

**Bilanz am 31. Dez. 1909:** Aktiva: Bau-Kto Lemberg-Czernowitz 54 050 113, do. Czernowitz-Suczawa 25 772 143, do. der rumän. Linien 65 056 614, Prior.-Anlehen-Konvert.-Kto 18 724 200, Investitionsanleihe 18 320 000, Materialvorräte auf den österr. Linien 1 359 504, Dotationskto 180 000, Beteilig. an den Bukowinaer Lokalbahnen 4 247 200, do. an der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Tomaszów) 4 640 400, do. an d. Kolomeaer Lokalbahnen 4 34 880, erforderl. Garantiezuschüsse bis Ende 1893: a) für Lemberg-Czernowitz 45 320 688, b) für Czernowitz-Suczawa 28 404 430, Verzins. der Staatsvorschüsse 84 393 281, k. k. österr. Finanzverwalt.: Garantie für die Linie Lemberg-Czernowitz pro 1909 3 000 000, Restgarantie für die Linie Czernowitz-Suczawa pro 1909 276 000, Garantiequote der rumän. Staatsverwalt. 773 035, Debit. 6 360 863, erlegte Effekten 10 902 917. — Passiva: A.-K. 53 672 000, Oblig. 110 680 400, amort. Aktien 328 000, amort. Oblig. 16 363 800, Kapital-Erg.-Kto: Bauzuschuss der kgl. rumän. Reg. 7 170 178, Gewinnüberschüsse früh. Jahre 4 439 048, Amort.-Rückstandskto: Uneingel. amort. Aktien u. Oblig. 195 000, unbehobene Zs. u. Div. von Aktien u. Prior.-Oblig. 1 177 359, österr. Staatsverwalt.: Vorschüsse für die Linie Lemberg-Czernowitz nebst Verzins. derselben 97 732 716, do. für die Linie Czernowitz-Suczawa nebst Verzins. derselben 60 385 682, Kredit. 7 976 049, Kaut. 140 000, Effekten 10 780 200, Überschuss 1 175 835. Sa. K 372 216 267.

**Gewinn- u. Verlust-Konto:** Debet: Prior.-Verz. 4 621 056, statut. Bezüge des Revisionsausschusses (§ 39 d. St.) 3 000, statut. Entlohnung des Exekutiv-Komitees, Präsenzmarken 14 280, Administrationskosten 65 222, Einkommensteuern 104 783, Coup.-Stempelgebühren 47 714, Bankprovis. u. Einlösungsspesen der Coup. 31 879, gesellschaftl. Pens. 56 212, Börsen-F.-Beitrag 3253, 5% Verzins. u. Amort. der Aktien 2 692 000, Überschuss 1 175 835. — Kredit: Vortrag a. 1908 126 885, garant. Reinertragnis der österr. Linien 4 400 000, do. der rumän. Linien 3 671 915, Div. für Titres der Bukowinaer Lokalbahnen u. der Eisenb. Lemberg-Belzec (Tomaszów) pro 1908 514 308, Zs. 100 074, div. Ertragnisse 2053. Sa. K 8 815 235.

**Verwendung des Überschusses:** Super-Div. auf die Aktien u. für jeden Genussschein 7.50 K zus. 1 012 500, Tant. an V.-R. 52 448, Vortrag auf 1910 110 887.

**Kurs Ende 1890—1909:** In Berlin: 102.40, 104.25, 104.50, 126.25, 138.50, 142, 145, —, 147.90, —, —, —, —, —, —, —, —, 137, 139.50%. — In Leipzig: 102.40, 104.25, —, 125.50, 142, 143, —, 145, —, —, —, —, —, 144.50, 145, 145, 144.50, 138, 136.50, 139.50%. — In Frankfurt a. M. Ende 1890—98: 205<sup>1</sup>/<sub>8</sub>, 208<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, 209<sup>3</sup>/<sub>8</sub>, 214<sup>1</sup>/<sub>4</sub>, 240<sup>3</sup>/<sub>8</sub>, 240<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, 247, 250, 249<sup>3</sup>/<sub>4</sub> fl. per St. Ende 1899—1909: 138, 133, 136, 139.70, 144, 145, 143.50, 144.50, 138, 139.80, 139.50%.

**Usance:** Beim Handel an der Berliner u. Leipziger Börse in Prozenten, wobei seit 1./7. 1893 fl. 100 = M. 170, vorher fl. 100 = M. 200, in Frankf. a. M. bis Ende 1898 in fl. per Stück, wobei fl. 100 = M. 200, seit 1./1. 1899 auch in Frankf. a. M. in Prozenten, wobei fl. 100 = M. 170. Lieferbar sind auch Stücke ohne weissen Mantel.

