

Dividenden: 1890—1916: 6, 6, 6, 6, 6½, 8, 8, 8, 8, 8, 9, 10, 9, 9, 9, 9½, 10, 10, 10, 10, 11, 11, 11, 13, 13%; Genussscheine 1894—1916: fl. 5, 8, 8, 8, 8, 8, 8, K 20, 24, 20, 20, 20, 22, 24, 24, 24, 24, 28, 28, 28, 36, 36. Coup.-Verj.: 3 J. n. F. Zahlst.: Frankf. a. M.: Gebr. Sulzbach, Bass & Herz; Graz: k. k. priv. steierm. Eskomptebank.

Verwaltungsrat: Präs.: Josef Rochlitzer, Graz; Vize-Präs.: Alfred Weinschenk, Frankfurt a. M.; Verwalt.-Räte: Gustav Behringer, Frankf. a. M.; Johann Graf Plater von dem 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. Pojatz, Verkehrsdir. u. Prok. Ing. Phil. Behringer.

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 übertragen 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 Csorbace 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. 1916 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 Csorbacee-Zahnradbahn 4,771 km; b) Zweigbahnen 91,405 km, hiervon auf ungar. Gebiete 70,669 km, auf österr. Gebiete 20,736 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) Trenésener Komitats Lokalbahn.

Rückkaufsrecht: Der Staat ist berechtigt v. 18./3. 1902 resp. für Eperjes-Tarnow v. 12./5. 1901 ab die Bahn jederzeit einzulösen. Zur Bestimmung des Einlöschungspreises werden die jährl. Reinerträge der Unternehm. während der der wirklichen Einlöschung vorausgegangenen 7 Jahre beziffert, hiervon die Reinerträge der 2 ungünstigsten Jahre abgezogen und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen 5 Jahre berechnet, derselbe darf jedoch nicht weniger als das garant. Reinertragnis betragen und ist der Ges. als Jahresrente bis zum Ablaufe der Konz.-Dauer zu zahlen. Bei Erlösch der Konz. als auch bei der Einlöschung der Bahn kommt der Staat in den Besitz von sämtl. bewegl. u. unbewegl. Eigentum der Ges. Dagegen behält die Ges. nach geschעהer Rückzahl. aller vom Staate geleisteten Vorschüsse samt Zs. das Eigentum des R.-F. und der aushaftenden Aktivforder., ferner der besonderen aus dem eigenen Vermögen der Ges. errichteten Gebäude als: Koksöfen, Giessereien, Fabriken von Maschinen u. and. Geräten, Speicher, Docks etc., zu deren Erbauung sie von der Reg. mit dem ausdrückl. Beisatze ermächtigt wurde, dass sie kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

Staatsgarantie: Jährlich K 6 821 890,94, fl. Gold 651 033,78, hiervon entfallen auf Österreich K 1 667 793,82, die übrige Summe auf Ungarn. Die von Österreich bis 1880 in Anspruch genommenen Zuschüsse wurden 1880—89 zurückbezahlt. Für das Jahr 1901 wurde von Österreich ein Zuschuss von K 91 063 in Anspruch genommen, welcher aus dem Überschuss pro 1902 zurückgezahlt wurde. Am 30./6. 1915 hatte Ungarn aus der Silber-Garantie K 82 094 927 u. für aufgelaufene Zs. K 133 397 903 zu fordern, ferner aus der Spez.-Garantie K 64 112 648. Gemäss Wiener Protokoll v. 23./12. 1875 hat die Ges. die Überschüsse der österr. Linie über das garant. Reinertragnis nach Deckung der Zuschüsse Österreichs zur Deckung bezügl. teilweisen Deckung der Ungar. Garantie-Verpflichtungssumme heranzuziehen. Dementsprechend wurden die Überschüsse pro 1889—1904: fl. 249 034, 262 460, 285 390, 293 895, 284 974,69, 549 830,74,