

schloss, aus den im Laufe der Jahre für den Pensionsfonds gesammelten internen Rücklagen den Pens.-F. mit K 2 000 000 zu dotieren.

Dividenden 1900—1917: 14, 14, 14, 13, 13, 13, 13, 13, 13^{1/2}, 15, 16, 16, 16, 16, 12^{1/2}, 16, 17, 14%.

Direktion: Präs. Wirkl. Geh. Rat Leo Lánczy, Wirkl. Geh. Rat Baron Ernst von Dániel, Dr. Ladislaus v. Halászy, Simon von Krausz, Baron Dr. Marcel von Madarassy-Beck, Peter Munk, Leo Pauer von Budahegy, Gen.-Dir. der Ges. Paul Sándor, Dr. Jakob Schreyer, Wirkl. Geh. Rat Elemér von Simontsis, Wirkl. Geh. Rat Graf Ladislaus von Szápáry, Adolf Ullmann von Baranyavár,

Geschäftsleitung: Gen.-Dir. Paul Sándor, Dir. Arpád Szél, Dir. Johann Vikár, Dr. Ludwig Laufer, Dir. Armin Sós.

Aufsichtsrat: Alexander Fleissig, Max von Gara, Jakob Grünbaum, Paul Hoitsy, Dr. Emil Oppler, Melchior Polyák, Adolf Wertheimer.

Ausschliessend priv. Buschtährader Eisenbahn, Prag.

Gründung: I. Gen.-Vers. 25.10.1853. Letzte Statutänd. von 1915. **Zweck:** Betrieb der auf Grund der Konz. v. 20./11.1855 u. 11./1.1867 bereits hergestellten Eisenbahnen, sowie der Bau und Betrieb der durch die Konz. v. 1./7.1868, 4./8.1871, 12./11.1872 u. 30./10.1873 bewilligten böhm. Nordwestbahn etc.

