

**Verwaltungsrat:** Präs. Komm.-Rat Herm. Köhler, Frankf. a. M.; Vize-Präs.: Josef Rochlitzer, Graz; Verwalt.-Räte: Gustav Behringer, Frankf. a. M.; Johann Graf Plater von der Broel, Graz; Hans von Reininghaus, Wien; Dr. Emerich Ritter von Schreiner, Dr. Ernst Schuster, Graz; Alfred Weinschenk, Frankf. a. M.

**Betriebsleitung:** Dir. u. Prok. Peter Hildmann, Dir.-Stellv. u. Prok.: Ing. Jos. Pojatzi.

## K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Budapest.

**Gegründet:** 1866. Neue Statuten von 1879. **Zweck:** Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Kaschau bis Oderberg und von Abos über Eperjes und Kis-Szeben in der Richtung nach Tarnow bis an die ungar.-österr. Landesgrenze; Erwerbung und Betrieb von Eisenwerken, Kohlengruben und anderen industr. Etabliss. zur Förderung des gesellschaftl. Eisenbahnbaues und Betriebes. Die Ges. führt auch den Betrieb mehrerer Flügelbahnen für Rechnung der Eigentümer. Infolge Verstaatl. der ungar. Linien der Österr.-Ungar. Staatsbahnen übertragen die Ungar. Staatsbahnen ab 1./2. 1892 der Ges. den Betrieb der Strecke Császa-Zwardon (20,656 km), solange kein neuer Betriebsvertrag abgeschlossen wird, wird das investierte Kapital dieser Strecke (zur Zeit K 5 236 530) in die Bilanz der Ges. getrennt aufgenommen. In 1896 erhielt die Ges. die Konz. für den Bau und Betrieb der von der Station. Osorba zum Corbsaer See führenden Zahnradbahn, dieselbe wurde im Sommer 1896 eröffnet. Die Legung des zweiten Gleises auf der Österr. Strecke hatte die Verwaltung aus eigener Initiative geplant und dafür die Genehmigung der Österr. Regierung nachgesucht. Allerdings schlug die Verwaltung gleichzeitig eine direkte Verbindung ihres Netzes mit dem Preuss. Eisenbahnnetze von Kaschau bis Annaberg mit einer Überbrückung der Nordbahnstrecke vor; diese Verbindungslinie sollte jedoch nur für den Wagenladungsverkehr bestimmt sein, um eine raschere Abfertigung des Exports zu ermöglichen. Im Ausgleich zwischen Österreich u. Ungarn wurde im Jahre 1907 beschlossen, diesen Plan zu beseitigen, u. zur leichteren Abwicklung des Verkehrs der Bau des zweiten Gleises Teschen-Jablunkau gestattet. Die Gen.-Vers. vom 31./5. 1913 beschloss den Ausbau des zweiten Gleises auf der Strecke von der ungarischen Landesgrenze nach Oderberg. Die hierzu notwendigen Investitionen werden teilweise mit den Betriebsüberschüssen der österreichischen Strecke u. der restliche Teil aus zur geeigneten Zeit in eine konsolidierte Schuld umzuwandelnden, schwebenden Schulden gedeckt.

**Koncessionsdauer:** 90 Jahre bis 18./3. 1962 resp. 18./8. 1966.

**Bahngebiet:** 1912 waren in Betrieb a) Hauptbahn: auf ungar. Gebiete 362,77 km, auf österr. Gebiete 63,82 km, ferner die Császa-Zwardoner Strecke, hiervon auf ungar. Gebiet 20,226 km, auf österr. Gebiet 0,430 km, die Csorbasee-Zahnradbahn 4,771 km; b) Zweigbahnen 83,346 km, hiervon auf ungar. Gebiete 65,806 km, auf österr. Gebiete 17,540 km. Die Bahn führt den Betrieb nachbenannter Lokalbahnen: 1) Gölniczthalbahn; 2) Szepesváraljaer L.-B.; 3) Löcsethaller L.-B.; 4) Poprádthal (Poprád-Késmarker) L.-B.; 5) Késmark-Szepesbélaer L.-B.; 6) Szepesbéla-Podoliner L.-B.; 7) Tátra-Lomniczer L.-B.; 8) Arvathal L.-B.; 9) Zsolna-Rajeczter L.-B.; 10) Csorbasee-Zahnradbahn, 11) Eperjes-Bártfaer L.-B. und 12) Rózsahegy-Korytnczaer L.-B.

**Rückkaufsrecht:** Der Staat ist berechtigt v. 18./3. 1902 resp. für Eperjes-Tarnow v. 12./5. 1901 ab die Bahn jederzeit einzulösen. Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährl. Reinerträge der Unternehm. während der der wirklichen Einlösung vorausgegangenen 7 Jahre beziffert, hiervon die Reinerträge der 2 ungünstigsten Jahre abgezogen und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen 5 Jahre berechnet, derselbe darf jedoch nicht weniger als das garant. Reinerträgnis betragen und ist der Ges. als Jahresrente bis zum Ablaufe der Konz.-Dauer zu zahlen. Bei Erlösehen der Konz. als auch bei der Einlösung der Bahn kommt der Staat in den Besitz von sämtl. bewegl. u. unbewegl. Eigentum der Ges. Dagegen behält die Ges. nach geschehener Rückzahl. aller vom Staate geleisteten Vorschüsse samt Zs. das Eigentum des R.-F. und der aushaftenden Aktivforder., ferner der besonderen aus dem eigenen Vermögen der Ges. errichteten Gebäude als: Koksöfen, Giessereien, Fabriken von Maschinen u. and. Geräten, Speicher, Docks etc., zu deren Erbauung sie von der Reg. mit dem ausdrückl. Beisatze ermächtigt wurde, dass sie kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

**Staatsgarantie:** Jährlich K 6 821 890,94, fl. Gold 651 033,78, hiervon entfallen auf Österreich K 1 667 793,82, die übrige Summe auf Ungarn. Die von Österreich bis 1880 in Anspruch genommenen Zuschüsse wurden 1880—89 zurückbezahlt. Für das Jahr 1901 wurde von Österreich ein Zuschuss von K 91 063 in Anspruch genommen, welcher aus dem Überschuss pro 1902 zurückgezahlt wurde. Ende 1912 hatte Ungarn aus der Garantie K 75 168 011 u. für aufgelaufene Zs. K 118 918 318 zu fordern, ferner aus der Spec.-Garantie K 54 998 028. Gemäss Wiener Protokoll v. 23./12. 1875 hat die Ges. die Überschüsse der österr. Linie über das garant. Reinerträgnis nach Deckung der Zuschüsse Österreichs zur Deckung bezügl. teilweisen Deckung der ungar. Garantie-Verschuldungssumme heranzuziehen. Dementsprechend wurden die Überschüsse pro 1889—1904: fl. 249 034, 262 460, 285 390, 293 895, 284 974,69, 549 830,74, 237 380,55, 294 844,51, 413 448,47, 381 101,71, 348 376,06, K 40 493,64, 0, 150 564,31, 240 998,93, 0, übertragen. Die Verwendung des Reinerträgnisses der österreichischen Strecke für das Jahr 1905 im Betrage von K 392 289, für 1906 im Betrage von K 920 882, für 1907 im Betrage von K 13 455, für 1908 im Betrage von K 29 489, für 1909 im Betrage von K 63 838, für 1910 im Betrage von K 250 847, für 1911 im Betrage von K 951 919 u. für 1912 im Betrage von K 1 537 880, zus. K 4 165 600 wurde vorläufig in Schwebelassen, hiervon wurden