

der Morogorobahn 12 045, Extra-Abschreib. auf Immobil. in Ostafrika 78 000, Gewinn 978 217. — Kredit: Vortrag 34 794, Gewinn Daressalaam 518 504, do. Niederlass. Nossibé-Majunga 30 391, do. Pflanzung Kikogwe 72 939, do. Pflanzung Muoa 105 816, Effekten 715, Zs. u. Agio 350 558, Provis. 203 434, Landverkäufe 19 110, verschied. Beteilig. abz. Abschreib. 37 453. Sa. M. 1 373 720.

Verwendung des Reingewinns: Ordentl. Rückl. 94 342, 8% Div. 640 000, Pens.- u. Unterst.-F. der Angestellten 20 000, Delkr.-Kto 100 000, Gewinnanteil des A.-R. 40 908, Vortrag 82 966. Zus. M. 978 217.

Kurs der Anteile Ende 1909—1910: 124, 151%. Die Anteile wurden am 20./9. 1909 zum ersten Kurse von 120% an der Berliner Börse eingeführt.

Dividenden: Vorz.-Anteile 1891—1908: Je 5%; St.-Anteile 1891—99: 0%; 1900: 2%; 1901—1903: 0%; 1904—1910: 2 $\frac{1}{2}$, 3 $\frac{1}{2}$, 5, 5, 5, 6, 8%.

Vorstand: Joh. Julius Warnholtz, Charlottenburg; Caesar Wegener, Charlottenburg.

Verwaltungsrat: Vors. Karl von d. Heydt, Stellv. Geh. Komm.-Rat Assessor a. D. Alex. Lucas, Geh. Komm.-Rat Hugo Oppenheim, Berlin; Amtsgerichtsrat a. D. Dilthey, Komm.-Rat Arthur Pastor, Aachen; Aug. Neubauer, Hamburg; Ludwig Delbrück, Berlin; Graf von und zu Hoensbroech, Haag b. Geldern; Gottlieb von Langen, Cöln; Dr. C. A. von Martius, Dr. Max Schoeller, Albert Blaschke, Wirkl. Legationsrat Dr. Helfferich, F. Urbig, Berlin; Herm. Wilh. Noelle, Lüdenscheid; S. A. Freih. von Oppenheim, Cöln; W. vom Rath, Dr. Paul Stern, Frankf. a. M.; Justus Strandes, Ernst Aug. Warnholtz, Ed. Woermann, Hamburg; Arthur von Osterroth-Schönberg, Oberwesel b. Coblenz.

Zahlstellen: Berlin: Ges.-Kasse, Deutsche Bank, Bank f. Handel u. Ind., S. Bleichröder, Delbrück Schickler & Co., Disconto-Ges., von der Heydt & Co., Mendelssohn & Co.; Cöln a. Rh.: Sal. Oppenheim jr. & Cie.; Frankf. a. M.: Jacob S. H. Stern.

Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft, Berlin,

W. 8, Jägerstrasse 1.

Gegründet: 29./6. 1904 als Kolonialgesellschaft; am 30./6. 1904 sind der Ges. auf Grund der vom Reichskanzler genehmigten Satzungen durch Beschluss des Bundesrates die Korporationsrechte verliehen worden.

Zweck: In Deutsch-Ostafrika Eisenbahnen und etwa dazu dienliche Hafenanlagen zu bauen, auszurüsten, zu erwerben und zu betreiben oder betreiben zu lassen, bei anderen Eisenbahnunternehmungen sich zu beteiligen, Lagerhäuser zu errichten und über die in Verwahrung genommenen Güter Lagerscheine auszustellen, sowie Ländereien u. Bergwerksrechte zu erwerben u. zu verwerten. Die Ges. darf alle zur Erreichung dieser Ziele zweckdienlichen Geschäfte betreiben. Auf Grund der von der Kaiserl. Reg. ihr erteilten Konz. wird die Ges. zunächst den Bau, die Ausrüstung u. den Betrieb einer Eisenbahn von Daressalam nach Mrogoro übernehmen. Die Konz. ist auf 88 Jahre vom 29./6. 1904 ab erteilt. Die Ges. steht unter der Aufsicht des Reichskanzlers.

Die **Konzession** bestimmt im wesentlichen: 1. Die Bahn ist von Daressalam nach Mrogoro u. mit einer Spurweite von 1 m zu bauen; 2. Die Bauanschläge bedürfen der Bestätigung des Reichskanzlers; 3. Die Pläne für die Eisenbahnanlagen sind dem Kaiserl. Gouverneur von Deutsch-Ostafrika zur Genehmig. vorzulegen; 4. Die Vollendung u. Inbetriebnahme der Bahn musste innerhalb einer Frist von 5 Jahren vom Tage der Bestätigung des Gesellschaftsvertrages vom 29./6. 1904 erfolgen. Die Ges. ist verpflichtet, die Eisenbahn dauernd ordnungsmässig zu betreiben u. zu diesem Behufe die Bahnanlagen, einschliessl. der Telegraphenanlagen, u. die Betriebsmittel in solchem Zustande zu erhalten, dass der Betrieb mit Sicherheit u. auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen kann. Sie kann hierzu von dem Reichskanzler angehalten werden, jedoch sollen strengere Vorschriften nicht erlassen werden dürfen, als sie auf der Mehrzahl anderer in Afrika unter ähnlichen Verhältnissen gebauten und betriebenen Bahnen bestehen.

Bahngebiet: Daressalam—Mrogoro 208,711 km; der Betrieb der ganzen Strecke wurde am 16./12. 1907 eröffnet. Die vom Reichstage genehmigte Vorlage sieht den Weiterbau der Bahn bis Tabora vor. Infolgedessen musste die Ges. die Übernahme des Weiterbaues ins Auge fassen u. nahm vom Kolonialamt ein mit 4% verzinsl. Darlehen von M. 80 000 000 an, davon bis Ende 1909 erhoben M. 21 034 875. Die Strecke Morogoro-Kilossa (81 km) wurde am 1./1. und die Strecke Kilossa-Dodoma (173 km) am 1./11. 1910 dem Betrieb übergeben. Anfang Mai 1911 hat die Gleisspitze Kilometer 438 hinter Morogoro erreicht.

Fahrplan. Die Zahl der Züge wird dem Ermessen der Ges. anheimgestellt, hat jedoch dem Verkehrsbedürfnisse nach Möglichkeit zu genügen.

Tarife. Die Bestimmung der Preise für den Personen- u. Güterverkehr bleibt für die ersten 5 Jahre nach dem auf die Betriebseröffnung der Eisenbahn Daressalam-Mrogoro folgenden 1./1. der Ges. überlassen. Für die Folgezeit steht es dem Reichskanzler frei, wiederkehrend von 10 zu 10 Jahren Höchstsätze für die einzelnen Personenwagenklassen u. Güterklassen festzusetzen, die jedoch nicht unter die Höchstsätze der Mehrzahl anderer in Afrika unter ähnlichen Verhältnissen erbauten u. betriebenen Eisenbahnen hinuntergehen dürfen.

Postbeförderung. Die Ges. hat die Briefpost mit allen fahrplanmässigen Zügen kostenfrei zu befördern.