

gedeckt, aus dem Übrigen gelangen 20% zu gunsten der Aktionäre u. 80% zu gunsten der Reg. als Teilnahme am Reingewinn der Ges. Wenn in diesem Falle die den Aktionären lt. obenerwähnten Gründen zukommende Summe, ausser den 9 Rbl., mehr als 20% des ganzen Überschusses des Reingewinnes, nach Abzug der 9 Rbl. auf jede Aktie, ausmachen sollte, so gelangen nur 20% des Überschusses zu gunsten der Aktionäre, ein möglicher Rest wird zu gunsten der Reg. den benannten 80% hinzugefügt; 7) sollte keine Schuld der Ges. an den Staat vorhanden sein, so gelangt der Überschuss des Reingewinnes nach Abzug aus demselben der 9 Rbl. auf jede Aktie zur Verf. der Reg., welche  $\frac{1}{5}$  der Summe (20%) den Aktionären auszahlt und  $\frac{4}{5}$  (80%) zu ihren gunsten einzieht (Ges. v. 25./3. 1904). Die Summe der zu gunsten der Aktionäre nach diesem Punkt 5 u. 7 wichtigen Auszahlungen wird in folg. Weise verwandt: Zunächst 5% auf die nicht amort. Aktien u. der Rest gleichmässig auf die nicht amortisierten Aktien und Genussscheine.

**Dividenden 1893—1909:** Rbl. 8.73, 9.50, 9.66, 8.95 $\frac{3}{4}$ , 8.48, 0, 0, 2, 0, 0, 4.54, 7.60, 6.64, 0, 5.31, 5.04, 8.95 netto p. A.

**1908:** Betriebseinnahmen Rbl. 44 497 261, Betriebsausgaben Rbl. 30 889 469, daher Betriebsüberschuss Rbl. 13 607 792, hierzu Zahlungen der Regierung für die Donetzer Linien Rbl. 1 364 000, zus. Rbl. 14 971 792, davon ab Oblig.-Zs. u. Tilg. Rbl. 12 759 797, Zs. an die Reg. für Vorschüsse Rbl. 5732, Pacht für die Orel-Grjasi Linie Rbl. 700 000, Aktien-Amort. Rbl. 180 187, für Reservefond Rbl. 204 117, zus. Rbl. 13 849 833, bleibt Überschuss Rbl. 1 121 958.

## Warschau-Wiener Eisenbahn in Warschau.

**Gegründet:** Durch den Russ. Staat 1845. Abgetreten an die Privat-Ges. 1857, wobei sich letztere verpflichtet hat, eine das Königreich Polen mit der preuss. Ostbahn, in der Richtung auf Bromberg verbindende Eisenbahn unter der Bezeichnung „Warschau-Bromberger Eisenbahn“ zu bauen, was durch eine besondere Ges. in den Jahren 1861—62 bewirkt worden ist. — Lt. Allerhöchst am 7./6. 1890 bestätigten Beschluss des Staatsrates, ist die Warschau-Bromberger Eisenbahn mit der Warschau-Wiener Eisenbahn unter der Bezeichnung „Alexandrower Strecke“ verschmolzen worden.

**Koncessionsdauer:** Vom 1./13. Okt. 1857 auf 75 Jahre.

**Statut:** Vom 2./6. 1872 mit Nachträgen vom 7./6. 1890 und vom 31./3. 1900.

**Bahngelände:** Hauptlinie Warschau-Granica 287,744 Werst, Zweigbahn von Zombkowitz über Sosnowice nach der preuss. Grenze 16,584 Werst, Zweigbahn Skierniewice-Alexandrowo nach der preuss. Grenze 151,299 Werst; Zweigbahn Alexandrowo-Ciechocinek 6,644 Werst, die Strecke Warschau-Kalisch 241 026 Werst. Gesamtlänge des Warschau-Wiener Eisenbahnnetzes 703,801 Werst. Die Strecke Warschau-Kalisch wurde im Herbst des Jahres 1902 fertiggestellt u. für den provisorischen Betrieb am 1./14. Nov. 1902 eröffnet; der normale Betrieb wurde sodann am 1./14. April 1903 eingerichtet, dieser Zeitpunkt ist demgemäss der durch die Konc. bestimmte Tag der Eröffnung.

**Rückkaufsrecht des Staates:** Die russ. Regierung ist berechtigt, jederzeit die Bahn unter folgenden Bedingungen anzukaufen: als Basis wird die mittlere Reineinnahme der 5 besten unter den letzten 7 Jahren genommen; hiervon sind in Abzug zu bringen: 1) die Annuitäten für die nicht garantierten Oblig.; 2) die Annuität für die garantierten Oblig. VII. Serie; 3) die Hälfte der Annuität für die Oblig. VIII. Serie; 4) der Durchschnittsbetrag des Reingewinns, welchen der Staat aus den Erträgen der 5 besten unter den 7 letzten Betriebsjahren erhalten hat; 5) die Annuität für die übrigen zur Zeit des Rückkaufs emittierten Oblig., sowie die jährl. Zahlung der Zusatzrente an den Staat in Höhe von Rbl. 275 000. Die so erhaltene jährl. Rente wird seitens des Staates bezahlt durch die einmalige Zahlung eines Betrages, der, unter Zugrundelegung des Zinssatzes von  $4\frac{1}{2}\%$ , der kapitalisierten Rente gleichkommt.

Sollte jedoch die Verstaatlichung vor dem 1. Jan. 1915 erfolgen, so wird die Abfindungsrente unter Kapitalisation derselben zum Zinssatz von  $4\frac{1}{2}\%$ , genau nach den Grundsätzen der Koncessionsurkunde, der Statuten der Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft und des Allerhöchst am 7. Juni 1890 bestätigten Staatsrats-Beschlusses, und zwar nach der siebenjährigen Zeitperiode von 1893—99, berechnet; ausserdem erhalten die Aktionäre vom Fiskus denjenigen Betrag, welcher dem im Augenblick der Verstaatlichung nicht amortisierten zum Bau und zur Ausrüstung der Kalischer Strecke (ohne Zs. für dieses Kapital hinzuzurechnen) verwendeten Kapital der zweiten Em. in Höhe von Rbl. 12 500 000 entsprechen wird.

Sollte jedoch die auf diese Weise berechnete Abfindung sich niedriger herausstellen, als der Betrag, der ihnen zufiele, wenn die Berechnung mit denselben, bei genauer Anwendung der gültigen Koncessionsurkunde, der Statuten und des Anhangs vom 7. Juni 1890 zur Koncessionsurkunde und zu den Statuten nach der dem Verstaatlichungsjahre vorangehenden siebenjährigen Zeitperiode, erfolgen würde, ebenfalls unter der Bedingung der Kapitalisation der Rente zum Zinssatz von  $4\frac{1}{2}\%$ , so sind die Aktionäre berechtigt, diesen letzteren Berechnungsmodus zu wählen, wobei das für den Bau der Kalischer Strecke verwendete A.-K. nicht zurückerstattet wird.

Sollte der Rückkauf zu einem Zeitpunkt erfolgen, wo noch nicht volle 7 Jahre von der Eröffnung des regelmässigen Betriebes auf der ganzen Kalischer Strecke ab verstrichen