

633 667, Trambahn-Erneuer.-F. 108 423, kapitalis. Ausgaben wegen Unfälle 841 421, alte Div. 54 887, verl. Oblig. 117 000, Oblig.-Zs. 259 460, noch nicht fällige Oblig.-Zs. 1 118 152, Kredit. 4 654 714, R.-F. 4 401 018, Vortrag 314, Gewinn 675 000. Sa. hfl. 174 756 233.

Gewinn- u. Verlust-Kto: Einnahmen: Betriebs-Einnahmen 28 285 997, Betriebsausgaben 20 261 480, bleibt Betriebsüberschuss 8 024 517, hierzu Vergüt. wegen Mitbenutz. von Eisenbahnlinien u. Stationen 128 935, Zs. 199 370, Div. u. Zs. von Aktien u. Oblig. 457 374, verj. Div. u. Zs.-Coup. 980, Zahlung des niederländ. Staates lt. Übereinkommen vom 12./4. 1915 1 765 330, zus. hfl. 10 576 505. — Ausgaben: Oblig.-Zs. 4 515 572, Pacht für die Mitbenutz. von Eisenbahnlinien etc. 2 825 298, Pacht f. Handelskaaien in Amsterdam u. Rotterdam 88 838, Erbpachten 646, Wagenmieten u. -Reparat. 315 894, Beitrag z. Ern.-F. 14 004, Benutz. von Trambahnen 97 910, Abschreib. a. Kursverluste u. Unk. bei der Emiss. von Oblig. 58 439, Abschreib. a. rollendes Material 658 682, Verlust a. ausser Gebrauch gestelltes rollendes Material 50 005, Abschreib. a. das rollende Material der Nederl. Rhein-Eisenbahn 133 190, Abschreib. a. Dampfschiffe 42 998, Beitrag zum Pens.-F. 757 914, Res. f. Unfall 83 367, zum R.-F. 225 000, Steuer auf die Div. 33 750, Reingewinn 675 000. Sa. hfl. 10 576 505.

Gewinn-Verwendung: Vortrag aus 1913 314, Reingewinn pro 1914 675 000, zus. 675 314, 3 % Div. 675 000, Vortrag hfl. 314.

Dividenden 1890—1914: $4\frac{3}{5}$, 2, $1\frac{1}{2}$, $2\frac{1}{2}$, 3, 4, $4\frac{1}{4}$, $4\frac{1}{4}$, $4\frac{1}{2}$, $4\frac{1}{2}$, 4, 3, 185, 4, 4, 4, 4, 3, 3, $2\frac{1}{2}$, 3, 4, $4\frac{1}{2}$, 5, 3 %. Coup.-V.: 5 J. n. F.

Kurs Ende 1891—1914: In Berlin: 125.50, 100.10, 92.20, 95.75, 104, 103, 108.50, 110, —, —, —, 94.25, —, —, —, —, —, —, —, —, 92, — % Kurs in Cöln Ende 1900—1914: 105, 105, 97, 92, 99.50, 100, 98, 95, 81, 80, 76, —, 88, 91.50 %.

Usance: Lieferbar nur mit weissem Bogen (Mantel). — Der Div.-Schein wird auch nach dem 31./12. bis zur Zahlung mitgeliefert. **Verwaltungsrat:** W. F. van der Wijck, Präs., Amsterdam.

Italienische Eisenbahnen.

Italienische Meridional-Eisenbahn-Gesellschaft

(Società Italiana per le Strade ferrate Meridionali), Florenz.

Gegründet: 18./9. 1862. Dauer der Ges. bis 31./12. 1966.

Zweck: Nach dem Beschluss der ausserord. G.-V. v. 26./4. 1906 ist der Zweck der Ges.: Bau u. Betrieb von Eisenbahnen u. Wasserkraften, Beteiligung an Unternehmungen von öffentlichen Arbeiten, Herstellung von Eisenbahnmaterial u. Betrieb von Landtransporten.

