

sowie von Wr.-Neustadt über Ebenfurt, Pottendorf nach Unter-Waltersdorf zum Anschluss an die Wien-Neu-Szönyer Linie. Der Betrieb beider Strecken ist an die Österr. Südbahn lt. Vertrag v. 21./6. 1874 verpachtet, welche hierfür jährl. K 1100 000 = fl. 550 000 zahlt u. alle Unterhaltungs- u. Betriebskosten, sowie Steuern u. Abgaben zu tragen hat.

Rückkaufsrecht: Das Einlösungsrecht des Staates begann bezügl. der Strecke Wr.-Neustadt-Grammat-Neusiedl am 23./8. 1899 u. beginnt am 10./9. 1902 für die Strecke Wien-Pottendorf-ungar. Grenze. Als Basis für den Einlös.-Preis wird die mittlere Reineinnahme der 5 besten unter den letzten 7 Jahren genommen, doch darf dieselbe nicht geringer sein als $5\frac{2}{10}\%$ des Anlagekapitals. Diese so ermittelte Jahresrente wird der Ges. in halbjährigen Raten während der ganzen Konz.-Dauer ausbezahlt. Sowohl bei der Einlösung als auch bei Erlöschen der Konz. behält die Ges. das Eigentum des aus den Erträgen gebildeten R.-F., die ausstehenden Aktiven und diejenigen Anlagen, welche kein Zugehör der Bahn bilden.

Kapital: K 8 780 000 = fl. 4 390 000, Aktien à K 400 = fl. 200. Die Aktien erhalten aus der Pachtsumme eine feste Verzinsung von 5% , welche halb. am 1./1., 1./7. zahlbar ist. Die Tilg. der Aktien erfolgt nach gänzl. Amort. der Oblig. innerh. der Konz.-Dauer.

Obligationen: 5% Silber-Prior.-Anleihe: K 12 760 000 = fl. 6 380 000, davon noch unverlost Ende 1910: K 11 501 600 in Stücken à K 400 = fl. 200. Zs.: 1./1., 1./7. Tilg.: Durch jährl. Verl. am 2./1. per 1./7. desselben, resp. 1./1. des darauf folg. Jahres von 1875 ab bis 1955, Verstärk. nicht vorbehalten. Zahlst.: Frankf. a. M.: Deutsche Vereinsbank; München: Bayer. Vereinsbank, Deutsche Bank; Stuttgart: Württ. Vereinsbank; ferner Wiener Bankverein zu Wien u. dessen Filialen zu Prag, Brünn u. Graz. Zahlung der Coup. u. verl. Oblig. ohne jeden Abzug in Silber. Beim Handel an der Börse zu Frankf. a. M. bis Ende 1898 fl. 100 = M. 200, seit 1./1. 1899 fl. 100 = M. 170. — Kurs in Frankf. a. M. Ende 1890—1910: 91, 89, 89.20, 87.50, 91, 91.25, 92.50, 92, 91.50, 105, 105, 107.70, 109.30, 108.40, 107.20, 107.50, 106, 104, 103.30, 105, $103\frac{1}{2}\%$. Coup.-Verj.: 3 J. n. F.

Geschäftsjahr: Kalenderj. **Gen.-Vers.:** Im I. Sem. **Stimmrecht:** Je 20 Aktien = 1 St.

Bilanz am 31. Dez. 1910: Aktiva: Bauauslagen für Wien-Pottendorf u. Grammat-Neusiedl-Wr.-Neustadt inkl. Kursverlust 19 710 000, für beide Linien angeschaffte Betriebsmittel 1 430 000, der Südbahn ausgefolgte Betriebs-Res. 400 000; zus. 21 540 000, abzügl. Abschreib. 1 258 400 = 20 281 600, Guth. beim Wiener Bankverein 588 622, Effekten 196 505. — Passiva: A.-K. 8 780 000, Anleihe 11 501 600, unbehob. Prior.-Zs. 289 920, ausgeloste u. noch nicht eingelöste Prior.-Oblig. 61 200, unbehob. Div. 223 890, R.-F. 4270, do. für Coup.-Stempel 121 921, Vortrag 83 926. Sa. K 21 066 727.

