Landesfürstl. Kommissär: K. k. Hofrat im Eisenb.-Minist. Dr. Franz Ritter von Podlewski, Wien.
Verwaltungsrat: Präs. Dir. der Niederösterr. Eskompte-Ges. Maxime Krassny, Eder von Krassien; Vize-Präs. k. k. Sektionschef a. D. Exz. Geh. Rat Dr. Franz Lihartzik, Wien; Mitgl.: Dir. der Verein. Elektr.-Akt.-Ges. Ing. Ernst Egger, stellv. Dir. der Verein. Elektr.-Akt.-Ges. Ing. Rud. Ernst, Wien; Bürgermeister Dr. Gustav Fiedler, Fabrikbesitzer, N. Lichtenstern, M.-Ostrau; Dir. der k. k. priv. K.-F.-Nordbahn Dr. Josef Patzau, Bankier k. k. Kommerzial-Rat Moritz Pflaum, Verwalt.-Rat der Unionbank Dr. Gotthold Stern, Wien.
Direktion: Dir. Moritz Erber.

Ausschliessend priv. Buschtährader Eisenbahn, Prag.

Gründung: I. Gen.-Vers. 25./10. 1853. Letzte Statutänd. von 1890. **Zweck:** Betrieb der auf Grund der Konz. v. 20./11. 1855 u. 11./1. 1867 bereits hergestellten Eisenbahnen, sowie der Bau und Betrieb der durch die Allerh. Konz. v. 1./7. 1868, 4./8. 1871, 12./11. 1872 u. 30./10. 1873 bewilligten böhm. Nordwestbahn etc. Betrieb der der Ges. gehörigen Kohlenwerke.

Bahngeliet: Linien des Lit. A-Unternehmens: Hauptbahn: Prag (Bubna)-Priesen 115,362 km Prag (Smichow)-Hostiwitz 19,518 km, Kladno-Kralup 25,092 km, Duby-Altkladno 2,620 km, Lužna-Lischan-Rakonitz 9,186 km, insges. 171,778 km, hierzu Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz 12,017 km 14 Kohlen- u. 14 sonst. Industrialbahnen 25,879 km, zus. Haupt- u. Nebenlinien Lit. A 209,674 km; Linien des Lit. B-Unternehmens: Hauptbahn: Priesen-Komotau-Eger 121,542 km, Priesen-Kaaden-Brunnersdorf 10,771 km, Komotau-Reitzenhain 37,265 km, Krma-Neudorf-Weipert 34,807 km, Falkenau-Klingenthal 27,981 km, Tirschnitz-Franzensbad 4,122 km, insges. 236,488 km, hierzu 29 Kohlen- u. 9 sonst. Industrialbahnen 35,625 km, zus. Haupt- u. Nebenlinien Lit. B 272,113 km. Mittels Erl. v. 24./8. 1896 forderte der Staat den Bau des zweiten Geleises auf sämtl. eingleis. Strecken, auf welche Konz. v. 1./7. 1868 Anwendung findet, doch kam 15./6. 1897 eine Vereinbarung zustande, gemäss welcher auf Strecken von zus. 199,515 km ab 1./7. 1897 in 5 J. (alljährl. mind. 40 km) zweite Geleise fertig zu stellen sind, auf den übrigen Strecken von 147,468 km Baulänge nur nach Bedürfnis, d. h. soweit tägl. 42 (resp. 44, resp. 48) Züge verkehren. Weitere Vereinbarungen galten dem Bahnhof Karlsbad. Lt. Vereinbarungen v. 17./10., 24./10. u. 3./11. 1910, genehmigt durch den Eisenbahn- u. Finanzminister lt. Erlass des Eisenbahnmin. v. 8./2. 1911 verpflichtete sich die Ges. zum Bau des Zentralbahnhofes in Karlsbad den Betrag von K 2 500 000 an die Staatsverwaltung zu zahlen. Im Falle der Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch die Staatsverwaltung wird von demjenigen Betrage, welcher zufolge Punkt I Ziffer 2 des Protokolls v. 15./6. 1897 und Ziffer 2 der gegenwärtigen Vereinbarung seitens der Ges. für den Zeitpunkt der Einlösung noch nicht durchgeführten Ausbau des zweiten Geleises der Linie Prag (Bubna)-Eger an die Staatsverwaltung zu refundieren sein wird, der Betrag von K 800 000 nebst 4% jährl. einfachen Zs. in Abzug gebracht. Bezüglich des Teilbetrages von K 1 700 000 hat eine Rückerstattung an die Ges. im Falle der Einlösung mit oder nach 1./1. 1918 überhaupt nicht, im Falle einer früheren Einlösung in nachstehender Weise stattzufinden. Erfolgt die Einlösung vor dem 1./1. 1912 so sind K 1 700 000, vor dem 1./1. 1913 K 1 457 143, vor dem 1./1. 1914 K 1 214 286, vor dem 1./1. 1915 K 971 429, vor dem 1./1. 1916 K 728 572, vor dem 1./1. 1917 K 485 715, vor dem 1./1. 1918 K 242 858 zurückzuerstatten. Die Legung des zweiten Geleises in den gegenwärtig eingleisigen Teilstrecken der Linie Prag (Bubna)-Eger wird von der Staatsverwaltung erst im Falle eines nachweisbaren aktuellen Verkehrsbedürfnisses (täglich 44 Züge durch zwei aufeinander folgende Jahre) gefordert werden. Am 15./5. 1912 traten die erhöhten Personen-, Gepäck- u. Kohlen-Tarife in Kraft. Der Effekt dieser Tarifierhöhung wird bei der seinerzeitigen Ermittlung der an die Ges. zu leistenden Einlösungsrente nicht als Abzugsposten behandelt, d. h. nicht aus den massgebenden Einnahmen ausgeschieden. Steuerfreiheit: Die Strecke Krupa-Kolleschowitz ist von der Einkommen- u. Erwerbsteuer bis 17./5. 1912 befreit; die anderen Strecken sind steuerpflichtig.

