

ist. Aus der Super-Div. von Rbl. 17 sind event. Dotationen an den R.-F. sowie die Remunerationen für Dir. u. V.-V. zu bestreiten, falls die G.-V. solche beschliessen sollte, **Dividenden 1881—1910:** 4, 6, 10, 12, 11, 7, 1, 9, 9.30, 13, 14 $\frac{1}{2}$, 11, 8, 8, 11, 2, 0, 4 $\frac{1}{2}$, 8, 6 $\frac{1}{2}$, 11, 14, 15, 14.50, 13.75, 15, 9.50, 3.50, 15, 31 Rbl. Pap. Super-Div. pro Aktie von £ 20 ausser der garant. Div. von 5% in Gold.

	Betriebs- Einnahmen	Betriebs- Ausgaben	Reingewinn	Erfordernis für Verzinsung	Obligationen Amortisation
1903	Rbl. 25 325 084.15	15 058 411.32	10 266 672.83	6 127 923.64	832 213.52
1904	" 25 496 668.37	15 290 973.25	10 205 695.12	6 500 802.49	932 826.68
1905	" 25 388 596.37	15 587 635.50	9 800 960.87	6 695 139.09	1 001 830.59
1906	" 30 016 087.25	19 806 865.76	10 209 221.49	6 657 313.14	1 044 026.11
1907	" 31 073 260.07	21 232 264.41	9 840 995.66	6 954 978.36	1 150 563.69
1908	" 31 356 629.31	21 223 980.24	10 132 649.07	7 617 102.13	1 332 114.28
1909	" 32 941 489.11	21 425 418.57	11 516 070.54	7 725 520.61	1 384 329.67
1910	" 37 354 424.—	21 059 853.—	16 294 571.—	7 754 362.—	?

Moskau-Windau-Rybinsk Eisenbahn-Gesellschaft

(früher **Rybinsk-Bologoye-Eisenbahn**) in **St. Petersburg.**

Gegründet: Die Eisenb.-Ges. wurde durch Allerhöchst am 29./1. 1869 u. später am 2./6. 1872 bestätigte Statuten als Rybinsk-Bologoye-Eisenbahn konz., nahm 1895 den Namen der Rybinsk-Bahn an, erwarb die schmalspurige Nowgorod-Bahn 157 Werst. Zahlte der Krone für Überlassung derselben Rbl. 1 500 000 in Aktien und ausserdem bis zum Ablauf der Konz. (4./6. 1955) jährl. Rbl. 187 097.86 für die im Besitz der Regierung befindl. Oblig. der Nowgorod-Bahn. (Die Russische Regierung hat statutarisch das Recht, zu jeder Zeit den Umbau der schmalspur. Nowgorod-Bahn in eine normale zu verlangen, dagegen verpflichtet sich aber die Regierung im Laufe der ersten fünf Jahre nach Umbau der Bahn der Ges. jährl. soviel zuzuzahlen, als an einer Netto-Div. von Rbl. 8 fehlen sollte, jedoch keinesfalls mehr, als der Dienst des für den Umbau aufgewendeten Kapitals erfordert. Diese Zuschüsse werden à fonds perdu geleistet und unterliegen weder einer Verzinsung noch der Rückerstattung. In den nächstfolgenden fünf Jahren wird dann dieser Zuschuss auch noch geleistet, aber mit der Massgabe, dass die während des 2. Jahrfünfts zugeschossenen Summen zuzügl. 4% Zs. nach Ablauf der Periode restituiert werden, zu welchem Zwecke die Ges. für eigene Rechnung eine Obligationsanleihe aufzunehmen hat.) Erhielt die Konz. zum Bau der Bologoye-Pskow-Linie nebst Zweigbahnen. Im Jahre 1897 nahm die Ges. den Namen Moskau-Windau-Rybinsk-Bahn an, erhielt die Konz. zum Bau einer neuen Linie von Moskau nach Windau nebst Zweig- und Zufuhrbahnen, den Ausbau des Windauer Hafens und den Erbau von Elevatoren und Speichern längs der ganzen Linie nach Bedarf. Im Jahre 1900 erhielt die Ges. die Genehm. zum Bau der Linie Petersburg-Witebsk, erwarb infolgedessen die Zarskoje-Sselo-Bahn, löste deren Aktien ab 2./1. 1900 von Rbl. 60 Nennwert für Rbl. 180.85 bar ein. In Ansehung der Grösse dieser Ausgabe gewährte die Regierung der Ges. für 10 Jahre vom Tage der Verkehrseröffnung auf der Strecke Petersburg-Witebsk (die am 1./8. 1904 erfolgt ist) folgende Unterstützung: In den Jahren, in welchen die Dividende den Betrag von Rbl. 6.50 für die Aktie (einschl. Zinnscheinsteuer) nicht erreichen sollte, eine jährlich abnehmende Zuzahlung und zwar für das erste Jahr in Höhe des vollen Fehlbetrages der Zins- und Amortisationszahlung des Anlagekapitals der Petersburg-Witebsk-Linie, aber nicht über Rbl. 550 000, für das zweite Jahr in Höhe von $\frac{10}{11}$ des Fehlbetrages, aber nicht über Rbl. 500 000 und so fort bis zum fünften Jahre, und von da ab für die letzten sechs Jahre je $\frac{7}{11}$ des Fehlbetrages, aber nicht über Rbl. 350 000. Dieser Zuschuss wird für die ersten fünf Jahre bedingungslos gewährt, für die letzten fünf Jahre aber leihweise und sind die so gewährten Beträge zuzügl. 4% Zs. aus einer im elften Jahre aufzunehmenden Anleihe der Regierung zu ersetzen.

Bahngebiet: Im Betrieb waren Ende 1910: 2307 Werst normalspurig u. 157 Werst schmal-spurig. St. Petersburger Bahnnetz: Rybinsk-Pskow (nebst Zweigbahnen Ssonkowo-Krasny-Cholm) 709 Werst. Nowgoroder Bahn 157 Werst schmalspurig. St. Petersburg-Witebsk (nebst Zweigbahn Zarskoje-Sselo-Pawlowski) 548 Werst. Moskauer Bahnnetz: Moskau-Windau (nebst Verbindungsstrecken in Moskau) 1050 Werst.

Rückkaufsrecht des Staates: Die russ. Regier. hat das Recht, die Bahn v. 1./1. 1915 ab unter folg. Bedingungen anzukaufen; als Basis wird die mittlere Reineinnahme der fünf besten unter den letzten sieben Jahren genommen, die aber nicht geringer sein darf, als der Ertrag des letzten Jahres. Hiervon werden in Abzug gebracht die Beträge, welche für die Annuität der Oblig., für die Oblig. der gepachteten Nowgorod-Eisenbahn und als Anteil der Regier. am Reingewinn erforderlich sind. Die alsdann verbleib. Summe wird mit jährl. 5% für die noch verbleib. Zeit der Konz.-Dauer kapitalisiert, aus dem hierdurch erhaltenen Betrage werden die möglichen Garantieschulden abgezogen und der Rest in 5% Staatspapieren gezahlt.

Kapital: Rbl. 13 509 300 in Aktien à Rbl. 100, 1000 u. 2500. Urspr. A.-K. Rbl. Metall 12 500 000; im J. 1895 in Aktien zu Rbl. Kredit (1./15. Imperial) umgewandelt auf die Firma Rybinsk-Eisenbahn lautend. Eine Tilg. der Aktien hat seit 1874 durch Rückkauf und Verl. stattgefunden; für die in der Zeit von 1874—95 verl. Aktien erhielt man ausser dem Nennwert noch Genuss-