

28./4. 1979). Die Ges. hat sich seit Aufhören ihres urspr. Gesellschaftszweckes an nachstehenden Ges. beteiligt: Ferrovie Secondarie Romane Lire 3 000 000, Eisenbahnmaterialfabrik Carminati & Toselli in Mailand Lire 2 500 000, Società Varesina per Imprese Elettriche Lire 4 286 380, Officine Meccaniche in Rom Lire 1 420 000, Società Elettrica Bresciana Lire 6 700 000, Società Italiana A. E. G. Thomson-Houston Lire 1 333 500, Società delle Ferrovie Nord Milano Lire 7 612 000, Società per le Ferrovie dell' Appennino Centrale Lire 4 410 000 St.-Aktien u. Lire 6 860 000 Vorz.-Aktien. Am 9./7. 1908 erhielt die Mittelmeerbahn die Konz. für den Bau u. Betrieb einer Bahnlinie von Umbertide nach Perugia u. Terni (Centralumbrische Eisenbahn), die 113 km lang ist u. ca. 24 Mill. frs. kostet. Der Staat gibt während der Konz.-Dauer von 70 J. einen Zuschuss von Lire 7500 pro km. Der Bauplan für diese Eisenbahn wurde seitens der Mittelmeer-Eisenbahn-Ges. der Regierung im Mai 1910 vorgelegt. Nachdem das Gesuch einiger örtlicher Körperschaften, den elektr. Betrieb statt des Dampfbetriebes vorzuschreiben, von der Regierung zurückgewiesen war, wurde im Juli 1911 der Bauplan genehmigt, und alsbald mit den Bauarbeiten begonnen. Am 25./1. 1911 erhielt sodann die Gesellschaft die Konzession für die kalabrisch-lukanischen Bahnen mit einer Gesamtlänge von 1271.153 km. Hiervon werden 998 km von der Mittelmeerbahn-Ges. gebaut; 60.143 km baut der Staat und übergibt den Betrieb derselben der Mittelmeerbahn, während die restlichen 213.010 km bereits mit Normalspur bestehen u. durch Legen einer dritten Schiene für die Schmalspur hergerichtet werden sollen. Im Dez. 1911 wurde der Regierung das Bauprojekt überreicht. Das Netz wird ergänzt durch die 60 km lange Linie Mileto-Gioia Tauro-Radicena, deren Konzessionserteilung nahe bevorsteht. Das Netz soll in Gruppen von ungefähr 200 km in Abständen von je 2 Jahren erbaut werden u. zwar so, dass die erste Gruppe Ende 1914 und die letzte Ende 1924 fertiggestellt ist. Die Baukosten des Netzes sind auf 233 Mill. Lire, die Kosten des rollenden Materials auf 16,5 Mill. Lire veranschlagt. Der Staat zahlt eine durchschnittl. Subvention von Lire 11790 per km, hiervon Lire 10 740 für den Bau u. Lire 1050 für den Betrieb. Die Konzession ist auf 70 Jahre, vom 26./1. 1911 ab gerechnet, erteilt worden, jedoch hat der Staat bereits nach 20 Jahren ein Rückkaufsrecht; macht er von diesem Rechte Gebrauch, so zahlt er der Ges. bis zum Verfall der Konzess. die Subvention für den Bau u. erwirbt das rollende Material zum Schätzungswerte. Ausserdem aber gibt er, falls der Betrieb in allen 3 dem Rückkauf vorangegangenen Jahren aktiv war, eine Prämie im Betrage der zu 5% kapitalisierten Hälfte des Reingewinns. Andererseits hat der Staat eine Beteiligung an den Betriebseinnahmen, wenn diese Lire 4000 per km übersteigen und zwar von Lire 4000—5000 mit 10%, dann mit einer Quote, die mit je Lire 1000 Einnahmen um 5% steigt. Ausserdem führt die Mittelmeerbahn-Ges. Verhandlungen wegen der Verlänger. der elektr. Bahn Mailand-Porto Ceresio bis Lugano, wegen des Baues einer elektr. Trambahn von Gallarte nach Oleggio u. wegen des Baues direkter Bahnlinien zwischen Civitavecchia-Orte u. zwischen Bergamo-Lecco-Como.

