

China zu bauen, auszurüsten und zu betreiben; 2. den Betrieb anderer in Ostasien angelegter Eisenbahnen zu übernehmen oder solche eigentümlich zu erwerben; 3. den Betrieb der eigenen Bahn an Dritte zu überlassen; 4. mit anderen Eisenbahn-Verwaltungen, deren Bahnen in Verbindung mit der ihrigen stehen oder angelegt werden, Verträge wegen gegenseitiger Benutzung zu schliessen, oder sich sonst in irgend einer Weise bei Eisenbahn-Unternehmungen in Ost-Asien zu beteiligen; 5. auf ihren Bahnhöfen oder in Verbindung mit denselben zur Aufbewahrung von Gütern die erforderlichen Lagerhäuser zu errichten und über die in Verwahrung genommenen Güter Lagerseheine auszustellen, sowie Einrichtungen zur Beförderung von Personen und Gütern von und nach den Stationsplätzen herzustellen; 6) Landesprodukte und Mineralien im Gebiete der Provinz Schantung zu gewinnen und zu verwerten, alle in dieser Beziehung erforderlichen Anlagen zu erwerben, herzustellen und solche Anlagen, sowie sonstige das Interesse der Ges. fördernde Unternehmungen zu betreiben oder sich daran zu beteiligen (hiervon keinen Gebrauch gemacht); 7. Zweigniederlassungen zu errichten.

Die Ges. ist befugt, auf Beschluss des A.-R. und mit Genehmigung der Kaiserlich Deutschen Regierung Schuldverschreib. auf den Inhaber auszugeben. Ausserdem unterliegt die Aufnahme von Anleihen der Beschlussfassung der ordentl. G.-V.

Nach Inhalt der Koncession gelten für den Bau der Bahn folg. Bestimmungen: Für den Bau der Bahnlinien sollen die speciellen Vorarbeiten massgebend sein, durch welche der bestthunliche Anschluss der wichtigsten Kohlengebiete, insbesondere derjenigen von Weih sien und Tssetschuan, sowie der durch Zahl der Bevölkerung oder sonstige Bedeutung hervorragenden Städte und Ortschaften zwischen Tsingtau und Tsinanfu an den Eisenbahnverkehr vorzusehen ist. Bei Anlage des Bahnhofs in Tsinanfu ist auf die Verbindung mit dem Hoangho und die Fortsetzung der Bahn einerseits nach der Südgrenze der Provinz Schantung in der Richtung nach Kuatschou (Tschinkiang), andererseits nach der Nordgrenze der Provinz in der Richtung nach Tientsin und Tschengting Rücksicht zu nehmen. Die Ges. hat für die hiernach zu bestimmende Führung der Bahnlinien innerhalb des Kiautschou-Gebiets die Genehmigung des Kaiserlichen Gouverneurs und ausserhalb dieses Gebiets die Genehmigung des Kaiserlichen Gesandten in Peking einzuholen. Die Bahnen können einleisig hergestellt werden, jedoch ist der Grunderwerb für ein Doppelgeleis vorzusehen. Spurweite 1,435 m. Für den Bau der Bahnlinien ist nach Möglichkeit deutsches Material zu verwenden.

Die Strecke Tsingtau-Kiautschou (74 km) wurde am 8./4. 1901 eröffnet; darauf am 8./9. 1901 die Fortsetzung nach Kaumi (26 km); am 1./12. 1901 die Strecke Kaumi-Tschangling (28 km); am 26./12. 1901 Tschangling-Tsoschan (13 km); am 20./3. 1902 Tsoschan-Nanliu (9 km) u. a. 1./6. 1902 Nanliu-Weih sien (34 km). Am 12./4. 1903 wurde die Bahn bis Tsingtschoufu (241 km), am 1./6. 1903 bis Tsehotien (256 km), am 22./9. 1903 bis Tschoutsun (302 km), am 1./3. 1904 bis Lungschan (360 km) und am 15./3. 1904 bis Tsinanfu-Ost (388 km) eröffnet. Die Reststrecke bis Tsinanfu (395 km) wurde 1./6. 1904 dem Betriebe übergeben. Am 5./4. 1904 wurde der erste Teil der 39,2 km langen Zweiglinie nach Poschan von Tschanglien bis Tssetschuan (18 km) eröffnet und am 1./6. 1904 die ganze Zweiglinie. Gesamtbetriebslänge 436,39 km. Befördert 1906—1910: 846 840, 896 027, 828 735, 641 279, 654 128 Personen: 381 649, 409 430, 486 981, 696 280, 769 192 t Güter; Einnahmen M. 4 784 355, 5 043 766, 4 645 099, 5 995 187, 6 834 969. Vorhanden sind 41 Lokomotiven, 100 Personen- u. Gepäckwagen, 962 Güter- u. Bahndienstwagen.

Rückkaufsrecht: Die Kaiserliche Regierung behält sich das Recht vor, die von der Ges. auf Grund der Koncession zu erbauenden Eisenbahnen nach Ablauf von 60 Jahren, von dem Tage der Erteilung der Koncession an gerechnet, und weiterhin nach Ablauf von je 5 zu 5 Jahren, einschliesslich einer vorhergehenden einjährigen Kündigungsfrist, mit allen Anlagen, allen Betriebsmitteln, allem Zubehör, einschliesslich der aus den Eisenbahn-Unternehmungen angesammelten Res.- und Ern.-F., gegen Erstattung des fünfundzwanzigfachen Betrages der im Durchschnitt der letzten 5 Jahre aus den Erträgen der Eisenbahn-Unternehmungen zur Verteilung gelangten Div., mindestens jedoch gegen Ersatz des gewerblichen Wertes der vorhandenen Eisenbahn-Anlagen, Werkstätten und Betriebsmittel, käuflich zu übernehmen. Die Ermittlung des Wertes hat, falls Zweifel über seine Höhe obwalten, durch ein Schiedsgericht zu geschehen.

Kapital: M. 54 000 000 in 54 000 Aktien (Serie A—J, Nr. 1—54 000) à M. 1000; seit 2./1. 1904 voll eingezahlt.

Genussscheine: Die ersten Zeichner des A.-K., welche das Eisenbahnunternehmen vorbereitet haben, haben auf jede Aktie einen Genussschein, im ganzen 54 000 Genussscheine, erhalten; diese nehmen mit einem Drittel an dem über 5% Div. hinaus zur Verteilung kommenden Gewinn, sowie bei der Liquidation an demjenigen Überschuss teil, welcher sich nach Tilg. sämtl. Passiva, einschl. des Grundkapitals ergeben sollte. Sofern die G.-V. die Einlösung der Genussscheine beschliesst, wodurch eine Abänderung des Statuts bedingt wird, ist ein diesbezügl. Übereinkommen für alle Inhaber von Genussscheinen bindend, wenn dasselbe in einer zu diesem Zwecke zu berufenden Vers. der Inhaber mit wenigstens zwei Drittel der bei der Abstimmung vertretenen Stimmen genehmigt wird.

Geschäftsjahr: Kalenderjahr. **Gen.-Vers.:** Im I. Geschäftshalbjahr in Berlin. 1 Aktie = 1 St. **Gewinn-Verteilung:** Dotation des Ern.-F., 5% zum gesetzl. R.-F., bis zu 5% einem Spec.-R.-F., alsdann 5% Div. an das eingezahlte A.-K. Der Rest ist mit 33 $\frac{1}{3}$ % auf die Genuss-