Bahnggebiet: Linien des Lit. A-Unternehmens: Hauptbahn: Prag (Bubna)-Priesen 115,362 km Prag (Smichow)-Hostiwitz 19,518 km, Kladno-Kralup 25,092 km, Duby-Altkladno 2,620 km, Lužná-Lišchan-Rakonitz 9,186 km, insges. 171,778 km, hierzu Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz 12,017 km 10 Kohlen- u. 27 sonst. Industriebahnen 29,396 km, zus. Haupt- u. Nebenlinien Lit. A 213,098 km: Linien des Lit. B-Unternehmens: Hauptbahn: Priesen-Komotau-Eger 121,542 km, Priesen-Kaaden-Brunnersdorf 10,771 km, Komotau-Reitzenhain 37,265 km, Kríma-Neudorf-Weipert 34,807 km, Falkenau-Klingenthal 27,981 km, Tirschnitz-Franzensbad 4,122 km, insges. 236,488 km, hierzu 26 Kohlen- u. 19 sonst. Industriebahnen 38,157 km, zus. Haupt- u. Nebenlinien Lit. B 274,645 km. Mittels Erl. v. 24./8.1896 forderte der Staat den Bau des zweiten Geleises auf sämtl. eingeleis. Strecken, auf welche Konz. v. 1./7.1868 Anwendung findet, doch kam 15./6.1897 eine Vereinbarung zustande, gemäss welcher auf Strecken von zus. 199,515 km ab 1./7.1897 in 5 J. (alljährl. mind. 40 km) zweite Geleise fertig zu stellen sind, auf den übrigen Strecken von 147,468 km Baulänge nur nach Bedürfnis, d. h. soweit tägl. 42 (resp. 44, resp. 48) Züge verkehren. Weitere Vereinbarungen galten dem Bahnhof Karlsbad. Lt. Vereinbarungen v. 17./10., 24./10. u. 3./11.1910, genehmigt durch den Eisenbahn- u. Finanzminister lt. Erlass des Eisenbahnmin. v. 8./2.1911 verpflichtete sich die Ges. zum Bau des Zentralbahnhofes in Karlsbad den Betrag von K 2 500 000 an die Staatsverwaltung zu zahlen. Im Falle der Einlösung der gesellschaftlichen Bahnlinien durch die Staatsverwaltung wird von demjenigen Betrage, welcher zufolge Punkt I Ziffer 2 des Protokolls v. 15./6.1897 und Ziffer 2 der gegenwärtigen Vereinbarung seitens der Ges. für den im Zeitpunkt der Einlösung noch nicht durchgeführten Ausbau des zweiten Geleises der Linie Prag (Bubna)-Eger an die Staatsverwaltung zu refundieren sein wird, der Betrag von K 800 000 nebst 4% jährl. einfachen Zs. in Abzug gebracht. Bezüglich des Teilbetrages von K 1 700 000 hat eine Rückerstattung an die Ges. im Falle der Einlösung nach 1./1.1918 nicht stattzufinden. Die Legung des zweiten Geleises in den gegenwärtig eingleisigen Teilstrecken der Linie Prag (Bubna)-Eger wird von der Staatsverwaltung erst im Falle eines nachweisbaren aktuellen Verkehrsbedürfnisses (täglich 44 Züge durch zwei aufeinander folgende Jahre) gefordert werden. Das Protokoll v. 31./1.1918 enthält die Bedingung, dass im Falle der Einlösung des gesellschaftl. Bahnunternehmens bei der Ermittlung der Einlösungsrente von den Einnahmen aus dem Zivil-Personenverkehr der in Betracht kommenden Jahre ein Abzug zu machen ist, welcher von der Höhe des jeweiligen, auch unter Berücksichtigung der „sonstigen Auslagen“ zu berechnenden Betriebskoeffizienten des Gesamtnetzes abhängig ist; dieser Abzug beträgt, wenn sich der Betriebskoeffizient mit höchstens 67% errechnet, 20% jenes Betrages, um welchen die Einnahmen aus dem Zivil-Personenverkehr in dem betreffenden Jahre die Einnahmen aus dem Zivil-Personenverkehr des Geschäftsjahres 1917 übersteigen, u. sinkt, wenn der Betriebskoeffizient jeweils um ein volles Prozent steigt, jeweils um 1% der Mehreinnahme, so dass bei einem Betriebskoeffizient von 87% oder mehr von einem Abzug ganz abgesehen wird. Diese Bedingung tritt jedoch erst mit dem 1. Januar des auf den Friedensschluss mit sämtlichen, am 31./1.1918 mit Österreich-Ungarn im Kriege befindlichen europäischen Mächten folgenden Kalenderjahres in Kraft. Steuerfreiheit: Die Strecke Krupa-Kolleschowitz war von der Einkommen- u. Erwerbsteuer bis 17./5.1912 befreit; jetzt sind alle Strecken steuerpflichtig. Die Ges. erhob Klage gegen die Heeresverwaltung auf Zahlung des Gewinnentganges von K 2 500 000, den sie der Einschränkung des Betriebes bei Beginn der Mobilisierung u. der Einführung des Kriegsfahrplans zuschreibt.

Steinkohlenwerk Buschtährad-Rapitz wurde durch Beschluss der a.o. G.-V. v. 30./7.1918 an die Prager Kreditbank für einen Kaufpreis von K 18 000 000 mit Wirkung vom 1./7.1918 verkauft. Für das erste Halbjahr 1918 wurde ein Gewinn von K 50 406 erzielt. Im Mai 1916 erwarb die Buschtährader Eisenbahn-Gesellschaft gemeinschaftlich mit dem Aussiger Chem. Verein die bisher unerschloss. Kaestner'schen Grubenfelder im Falkenauer Revier mit einer jährl. Förderungsmöglichkeit von 500 000 t zu einem Preise von ca. M. 2 000 000. Am 8./2.1917 wurde alsdann die Falkenauer