

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. 1917 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 92,495 km, hiervon auf ungar. Gebiete 71,759 km, auf österr. Gebiete 20,736 km. Die Bahn führt den Betrieb nachbenannter Lokalbahnen: 1) Gölniczthalbahn; 2) Szepesváraljaer L.-B.; 3) Lőcsethaller L.-B.; 4) Poprádthal (Poprád-Késmarker) L.-B.; 5) Késmark-Szepesbélaer L.-B.; 6) Szepesbéla-Podoliner L.-B.; 7) Tatra-Lomniczer L.-B.; 8) Arvathal L.-B.; 9) Zsolna-Rajeczter L.-B.; 10) Eperjes-Bártfaer L.-B.; 11) Rózsahegy-Koryniczsaer L.-B.; 12) Trencséner 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 Einlösungspreises werden die jährl. Reinerträge des Unternehmens während der der wirklichen Einlösung 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 Erlöschens der Konz. als auch bei der Einlösung der Bahn kommt der Staat in den Besitz von sämtl. bewegl. u. unbewegl. Eigentum der Ges. Dagegen behält die Ges. nach geschehener 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. 1917 hatte Ungarn aus der Silber-Garantie K 83 170 763 u. für aufgelaufene Zs. K 146 233 295 zu fordern, ferner aus der Spez.-Garantie K 69 369 059. 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-Verschuldungssumme heranzuziehen. Dementsprechend wurden die Überschüsse pro 1889—1904: fl. 249 034, 262 460, 285 390, 293 895, 284 974.69, 549 830.74, 237 380.55, 294 844.51, 413 448.47, 381 101.71, 348 376.06, K 40 493.64, 0, 150 564.31, 240 998.93, 0. übertragen. Die Verwendung des Reinertragnisses der österreichischen Strecke für das Jahr 1905 im Betrage von K 392 289, für 1906 im Betrage von K 920 882, für 1907 im Betrage von K 13 455, für 1908 im Betrage von K 29 489, für 1909 im Betrage von K 68 838, für 1910 im Betrage von K 250 847, für 1911 im Betrage von K 951 919, für 1912 im Betrage von K 1 537 880, für 1913 im Betrage von 1 588 940, Restbetrag für die erste Hälfte des Jahres 1914 im Betrage von K 392 840, zus. K 6 147 380 wurde vorläufig in Schwebelassen, hiervon wurden K 2 230 204 zur Deckung diverser Ergänzz.-Bauten verwendet, der Restbetrag von K 3 917 176 sowie der Überschuss für das Geschäftsjahr 1914/15 im Betrage von K 51 470 wurde im Geschäftsjahr 1914/15 zu Investitionszwecken der österreichisch. Strecke gänzlich verbraucht, so dass am Ende des Geschäftsjahres 1914/15 auch betreffs der österreichisch. Strecke keine Überschüsse zur Verfügung standen. Von dem Reingewinn für das Jahr 1915/16 im Gesamtbetrage von K 4 039 161.92 wurden für Investitionszwecke der österr. Strecke K 2 072 813.27 verwendet, der Rest von K 1 966 348.65 wurde vorgetragen. Von dem Reingewinn des Jahres 1916/17 im Gesamtbetrage von K 4 523 308.49 wurden für Investitionszwecke der österr. Strecke K 2 117 967.88 verwendet, der Rest von K 2 405 340.61 wurde vorgetragen, so dass der Vortrag auf 1917/18 K 4 371 689.26 beträgt. Ungarn hatte in der Zeit von 1889—1913 fl. 312 674, 72 484, 21 577, 4441, 0, 184 915.36, 206 940.06, 0, 0, 0, K 496 213.91, 455 720.27, 1 591 772.36, 397 243.37, 0, 511 758.86, 670 462.69, 87 673.10, 1 992 690.80, 3 572 968.25, 4 126 345.81, 1 891 767.23, 760 541.04, 0, 990 793.49, für das I. Halbjahr 1914 K 650 911, für 1914/15—1916/17: K 8 807 192.54, 1 843 698.96, 4 730 407.68 Zuschüsse zu leisten, Ungarn erhielt als Herabminderung der Zuschüsse in Gold 1893 u. 1896—99 fl. 5240.29, 21 741.52, 235 960.34, 320 641.90, 357 444.90, 1903: K 47 248.03, 1912: K. 46 364.21.

Kapital: K 45 282 000 = fl. 22 641 000 in Aktien à K 400 = fl. 200. Amort. der Aktien erfolgt nach vollständiger Tilg. der Prior. durch Verl. Der Tilg.-Plan des A.-K. wird mit