Rückkauf seitens der Regierung: Durch das Gesetz v. 22./4. 1905 hat das italien. Parlament beschlossen, dass mit dem 1./7. 1905 der Betrieb der Staatsbahnen vom Staate übernommen werde. Die G.-V. v. 26./6. 1905, welche über die Vereinbarungen zwischen Regier. u. Ges. zur Regulier. der gegenseitigen Beziehungen bei Verfall des Betriebsvertrages Beschluss fassen sollte, genehmigte, dass bei der definitiven Abrechnung folg. Grundsätze als Richtschnur gelten sollten: 1) Der Staat zahlt der Ges. ihr Gründungskap. von Lire 135 000 000; 2) erstattet ferner der Ges. die Auslagen von Lire 70 000 000 (vorbehaltlich Liquid.) für die Anschaffung von Rollmaterial nach der Konvention von 1899; 3) übernimmt die Bahnen Dondossala-Arona u. Arona-Santhesia-Borgomanero zu den kontraktlich festgesetzten Bedingungen. Die Beträge dieser 3 Posten werden der Ges. teils in bar, teils in 3.65% Bonds, welche bis 1./7. 1946 zu tilgen sind, gezahlt. Der Staat übernimmt ferner zu besonderen Bedingungen die elektr. Bahn Varese-Porto Ceresio u. die Linie Rom-Viterbo-Ronciiglione u. führt den Bau der Verbindungslinien Hafen Genoa u. Giovi-Linien u. dem Parco del Compasso weiter. Alle Abrechnungen für in der Ausfüh. befindl. Arbeiten u. Anschaffungen erfolgen nach den bestehenden Vorschriften u. auf Grund der seinerzeit getroffenen Verträge; hierher gehört insbes. auch die Abrechnung bezügl. der staatl. Spez.-F. u. der Cassa aumenti patrimoniali, welche die Vorschüsse enthalten, die die Ges. wegen ihrer Unzulänglichkeit machen musste. Nicht erledigt werden konnte die Frage des Defizits der Pens.-Kassen des Personals. Es wurde deshalb von beiden Seiten zugestimmt, dass die Regelung dieser Angelegenheit einem Schiedsspruche überlassen bleiben sollte, obgleich die Ges. der Überzeugung sei, dass sie bezügl. des Vorhandenseins dieses Defizits keinerlei Schuld treffe. Sollte wider Erwarten wegen dieses Titels dennoch auf eine Verpflicht. der Ges. zu irgend einer Zahlung erkannt werden, so sei die Vereinbarung der Tilg. durch Annuitäten bis zum J. 1966 getroffen worden. Abgesehen von der allg. Abrechnung hat die Ges. der Reg. das Zugeständnis gemacht, auf den Gesamtbetrag der Abrechnung eine Schuld an den Staat von Lire 9 000 000 anzuerkennen, zu deren Tilg. durch Annuitäten bis zum J. 1966 u. mit 3.65% verzinslich die Ges. sich verpflichtet. Auf Grund dieses Kompromisses hat also der Staat folg. Betrag zu zahlen: 1) Rückzahl. der im J. 1885 für das Betriebsmaterial seitens der Ges. gezahlten Summe Lire 135 000 000, 2) Rückzahl. für von der Ges. in den Jahren 1900—1905 gemachte Anschaffungen Lire 70 000 000, 3) obligator. Rückkauf der Simplonzufahrtslinien Lire 45 725 000, 4) sonst. Guth. der Ges. Lire 34 782 308 abzügl. Guth. des Staates Lire 9 000 000 = Lire 25 782 308 ergibt einen Gesamtbetrag von Lire 276 507 308. Auf den Rückkauf der Linien Porto-Ceresio-Varese u. Rom-Viterbo hat die Ges. noch nachträgl. verzichtet. Der