

Bilanz am 31. Dez. 1912: Aktiva: Bahnanlagekto: Salzburg-Reichsgrenze 1 272 009, Karolinenbrücke-Parsch 218 215, Salzburg-Lamprechtshausen 2 356 000, Seilbahn Hohensalzburg 442 819, Pferdebahn 130 504; Omnibuslinien 85 994, Restaurat.-Anlage Seilbahn mit Inventar 154 458, Bauerweiter.-Kto I. Teil 209 610, do. II. Teil 392 322, Bahnhofumbau Salzburg und Elektrisier.-Kto 2 311 180, Realitäten 110 471, Inventarkto 16 460, Materialvorrat 64 148, Effekten 35 749, Depos. 72 000, Debit. 145 588, Kassa 12 764, Projektskto 40 734, Tilg.-Kto I 34 007, do. II 99 600. — Passiva: A.-K. 4 430 400, Amort.-Kto 229 600, Aktienrückstandskto 1600, alte Div. 1082, Sparkassa Innsbruck Anleihekto 733 957, do. Tilg.-Kto 16 043, Sparkassa Salzburg Anleihekto I 782 251, do. Tilg.-Kto 17 749, do. Anleihe-Kto II 31 607, Sparkassa Linz Anleihe 29 516, Subventionen 250 000, Zs. u. Amort.-Rückstandskto 21 875, Verwalt.-R. Depot-Kto 72 000, Kredit. 811 555, Akzepte 540 710, Ern.-F. der Bahnen 55 320, do. der Omnibuslinien 453, R.-F. (gesellschaftl.) 20 264, Spez.-R.-F. 15 362, Gewinn 143 289. Sa. K 8 204 633.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Einnahmen: Vortrag 1165, Reingewinn: I. Linie Salzburg-Reichsgrenze-Parsch 225 688, II. Salzburg-Lamprechtshausen 47 083, III. Drahtseilbahn Hohen-Salzburg 22 865, elektr. Stadtbahn Salzburg 2600. Sa. K 299 401. — Ausgaben: Zs. 147 088, Tilg.-Kto der Anleihe bei der Sparkassa Innsbruck 4279, do. der Anleihe I bei der Sparkassa Salzburg 4745, Reingewinn 143 289, welcher verwendet wird: Tilg. des A.-K 10 800, Rückl. in den R.-F. II (gesellschaftl. R.-F.) 4660, do. in den Ern.-F. 15 000, Jahresquote zur Deckung des Tilg.-Kto 540, $2\frac{1}{2}\%$ Div. 110 760, Vergüt. an Revisionskommission 250, Vortrag auf 1913 K 1279.

Kurs Ende 1896—1912: 103.70, 104, 101, 87, 85, —, —, 72, 73, 79, 73, 71.50, 82, 90.30, 86.50, 78.50, $62\frac{1}{2}\%$. Notiert in Berlin. Eingeführt im Dez. 1896, erster Kurs am 29./12. 1896: 103.50% , wobei fl. 100 = M. 170.

Dividenden 1890—1912: $5\frac{1}{2}$, $5\frac{3}{4}$, 6, 6, $5\frac{1}{2}$, $5\frac{1}{2}$, $5\frac{1}{2}$, 5, 5, 5, 5, $2\frac{1}{4}$, 3, $3\frac{1}{2}$, $3\frac{1}{2}$, $3\frac{1}{2}$, $3\frac{1}{2}$, 4, $4\frac{1}{4}$, $3\frac{1}{2}$, $3\frac{1}{2}$, $2\frac{1}{2}\%$. Coup.-V.: 3 J. n. F. **Usance:** Seit dem 16./5. 1898 werden die Aktien nach Ablauf des Geschäftsj. exkl. Div.-Schein mit Zinsberechn. ab 1./1. gehandelt. Aktien Nr. 5001 bis 5650, bei denen aus dem vorgedruckten Datum des 1. April 1898 handschriftlich aus dem 1. April der 19. April gemacht worden ist, sind lieferbar.

Direktion: Robert Kratochwil, Salzburg.

Landesfürstl. Kommissar: K. k. Landesregierungsrat Felix Freih. von Hasslinger, Salzburg.

