

**Bilanz am 31. Dez. 1910:** Aktiva: Eisenbahnbau u. Neuinvestitionen 39 682 629, Prior.-Aktien d. Neusiedler Seebahn-A.-G. 6 700 476, Kassa 96 730, Bankguth. 1 451 451, eig. Effekten 36 468, Materialvorräte 644 221, Pens.-F. 556 027, Kaut. u. Deposit. 391 243, Debit. 589 117. — Passiva: A.-K. 15 011 200, 6% konv. Prior.-Anleihe von 1875 169 524, 3% Gold-Prior.-Anleihe I. Em. von 1883 in Umlauf 17 371 905, amort. 3 116 190, do. II. Em. von 1891 in Umlauf 2 158 571, amortis. 222 381, do. III. Em. von 1897 I. Teil in Umlauf 1 529 524, amortis. 103 333, do. II. Teil in Umlauf 6 276 190, amortis. 424 286, R.-F. 9469, Div.-Spar-F. 390 000, Schienen-Ern.-F. 360 000, Ern.-F. von Fahrbetriebsmittel 40 000, Materialreserven 70 776, Pens.-F. 556 027, Kranken-Unterst.-F. 28 700, Heinrich Rechnitz'scher Unterst.-F. 5030, Kaut. u. Deposit. 357 513, Kredit. 1 557 468, rückst. verlorste Oblig. u. Coup. 254 224, Vortrag a. 1909 16 946, Gewinn p. 1910 119 105. Sa. K 50 148 363.

**Gewinn- u. Verlust-Konto:** Debet: Prior.-Zs. 825 673, Amort. der Prior.-Oblig. 318 095, Kapital-Zs.-Steuer u. Gebühren nach den Prior.-Oblig. 150 000, Dotierung des Schienen-Ern.-F. 30 000, zur Bildung einer Res. für Ern. von Fahrbetriebsmittel 40 000, Gewinn 136 052. (Verwendung: Zum R.-F. 5955,  $\frac{3}{4}$ % Div. 112 584, Vortrag a. 1911 17 512.) — Kredit-Vortrag a. 1909 16 946, Betriebsüberschuss pro 1910 1 482 874. Sa. K 1 499 820.

**Kurs Ende 1890—1910:** In Berlin: 29.10, 20.25, 21, 25.40, 28.50, 49.50, 65, 57.10, 38.25, 30.30, 28.60, 24.90, 25.25, 28, 30.50, 30.10, 39, 30.40, 25.50, 25.75, 27%, — In Frankf. a. M. Ende 1890—98:  $57\frac{1}{2}$ , 40 $\frac{1}{4}$ , 41 $\frac{1}{2}$ , 42 $\frac{7}{16}$ , 47, 83 $\frac{3}{8}$ , 109 $\frac{3}{4}$ , 97 $\frac{1}{2}$ , 75 fl. pro Stück; Ende 1899—1910: 31, 30, 25.10, 25, 27.80, 30.50, 29, 39, 30.80, 26, 25.90, 26.80%. Aufgel. am 8./10. 1884 zu 27%, wobei fl. 100 = M. 200 gerechnet. Beim Handel an der Berliner Börse in Prozenten, wobei seit 1./7. 1893 fl. 100 = M. 170, vorher fl. 100 = M. 200, in Frankf. a. M. bis Ende 1898 fl. per Stück, wobei fl. 100 = M. 200, seit 1./1. 1899 auch in Frankf. a. M. in Prozenten, wobei fl. 100 = M. 170. Lieferbar auch Stücke ohne weissen Mantel.

**Dividenden 1884—1910:**  $\frac{1}{2}$ , 1,  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{1}{2}$ , 1,  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{3}{4}$ , 1 $\frac{1}{2}$ , 1 $\frac{1}{2}$ , 1 $\frac{1}{2}$ , 1 $\frac{1}{8}$ ,  $\frac{1}{2}$ , 1, 1,  $\frac{3}{4}$ ,  $\frac{3}{4}$ , 1 $\frac{1}{8}$ , 1, 1,  $\frac{3}{8}$ , 1, 0,  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{3}{4}$ %. Zahlung der Div. ohne Abzug in Kronen. Verj. der Div. in 5 J.

**Direktion:** Präs. Exc. Ludwig Graf Batthyany; Vize-Präs. Paul Boehme; Mitgl.: Emerich von Sonnenberg, Dr. Desider von Horánszky, Dr. Baán, Dr. Palugyay, Karl Baracs, Karl Haich.