**Dividenden 1890—1909:** 7, 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 7, 7, 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, 6<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, 6<sup>7</sup>/<sub>8</sub>, 7, 6<sup>7</sup>/<sub>8</sub>, 6<sup>7</sup>/<sub>8</sub>, 7, 6<sup>7</sup>/<sub>8</sub>, 6<sup>7</sup>/<sub>8</sub>, 6<sup>7</sup>/<sub>8</sub>%; Genussscheine 1890—1899: fl. 4, 3, 4, 4, 5, 3, 3, 3, 3.50, 3.50; 1900—1909: K 7, 7, 7.50, 8, 7.50, 7.50, 8, 7.50, 7.50, 7.50.

**Verwaltungsrat:** Präs. Emanuel A. Ziffer, Lord E. Cecil, Hofrat S. Ritter von Hahn, Dr. Stanislaus R. von Maceyski, Baron Ladislaus von Dirsztay, Thomas Graf Stadnicki, Otto Czedik Freiherr von Bründlsberg und Eysenberg, Karl Ritter von Maceyski. Zentralbureau: Prokurist: Oberinspektor N. Messing; Buchhaltung: Oberrevident C. Gallinowsky.

**Zahlstellen:** Berlin: Berliner Handels-Ges., Nationalb. f. Deutschl.; Dresden: Dresdner Bank, Allg. Deutsche Credit-Anstalt; Frankf. a. M.: Gebr. Bethmann, Dresdner Bank; Hamburg: Nordd. Bank, Deutsche Bank; Stuttgart: Württ. Vereinsbank; Wien: Österr. Länderbank; Lemberg: Gal. Aktien-Hypoth.-Bank; London: Anglo-Austrian Bank. Zahlung der Div. halbj. am 1./5. u. 1./11., am 1./11. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% u. am 1./5. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>% u. event. Super-Div. bisher ohne Abzug in K.

## \* Nagyikinda-Arader Lokal-Eisenbahn-Act.-Ges. in Arad.

**Gegründet:** Durch Genehmigungsurkunde des kgl. ungar. Handelsministers v. 19./2. 1908 Dauer der Konz. 90 Jahre vom Datum der Konz.-Urkunde gerechnet.

**Zweck:** Der Ausbau u. die Inbetriebhaltung der Eisenbahnlinie, welche aus der von der Station Nagyikinda der kgl. ungar. Staatsbahnen abzweigend über die Station Lovrin der Lokaleisenbahn Temesvar-Nagyszentmiklos, sowie die Station Perjamos der kgl. ungar. Staatsbahnen bis zur Station Ujarad der kgl. ungar. Staatsbahnen u. von hier aus unter gemeinsamer Benutzung der Teilstrecke Ujarad-Arad der kgl. ungar. Staatsbahnen bis zur Station Arad als Verkehrsendpunkt führenden Hauptlinie, ferner dem in der Nähe von Perjamos zum Flusse Maros führenden Schleppeleise desselben, sowie den von der Station Nagyikinda der kgl. ungar. Staatseisenbahnen bis Nyerö, bezw. der Station Lovrin der Temesvar-Nagyszentmikloser Lokaleisenbahn bis zur Station Zsombolya der kgl. ungar. Staatseisenbahnen führenden Zweiglinien besteht, sowie der Ausbau u. die Inbetriebhaltung etwaiger noch zu erwerbender Eisenbahnen, endlich auch die Erricht. u. Unterhalt. u. Fabrik- u. sonst. Unternehm., die mit der Eisenbahnunternehm. aus Geschäftsinteressen in Verbindung stehen. Die Lokaleisenbahn ist für den Dampfbetrieb hergestellt; ihre Länge umfasst insgesamt 128 km. Der Bau der Eisenbahn ist durch Vertrag vom 25./10. 1909 der Eisenbahnbaufirma Heinrich Freund & Söhne zu Budapest übertragen worden, welche sich verpflichtet hat, die Bahn bis zum 31./10. 1910 betriebsfertig zu vollenden.

**Vertrag mit der Direktion der kgl. ungar. Staatsbahnen.** Der Betrieb der Bahn für die ganze Konz.-Dauer, die Verwalt. der Angelegenheiten u. des Vermögens der Lokalbahn-