

im Verkehr 2 865 600, Prior.-Aktien im Verkehr 7 976 000, do. amortisiert 279 200, verlorste am 2./1. 1912 einzulös. Prior.-Aktien 24 400, nicht eingelöste Prior.- u. St.-Aktien-Coup. 26 823, R.-F. der Hauptlinien 605 958, do. der Flügellinien 598 874, 10%iger R.-F. 32 441, R.-F. der Bereczker Linie 13 788, Kredit. 675 769, Pens.-F. der Angestellten 213 251, Kaut. der Firma Mettner & Grossmann 5800, Hilfs-F. der Flügellinie 6290, Kaut. des Postverfrachters 600, do. der Firma G. Fuchs 1400, Kézdivásárhely-Bereczker Linie: St.-A. der Interessenten 271 600, Kaut. der Bauunternehmung 12 000, Gewinn 690 673. Sa. K 14 300 467.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Einnahmen: Vortrag a. 1910 6577, Betriebseinnahmen pro 1911: (Überschuss der Hauptlinien 820 459 abzügl. ausserord. Investier.-Kosten der Flügelbahn 56 016) 764 443, Zs. 38 318, verj. Div. 264. — Ausgaben: Verwalt.-Kosten, Dotierung des Pens.-F. 91 493, öffentl. Abgaben 3037, Amort. von 61 Stück Prior.-Aktien 24 400, Gewinn 690 673. Sa. K 809 603.

Verwendung des Reingewinns: Spez.-R.-F. 14 737, Tant. an Direktion 29 475, $5\frac{3}{4}\%$ Div. auf St.-Aktien 164 772, $5\frac{3}{4}\%$ Div. auf Prior.-Aktien 460 023, an Genussscheine 1911, Vortrag K 19 755.

Kurs der Prior.-Aktien Ende 1896—1911: In Berlin: 105.30, 104, 101.50, 98.50, 94.10, —, 93, 94, 93.75, 94.50, 98, 97, 95, 98.50, —, 104%. — In Frankf. a. M. Ende 1896—1898: 177 $\frac{1}{2}$, 176, 172 fl. per Stück; 1899—1911: 100, 93.90, 95, 93, 93.75, 93.50, 95, 97, 97, 95, 98.50, 101.70, 103%. Aufgelegt die im Besitz der Eisenbahn-Renten-Bank befindlichen fl. 2 861 800, Prior.-Aktien in Frankf. a. M. am 25./3. 1896 zu 89.50% (wobei fl. 100 = M. 200), in Berlin am 22./7. 1896 zu 106.75% (wobei fl. 100 = M. 170).

Usance: Seit 1./1. 1899 versteht sich die Kursnotiz an den deutschen Börsen in Prozenten, wobei fl. 100 = M. 170, in Berlin auch früher so, in Frankfurt a. M. vorher fl. per Stück, wobei fl. 100 = M. 200.

Dividenden 1892—1911: Prior.-Aktien: 4 $\frac{2}{5}$, 4 $\frac{1}{2}$, 5 $\frac{1}{2}$, 5 $\frac{3}{5}$, 5.5, 5.5, 5.5, 5.5, 5.5, 5.5, 5.5, 5 $\frac{1}{4}$, 5 $\frac{3}{4}$, 5 $\frac{3}{4}$ %; St.-Aktien: 0, 0, 0, 0, 1, 1, $\frac{3}{4}$, 0, 0, 0, 1 $\frac{1}{2}$, 3, 3 $\frac{1}{2}$, 4, 4 $\frac{1}{2}$, 5 $\frac{1}{4}$, 5 $\frac{3}{4}$, 5 $\frac{3}{4}$ %. Verj. der Div., Super-Div. u. der verl. St.-Aktien in 5 J., der verlorsten Prior.-Aktien in 20 J. n. F.

Direktion: Präs. Gabriel Daniel jr., Baron Otmár Majthényi, Michael Maurer, Albert Bedö von Kálnoki, Manó Kónyi, Dr. Móricz Mezei, Dr. Móricz Palugyay, Baron Béla Szentkeresztzy, Dr. Joh. Baross, Árpád von Papp, Traugott Copony, Béla Elekes, Dr. Madar Kiraly.

