Bachstein, Berlin; Beigeordneter Brandt, Essen; ferner am 18./9. 1909 neugewählt: Geh. Komm.-Rat Carl Funke, Oberbürgermeister Geh. Reg.-Rat Holle, Essen; Dir. von Tippelskirch, Düsseldorf; Rechtsanw. Dr. Max Gehrke, Frankf. a. M.

Zahlstellen: Für Div.: Darmstadt: Eigene Hauptkasse; ferner in Darmstadt, Berlin, Frankf. a. M., Düsseldorf, Hannover, Halle a. S., Leipzig, Mannheim, Strassburg, Stettin, Frankfurt a. O., Kottbus, Forst, Guben, Giessen, Offenbach u. Lahr: Bank f. Handel u. Ind., sowie die übrigen Niederlass. dieser Bank. *

Teutoburger Wald-Eisenbahn in Gütersloh.

Gegründet: 17./6. 1899. Konz. 19./4. 1899 u. 10./2. 1902. Statutänd. 3./8. 1900, 30./3. u. 28./9. 1901, 25./9. 1903 u. 29./9. 1909. Sitz der Ges. bis dahin in Tecklenburg. Gründer s. Jahrg. 1899/1900.

Zweck: Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Ibbenbüren über Brochterbeck, Tecklenburg, Lengerich, Vermold nach Gütersloh mit einer Abzweigung von Brochterbeck nach dem Dortmund-Ems-Kanal (Saerbeck). Den Bau führte die Firma Vering & Waechter zu Berlin, ebenso den Betrieb bis 1./4. 1922. Bahnlänge insgesamt 101,53 km. Die Teilstrecke Gütersloh-Laer (32,60 km) wurde am 1./11. 1900 dem Betrieb übergeben, die 43,99 km lange Reststrecke Laer-Gütersloh eröffnete den Betrieb am 19./7. 1901. Die G.-V. v. 30./3. 1901 beschloss die Fortführung der Bahn über Gütersloh hinaus nach Hövelhof (Länge 25 km, Eröffnung 19./4. 1903) zum Anschluss an die Staatsbahnlinie Brackwede-Paderborn. Die Ges. hat von Dörenthe nach Saerbeck am Dortmund-Ems-Kanal für den dort errichteten Hafen eine besondere Anschlussbahn erbaut.

Kapital: M. 6 650 000, und zwar M. 3 325 000 in 3325 St.-Aktien A à M. 1000 u. M. 3 325 000 in 3325 St.-Aktien B à M. 1000. Urspr. M. 5 000 000, die G.-V. v. 30./3. 1901 beschloss behufs Fortführung der Bahn nach Hövelhof die Erhöhung des A.-K. um M. 1 650 000 (M. 825 000 St.-Aktien A und M. 825 000 St.-Aktien B). Die St.-Aktien Lit. A geniessen 4⁰/₀ von der Betriebspächterin garantierte Vorz.-Div. (ohne Nachzahlungsanspruch) und Vorbefriedigung im Falle der Liquid. Zuschuss 1902/03—1909/10: M. 4942, 9346, 43 248, 54 968, 55 374, 56 217, 52 714. —

Hypoth.-Anleihe: M. 1 050 000 wurden lt. G.-V. v. 30./1. 1903 für Neuanlagen und Erweiterungen aufgenommen bei der Westfäl. Landesbank in Münster. — M. 120 000 aufgenommen bei der Sparkasse in Gütersloh. — Die G.-V. v. 30./9. 1908 hat die Aufnahme einer weiteren Anleihe bis zu dem Betrage von M. 1 000 000 beschlossen; bis Ende März 1910 noch nicht begeben.

Gewinn-Verteilung: Dotation des Ern.-F. und des Betriebs-R.-F. (diesen bis M. 100 000), 5⁰/₀ zum Bilanz-R.-F., vom verbleib. Betrage vorweg 4⁰/₀ Div. an St.-Aktien Lit. A (ohne Nachzahlungsanspruch), dann 4⁰/₀ Div. an St.-Aktien B, Rest an beide Aktienarten gleichmässig.

Bilanz am 31. März 1910: Aktiva: Eisenbahnbau u. Ausrüstung 6 135 300, Grunderwerb (Stammstrecke) 1 675 005, Grund u. Boden (Erweiterungstrecke) 100 000, Erweiterungsbauten 277 291, Lagerhaus I Saerbeck 65 891, do. II 82 992, Anschluss Wallmeyer, Dörenthe 5800, Avale 108 000, Kassa 1151, Pens.-Kasse deutscher Privateisenb. 606, Anlagen des Ern.-F. 213 169, do. d. Spez.-R.-F. 47 316, Debit. 213 240, Inventar 25. — Passiva: A.-K. 6 650 000, Hypoth. 1 050 000, Sparkasse Gütersloh Darlehen 85 867, Bilanz-R.-F. 42 717, Ern.-F. 238 633, Spez.-R.-F. 55 403, Disp.-F. 66 118, Kaut.-Kto 108 000, unerhob. Div. 320, Bauvorschüsse 456 415, Eisenbahnabgabe 3681, Lagerhäuser u. Anschlussgleise, Abschreib.-Kto 16 300, neue Rechnung 1932, Gewinn 150 404. Sa. M. 8 925 792.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Verwalt.-Kosten u. Steuern 13 934, Hypoth.- u. Schuld-Zs. 62 944, Grundstückspächte 3181, Lagerhäuser-Unterhalt. 1104, z. Ern.-F. 32 526, z. Spez.-R.-F. 8087, Abschreib. auf Lagerhäuser 3027, Eisenbahnabgabe 3623, z. Bilanz-R.-F. 7520, Gewinn 150 404. — Kredit: Betriebspacht 269 121, Lagerhauspacht 9712, Entnahme aus Disp.-F. 7520. Sa. M. 286 353.

Dividenden: 1901/1902: Aktien A: 4⁰/₀ (v. 19./7. 1901 bis 31./3. 1902); 1902/03—1909/10: 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4⁰/₀; 1901/02—1909/10: Aktien B: 4, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 1¹/₄⁰/₀. Bis zur Betriebseröffnung am 19./7. 1901 erhielten beide Aktienarten 4⁰/₀ Bau-Zs.

Direktion: Bürgermeister Emil Mangelsdorf, Gütersloh.

Aufsichtsrat: Vors. Bank-Dir. Carl Mommsen, Berlin; Stellv. Justizrat Gust. Oppen, Iburg; Dir. Rich. Grabbe, Berlin; Kaufm. Heinr. Rossmüller, Lengerich i. W.; Fabrikbes. Charles Delius, Vermold; Amtmann Aug. Diepenbrock, Harsewinkel; Dampfmühlenbes. August Niemöller, Gütersloh; Bau-Dir. Werner Ausborn, Charlottenburg; Maschinen-Dir.