**Aufsichtsrat:** Ad. Fenyvessy, Stef. Kerékgvártó, Victor v. Neugebauer, Dr. Emerich Rittinger.

**Zahlstellen:** Berlin: Nationalbank f. Deutschl., C. Schlesinger-Trier & Co., Dresdner Bank; Frankf. a. M.: Dresdner Bank; Wien: Eisenbahn Wittmannsdorf-(Leobersdorf)-Ebenfurt; Budapest: Ung. Allg. Creditbank.

## Salzburger Eisenbahn und Tramway-Gesellschaft, Salzburg.

**Gegründet:** Am 27. März 1888.

**Zweck:** Betrieb 1) der Dampftramway von Salzburg-Bahnhof über Hellbrunn und Grödig nach St. Leonhard-Drachenloch in der Richtung nach Berchtesgaden, Koncession vom 21. April 1885 bis 21. April 1975; ferner 2) der Zweiglinie nach Station Parsch der k. k. österr. Staatsbahnen und der Gaisbergbahn, Koncession vom 15. Okt. 1892 bis 21. April 1975; sodann 3) der Drahtseilbahn auf die Festung Hohen-Salzburg, Koncession vom 2. Juli 1888 bis 21. April 1975, 4) der Pferdebahnlinsen in der Stadt Salzburg, Koncession vom 2. Mai 1892 bis 21. April 1975, 5) der Sekundärbahn von Salzburg-Bahnhof über Oberndorf nach Lamprechtshausen mit Anschluss an die k. k. Staatsbahnen u. an die Linie Salzburg-Bahnhof über Hellbrunn nach St. Leonhard-Drachenloch, Kone. v. 10./4. 1895 bis 21./4. 1975, 6) Ausbau der Linie St. Leonhard-Landesgrenze. Für diese neue Strecke wurde der Baukonsens seitens des österr. Eisenbahnministeriums mit Erlass vom 21./2. 1907 auf grund der Bestimmungen der Konzessionsurkunde vom 21./4. 1885 erteilt. Ferner die Erricht., Erwerbung oder Pachtung anderer Linien u. Kommunikationsmittel, oder der Betrieb des Speditionsgeschäfts, von Hotels etc.

Wegen Elektrisierung der Linien Salzburg-St. Leonhard-Gartenau-Reichsgrenze u. Karolinenbrücke-Parsch wurde am 17./12. 1907 ein neuer Vertrag mit der Gemeinde Salzburg abgeschlossen, der von der a.o. G.-V. v. 4./1. 1908 genehmigt wurde. Der elektrische Betrieb wurde im Juli 1909 aufgenommen; für die Stromlieferung innerhalb des Territoriums der Stadtgemeinde Salzburg wurde ein Vertrag mit den Elektrizitätswerken in Salzburg abgeschlossen, während die ausserhalb des Stadtgebietes Salzburg gelegenen Bahnlinien ihren Strom von dem den Elektrizitätswerken in Salzburg gehörigen Kraftwerke „Eichelmühle“ bei Grödig beziehen. Folgende neue Projekte beschäftigen die Ges.: 1) die Verlängerung der Linie Salzburg-Lamprechtshausen nach Hackenbuch; 2) die Erbauung einer Lokalbahn von Lamprechtshausen nach Mattighofen; 3) der Bau der Linie Nonntal-Grossgmain; 4) die Verbindungslinie von der Station St. Leonhard mit der Stadtgemeinde Hallein.

**Rückkaufsrecht:** Nach Ablauf der Koncessionen ad 1—5 fällt das Eigentum der Unternehmungen ohne Entgelt dem Staate resp. der Stadtgemeinde Salzburg zu. Gegen Entschädigung kann der Staat die Unternehmungen zu 1, 2 und 5, die Stadtgemeinde Salzburg die Unternehmungen zu 3 und 4 auch schon vor Ablauf der Koncessionszeit erwerben. In diesem Falle zahlt der Staat für die noch fehlende Konzessionsdauer eine mindestens 5% Rente oder eine dementsprechende Kapitalsabfindung, die Stadtgemeinde Salzburg für das Unternehmen zu 3 die gleiche Entschädigung, und für den Erwerb der Pferdebahn den Schätzwert des unbeweglichen Eigentums.