Dividenden 1888/89—1911/12: St.-Prior.-Aktien Lit. B: 3, 3, 2, 2 $\frac{1}{2}$, 2 $\frac{1}{2}$, 2 $\frac{1}{2}$, 3, 3 $\frac{3}{4}$, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4, 4 $\frac{1}{3}$, 4 $\frac{1}{3}$, 4 $\frac{1}{3}$, 4, 4, 4 $\frac{1}{3}$, 4 $\frac{1}{3}$ 0/0; St.-Aktien Lit. A: 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 0, 1, 3, 3, 3 $\frac{1}{2}$, 2 $\frac{1}{2}$, 2 $\frac{1}{2}$, 3, 4, 3 $\frac{1}{2}$, 4 $\frac{2}{3}$, 4 $\frac{2}{3}$, 4 $\frac{2}{3}$, 4, 4, 4 $\frac{2}{3}$, 4 $\frac{2}{3}$ 0/0.

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

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. 659 810). 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 betragen.

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 kommt bei Ermittlung des Kaufpreises, welcher mindestens die Anlagekosten erreichen muss, von dem gesamten Reinertrag in Abzug. Diese Anlagekosten der Schmalspurbahn Rhein-Ettenheimmünster betragen M. 396 162. Die hierin nicht enthaltenen Kosten der Drahtseilbahnanlage betragen ca. M. 60 000. Der Betrieb der Bahn wurde vom 15./11. 1898 ab für Rechnung der Ges. geführt. Die Seilbahn ist im Herbst 1898 erbaut.

3) u. 4) Normalspurige Nebenbahnen Krozingen-Staufen-Sulzburg und Haltingen-Kandern, 11 bzw. 13 km lang mit der dazu gehörigen Reparaturwerkstatt in Sulzburg Kaufpreis M. 967 500. Beim Bau der Bahnen haben der Staat zu den Baukosten unverzinsliche nicht rückzahlbare Zuschüsse von M. 481 300, die Gemeinden solche in Höhe von M. 153 650, sowie freien Grund und Boden im Werte von M. 200 000 geleistet. Die Übergabe an die Ges. ist am 31. März 1899 erfolgt. Dauer der Konzession 90 Jahre, von der am 22. Dez. 1894 auf der Strecke Krozingen-Sulzburg und am 1. Mai 1895 auf der Strecke Haltingen-Kandern erfolgten Betriebseröffnung an gerechnet. Nach Ablauf der Konzession gehen die Bahnanlagen unentgeltlich in das Eigentum des Staates über. Für das Ankaufsrecht des Staates vor Ablauf der Konzession sind gleiche Bestimmungen wie bei der Bahn zu 2 getroffen. Die Anlagekosten sind mit M. 802 420 nachgewiesen. Jetzt mit M. 1 164 508 zu Buch stehend.

Insgesamt ergaben die Eigentumsbahnen 1911/12 einen Überschuss von M. 265 663 (im Vorjahre M. 243 223). Nach Abzug der Zs. für das Provinzialdarlehn für die Kleinbahn Voldagsen-Duingen u. nach Dotierung der Fonds verbleiben M. 215 420 (im Vorjahre M. 192 930). Für das jetzt auf M. 3 052 806 (im Vorjahre M. 2 916 549) erhöhte Anlagekapital der Eigentumsbahnen stellt sich das Erträgnis auf rund 7% gegen 6,615% im Vorjahre. Bei dieser Berechnung sind wie bisher die anteiligen Kosten der Zentral-Verwaltung ausser Ansatz ge-