

**Bilanz am 31. Dez. 1914:** Aktiva: Buchwert der an den Staat abgetretenen Linien 596 631 040, do. der Linie Lecce-Francavilla-Nardó 463 401, Immobil. 2 284 775, Mobil. u. Inventar 112 926, Gründungskosten 1 392 799, Debit. 14 754 228, Amort. der freien Kapitalien 3 655 000, Depos. 23 657 600, Forderungen an den Staat 20 726 500, noch zu verrechnende Forderungen an den Staat 477 468, Kassa 72 635, Bankguth. 958 455, Staatspapiere oder vom Staate garantierte Wertpapiere 24 411 961, div. andere Effekten 84 652 674. — Passiva: A.-K. 240 000 000, angesammelter Fonds als ausschl. Eigentum der Aktionäre 25 137 948, Oblig. 454 559 714, 30jähr. Bonds 529 831, Anleihe der Ges. Bayard 2 437 125, Zahl.-Mandate 62 685, Zs. u. Div. 3 849 475, Amort. 2 249 365, Kredit. 7 919 907, Depos. 23 657 600, R.-F. 4 640 729, ausserord. do. 7 125 108, statut. R.-F. v. 1./7. 1905 922 586, Vortrag a. 1913 178 165, Gewinn 981 224. Sa. Lire 774 251 460.

**Gewinn u. Verlust:** Einnahmen: Annuität für das alte Netz 30 000 000, do. für das neue Netz 9 053 690, do. für die Benutzung der Po-Brücke 162 838, do. für die Linie Cerignola Station-Stadt 5299, Zs. auf Staatspapiere u. auf vom Staate garantierte Wertpapiere 917 350, Einnahmen aus in industriellen Unternehmungen investiertem Kapital 4 722 775, Amort.-Quote für die freien Kapitalien 390 000, verschied. Einnahmen 194 758, zus. Lire 45 446 709, davon ab: allem. Zs. 34 056 379, Amort. von Aktien 1 010 000, do. von Oblig. 6 212 500, Amort.-Quote der Gründungskosten 27 856, Einkommensteuer auf die Einkünfte aus industriellen Anlagen 646 960, Steuern, Abgaben, Bankkommission u. Kotierungskosten 1 083 137, Verwaltungskosten 592 004, Abschreib. auf Immobilien u. andere ausserordentl. Spesen 836 648, bleiben 981 224, hierzu Vortrag 178 165, insgesamt 1 159 389, hiervon an statut. Res. 49 061, Tant. 68 000, Zirkulationssteuer auf zurückgezahlte Aktien 1561, Lire 2 Super-Div. auf jede unverloste Aktie u. Genussschein 840 000, bleibt Vortrag Lire 200 767.

**Dividenden:** 1863—72: 5, 7<sup>1</sup>/<sub>10</sub>, 8, 8, 8, 8, 5, 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; 1873—82: Je 5<sup>0</sup>/<sub>100</sub>; 1883—1915: 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 6<sup>13</sup>/<sub>20</sub>, 6<sup>4</sup>/<sub>5</sub>, 7<sup>1</sup>/<sub>5</sub>, 7<sup>1</sup>/<sub>5</sub>, 7<sup>1</sup>/<sub>5</sub>, 7<sup>1</sup>/<sub>5</sub>, 7<sup>1</sup>/<sub>5</sub>, 6<sup>3</sup>/<sub>5</sub>, 6<sup>3</sup>/<sub>5</sub>, 6<sup>3</sup>/<sub>5</sub>, 6<sup>3</sup>/<sub>5</sub>, 6<sup>3</sup>/<sub>5</sub>, 6<sup>3</sup>/<sub>5</sub>, 6<sup>3</sup>/<sub>5</sub>, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 6, 5<sup>4</sup>/<sub>5</sub>, 5<sup>4</sup>/<sub>5</sub>, 5<sup>4</sup>/<sub>5</sub>, 5<sup>4</sup>/<sub>5</sub>, 5<sup>2</sup>/<sub>5</sub>, 5<sup>0</sup>/<sub>100</sub>. Div. pro 1915 wurde in Deutschland nicht bezahlt.

