dem Bau- u. Betriebskonsort. Bachstein - Koppel in Berlin übertragen. Betriebseröffn. nach u. nach ab 3./5.—1./10. 1909. Inzwischen hatte die Ges. mit der brasil. Bundesregierung Verhandlungen wegen der Finanzierung des Weiterbaues der Bahn auf breiterer Grundlage eingeleitet. Auf Grund einer Ermächt. des brasil. Bundes-Kongresses im Staatshaushalts-Gesetz für 1911 genehmigte der Präs. der Republik durch Dekret Nr. 9155 vom 29./11. 1911 den Ausbau des Eisenbahnnetzes der Ges. In Ausführung dieses Dekrets ist unter dem 26./12. 1912 zwischen dem brasil. Verkehrsminister in Rio de Janeiro u. der Ges. ein detail. Vertrag unterzeichnet worden, der in der Hauptsache folg. Programm zum Gegenstand hat. Die bereits im Betrieb befindliche Linie Blumenau—Hansa wird verstaatlicht u. für Rechnung der Bundesregierung einerseits nach dem Seehafen Itajahy, andererseits nach dem Innern bis zur argentin. Grenze, an der Mündung des Pepery-Guassú in den Uruguay, verlängert. Einschliesslich der zunächst in Aussicht genommenen Zweiglinien wird die Ausdehnung des Bahnnetzes über 1000 km betragen. Die Baukosten sollen der Ges. nach Umfang der tatsächlich ausgeführten Arbeitsleistungen auf Grund einer mit der Regierung bereits vereinbarten Tabelle von Einheitspreisen vergütet werden. Zur Deck. dieser Kosten einschl. des gleichfalls durch die Ges. zu beschaff. Bau- u. Betriebsmaterials, ist in Ausföhr. des Konz.-Vertrages die Ausgabe einer brasil. Goldanleihe seitens der Bundesregierung vorgesehen, deren erster Teilbetrag in Gemässheit des Dekretes Nr. 9765 vom 14./9. 1912 mit £ 2 400 000 in Aussicht genommen ist u. von der Ges. übernommen werden soll. Der Betrieb des fertiggestellten Eisenbahnnetzes, welches in das Eigentum des brasil. Bundes übergeht, wird der Ges. bis Ende 1971 gegen gewisse Pachtabgaben vom Brutto-Ertragnis an die Bundesregier. übertragen. Neben dem Ausbau der Bahn ist in dem Bundes-Konz.-Vertrag die Regulierung des den Ausgangspunkt bildenden Hafens Itajahy sowie die Besiedlung der mit der Bahn verbundenen Landkonz. vorgesehen. Der Konz.-Vertrag ist am 16./8. 1912 vom Rechnungshof in Rio de Janeiro auf Anordnung des Bundes-Präs. registriert u. damit rechtsgiltig geworden. In der a.o. G.-V. der Ges. vom 22./10. 1912 wurde der Abschluss des Vertrages mit der Bundesregier. seitens der Aktionäre formell ratifiziert. In Ausführung des Bundes-Konz.-Vertrages ist das Verstaatlichungsverfahren wegen der Bahnlinie Blumenau—Hansa durchgeführt u. der Kaufpreis für diese Strecke am 13./8. 1913 in 5% Titeln der inneren Bundesschuld (Apolices) zu pari reguliert worden. Der Übergang der Strecke Blumenau—Hansa in das Eigentum der Bundesregier. u. die Verpacht. der genannten Bahnlinie an die Ges. ist mit Wirksamkeit vom 2./4. 1913 erfolgt. Im Zus.hang mit der inzwischen eingetret. brasil. Finanzkrise, welche eine Emittier. der zur Finanzier. des Weiterbaues bestimmten Bundesanleihe von £ 2 400 000 bisher verhinderte, ist auch der Kurs der bei der Verstaatlichung übernomm. Titel der inneren Bundesschuld gegenüber dem Übernahmepreis zurückgegangen. Die Bilanz für 1913 wies unter diesen Umständen durch den Buchverlust auf Effekten nach dem Kurs vom 31./12. 1913 in Höhe von M. 737 878 eine Unterbilanz von M. 674 718 auf, die vorgetragen wurde. Für die im Gang befindlichen Studien für den Weiterbau, die von einer brasil. Regier.-Kommiss. vorgenommen werden, sind von der Bundesregier. bisher Mittel im Gesamtbetrage von Rs 1 000 000 000 bereitgestellt worden. Die Ausführung des Weiterbaues ist in der Weise organisiert, dass eine besondere, von den Aktionären der Ges. gebildete Bauges. unter der Firma Santa Catharina Eisenbahn-Bauges., welche mit einem zunächst mit 25% eingez. Kap. von M. 5 000 000 ausgestattet ist, die Ausführung der Bauarbeiten für eigene Rechnung übernimmt; mit Wirksamkeit vom 2./4. 1913 hat die Bauges. auch den Betrieb der Strecke Blumenau—Hansa für die Bauzeit in eigene Rechnung übernommen. Die Unterbilanz aus 1913 M. 674 718 erhöhte sich 1914 auf M. 821 809. Der neue Verlust ist ebenfalls hauptsächlich auf Verluste auf Effekten zurückzuführen, die M. 401 189 betragen. Im J. 1915 konnte die Unterbilanz auf M. 756 252 vermindert werden; es konnte der gesamte Bestand an Apolices bis auf 443 Stück verkauft werden. Im J. 1916 weitere Reduktion des Verlustes auf M. 579 649. Infolge des Weltkrieges hat die Bahn bei der brasil. Regierung Bauaufschub beantragt u. bis zu einem halben Jahr nach Kriegsende bewilligt erhalten. Im Geschäftsj. 1916 beschränkte sich die Tätigkeit der Betriebsdirektion, der zurzeit noch sieben von Deutschland herausgesandte Beamte angehören, auf die Aufrechterhaltung des Betriebes der Bahnstrecke Blumenau—Hansa und der Companhia—Fluviel, sowie auf die Ausarbeitung der Vorarbeiten der ersten projektierten Bahnstrecken. Im Jahre 1917 soll die Brasilianische Reg. die der Santa Catharina-Eisenbahn A.-G. erteilte Konzess. für ungültig erklärt haben.

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. 1916: Aktiva: Effekten I 231 948, do. II 2 801 666, Kaut. 693 172, Vorbereit. des Weiterbaues 1 562 195, Bankguth. 199 862, Debit. 650 887, brasil. Bundesregier. 12 300 000, Verlust 579 649. — Passiva: A.-K. 6 660 000, Deutsche Bank, Berlin, 12 300 000, Kredit. 59 382. Sa. M. 19 019 382.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Verlustvortrag 756 252, Unk. 29 146. — Kredit: Zs. 205 749, Verlust 578 649. Sa. M. 785 398.

Dividenden: 1907—1908: Je $3\frac{1}{2}$ % (Bau-Zs.); für 1909—1916 weder Bau-Zs. noch Div. gezahlt.