

Materialwert 87 514, div. Debit. 368 028, k. k. priv. Credit-Anstalt in Wien 43 288, Stationskassen 471 113, Staatsgarantiektto in Silber 7 407 922, Staatsgarantie-Zs.-Kto in Silber 8 258 183, Staatsgarantiektto in Gold 1 543 441, Staatsgarantie-Zs.-Kto in Gold 1 753 265. — Passiva: A.-K. 6 928 400, Prior.-Oblig. 5 267 600, getilgte Prior. 1 630 400, Investitionsanlehen 326 452, getilgtes Investitionsanlehen 442 310, Werkstättebauanlehen 142 747, getilgtes Werkstättebauanlehen 21 277, Mehrwert der zu Lasten des Betriebs-Kto angeschafften Wagen 285 364, Anlehen zur Erweiterung der Station Pécs 301 288, getilgtes Anlehen zur Erweiterung der Station Pécs 200 859, 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. 1916) 223, div. Kredit. 358 830, k. ung. Staats' ahnen 253 639, Prior.-Coup. 65 845, uneingelöste Coup. 7000, do. verlorste Prior.-Oblig. 17 970, uneingelöste Aktiencoup. 178 230, k. ung. Staatsverwalt.-Silber-Kto 15 531 954, k. ung. Staatsverwalt.-Gold-Kto 3 296 706, Gewinn 1915/16 95 215. Sa. K 35 761 290.

Gewinn- u. Verlust-Konto (1915/16): Debet: Betriebs-Ausgaben 2 175 267, Prior.-Oblig.-Einlös. 86 000, Aktien-Coup.- do 346 420, Prior.-Coup.- do 206 605, Amort. des Investitionsanlehens 24 452, Zs. do. 16 343, Gewinn 95 215. — Kredit: Betriebs-Einnahmen 2 969 508, Staatsgarantie-Vorschuss in Gold 40 796. Sa. K 3 010 304. Der Gewinn in Höhe von K 95 215 wurde zur Tilgung der Staatsgarantie-Zs. in Gold verwendet.

Dividenden: 1868—1913: Je 5%; 1913/14 ($\frac{1}{2}$ Jahr): $2\frac{1}{2}\%$; 1914/15—1915/16: 5, 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 $\frac{1}{8}$, 174 $\frac{3}{8}$, 186, 184 $\frac{3}{4}$, 186 $\frac{3}{4}$, 189 $\frac{1}{2}$, 192 fl. p. St.; Ende 1899—1916: 105, 105.50, 104.50, 108, 108, 108.50, 106, 106, 103.10, 101, 105.50, 104.50, 103, 97, 97, —, 65%. Notiert Frankf. a. M. — Die Notiz der Aktien in Frankf. a. M. verstand sich bis Ende 1898 in fl. pro Stück, fl. 100 = M. 200 gerechnet, seit 1./1. 1899 in Prozenten, wobei fl. 100 = M. 170.

Direktion: Präsi. B. v. Harkányi, Vice-Präsi. Paul von Kovacs, Aladár v. Daróczy, Ladislaus Visy, Br. Biedermann.

Aufsichtsrat: Victor Oberschall, Dr. Elemer Országh, Gustav v. Létay, Dr. Julius Hajós.

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.-österreich. 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 Csáca-Zwardou (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 Csorbasse 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; 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-Zwardouer Strecke, hiervon auf ungar. Gebiet 20,226 km auf österr. Gebiet 0,430 km, die Csorbasse-Zahnradbahn 4,771 km; b) Zweigbahnen 89,897 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) 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) Eperjes-Bártfaer L.-B.; 11) Rózsahegy-Korytniczter L.-B.; 12) Csacza-Trencsénmáksér L.-B.

Eierkaufsrecht: Der Staat ist berechtigt v. 18./3. 1902 resp. für Eperjes-Tarnow v. 12./5. 1901 ab die Bahn jederzeit einzulösen. Zur Bestimmung des Einlösepreises werden die jährl. Reinerträge der Unternehm. während der der wirklichen Einlösung voraus-