

Effekten 161 067, Depos. 88 000, Debit. 170 642, Kassa 10 858, Projektekto 46 870, Tilg.-Kto I 30 229, do. II 39 200. — Passiva: A.-K. 4 430 400, Amort.-Kto 229 600, alte Div. 4515, Sparkassa Innsbruck Anleihekto 709 492, do. Tilg.-Kto 40 508, Sparkassa Salzburg Anleihekto I 763 241, do. Tilg.-Kto 36 759, do. Anleihe-Kto II 29 526, do. Anleihe-Kto III 494 688, do. Tilg.-Kto III 5312, Sparkassa Linz Anleihe-Kto 28 539, Subventionen 250 000, Zs.-u. Amort.-Rückstandskto 23 944, Verwaltungsrats-Depot 88 000, Kredit. 1 034 335, Ern.-F. der Bahnen (allg.) 63 965, do. der Omnibuslinien 452, Investitions-F. 5372, R.-F. (gesellschaftl.) 60 370, Spez.-R.-F. 5496, Reingewinn 109 486. Sa. K 8 414 000.

Gewinn- u. Verlust-Konto: Einnahmen: Saldo-Vortrag 10 263, Betriebsüberschuss: I. Linie Salzburg-Reichsgrenze-Parsch 194 330, II. Salzburg-Lamprechtshausen 113 298, vertragsm. Einnahme (Überschuss) bei der Betriebsführung der Elektr. Stadtbahn Salzburg 6391, Sa. K 324 282. — Ausgaben: Betriebsverlust der Drahtseilbahn Hohensalzburg 17 280, Zs. 124 952, Sparkassa Innsbruck Tilg.-Kto 2222, do. Tilg.-Rückstand 3251, Sparkassa Salzburg Tilg.-Kto I 5678, do. Tilg.-Kto. III 2720, R.-F. II. Teil (gesellschaftl. R.-F.) 7614, Tilg.-Kto I 540, do. (Nachtrag Jahr 1910) 540, Ern.-F. allg. der Bahnen 50 000, bleibt Reingewinn 109 486, welcher verteilt wird: Tilg. des A.-K. 14 000, 2% Div. 88 608, Vergütung an Revisionsausschuss 500, Vortrag K 6378.

Kurs Ende 1896—1918: 103.70, 104, 101, 87, 85, —, —, 72, 73, 79, 73, 71.50, 82, 90.30, 86.50, 78.50, 62, 47.50, —, —, 30, —, 30%. Notiert in Berlin. Eingeführt im Dez. 1896, erster Kurs am 29./12. 1896: 103.50%, wobei fl. 100 = M. 170.

Dividenden 1890—1918: $5\frac{1}{2}$, $5\frac{3}{4}$, 6, 6, $5\frac{1}{2}$, $5\frac{1}{2}$, $5\frac{1}{2}$, 5, 5, 5, 5, $2\frac{1}{4}$, 3, $3\frac{1}{2}$, $3\frac{1}{2}$, $3\frac{1}{2}$, $3\frac{1}{2}$, $4\frac{1}{4}$, $3\frac{1}{2}$, $3\frac{1}{2}$, $2\frac{1}{2}$, $1\frac{3}{4}$, 0, $1\frac{1}{4}$, 2, 3%. C.-V.: 3 J. n. F. **Usance:** Seit dem 16./5. 1898 werden die Aktien nach Ablauf des Geschäftsj. exkl. Div.-Schein mit Zinsberechn. ab 1./1. gehandelt.

Direktion: Bau-Ing. u. Geometer Robert Kratochwil, Salzburg.

Regierungskommissar: Landesregierungsrat Felix Freih. von Hasslinger, Salzburg.

Verwaltungsrat: Präsi. Hof- u. Ger.-Advokat Dr. Karl Povinelli, Salzburg; Vicepräsi. Max Chavanne, Wien; Verwaltungsräte: Kommerzial-R. Leopold Adler, Wien; Bau-Ing. Ernst Angermayer, Vöslau; Altbürgermeister Franz Berger, Salzburg; Kommerzial-R. Prof. a. D. Eduard Bittner, Wien-Zell am See; Hofrat Franz Ritter von Eisenbach, Wien; Georg Jung, Salzburg; Dir. Ernst Schwarz, Wien; Rat u. Bankier Carl Spängler, Salzburg.

