

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—1914: 77, 73.80, 71, 72, 73.50, 75.80, 73, 73.80, 74.90, 71, 67.50, 68.60, 67.60, 67.60, 67.50, 66.10, —⁰%. Not. Frankf. a. M. Verj. der Zs. in 5 J., der verlostten 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.

Gewinn-Verteilung: Zunächst 5% an den R.F., bis derselbe fl. 1.000.000, dann 5% Dis.

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. 1914: Aktiva: Eisenbahnbau u. Neuinvestitionen 39 682 629, Prior.-Aktien d. Neusiedler Seebahn-A.-G. 6 700 476, Neuinvestitionen, deren Kosten vorläufig aus den Kassavorräten gedeckt wurden 851 127, Kassa 66 858, Bankguth. 1344 082, eig. Effekten 483 978, Materialvorräte 958 969, Pens.-F. 640 267, Deposit. 431 760, div. Debit. 860 255. — Passiva: A.-K. 15011 200, 6% konv. Prior.-Anleihe von 1875 169 524, 3% Gold-Prior.-Anleihe I. Em. von 1883 in Umlauf 16 340 000, amort. 4 148 095, do. II. Em. von 1891 in Umlauf 1 955 238, amortis. 425 714, do. III. Em. von 1897 I. Teil in Umlauf 1 489 048, amortis. 143 809, do. II. Teil in Umlauf 6 109 524, amortis. 590 952, R.-F. für Investitionen 92 885, Div.-Spar-F. 390 000, Schienen-Ern.-F. 580 000, Ern.-F. von Fahrbetriebsmittel 220 000, Erneuerung u. Verstärkung der Brücken 100 000, Pens.-F. 640 267, Depositen 431 760, div. Kredit. 2 448 216, Rückstände an Prior.-Oblig. u. Coup. 284 555, Vortrag aus 1913 87 691, Gewinn pro 1914 361 922. Sa. K 52 020 400.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Debet: Prior.-Zs. 805 243, Amort. der Prior.-Oblig. 387 619, Kapital-Zs.-Steuer u. Gebühren nach den Prior.-Oblig. 149 864, Dotierung des Schienen-Ern.-F. 100 000, Gewinn 449 613 (Verwendung: Zum R.-F. 18 096, $2\frac{1}{2}\%$ Div. 375 280, Vortrag a. 1915 56 237.) — Kredit: Vortrag a. 1913 87 691, Betriebsüberschuss pro 1914 1 804 648, Sa. K 1 892 339.

Kurs Ende 1890—1914: 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, 38.30, 70, —⁰/₁₀₀. — In Frankfurt 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—1914: 31, 30, 25.10, 25, 27.80, 30.50, 29, 39, 30.80, 26, 25.90, 26.80, 32.50, 39.25, 69, —⁰/₁₀₀. 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 1884–1914: $\frac{1}{2}$, 1, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2}$, 1, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$, $1\frac{1}{2}$, $1\frac{1}{2}$, $1\frac{1}{2}$, $1\frac{1}{2}$, $\frac{1}{2}$, 1, 1, $\frac{3}{4}$, $\frac{3}{4}$, $1\frac{1}{8}$, 1, 1, $1\frac{3}{8}$, 1, 0, $\frac{1}{4}$, $\frac{3}{4}$, $1\frac{3}{4}$, $2\frac{3}{4}$, $3\frac{3}{4}$, $2\frac{1}{2}$ 0/0. Zahl. der Div. ohne Abzug in Kronen.
Verj. der Div. in 5 J.

Direktion: Präsl. Exc. Ludwig Graf Batthyany; Vize-Präs. Dr. Boehme; Mitgl.: Dr. Baán, Karl Baracs, Karl Haich, Dr. Desider von Horánszky, Manó Kónyi, Eduard Oppenheim, Dr. Palugyay, Rudolf v. Patzenhofer, Emerich von Sonnenberg.

Aufsichtsrat: Ad. Fenyvessy, Stef. Kerékgyártó, Victor v. Neugebauer, Dr. Emerich Rittinger.

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 Dampfftramway von Salzburg-Bahnhof über Hellbrunn u. Grödig nach St. Leonhard-Drachenloch in der Richtung nach Berchtesgaden, Konz. vom 21./4. 1885 bis 21./4. 1975; ferner 2) der Zweiglinie nach Station Parsch der k. k. österr. Staatsbahnen u. der Gaisbergbahn, Konz. vom 15./10. 1892 bis 21./3. 1975; sodann 3) der Drahtseilbahn auf die Festung Hohen-Salzburg, Konz. vom 2./7. 1888 bis 21./4. 1975, 4) der Sekundärbahn von Salzburg-Bahnhof über Oberndorf nach Lamprechtshausen mit Anschluss an die k. k. Staatsbahnen u. an die Linie Salzburg-Bahnhof über Hellbrunn nach St. Leonhard-Drachenloch, Konz. vom 10./4. 1895 bis 21./4. 1975, 5) Ausbau der Linie St. Leonhard-Landesgrenze. Für diese neue Strecke wurde der Baukonsens seitens des österr. Eisenbahnministeriums mit Erlass v. 21./2. 1907 auf Grund der Bestimm. der Konz.-Urkunde v. 21./4. 1885 erteilt. Ferner die Erricht., Erwerb. 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 elektr. Betrieb wurde im Juli 1909 aufgenommen; für die Stromlieferung innerhalb des Territoriums der Stadtgemeinde Salzburg wurde ein Vertrag mit den städt. 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.