Verwaltungsrat: Präs. Ing. u. Dir. Josef Saliger, Wien; Vicepräs. Hof- u. Ger.-Advokat Dr. Karl Povinelli, Salzburg; Verwaltungsräte: Bau-Ing. Ernst Angermayer, Dir. Max Chavanne, Hofrat Franz Ritter von Eisenbach, Wien; Dir. Ernst Schwarz, Wien; Kaiserl. Rat u. Bankier Carl Spängler, Salzburg; Friedr. Wilhelm Freih. von Verschuer, Salzburg.

Zahlstellen: Berlin: Bank f. Handel u. Ind., Nationalb. f. Deutschl., Abraham Schlesinger. Zahlung zum jeweiligen Tageskurse von kurz Wien, ferner Wien: K. k. priv. Länderbank, Salzburg; Carl Spängler.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien

(Lombardische Eisenbahn).

Gegründet: 1858, revid. Statut v. 16./8. 1898. **Konzessionen:** Vom 23./9. 1858, 13./4. 1867, 27./7. 1869. Die Dauer der Konz. währt bis 31./12. 1968.

Geschichtliches: Im Jahre 1858 erfolgte die Gründung einer Ges., die vom Staate die Linie Wien-Triest mit den Zweigbahnen nach Laxenburg und Oedenburg erwarb, und die sofort auch einige andere Konzessionen empfing. Diese Ges. fusionierte sich noch in demselben Jahre mit der Lombardisch-Venetianisch-Central-Italienischen Eisenbahn und der Kaiser Franz Josefs-Orientbahn (Pragerhof-Ofen, Stuhlweissenburg-Neu-Szönyi u. Oedenburg-Kanizsa). Zu diesem ersten Netz sind dann später noch verschiedene Konzessionen gekommen, die jetzt betrieb. eig. Linien sind also teils 1858, resp. 1./1. 1859 erworben, teils von da bis 1873 erbaut. Nur kleine Nebenbahnen sind seitdem eröffnet. Von dem Netz der Ges. sind die Italien. Linien durch Konvention d. d. Basel, 17./11. 1875 u. Zusatzvertrag d. d. Wien, 25./2. 1876, vom Italien. Parlament genehm. am 27./6. 1876, an Italien, die Strecke Karlstadt-Agram (49,2 km) 1880 an Ungarn verkauft worden. Die Ges. übernahm den Betrieb der Bares-Pakracz-Bahn. Sie empfängt von den Brutto-Einnahmen bis fl. 600 000 50% , hat aber jedenfalls fl. 300 000 der B.-P.-Ges. abzugeben; von ferneren Einnahmen von mehr als fl. 600 000 bis fl. 900 000 erhält die Südbahn 20% , bis diese 20 und jene 50% von der Gesamt-Einnahme 40% ausmachen; steigen die Einnahmen über fl. 900 000, so bezieht die Südbahn 40% der Gesamt-Einnahme. Im Bericht ist die Linie erwähnt in Gemeinschaft mit den gleichfalls von der Ges. betriebenen fremden Bahnen: Terezovac-Suhopolje-Slatina und Bastaji-Koncanica-Zdenci, insgesamt 123,7 km Die G.-V. vom 29. Mai 1893 ermächtigte die Verwaltung, von dem Landesauschuss von Steiermark den Betrieb der schmalspurigen Landesbahnen Pöltschach-Gonobitz, 14,9 km, und Preding-Wieseldorf-Stainz, 11,5 km zu übernehmen, und die G.-V. vom 28. Mai 1894 zur Übernahme des Betriebes der Bahn Kapfenberg-Seebach-Au, 23,0 km. Die G.-V. vom 26. Mai 1898 ermächtigte die Verwaltung zur Übernahme des Betriebes auf der Lokalbahn Bozen-Kaltern (Überetscherbahn), 15,1 km, und weiters wurden in Pacht genommen: Die Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel, Grobelno-Rohitsch, Laibach-Oberlaibach, S. Michele-Mezolombardo, die Mendelbahn und die Lokalbahn Mori-Arcoriva a. G. Die rücksichtlich dieser Linien — ausgenommen die Lokalbahn Grobelno-