Aufsichtsrat: Ord. Mitgl.: Stefán Pánczél, Jul. Gerlóczy; Ersatzmann: Béla Thuránszky. **Bureau:** Ober-Insp.: Karl Haich; techn. Insp.: Karl Baracs; Sekretäre: Dr. Emerich Rittinger, Dr. Zoltan Urbanovich; Oberbuchhalter: B. Ába Lehel.

Zahlstellen: Für die Div. u. verl. Prior.-Aktien: Berlin: C. Schlesinger-Trier & Co., Dresdner Bank, Mitteldeutsche Creditbank; Frankfurt a. M.: Gebr. Sulzbach, Dresdner Bank, Mitteld. Creditbank; Budapest: Ungar. allg. Creditbank. Zahl. in Deutschland zum Wechselkurse von kurz Wien.

Brünner Local-Eisenbahn-Ges. in Mähr.-Ostrau.

Gegründet: 25./6. 1886 als A.-G. Die Ges. übernahm die durch Vertrag v. 28./3. resp. 1./4. 1884 von Lindheim erteilte Konz. zum Bau u. Betrieb einer für den Personen- u. Frachtverkehr bestimmten Strassenbahn für Brünn u. Umgegend. In der ausserord. G.-V. v. 31./10. 1898 wurde der mit der Elektr.-Ges. „Union“ zu Berlin abgeschl. Kaufvertrag, wonach die Brünner Dampftramway an dieselbe um den Preis von fl. 970 000 exkl. der der Brünner Local-Eisenbahn-Ges. verbleib. Fonds verkauft wurde, genehmigt und beschlossen, von diesem Kaufschilling vom 1./2. 1899 ab den Betrag von fl. 100 auf jede Aktie à fl. 200 zurückzuzahlen; der Rest von fl. 200 376 wurde lt. G.-V.-B. v. 17./4. 1899 in einem Spec.-R.-F. hinterlegt. Die Ges. hat jetzt in ihrem Betrieb: 1) die lt. Konz. v. 27./5. 1894 Lokalbahn Oderfurt-Mähr.-Ostrau-Witkowitz-Reichsbrücke, 7 km lang, eröffnet am 18./8. 1894; dieselbe war für die ersten zehn Jahre an Leo Arnoldi verpachtet, welche Firma dafür einen Mindestreingewinn von fl. 38 500 jährl. = 5 $\frac{1}{2}\%$ des darauf verwendeten A.-K. garantiert hatte. In der G.-V. v. 12. März 1897 wurde jedoch der Betrieb ab 1. April 1897 in eigene Regie genommen; 2) die lt. Concession v. 13. März 1899 Lokalbahn Mähr.-Ostrau-Elgoth (Hulwaken), 3 km lang, eröffnet am 17./5. 1899; durch Konz. vom 22./12. 1905 ist der Bau u. Betrieb für eine Fortsetzung dieser Linie nach Schönbrunn genehm. worden; die Linie ist 30./3. 1907 dem öffentlichen Verkehr übergeben worden; Lokalbahn Witkowitz — Hotel zur Kugel Concession 13./10. 1907 Rg.-Bl. Nr. 244, eröffnet 18./10. 1907; 3) die lt. Konz. v. 14./7. 1899 Lokalbahn Mutenitz-Gaya, Dauer dieser Konz. 90 J., Steuerfreiheit 25 J.; diese Lokalbahn ist am 2./6. 1900 dem Betrieb übergeben worden; durch Garantievertrag mit der Lokalbahn Saitz-Göding bezw. mit der „Vereinigten Eisenbahnbau- und Betriebs-Ges.“ in Berlin ist die Betriebsführung der Lokalbahn Mutenitz-Gaya für die ersten sieben Jahre der k. k. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn, in deren Betrieb auch die Lokalbahn Saitz-Göding steht, gegen einen jährlichen Pauschalbetrag von K 72 000 überlassen worden, hierzu kommt noch die vom mährischen Landesausschusse gewährte Subvention von jährl. K 8000 für die ersten zehn Jahre; nunmehr steht diese Bahn in eigener Verwalt.; 4) die lt. Konz. vom 6./8. 1901 Lokalbahn Lundenburg-Eisgrub; diese Lokalbahn ist 17./11. 1901 dem