

Dividenden: Vorz.-Anteile 1891—1908: Je 5%; St.-Anteile 1891—99: 0%; 1900: 2%; 1901—1903: 0%; 1904—1909: 2½, 3½, 5, 5, 5, 6%.

Vorstand: Joh. Julius Warnholtz, Charlottenburg; Cesar Wegener, Hamburg.

Verwaltungsrat: Vors. Karl von d. Heydt, Stellv. Geh. Komm.-Rat Assessor a. D. Alex. Lucas, Geh. Komm.-Rat Hugo Oppenheim, Adolf Bourjau, Berlin; Carl Bourjau, Charlottenburg; Amtsgerichtsrat a. D. Dilthey, Komm.-Rat. Arthur Pastor, Aachen; Aug. Neubauer, Hamburg; Ludwig Delbrück, Berlin; Geh. Komm.-Rat Otto Andrae, Cöln; Graf von und zu Hoensbroech, Haag b. Geldern; Gottlieb von Langen, Cöln; Dr. C. A. von Martius, Dr. Max Schoeller, Berlin; S. A. Freih. von Oppenheim, Cöln; W. vom Rath, Frankf. a. M.; Justus Strandes, Ernst Aug. Warnholtz, Hamburg; Arthur von Osterroth-Schönberg, Oberwesel b. Coblenz.

Zahlstellen: Berlin: Ges.-Kasse, Deutsche Bank, Bank f. Handel u. Ind., S. Bleichröder, Delbrück Leo & 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 Bauanschlüsse 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 (81 km) wurde am 1./1. 1910 dem Betrieb übergeben.

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.

Ausschliesslichkeit der Konzession. Solange die Konz. besteht, darf einem andern Unternehmer die Anlage einer Eisenbahnstrecke, welche neben den verliehenen Bahnlinien in gleicher Richtung auf dieselben Orte oder unter Berührung mehrerer Hauptpunkte derselben laufen würde, nicht konzessioniert werden.

Vorzugsrechte. Der Ges. wird das Vorzugsrecht auf die Konz. zur Fortsetzung der Eisenbahn bis zum Tanganjikasee u. bis zum Viktoria-Nyanza derart eingeräumt, dass die Ges. berechtigt sein soll, die Konz. zu den von andern Bewerbern angebotenen Bedingungen innerhalb einer Erklärungsfrist von 3 Monaten zu übernehmen. Die Ges. erhält ferner ein Vorzugsrecht auf die Konz. für Zweigbahnen, die von den verliehenen Bahnen ausgehen u. dem öffentl. Verkehre dienen sollen.

Grunderwerb. Alle Eigentums- oder sonst. dingl. Rechte, welche dem Schutzgebiete an dem für den Bau u. Betrieb der Eisenbahn u. ihre künftige Entwicklung erforderlichen