

Gewinnbeteiligung der Stadt: Vom Jahre 1900 an wird die Stadtgemeinde Graz an dem Gewinne der Grazer Tramway-Gesellschaft beteiligt. Die Stadtgemeinde Graz hat ein Drittel desjenigen Betrages als Gewinnanteil zu erhalten, welche von dem ausgewiesenen Gewinne erübrigt, nachdem der zur Auszahlung einer statutenmässigen Div. von 4^o%, nebst einer Super-Div. von 2^o% (sonach in Sa. 6^o%) an die Aktionäre statuten-gemäss erforderliche Betrag in Abzug gebracht ist. Bei Berechnung des obengenannten Gewinnanteiles ist jedoch ein etwaiger Gewinnvortrag des Vorjahres auszuscheiden. Die Gewinnbeteiligung betrug pro 1900—1914: K 32 629, 59 602, 80 879, 53 108, 56 107, 60 924, 69 585, 80 292, 89 877, 100 010, 103 949, 119 399, 149 676, 126 001, 126 502.

Bilanz am 31. Dez. 1914: Aktiva: Bahnanlagen 4 049 002, Kraftstation 1 322 991, Realitäten 438 505, Wagenpark 1 879 445, Inventar 3 711, Material. 97 886, Monturen 2 570, Kaut. 174 384, Kassa 33 378, Postsparkasse 4 866, Bankguth. 5 711 847, Effekten 393 000, Debit. 74 131, Dienstkauf. 11 120, Baukto 47 797. — Passiva: A.-K. 4 206 000, amort. Aktien 794 000, Hypoth. 75 361, R.-F. 406 857, Spez.-R.-F. 1 074 815, Steuer-R.-F. 80 027, Ern.-F. 1 459 142, nicht eingelöste verlorste Aktien 3 200, nicht eingel. Coup. 552, Kredit. 47 654, Dienstkauf. 11 120, Vortrag aus 1913 109 283, Gewinn 836 621. Sa. K 9 104 632.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Kursverluste 11 048, Bankprovis. u. Spesen 1156, Ern.-F.: Rückstell. für die Instandhalt. bzw. Erneuerung von Masch., Wagenpark, Gleise u. Leitungen 161 646, Reingewinn 836 621. — Kredit: Betriebsüberschuss pro 1914 969 548, Zs. 40 923. Sa. K 1 010 471.

Gewinn-Verwendung: Zur Aktien-Tilg. 76 400, zum R.-F. 29 599, Tant. des V.-R. u. der Dir. 82 877, 11^o% Div. 462 660, an die Genusssch. à 28 K 55 580, Gewinnanteil der Stadt-gemeinde Graz 126 502, Vortrag auf 1915 K 112 286.

Kurs der Aktien Ende 1890—1914: 96, 93.20, 92.40, 95, 114.50, 147.50, 158.10, 179, 148.60, 165, 169, 163.80, 175, 173, 172, 173, 178, 182, 175, 183.50, 192, 192, 186, 197, 192*^o%. Notiert in Frankf. a. M. Usance: Seit 2./1. 1899 werden beim Handel fl. 100 = M. 170 gerechnet, vorher fl. 100 = M. 200.

Die **Genussscheine** wurden an der Frankfurter Börse 15./6. 1911 zu M. 250 pro Stück eingeführt. — Kurs der Genussscheine Ende 1911—1914: M. 255, 240, 295, 270* pro Stück. Notiert in Frankf. a. M.

Dividenden: 1890—1914: 6, 6, 6, 6, 6¹/₂, 8, 8, 8, 8, 9, 10, 9, 9, 9, 9¹/₂, 10, 10, 10, 10, 10, 11, 11, 11^o%; Genussscheine 1894—1914: fl. 5, 8, 8, 8, 8, 8, 8, K 20, 24, 20, 20, 22, 24, 24, 24, 24, 28, 28, 28. Coup.-Verj.: 3 J. n. F. Zahlst.: Frankf. a. M.: Gebr. Sulzbach, Bass & Herz; Graz: k. k. priv. steiern. Eskomptebank.

Verwaltungsrat: Präs.: Josef Rochlitzer, Graz; Vize-Präs.: Alfred Weinschenk, Frank-furt a. M.; 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; Emil Sulzbach, Frankf. a. M.

Betriebsleitung: Dir. u. Prok. Ing. Jos. Pojatzi, Verkehrsdir. u. Prok. Ing. Phil. Behringer.

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.-öster. 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 übertrugen die ungar. Staatsbahnen ab 1./2. 1892 der Ges. den Betrieb der Strecke Csáca-Zwardou (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 Csorba 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. Eisenbahn-netze von Kaschau bis Annaberg mit einer Überbrückung der Nordbahnstrecke vor; diese Ver-bindungslinie 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.

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

Bahngelände: Am 30./6. 1914 waren in Betrieb a) Hauptbahn: auf ungar. Gebiete 362,777 km, auf österr. Gebiete 63,818 km, ferner die Csáca-Zwardoner Strecke, hiervon auf ungar. Gebiet 20,226 km, auf österr. Gebiet 0,430 km, die Csorbasse-Zahnradbahn 4,771 km; b) Zweigbahnen 89,397 km, hiervon auf ungar. Gebiete 70,126 km, auf österr. Gebiete 19,771 km. Die Bahn führt den Betrieb nachbenannter Lokalbahnen: 1) Gölniczthalbahn; 2) Szepesváraljaer L.-B.; 3) Löcse-