Gewinn 1910: Pachtshilling der Südbahn 1 100 000, Zs.-Ertrag 10 862, eingegangene Pachtgelder 208; zus. K 1 111 070. — Ab: Div. 439 000, Prior.-Zs. 577 840, Abschreib. von den Anlagekosten 73 200, Verwalt.-Kosten 9659, Coup.-Stempelgebühren 5704, Überschuss 5667, hierzu Vortrag von 1891—1909 inkl. 78 259, bleibt Vortrag K 83 926.

Verwaltungsrat: Präs. Dr. Carl Ritter von Feistmantel, Dr. Alfred Kaizl, Karl Stögermayer.

Portugiesische Eisenbahn.

Königl. Portugiesische Eisenbahn-Gesellschaft in Lissabon (Compagnie Royale des chemins de fer Portugais.)

Gegründet: Am 22. Dez. 1859. Neues Statut vom Jahre 1894.

Zweck: Betrieb der die Namen Ost- u. Nordbahn, und Zweigbahn nach Caceres führenden Eisenbahnlinien, Betrieb der Lissabon-Cintra- u. Torres-Vedras-Bahn, Torres-Vedras-Figueira da Foz u. Allfarellos Bahn, sowie Zweigbahn nach Coimbra genannten Eisenbahnlinien, Bau und Betrieb der Beira-Baixa-Bahn genannten Eisenbahnlinie etc.

Die Ges. stellte im Jahre 1892 ihre Zahlungen ein, und es bildeten sich Schutzkomitees der Gläubiger, welche im Jahre 1894 mit der Ges. ein Übereinkommen abschlossen, das am 11. Okt. 1894 gerichtlich bestätigt wurde.

Strecken: 1) Ostlinie Lissabon-Badajoz, 276 km; 2) Nordlinie Lissabon-Oporto, 230 km; 3) Zweiglinie nach Caceres u. Coimbra, 74 km, letztere wurde von der Regierung mit frs. 217 669.44 subventioniert; 4) Lissabon-Cintra-Torres-Vedras, 74 km; 5) Torres-Vedras-Figueira-Alfarellos, 168 km, eröffnet 1889 u. 1890; 6) Zweigbahn St. Apollonia-Bemfica, 8 km, eröffnet 1889; 7) Lissabon-Cascaes, 20 km, eröffnet 1889; 8) Stadt Lissabon 3 km; 9) Beira-Baixa-Bahn-Abrantes-Guarda, 211,811 km, eröffnet Mai 1893; 10) Setil Vendas Novas 70 km, eröffnet 15./1. 1904; 11) Coimbra-cidade-Louza 29 km, eröffnet 16./12. 1906. Ende 1908 im Betrieb 1172 km. Bezüglich der von der Ges. betrieb. Strecke Madrid-Caceres-portugies. Grenze, 429 km u. der zu erbauenden Spanischen Westbahn Plascencia-Astorga ca. 350 km wurde lt. Kontrakt v. 15. Dez. 1892 u. 4. Dez. 1893 ein Übereinkommen getroffen. Hiernach überlässt die Portug. Eisenb.-Ges. zur Einlösung ihrer Verpflicht. der neuen Gesellschaft 50 000 3% priv. Obligationen I. Ranges, welche als Garantie dienen sollen.

Staatsgarantie: Für Torres-Figueira-Alfarellos garantiert die Regierung ein Reinertragnis von 5% mit der Massgabe, dass der zu leistende Garantiebetrag 2% des auf Milreis 30 000 per km berechneten Anlagekapitals, also Milreis 100 800 = frs. 560 000 jährlich nicht übersteigen darf. Für die Beira-Baixa-Linie garantiert sie ein jährliches Reinertragnis