

bestritten werden. Im Falle des Ankaufes der Bahn durch den Staatsfiskus geht diese mit sämtl. Grundstücken, Gebäuden, dinglichen Rechten u. allem Zubehör einschl. der zur Bahn gehör. Betriebsmittel u. Materialvorräte, sowie mit dem Ern.-F. auf den Staat über. Alle anderen Aktiven, z. B. Forder. sowie R.-F. u. Amort.-F. verbleiben der Ges.

Kapital: M. 1 000 000 in 200 St.-Aktien u. 800 Vorz.-Aktien, sämtl. à M. 1000; Ende 1908 mit 50% Einzahlung, Vollzahlung im Juli 1909 geleistet.

Hypoth.-Anleihe: M. 1 300 000 in 4% Teilschuldverschreib. lt. Beschluss des A.-R. v. 20./5. 1911 u. staatl. Genehmig. v. 20./7. 1911, rückzahlbar zu pari; Stücke: 1000 Lit. A. (Nr. 1—1000) à M. 1000, 600 Lit. B (Nr. 1—600) à M. 500, lautend auf den Inhaber. Zs.: 2./1. u. 1./7. Tilg. lt. Plan ab 1921 bis spät. 1967 durch jährl. Auslos. am Tage der ordentl. G.-V. auf 31./12.; ab 1921 verstärkte Tilg. oder Totalkündig. mit 3monat. Frist vorbehalten. Sicherheit: Sicherheitshypoth. zur I. Stelle auf den gesamten Grundbesitz der Mittweidaer Gütereisenbahn. Der Erlös der Anleihe diente zur Tilg. der durch den Bau der Mittweidaer Güterbahn, Beschaff. von Betriebsmitteln etc. entstandenen schwebenden Schuld. Verj. der Coup. 4 J. (K.), der Stücke in 30 J. (F.); Zahlstellen wie bei Div.-Scheinen. Kurs Ende 1911—1913: 99, 98,50, 95%. Aufgelegt am 21./9. 1911 zu 98,90%. Notiert in Dresden.

Geschäftsjahr: Kalenderj. **Gen.-Vers.:** Im I. Geschäftshalbj. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St.

Gewinn-Verteilung: 5% z. R.-F., event. besondere Rückl., vertragsm. Tant. an Vorst. u. Beamte, hierauf 4% Div. an Vorz.-Aktien, dann 4% Div. an St.-Aktien, vom verbleib. Überschuss 10% Tant. an A.-R. (ausserdem eine feste jährl. Vergüt. von zus. M. 3000), Rest Super-Div. an beide Aktienarten.

Bilanz am 31. Dez. 1913: Aktiva: Mittweidaer Gütereisenbahn: Baukosten einschl. vorhand. Betriebsmittel 1 959 293, Grundstücke 363 709, Zweiggleisanlage 46 192, Debit. 134 871, Kaut. 30 000, Versich. 2319. — Passiva: A.-K. 1 000 000, Anleihe 1 300 000, do. Zs.-Kto 8450, R.-F. 14 981, Spez.-R.-F. 26 000, Ern.-F. für Oberbau u. Betriebsmittel 43 295, do. für Verbindungsgleis Dreierwerden 1456, Amort.-F. 29 469, Kredit. 1931, Kaut. 30 000, Gewinn 80 802. Sa. M. 2 536 386.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Handl.-Unk., Steuern, Gehälter etc. 14 150, Betriebsausgaben, Pauschale an die Königl. Sächs. Staatseisenbahnverwalt., Bahnunterhalt., Versich. 48 076, Zs. 48 381, Abschreib. 1897, Ern.-F. I 8042, do. II 271, Amort.-F. 6500, Spez.-R.-F. 10 000, Gewinn 80 802. — Kredit: Vortrag 12 832, Frachteinahmen 205 289. Sa. M. 218 122.

