

a. M.: Dresdner Bank, Gebr. Sulzbach, Mitteldeutsche Creditbank. Zahlung der Zs. ohne jeden Abzug in Goldgulden ö. W. oder in deutschen Reichsmark. Eingeführt in Frankf. a. M. am 5. 1. 1898 zu 78,75%, Kurs Ende 1898—1911: 77, 73,80, 71, 72, 73,50, 75,80, 73, 73,80, 74,90, 71, 67,50, 68,60, 67,60, 67,60%. Not. Frankf. a. M. Verj. der Zs. in 5 J. der verlostene Oblig. in 20 J. n. F.

Geschäftsjahr: Kalenderjahr. **Gen.-Vers.:** Im I. Sem.; an der G.-V. können nur teilnehmen Besitzer von mind. 10 Aktien.

Stimmrecht: 10 Aktien = 1 St., die Aktien müssen mind. 8 Tage vor der G.-V. deponiert werden. **Gewinn-Verteilung:** Zunächst 5% an den R.-F., bis derselbe fl. 1 000 000, dann 5% Div. an die Aktionäre, vom Überschuss 10% Tant. an die Direktion zur Verf. der G.-V.

Bilanz am 31. Dez. 1911: Aktiva: Eisenbahnbau u. Neuinvestitionen 39 682 629, Prior.-Aktien d. Neusiedler Seebahn-A.-G. 6 700 476, Kassa 88 759, Bankguth. 1 773 771, eig. Effekten 36 124, Materialvorräte 638 523, Pens.-F. 574 027, Kaut. u. Deposit. 407 643, Debit. 678 413. — Passiva: A.-K. 15 011 200, 6% konv. Prior.-Anleihe von 1875 169 524, 3% Gold-Prior.-Anleihe I. Em. von 1883 in Umlauf 17 136 191, amort. 3 351 904, do. II. Em. von 1891 in Umlauf 2 110 000, amortis. 270 952, do. III. Em. von 1897 I. Teil in Umlauf 1 520 000, amortis. 112 857, do. II. Teil in Umlauf 6 236 190, amortis. 464 286. R.-F. für Investitionen 85 506, Div.-Spar-F. 390 000, Schienen-Ern.-F. 400 000, Ern.-F. von Fahrbetriebsmittel 100 000, Pens.-F. 574 027, Kranken-Unterst.-F. 28 700, Heinrich Rechnitz'scher Unterst.-F. 5030, Kaut. u. Deposit. 373 913, Kredit. 1 681 373, rückst. verlost. Oblig. u. Coup. 251 874, Vortrag a. 1910 17 512. Gewinn p. 1911 289 325. Sa. K 50 580 366.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Prior.-Zs. 817 709, Amort. der Prior.-Oblig. 333 809, Kapital-Zs.-Steuer u. Gebühren nach den Prior.-Oblig. 153 833, Dotierung des Schienen-Ern.-F. 40 000, Dotierung der Res. für Ern. von Fahrbetriebsmittel 60 000, Gewinn 306 838, (Verwendung: Zum R.-F. 14 466, 1³/₄% Div. 262 696, Vortrag a. 1912 29 675.) — Kredit: Vortrag a. 1910 17 512, Betriebsüberschuss pro 1911 1 694 676. Sa. K 1 712 189.

Kurs Ende 1890—1911: 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, 32.30%. — In Frankf. a. M. Ende 1890—98: 57¹/₂, 40¹/₄, 41¹/₂, 42⁷/₁₆, 47, 83³/₈, 109³/₄, 97¹/₂, 75 fl. pro Stück; Ende 1899—1911: 31, 30, 25.10, 25, 27.80, 30.50, 29, 39, 30.80, 26, 25.90, 26.80, 32.50%. 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—1911: $\frac{1}{2}$, 1, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2}$, 1, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$, $1\frac{1}{2}$, $1\frac{1}{2}$, $1\frac{1}{2}$, $1\frac{1}{8}$, $\frac{1}{2}$, 1, 1, $\frac{3}{4}$, $\frac{3}{4}$, $1\frac{1}{8}$, 1, 1, $1\frac{3}{8}$, 1, 0, $\frac{1}{4}$, $\frac{3}{4}$, $1\frac{3}{4}$ %, Zahlung der Div. ohne Abzug in Kronen. Verj. der Div. in 5 J.

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

Aufsichtsrat: Ad. Fenyvessy, Stef. Kerékgyártó, Victor v. Neugebauer, Dr. Emerich Rittinger, Eduard Oppenheim, Frankf. a. M.

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 Pferdebahnliesen in der Stadt Salzburg, Koncession vom 2. Mai 1892 bis 21. April 1975, 5) der Sekundärbahn von Salzburg-Bahnhof über Oberdorf nach Lamprechtshausen mit Anschluss an die k. k. Staatsbahnen u. an die Linie Salzburg-Bahnhof über Hellbrunn nach St. Leonhard-Drachenloch, Konc. 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 „Eichetmühle“ bei Grödig beziehen. Lt. Vertrag vom 8./3. 1909 mit der Stadtgemeinde Salzburg übernahm die Ges. den Betrieb der elektr. Stadtbahn für Rechnung der Stadtgemeinde. Dieser Betriebsvertrag,