

Ende 1903—1914: 102.50, 102.80, 103, 102.80, 101, 100.80, 103.30, 102, 101, 100, 99.30, 98⁰/₁₀₀. Verj. der Coup. in 5 J. (F.), der verl. resp. gekünd. Oblig. in 15 J. (Rückzahlungstermin).

Geschäftsjahr: Kalenderj. **Stimmrecht:** Je 30 Aktien = 1 St., Maximum 100 St. inkl. Vertretung; die Aktien müssen spät. 10 Tage vor der G.-V. hinterlegt sein.

Gewinn-Verteilung: 5⁰/₁₀₀ zum R.-F., sodann bis zu 5⁰/₁₀₀ Zs. auf den eingezahlten Betrag aller Aktien; vom Überschuss 5⁰/₁₀₀ an V.-R., der Rest event. als Div. Die G.-V. kann alljährl. vom Reingewinn einen bestimmten Betrag zum Zwecke der Aktien-Tilg. durch Ausl. ausscheiden. Die verl. Aktien erhalten das darauf einbezahlte Kapital zurück u. verbleiben im Genuss der Div., ohne an den auf die Aktien entfallenden Zs. teilzunehmen.

Bilanz am 31. Dez. 1914: Aktiva: Ausstehende Aktien-Einzahlung 6 000 000, Hafenanlage-Kosten: a) Haidar-Pascha 15 509 640, b) Alexandrette 2 041 812, Inventar 1 406 693, Magazinbestände 109 417, Beteilig. 489 746, Debit. 3 866 903. — Passiva: A.-K. 16 000 000, Oblig. 7 875 500, amort. Oblig. 124 500, nicht vorgezeigte do. 3528, nicht behobene Oblig.-Zs. 129 220, R.-F. 240 986, Vorsichts-Res. u. Res. zur Aufrechterhaltung der Div. auf das eingezahlte A.-K. 1 500 000, R.-F. für Erweiterungsbauten 1 200 000, Kredit. 831 818, Reingewinn 1 518 659. Sa. frs. 29 424 211.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Oblig.-Dienst 414 826, Reingewinn 1 518 659. — Kredit: Vortrag aus 1913 322 130, Zs.-Erträge 280 944, Betriebsüberschuss 1 330 411 (hiervon: z. ordentl. R.-F. 42 326, 8⁰/₁₀₀ Div. 800 000, z. R.-F. für Erweiterungsbauten 250 000, z. Div.-Res. 100 000, Tant. an V.-R. 15 210, Vortrag 311 122). Sa. frs. 1 933 485.

Dividenden 1904—1913: 6, 6, 6, 7, 7, 7, 7, 8, 8⁰/₁₀₀.

Verwaltungsrat: Vors. Dir. Arthur v. Gwinner, Mitgl. des Preuss. Herrenhauses, Berlin stellv. Vors. Georg Stauss, Dir. der Deutschen Bank, Berlin u. weitere 10 Mitglieder.



Kolonial-Gesellschaften etc.

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 sah den Weiterbau der Bahn bis Tabora vor. Infolgedessen musste die Ges. die Übernahme des Weiterbaues ins Auge fassen u. nahm vom Kolonialamt ein mit 4⁰/₁₀₀ verzinsl. Darlehen an, das Ende 1913 M. 84 283 177 betrug. Die Strecke Morogoro-Kilossa (81 km) wurde am 1./1. und die Strecke Kilossa-Dodoma (173 km) am 1./11. 1910, Dodoma-Manyoni (130 km) am 9./8. 1911, Manyoni-Malongwe (145 km) am 1./3. 1912 dem Betrieb übergeben; die Reststrecke Malongwe-Tabora (110 km) wurde Anfang Juli 1912 abgenommen. Gesamtlänge der Bahn Daressalam-Tabora 848 km. Ihre Fortführung bis zum Tanganjikasee ist durch Reichsgesetz vom 12./12. 1911 gesichert, das gleichzeitig die Herstell. von Hafen- u. Zollanlagen in Kigoma am Tanganjikasee, die Beschaffung von Dampfern für den Verkehr auf diesem See sowie Ergänzungs- u. Umbauten auf der Stammstrecke Daressalam-Morogoro vorsieht. Die Mittel hierfür werden