

Gewinn-Verteilung: Der nach Zahlung der Zinsen und der Tilgungsquote für die Prioritätsobligationen, sowie nach Bestreitung der 5% Zinsen des Aktienkapitals und der seiner Zeit zur Aktientilgung in dem betreffenden Jahre erforderlichen Summen sich ergebende Überschuss wird zur einen Hälfte dazu verwendet, die etwaigen, infolge der Garantie geleisteten Vorschüsse zurückzuzahlen. Von der anderen Hälfte mind. 10% zum R.-F., bis derselbe 10% des A.-K. beträgt, 5% Tant., 85% zur Verf. der G.-V. S. auch unter Vertrag.

Bilanz am 30. Juni 1915: Aktiva: Baukto 13 826 400, Investitionskto 744 762, gemeins. Werkstätte in Pécs 164 025, Mehrwert der angeschafften Waggons 285 364, Ergänzungsbauten der Station Pécs 502 147, Lokomotiv-Anschaffungs-Kto 305 840, k. ung. Staatsbahnen Materialwert 87 514, div. Debit. 236 206, k. k. priv. Credit-Anstalt in Wien 207 858, Stationskassen 380 297, Staatsgarantiektos in Silber 7 135 459, Staatsgarantie-Zs.-Kto in Silber 7 976 919, Staatsgarantiektos in Gold 1 502 645, Staatsgarantie-Zs.-Kto in Gold 1 662 440, Staatsgarantie-Anspruch für das Betriebsjahr 1914/15 272 463. — Passiva: A.-K. 6 928 400, Prior.-Oblig. 5 353 600, getilgte Prior. 1 544 400, Investitionsanlehen 326 905, getilgtes Investitionsanlehen 417 857, Werkstättebauanlehen 144 128, getilgtes Werkstättebauanlehen 19 896, Mehrwert der zu Lasten des Betriebs-Kto angeschafften Wagen 285 364, Anlehen zur Erweiterung der Station Pécs 334 765, getilgtes Anlehen zur Erweiterung der Station Pécs 167 382, getilgte Kosten der Lokomotiv-Anschaffung 305 840, ausrang. u. nicht ersetzte Wagen 34 626, Materialvorrat 87 514, Amort.-F. (Differenz der Oblig.-Tilg.-Tabelle am 30./6. 1915) 223, div. Kredit. 513 221, k. ung. Staatsbahnen 422 384, Prior.-Coup. 66 920, uneingelöste Coup. 3070, do. verlorste Prior.-Oblig. 13 260, uneingelöste Aktiencoup. 176 770, k. ung. Staatsverwalt.-Silber-Kto 14 978 227, k. ung. Staatsverwalt.-Gold-Kto 3 165 085. Sa. K 35 290 338.

Gewinn- u. Verlust-Konto (1914/15): Debet: Betriebs-Ausgaben 1 970 032, Prior.-Oblig.-Einlös. 81 600, Aktien-Coup.- do. 346 420, Prior.-Coup.- do. 270 740, Amort. des Investitionsanlehens 23 286, Zs. do. 17 510. — Kredit: Betriebs-Einnahmen 2 396 329, Staatsgarantie-Vorschuss in Gold 40 796, Staatsgarantie-Anspruch 272 463. Sa. K 2 709 588.

Dividenden: 1868—1913: Je 5%; 1913/14 (1/2 Jahr): 2 1/2%; 1914/15: 5%. Zahlstellen: Frankf. a. M.: Bank für Handel u. Ind.; Wien: Österr. Credit-Anstalt; Budapest: Ungar. Allg. Creditbank. Zahlung der Div. unter Abzug von 5% Couponsteuer in fl. Silber.

Kurs der Aktien: Ende 1890—98: 175, 172, 175 1/8, 174 3/8, 186, 184 3/4, 186 3/4, 189 1/2, 192 fl. p. St.; Ende 1899—1914: 105, 105.50, 104.50, 108, 108, 108.50, 106, 106, 103.10, 101, 105.50, 104.50, 103, 97, 97, —*%. Notiert Frankf. a. M. — Die Notiz der Aktien in Frankf. a. M. verstand sich bis Ende 1898 fl. pro Stück, fl. 100 = M. 200 gerechnet, seit 1./1. 1899 in Prozenten, wobei fl. 100 = M. 170.

Direktion: Präs. B. v. Harkányi, Vice-Präs. Markgraf Pallavicini, Paul von Kovacs, Aladár v. Daróczy.

Aufsichtsrat: Victor Oberschall, Gusztav v. Létay, Dr. Géza Adám.

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

Gegründet: 1866. Neue Statuten von 1915. **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 übertrugen die Ungar. Staatsbahnen ab 1./2. 1892 der Ges. den Betrieb der Strecke Csáca-Zwardon (20,656 km), solange kein neuer Betriebsvertrag abgeschlossen wird, wird das investierte Kapital dieser Strecke (zur Zeit K 5 239 521) 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 Csorbasee 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. Eisenbahnnetz 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; der Bau des zweiten Gleises wurde in 1915 beendet, u. das zweite Gleis dem Verkehre übergeben. 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 wurden teilweise mit den Betriebsüberschüssen der österreichischen Strecke u. der restliche Teil aus zur geeigneten Zeit in eine konsolidierte Schuld umzuwandelnden, schwebenden Schulden gedeckt. Jetzt ist die Hauptstrecke zwischen Zsolna u. Oderberg mit Ausnahme des Mosty-Tunnels zweigleisig.

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

Bahngebiet: Am 30./6. 1915 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 Csorbasee-Zahnradbahn 4,771 km; b) Zweigbahnen