Rückkauf seitens der Regierung: Im Verfolge des vom italien. Parlament gebilligten Gesetzes v. 22./4. 1905 hat der Staat vom 1./7. 1905 den Betrieb der ihm gehörigen Linien, die einen Teil des adriatischen Netzes bildeten, übernommen. Auf Grund der Konventionen von 1885 u. vom 29./11. 1899 zwischen der Regierung u. der Ges. muss die Regierung zahlen: 1) die Rückzahlung von Lire 115 000 000 für das Betriebsmaterial, Vorräte etc.; 2) die Rückzahlung von Lire 64 000 000 für das rollende Material, zus. Lire 179 000 000. Von besonderen gemischten Kommissionen blieben dann zu regeln: die Vorräte der geringere Wert des rollenden u. Betriebsmaterials, sowie die Rücklieferung der Linien etc. Der Staat überliess inzwischen der Ges. als Teilzahlung Lire 100 000 000 3.65 % Eisenbahn-Zertifikate, die spät. bis 1./7. 1946 zu tilgen sind, zahlte an die Ges. die durch Anschaffung des ihrerseits neu eingestellten Materials entstandene Schuld u. leistete ihr am 9./4. 1907 eine weitere Teilzahl. von Lire 13 000 000. Am 26./3. 1906 wurde zwischen dem Staate u. der Ges. eine Konvention mit Wirkung vom 30./6. 1906 bezüglich des Rückkaufs der Meridionalbahnen abgeschlossen, die von der G.-V. v. 26./4. 1906 genehmigt wurde. Nach dieser Konvention wurde am 1./7. 1906 für die Linien, das Betriebs- u. rollende Material für die Zeit vom 1./7. 1906 bis 31./12. 1966 ein jährlicher Zuschuss von Lire 39 716 527 festgesetzt (Lire 30 500 000 für das alte Netz, Lire 9 053 689 für das neue Netz u. Lire 162 838 für die Po-Brücke bei Mezzanacorti). Der Entwurf dieser Konvention wurde im April 1906 dem Parlament vorgelegt, aber infolge der Demission des Ministerium Sonnino in der Schwebe gelassen. Am 9./6. 1906 wurden zwischen dem Ministerium Giolitti u. der Ges. mit Zustimmung der Aktionäre die Unterhandlungen wieder aufgenommen betreffs Rückkaufs der Meridionalbahnen u. der Rechnungsliquidation für das adriat. Netz bis zur Inbesitznahme der Linien vom 31./12. 1906, welche bis 1./1. 1907 verlängert wurde. Am 25./6. 1906 wurde das Gesetz dem Parlament vorgelegt, u. am 7./7. 1906 genehmigte das Parlament die Rückkaufskonvention zu folg. Bedingungen: Die Ges. erhält von der Regierung bis Ende 1966 eine Annuität von Lire 30 000 000 für das alte Netz, Lire 9 053 689 für das neue Netz, sowie bis 1954 eine Annuität von Lire 162 838 für die Po-Brücke bei Mezzanacorti. Die ausserordentl. G.-V. v. 25./8. 1906 genehmigte die Rückkaufsbedingungen und beschloss, nicht in Liquidation zu treten, sondern sich neuen industriellen Unternehm. zuzuwenden.

Beteiligungen an industriellen Unternehmungen: Die Ges. besass am 31./12. 1913 Aktien nachstehender Ges. I. Elektrizitätsgesellschaften: 1. Società Generale Elettrica dell'Adamello (G. E. A.) (Gesamt-A.-K. Lire 15 000 000, davon im Besitz der Ges. Lire 3 675 000), 2. Società Elettrica della Sicilia Orientale (Gesamt-A.-K. Lire 11 500 000, davon im Besitz Lire 3 700 000), 3. Società Italiana per l'utilizzazione delle forze Idrauliche del Veneto (Gesamt-A.-K. Lire 9 800 000, davon im Besitz Lire 4 690 000), 4. Società Anonima per imprese Elettriche