

Dahme-Uckro'er Eisenbahn-Gesellschaft in Dahme (Mark).

Gegründet: Konzessioniert am 18./5. 1885 dauernd. Nebeneisenbahn von Dahme nach Uckro an der Berlin-Dresdner Eisenbahn; Bahnlänge 12,53 km, Spurweite 1,435 m. Betriebs-eröffnung am 31./7. 1886.

Kapital: M. 700 000 in 350 St.-Aktien (Lit. A) u. 350 St.-Prior.-Aktien (Lit. B) à M. 1000. Letztere genießen ein Vorzugsrecht auf 4% Div., jedoch ohne Nachzahlungsanspruch, u. auf Voreinlösung im Falle einer Liquidation der Ges.

Anleihe: Bis M. 125 000 lt. G.-V.-B. v. 18./9. 1900; bisher M. 110 000 aufgenommen.

Geschäftsjahr: 1. April bis 31. März. **Gen.-Vers.:** Im I. Sem. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Gewinn-Verteilung: Nach Dotierung der R.-F. und Ern.-F., sowie nach Abzug etwaiger Tantiemen an die Beamten 4% Div. an die St.-Prior.-Aktien, vom Überschuss bis zu 4% Div. an die St.-Aktien, Rest an Aktien Lit. A zu $\frac{2}{3}$ und Lit. B zu $\frac{1}{3}$ als Super-Div.

Bilanz am 31. März 1911: Aktiva: Bahnanlage einschl. Ausrüstung 858 111, Oberbaumaterial. des Ern.-F. 4592, Material. des Betriebs-F. 2268, Wertpapiere 181 752, Kaut. der Beamten etc. 3040, Kassa u. Bankguth. 16 845. — Passiva: A.-K. 700 000, Darlehen 110 000, Vorschuss z. Erweiterung der Bahnanlage 8740, Spez.-R.-F. 20 723, Ern.-F. 137 123, Neben-Ern.-F. (in der Bahnanlage) 9600, Dispos.-F. do. 8255 (Rückl. 3000), Bilanz-R.-F. do. 26 370 (Rückl. 1854), Tilg.-F. 9500, Kaut. 3040, Eisenbahnsteuer 921, Div. 31 500, do. alte 40, Vortrag 796. Sa. M. 1 066 608.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Betriebsausgaben 65 118, z. Ern.-F. 6859, z. Spez.-R.-F. 858, z. Neben-Ern.-F. 400, Darlehens-Zs. 4400, Schuldentilg. 1400, Betriebsgewinn 38 071. — Kredit: Vortrag 67, Betriebseinnahmen 106 609, Zs. 1869, a. d. Ern.-F. 8561. Sa. M. 117 106.

Dividenden 1888/89—1910/11: St.-Prior.-Aktien Lit. B: 3, 3, 2, $\frac{2}{2}$, $\frac{2}{2}$, $\frac{2}{2}$, 3, $\frac{3}{4}$, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, $\frac{4}{3}$, $\frac{4}{3}$, $\frac{4}{3}$, 4, 4, $\frac{4}{3}$, 0; St.-Aktien Lit. A: 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 1, 3, 3, $\frac{3}{2}$, $\frac{2}{2}$, $\frac{2}{2}$, 3, 4, $\frac{3}{2}$, $\frac{4}{3}$, $\frac{4}{3}$, $\frac{4}{3}$, 4, 4, $\frac{4}{3}$, 0.

Direktion: Vors. Bürgermeister Fr. Haensch, Geh. u. Landes-Baurat Otto Teechow.

Aufsichtsrat: Vors. Geh. Reg.-Rat Gerhardt, Berlin; Stellv. Landrat Geh. Reg.-Rat von Cossel, Jüterbog; Kaufm. Traugott Eisenhauer, Kaufm. Rob. Carus, Dahme; Landessyndikus Gerhardt, Berlin.

Deutsche Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft, A.-G. in Berlin,

SW. 11, Bernburgerstrasse 15/16.

Gegründet: Am 15. Nov. bzw. 19. Dez. 1898. Gründer siehe Jahrgang 1899/1900.

Zweck: Betrieb und Erwerb von Bahnen jeder Art, insbesondere von Neben- und Kleinbahnen, sowie Förderung des Eisenbahnverkehrs.

Die Ges. ist berechtigt, Oblig. auszugeben, jedoch darf der Gesamtbetrag der jeweilig ausstehenden Oblig. niemals mehr als den sechsfachen Betrag des Grundkapitals ausmachen. Auch dürfen Oblig. nur in einem Betrage ausgegeben werden, welcher nicht höher ist, als der Bilanz- oder Anschaffungswert aller der Ges. gehörigen Vermögensobjekte.

Die G.-V. v. 20./1. 1899 beschloss den Ankauf folgender Bahnen:

1) Normalspurige Kleinbahn von Voldagsen nach Duingen, 15,9 km lang, Erwerbspreis M. 1 260 000. Der Betrieb wird vom 15. Nov. 1898 ab für Rechnung der Ges. geführt. Die Konzession ist am 4. bzw. 30. Sept. 1895 für unbeschränkte Dauer erteilt. Auf dem Bahnunternehmen ruht eine im Bahngrundbuche eingetragene Schuld an die Provinz Hannover von urspr. M. 800 000, welche die Ges. in Anrechnung auf den Kaufpreis mit übernommen und mit 3,34% jährl. zu verzinsen und mit 1,25% jährl. zu tilgen hat (noch ungetilgt M. 673 854). Die Verlängerung der Kleinbahn Voldagsen-Duingen um 11,7 km bis Delligsen ist am 11./8. 1901 in Betrieb genommen. Diese Fortsetzung, von Preussen u. Braunschweig konzessioniert, war auf M. 1 013 000 (ohne Grunderwerb) veranschlagt; dazu gab der braunschweig. Staat M. 135 000, die interessierten Gemeinden und Industriellen den Grund u. Boden frei, sowie M. 50 000, sodass die von der Ges. aufgewendeten Kosten M. 828 000 betrugen.

2) Nebenbahn von Ettenheimmünster über Ettenheim an den Rhein (Baden) mit 1 m Spurweite, 15,9 km lang, einschliesslich einer 900 m langen Drahtseilbahn von Station Ettenheimmünster nach dem Steinbruche der Gemeinde Ettenheimmünster, Kaufpreis M. 350 000. Zu den Baukosten dieser Bahn haben der Staat einen unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Zuschuss von M. 240 000, die Gemeinden einen solchen von M. 60 000, sowie freien Grund und Boden im Werte von etwa M. 95 000 geleistet. Konzession 60 Jahre von der Betriebseröffnung am 22. Dez. 1893 an gerechnet. Ein unentgeltlicher Heimfall der Bahn an den Staat ist nicht vorgesehen, der Staat ist aber berechtigt, die Bahn nach Ablauf von 25 Jahren zu einem Kaufpreise zu übernehmen, welchem der 25 fache Betrag der durchschnittlichen jährlichen Reineinnahme der dem Ankaufstermin vorausgegangenen 5 jährigen Betriebsperiode zu Grunde gelegt werden soll. Sofern die Reineinnahme 4% der von dem Konzessionär aus eigenen Mitteln aufgewendeten erstmaligen Anlagen zuzüglich jener der späteren Erweiterungen und Ergänzungen übersteigt, wird der Mehrbetrag an Reineinnahme auf den vom Staat geleisteten Baukostenbeitrag und auf die übrigen Anlagekosten der Bahn im Verhältnis der bezüglichen Kapitalbeträge verteilt. Der auf den Staatsbeitrag entfallende Anteil dieses Mehrbetrages