Zahlstellen: Berlin: Bank f. Handel u. Ind., Nationalb. f. Deutschl., Abraham Schlesinger. Zahlung zum jeweiligen Tageskurse von kurz Wien, ferner Wien: K. k. priv. Österr. Länderbank, Salzburg: Carl Spängler.

Südbahn-Gesellschaft in Wien

(Lombardische Eisenbahn).

Gegründet: 1858, revid. Statut v. 3./4. 1916. **Konzessionen:** Vom 23./9. 1858, 13./4. 1867, 27./7. 1869. Die Dauer der Konz. währt bis 31./12. 1968.

Geschichtliches: Im Jahre 1858 erfolgte die Gründung einer Ges., die vom Staate die Linie Wien-Triest mit den Zweigbahnen nach Laxenburg und Oedenburg erwarb, und die sofort auch einige andere Konzessionen empfing. Diese Ges. fusionierte sich noch in demselben Jahre mit der Lombardisch-Venetianisch-Central-Italienischen Eisenbahn und der Kaiser Franz Josefs-Orientbahn (Pragerhof-Ofen, Stuhlweissenburg-Neu-Szönyi u. Oedenburg-Kanizsa). Zu diesem ersten Netz sind dann später noch verschiedene Konzessionen gekommen, die jetzt betrieb. eig. Linien sind also teils 1858, resp. 1./1. 1859 erworben, teils von da bis 1873 erbaut. Nur kleine Nebenbahnen sind seitdem eröffnet. Von dem Netz der Ges. sind die Italien. Linien durch Konvention d. d. Basel, 17./11. 1875 u. Zusatzvertrag d. d. Wien, 25./2. 1876, vom Italien. Parlament genehm. am 27./6. 1876, an Italien, die Strecke Karlstadt-Agram (49,2 km) 1880 an Ungarn verkauft worden. Die Ges. übernahm den Betrieb der Barcs-Pakracz-Bahn. Sie empfängt von den Brutto-Einnahmen bis fl. 600 000 50%, hat aber jedenfalls fl. 300 000 der B.-P.-Ges. abzugeben; von ferneren Einnahmen von mehr als fl. 600 000 bis fl. 900 000 erhält die Südbahn 20%, bis diese 20 und jene 50% von der Gesamt-Einnahme 40% ausmachen; steigen die Einnahmen über fl. 900 000, so bezieht die Südbahn 40% der Gesamt-Einnahme. Im Bericht ist die Linie erwähnt in Gemeinschaft mit den gleichfalls von der Ges. betriebenen fremden Bahnen: Terezovac-Suhopolje-Slatina und Bastaji-Koncanica-Zdenci, insgesamt 123,7 km. Die G.-V. vom 29. Mai 1893 ermächtigte die Verwaltung, von dem Landesausschuss von Steiermark den Betrieb der schmalspurigen Landesbahnen Pöltschach-Gonobitz, 14,9 km, und Preding-Wieseldorf-Stainz, 11,5 km zu übernehmen, und die G.-V. vom 28. Mai 1894 zur Übernahme des Betriebes der Bahn Kapfenberg-Seebach-Au, 23,0 km. Die G.-V. vom 26. Mai 1898 ermächtigte die Verwaltung zur Übernahme des Betriebes auf der Lokalbahn Bozen-Kaltern (Überetscherbahn), 15,1 km, und weiters wurden in Pacht genommen: Die Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel, Grobelno-Rohitsch, Laibach-Oberlaibach, S. Michele-Mezolombardo, die Mendelbahn und die Lokalbahn Mori-Arco-Riva a. G. Die rücksichtlich dieser Linien — ausgenommen die Lokalbahn Grobelno-Rohitsch — abgeschlossenen Betriebsverträge beruhen auf dem Prinzip der Selbstkosten-Vergütung, wobei der Überetscherbahn eine Garantie von in maximo jährl. fl. 15 000 zur Verzinsung und Tilg. der fl. 1 100 000 Prior.-Aktien dieser Bahn eingeräumt wurde. Als Entgelt für die Betriebsführung der Lokalbahn Grobelno-Rohitsch sind 50% der