Dividenden: 1905—1908: 0% (Baujahre); 1909—1913: Vorz.-Aktien: 3% p. r. t., 4, 4, 5, 6% — St.-Aktien: 0, 2, 4, 5, 6%.

Direktion: Alwin Wenzel, Wilh. Bösselmann.

Prokurist: R. Sturm.

Aufsichtsrat: Vors. Konsul Bank-Dir. W. Osswald, Stellv. Justizrat Dr. W. Lötzschn, Bank-Dir. Konsul Charles W. Palmié, Dresden; Bürgermeister Hektor Freyer, Mittweida.

Zahlstellen: Dresden: Deutsche Bank, Allg. Deutsche Credit-Anstalt.

Santa Catharina-Eisenbahn Akt.-Ges. in Berlin,

W. 56, Schinkelplatz 1/4. Verwaltungsbureau in Blumenau (Brasilien).

Gegründet: 26./2. 1906; eingetr. 2./2. 1907. Gründer: Bank für Handel u. Ind., S. Bleichröder, Deutsche Bank, Disconto-Ges., A. Schaaffhausen'scher Bankverein, Berlin.

Zweck: Bau, Ausrüstung u. Betrieb einer Eisenbahn im Staate Santa Catharina in Brasilien. Bei der Gründung hat die Ges. von der Hanseatischen Kolonisations-G. m. b. H. in Hamburg die seitens der Staatsregierung von Santa Catharina durch Dekret Nr. 227 vom 26./9. 1904 erteilte Eisenbahnkonzession übernommen. Die Konzession, die auf Betreiben der Ges. 1907 in wesentlichen Punkten abgeändert wurde, umfasst den Bau von Eisenbahnen von Blumenau—Hammonia, Hammonia—Rio Negro und Hammonia—Coritybanos. Ausserdem ist damit eine umfangreiche Landkonzession für das noch wenig erforschte Gebiet am Westarm des Itajahy verbunden, das als besonders geeignet zur Besiedelung und reich an wertvollen Hölzern gilt. Zunächst wurde die Linie Blumenau—Hansa von ca. 70 km mit 1 m Spurweite gebaut; die Ausführung war dem Bau- und Betriebskonsort. Herrmann Bachstein—Arthur Koppel in Berlin übertragen. Betriebseröffnung sukzessive ab 3./5.—1./10. 1909. 1907 wurde die Konstituierung der Ges. auch nach brasilianischem Rechte durchgeführt und die Firma bei der Junta Commercial (Handelskammer) in Desterro registriert. Durch einen Nachtragsvertrag mit der Regierung des Staates Santa Catharina ist 1909 die Eisenbahn-Konz. von Coritybanos bis zu einem noch zu bestimmenden Punkte der Sao Paulo Rio Grande Eisenbahn (bis zur argentinischen Grenze) ausgedehnt worden. Im Jahre 1911 hat die Ges. die Verhandlungen mit der brasilianischen Bundesregierung wegen des Weiterbaues der Eisenbahn fortgesetzt. Auf Grund der gesetzlichen Ermächtigung vom 31./12. 1910 genehmigte der Präsident der Republik durch Dekret vom 29./11. 1911 den Ausbau des Eisenbahnnetzes. In Ausführung dieses Dekrets ist unter dem 26./12. 1911 hierüber zwischen dem brasilianischen Verkehrsminister in Rio de Janeiro und der Gesellschaft ein alle Einzelheiten regelnder Vertrag unterzeichnet worden, der in der Hauptsache folgendes Programm zum Gegenstand hat und eine gedeihliche Entwicklung der Ges. erhoffen lässt. Die zurzeit im Betrieb befindliche Linie Blumenau—Hansa wird von der Bundesregierung zu einem angemessenen, dem Betrage nach noch festzusetzenden Preise übernommen und für Rechnung der Regierung einerseits nach dem Seehafen von Itajahy, andererseits bis zur argentinischen Grenze, an der Mündung des Pepery-Guassú in den Uruguay, verlängert. Einschliesslich der zunächst