

Verwaltungsrat: Vors. Max Feilchenfeld, stellv. Vors. Theodor Liebig, Mitglieder: Geh. Komm.-Rat Julius Favreau, Josef Max Mühlig, Oskar Ostermann, Hermann Schmidt, Paul Siegfried, Dr. [Franz Wien-Claudi, Prag; Dr. Karl Wolf-Zdekauer, Carl Wolfrum.
Direktion: Gen.-Dir. Prof. Ing. Franz Kleinwächter, admin. Dir. u. Gen.-Dir.-Stellv. Dr. Karl Stradal.

Brassó (Kronstadt) - Háromszéker Local-Eisenbahn Actien-Gesellschaft, Budapest.

Gegründet: Am 1. Mai 1890. **Koncession:** Ab 18. April 1890 auf 90 Jahre.

Zweck: Bau und Betrieb einer von Brassó (Kronstadt) einerseits bis Zernest, andererseits über Sepsi-Szent-György bis Kézdivásárhely zu führenden Lokaleisenbahn, sowie einer von Brassó (Kronstadt) abweigend bis Hosszúfalu führenden und als Dampf-Tramway zu betreibenden Flügelbahn. Für eine Verlängerung der Linie einerseits bis Zajzon andererseits auf den Angerplatz der Stadt Brassó sind die Pläne seitens der Ges. angefertigt worden. Jedoch kann die Verwirklichung dieses Projektes ohne entsprechende Unterstützung der Interessenten nicht in Aussicht gestellt werden. Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Trambahnstrecke ist beabsichtigt; es haben bereits mit der Stadtgemeinde über Strombezug u. Grundabtretungen Verhandlungen stattgefunden, doch steht noch die Genehmigung der Regierung aus. Die Durchführung der Elektrifizierung wird hauptsächlich dadurch verhindert, dass die Stadt Brassó infolge der allgemeinen herrschenden ungünstigen finanziellen Verhältnisse die Stromerzeugungs-Centralanlage bisher nicht ausbauen konnte. Die Betriebsführung der Hauptlinien ist auf Grund eines am 2. Juni 1891 abgeschlossenen Normalvertrages den Ung. Staatsbahnen übertragen, während die Hosszúfaluer Flügelbahn in eigenem Betriebe der Ges. steht. Die Verlängerung der Linie Kézdivásárhely nach Bereczk, 22 km lang, wurde im Juli 1907 dem Verkehr übergeben. Die G.-V. v. 12./5. 1909 erteilte der Direktion die Bevollmächtigung, mit der Fogaras-Brassóer Lokalbahn einen Vertrag bezügl. gemeinschaftl. Benutzung der Station Brassó-Bertalan u. der Linie Brassó-Bertalan-Brassó abzuschließen zu können. Die Gesellschaft erlitt in 1916 durch den Einbruch der Rumänen Zerstörungen am Bahnkörper sowie anderweitige Sachschäden. Da diese Schäden aber zum Teil durch das eigene Heer bezw. durch die Verbündeten aus Rücksichten der Landesverteidigung verursacht worden sind, so hofft die Ges. auf Ersatz der hieraus erwachsenden Kosten von der Regierung u. hat nach dieser Richtung hin die notwendigen Schritte eingeleitet.

Steuerfreiheit: Die Ges. genießt volle Befreiung von der Steuer, welche die zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Ges. zu entrichten haben, bezw. die Befreiung von der Erwerbs- und Einkommensteuer, sowie von der Couponsteuer für alle Titres und endlich Befreiung von dem Couponstempel bis 18. April 1920. Diese Steuerfreiheit hört am 18. April 1900 dann auf, wenn der Reinertrag des Unternehmens auch nach Aufnahme der Steuerbeträge in die Betriebsrechnung höher als 6% des bewilligten Baukapitals sein sollte. Die Ges. verpflichtet sich, alle ihr als solcher auferlegten, gegenwärtigen und zukünftigen Steuern auch in Zukunft, nach Aufhören der Steuerfreiheit zu Lasten der Betriebsrechnung selbst zu tragen. Die Befreiung von der Transportsteuer, welche letztere durch Erhöhung der Tarife vom Publikum einbehalten wird, gilt für 10 Jahre vom Tage der Koncessionierung, ist aber mit 18./4. 1900 abgelaufen.

Rückkaufsrecht des Staates: 1) Der Staat ist berechtigt, das Eigentums- und Besitzrecht der Bahn in dem Fall einzulösen, wenn eine Hauptlinie gebaut wird, welche in derselben Richtung zu führen ist, wie die koncessionierte Vicinalbahn. Als Einlösungspreis gilt in den ersten 10 Jahren vom Datum der Koncessionsurkunde jener Betrag, welcher dem in der Koncessionsurkunde festgestellten Baukapital entspricht; nach 10 Jahren wird bei Ermittlung des Einlösungspreises das Reinertragnis der letzten 7 Jahre derart als Basis genommen, dass nach Ausschcheidung der ungünstigsten 2 Jahre der Einnahmendurchschnitt der verbleibenden 5 Jahre mit 5% kapitalisiert, den Einlösungspreis bilden wird, welcher aber für den Fall, als der Stand und die Einrichtung der Bahn sich im betriebsfähigen Zustande befinden, nicht geringer sein kann, als das in der Koncessionsurkunde festgesetzte Baukapital. Das Baukapital ist nach der Koncessionsurkunde für die Hauptlinie Brassó (Kronstadt)-Zernest, Brassó Kézdivásárhely mit fl. 2 800 000, für die Flügelbahn Brassó (Kronstadt)-Hosszúfalu mit fl. 400 000 festgesetzt. 2) Das sofortige Einlösungsrecht seitens des Staates tritt auch dann in Kraft, wenn die Vicinalbahn nachträglich einen solchen Anschluss erhält, welcher derselben den Charakter einer Verbindungs- oder Durchzugsroute verleiht. Hinsichtlich jener Bahnen, welche als Vicinalbahnen koncessioniert werden, obgleich die Linie derselben bereits zur Zeit der Koncessionierung mit einer Verbindungs-, Transit- oder Hauptverkehrsroute zusammenfiel, tritt das sofortige Einlösungsrecht des Staates in Kraft sobald die Gesetzgebung die betreffende Vicinalbahn als Hauptlinie deklariert. 3) Nach Ablauf von 30, vom Datum der Koncessionsurkunde gerechneten Jahren kann das Einlösungsrecht des Staates bedingungslos effektuiert werden. Der Einlösungspreis wird in diesem Falle nicht als Kapital, sondern auf Grund des Durchschnitts-Ertragnisses der letzten sieben bezw. fünf Jahre für die restliche Koncessionsdauer als Rente zu