**Kurs der Aktien Ende 1890—1914:** In Berlin: 138, 124.50, 126, 108.20, 121.50, 116.25, 126, 135.26, 136, 133.75, 133.50, 133.75, 134.75, 143.50, 150.50, 144.25, 153.50, 137.75, 132, 136.80, 132.50, 120, 113, 108.75, 100.50<sup>0</sup>/<sub>100</sub>. — In Frankfurt a. M.: 138.50, 124.10, 125.90, 108.80, 121.50, 118.20, 127.80, 138.50, 138.65, 134, 133.30, 132.60, 134.40, 143, 150.50, 145, 155, 137.10, 132, 137, 132, 120.50, 113, 109, 102.75<sup>0</sup>/<sub>100</sub>. — Ende 1895—1914: In Hamburg: 118.50, 126.25, 138.25, 136.75, 134, 133.25, 132.50, 134, 143.50, 150.50, 144.75, 154, 137.50, 131.50, 136.50, 132, 120, 113, 107.40, —<sup>0</sup>/<sub>100</sub>. — Ende 1894—1914: In Leipzig: 122, 116, 125.50, 136.50, 136, 133.25, 134, 132.50, —, 143.50, 150.50, 144.50, 154, 138, 132.50, 136.50, 132, 120, 113, 109, —<sup>0</sup>/<sub>100</sub>. — Eingef. in Berlin 14.5. 1888 zu 159.50<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, in Frankf. a. M. 22.5. 1889 zu 159.50<sup>0</sup>/<sub>100</sub>, in Hamburg 1./3. 1895 zu 124.25<sup>0</sup>/<sub>100</sub>.

**Direktion:** Gen.-Dir.: A. Rossi.

**Verwaltungsrat:** Präs. Fürst T. Corsini, Vizepräs. S. Borgnini, C. Mangili.

**Zahlstellen:** Berlin: Disconto-Ges., Bank f. Handel u. Ind.; Berlin u. Frankf. a. M.: Deutsche Bank; Paris: Société générale de Credit industriel et commercial, Banque de Paris et de Pays-Bas; London: Baring Brothers et Co. Limited; Basel: Speyr & Co.; Genf: Bonna & Co.; Wien: Österr. Credit-Anstalt; ferner in Ancona, Bologna, Florenz, Neapel, Livorno, Mailand, Turin, Rom, Venedig und Palermo.

## Italienische Mittelmeer-Eisenbahnen-Gesellschaft

(Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo) in Mailand.

**Gegründet:** Am 8. Juni 1885. Statut v. 16. Juni 1885 geändert am 11. April 1888, genehmigt durch Gesetz v. 20. Juli 1888 und am 26. Nov. 1897, genehmigt durch Dekret v. 24. Febr. 1898, geändert am 26. Nov. 1905. Dauer der Ges. bis 1966.

**Zweck:** Nach dem neuesten Statut v. 26./11. 1905 bezweckt die Ges. Erwerb von Konzessionen, Bau und Betriebsführung von Eisenbahnen, sowie von Unternehm., die mit der Eisenbahn-Industrie in direktem oder indirektem Zusammenhang stehen. Nach dem Rückkauf seitens der italien. Regierung sind der Ges. verblieben 1) die Linie Porto-Ceresio-Varese 15 km (Konz. bis 24./12. 1981) und 2) die Linie Rom—Viterbo, 97 km (Konz. bis 28./4. 1979). Die Ges. hat sich seit Aufhören ihres urspr. Gesellschaftszweckes an nachstehenden Ges. beteiligt: Ferrovie Secondarie Romane Lire 3 000 000 (durch Herabsetzung des Nominalwertes der Aktie von Lire 500 auf Lire 350 erlitt die Ges. in 1915 an ihrem Besitz einen Verlust von Lire 897 001), Eisenbahnmaterialefabrik 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