Steinkohlenwerk Buschtährad-Rapitz umfasst ein Grubenfeld von 1 815 874 □ Klafter. Gefördert wird jetzt aus dem Ferdinand-, Franz Josef- u. Tragy-Schacht u. hieraus 1911: 387 060 (1910: 387 489) t Kohlen mit einem beiden Netzen gemeins. Betriebsüberschuss von K 158 386 (1910: K 448 377) erzielt; unter Berücksichtig. der Verzins. u. Amort. des im Kohlenwerk invest. Kap. schloss das Kohlenwerk 1911 mit einem Defizit v. K 439 231 (1910: Defizit K 148 938).

Koncessionen: 80 Jahre vom Datum der Konz.-Erteilung bei der Konz. v. 11./1. 1867, 90 J. vom Tage der Betriebseröffnung bei der Konz. v. 1./7. 1868.

Rückkaufsrecht: Der Staat ist berechtigt, von 1898 ab die Bahn anzukaufen; er muss für die Aktie mind. eine für die Dauer der Konz. zu gewähr. Rente von 5% u. die nötige Tilg.-Quote geben.

Kapital: K 22 680 000 = fl. 11 340 000 in Aktien Lit. A à K 1050 = öfl. 525, wovon Ende 1911 getilgt sind K 691 950, K 34 600 000 = fl. 17 300 000 Aktien Lit. B à K 400 = fl. 200. Die Besitzer der Aktien Lit. A haben Anspruch auf die Erträge des Bahnnetzes Lit. A, die Besitzer der Aktien Lit. B auf die Erträge des Bahnnetzes Lit. B. Die Erträge aus den Steinkohlenwerken Buschtährad-Rapitz gehören den Aktionären Lit. A u. Lit. B zu gleichen Teilen. Übersteigt jedoch nach einem Betriebsjahre der als Super-Div. zu verteilende Rest des Reingewinns einer Unternehm. 5% ihres A.-K., so ist der diese 5% übersteigende Mehrbetrag in 2 Hälften zu teilen u. die eine Hälfte an die Aktionäre u. Genussscheininhaber der Lit. A u. die andere Hälfte an die Aktionäre der Lit. B-Unternehm. unter angemessener Abrundung zu verteilen. Die Tilg. der Aktien erfolgt innerh. der Dauer der Konz. nach einem Tilg.-Plan-