

in Aussicht genommenen Zweiglinien wird die Ausdehnung des Bahnnetzes etwa 1000 km betragen. Die Baukosten werden der Ges. nach dem Umfang der tatsächlich ausgeführten Arbeitsleistungen auf Grund einer mit der Regierung bereits vereinbarten Tabelle von Einheitspreisen vergütet. Zur Deckung dieser Kosten einschl. des gleichfalls durch die Ges. zu beschaffenden Betriebsmaterials gibt die Bundesregierung eine 4% Goldanleihe aus, deren ersten Teilbetrag im Nennwerte von £ Sterling 2 400 000 die Ges. zu übernehmen hat. Der Betrieb des Eisenbahnnetzes wird der Ges. bis Ende 1971 gegen gewisse Pachtabgaben vom Brutto-Ertragnis an die Bundesregierung übertragen. Neben dem Ausbau der Eisenbahn ist eine Regulierung des den Ausgangspunkt bildenden Hafens Itajahy sowie die Kolonisierung der mit der Bahn verbundenen Landkonzession vorgesehen. Die früher von der Ges. mit der Flussschiffahrtsges. (Companhia Fluvial) in Blumenau abgeschlossene Interessengemeinschaft ist dadurch erweitert worden, dass sich die Ges. durch den Erwerb des grössten Teils des A.-K. einen massgebenden Einfluss auf deren Verwaltung verschafft hat, um den regelmässigen Anschluss und Umschlagsverkehr der Eisenbahn für die Strecke von Blumenau nach dem Seehafen Itajahy sicherzustellen. Die Eisenbahn vereinnahmte 1911 M. 109 378, denen Betriebsausgaben einschl. Verwaltungskosten in Höhe von M. 179 296 gegenüberstehen, so dass sich demgemäss ein Betriebsverlust von M. 69 918 ergab, der sich durch die Kosten für die Beseitigung der Hochwasserschäden um M. 45 853 auf M. 115 771 erhöhte. Dieser Betrag wird durch Entnahme aus der Betriebs- und Verwaltungsverwaltung gedeckt, die dann noch mit M. 136 875 bestehen blieb, aber durch Abschreib. des Bilanzverlustes des J. 1912 M. 125 873 auf M. 11 001 vermindert wurde. Die Registrierung des oben erwähnten Vertrages mit der Brasilianischen Bundesregierung wurde auf Anordnung des Bundespräsidenten am 16./8. 1912 vom Rechnungshof in Rio vorgenommen; damit ist der Vertrag rechtskräftig geworden. Im Anschluss daran wurde gemäss der Bestimmung des Vertrages der Gegenwert von £ Sterling 600 000 als Anzahlung auf den Erlös der brasilianischen 4% Bundesanleihe von £ Sterling 2 400 000 bei der Deutschen Bank in Berlin zugunsten der Brasilian. Bundesregierung hinterlegt. Am 14./9. 1912 ist sodann das Dekret des Bundespräsidenten Nr. 9.765 über die Ausgabe der Bundesanleihe von £ Sterling 2 400 000 erlassen. In der a.o. G.-V. der Ges. vom 22./10. 1912 wurde der Abschluss des Vertrages mit der Bundesregierung seitens der Aktionäre formell ratifiziert. Die Ges. hat hierauf die Verhandlungen mit der Bundesregierung wegen der Übertragung ihrer Bahnlinie Blumenau—Hansa in das Eigentum der Bundesregierung unter Festsetzung des von der Bundesregierung an sie zu zahlenden Preises eingeleitet; der endgültige Abschluss der Verhandlungen erfolgte am 13./8. 1913. Der Übergang der Strecke Blumenau—Hansa in das Eigentum der Bundesregierung und die Verpachtung der genannten Bahnlinie an die Ges. ist mit Wirkung vom 3./4. 1913 erfolgt. Die Ausführung des Weiterbaues ist inzwischen in der Weise organisiert, dass eine besondere von den Aktionären der Ges. gebildete Baugesellschaft unter dem Namen Santa Catharina Eisenbahn Baugesellschaft, welche mit einem zunächst mit 25% eingezahlten Kapital von M. 5 000 000 ausgestattet ist, die Ausführung der Bauarbeiten für eigene Rechnung übernimmt. Auf die als Kaufpreis übernommene 4% Goldanleihe der Bundesregierung 1913 lt. Bilanz ein Kursverlust von M. 737 878. Unterbilanz per 1913 M. 674 718, die vorgetragen wurde.

Kapital: M. 6 660 000 in 6660 Aktien à M. 1000. Urspr. M. 400 000, erhöht lt. G.-V. v. 28./10. 1907 um M. 2 600 000, begeben zu pari; die G.-V. v. 26./6. 1908 beschloss weitere Erhöhung um M. 3 000 000; begeben zu pari, voll eingezahlt seit 1909; nochmals erhöht lt. G.-V. v. 20./7. 1910 um M. 660 000 (also auf 6 660 000) in 660 Aktien zu pari.

Geschäftsjahr: Kalenderj. **Gen.-Vers.:** Im I. Geschäftshalbj. **Stimmrecht:** 1 Aktie = 1 St. **Bilanz am 31. Dez. 1913:** Aktiva: Effekten 5 847 179, Kant. 693 172, Vorbereit. des Weiterbaues 1 519 122, Debit. 222 618, Brasilian. Bundesregierung (Vorschuss von £ 600 000) 12 300 000, Verlust 674 718. — Passiva: A.-K. 6 660 000, Betriebs- u. Verwalt.-Res. 11 001, besond. Res. 48 519, Kredit. 2 237 290, Deutsche Bank, Berlin (Vorschuss von £ 600 000) 12 300 000. Sa. M. 21 256 811.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Unk. 29 437, Betriebsverlust 28 574, Verlust auf Effekten nach dem Kurse 737 878. — Kredit: Zs. 93 579, Subventionen 27 592, Verlust 674 718. Sa. M. 795 890.

Dividenden: 1907—1908: Je 3½% (Bau-Zs.); für 1909—1913 weder Bau-Zs. noch Div. gezahlt.

Direktion: Consul Dr. Karl Goes, Gerichtsassessor a. D. Carl Bergmann.

Aufsichtsrat: Vors. Rentner Georg Zwilgmeyer, Stellv. Geh.-Oberfinanzrat Maximilian von Klitzing, Bank-Dir. Herbert Gutmann, Berlin; Max Warburg, Hamburg; Wirkl. Geh. Ober-Reg.-Rat Victor von Kranold, Bank-Dir. Carl Mommsen, Bank-Dir. E. Heinemann, Berlin; Bankier Ernst Simon, Geh. Reg.-Rat Dir. Rich. Witting, Carl Joerger, Berlin; Dir. des Nordd. Lloyd Jul. Föhr, Bremen.

Eisenbahn Aktien Ges. Schaftlach-Gmund-Tegernsee.

Sitz in **Tegernsee.**

Gegründet: 5./8. 1882. Dauer 99 Jahre. Sitz der Ges. bis 1912 in München.

Zweck: Bau u. Betrieb einer Lokalbahn von Schaftlach nach Gmund (7.7 km); die Fortsetzung nach Tegernsee (4.6 km) wurde am 1.5. 1902 eröffnet. Auch wird der Betrieb der Dampfschiffahrt auf dem Tegernsee geplant.