

Anlagecapital der neuen Linien übertragen werde. Die Genehmigung des Emissionscourses zur Aufbringung dieses Betrages wird der Staatsverwaltung vorbehalten. (Art. VIII.) Die Dauer der Concession der alten und der neuen Linien der Kaiserin Elisabeth-Bahn wird gleichmässig auf fünf und achtzig Jahre — vom Tage der Betriebseröffnung der neuen Linien an gerechnet — festgestellt. (Art. IX.)

56. Concessions-Urkunde vom 8. Juli 1869, für die Eisenbahn von Leoben nach Vordernberg (R. G. Bl. Nr. 136). Die Concessionäre sind: Franz Graf Meran, Dr. Albert Merk, Dr. Johann Fleckh, Reinhold Eisler, Jakob Syz und Franz Rieckh (§. 1). Dieselben verpflichten sich, die Bahn binnen zwei Jahren vom Tage der Concessionsertheilung an gerechnet, fertig dem Verkehre zu übergeben (§. 3). Die Concessionäre sind berechtigt, eine Actiengesellschaft zu bilden und Actien und Prioritätsobligationen, letztere nur bis zu drei Fünftel des Anlagecapitals auszugeben. (§. 13). Den Concessionären werden die im Gesetze vom 20. Mai 1869 (siehe oben 46) bezeichneten Begünstigungen eingeräumt (§. 14).

57. Concessions-Urkunde vom 9. Juli 1869, für die Eisenbahn von Dux nach Bodenbach (R. G. Bl. Nr. 137). Die Concession wurde ertheilt an: Dr. Franz Stradal, Otto Seebe, C. B. Eisentraut, Rudolf Stradal und Joh. Liebig und Comp. (§. 1). Die Concessionäre verpflichten sich, den Bau binnen 3 Monaten vom obigen Tage gerechnet zu beginnen und binnen weiteren 2 Jahren die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. (§. 2.) Die Concessionäre sind berechtigt, eine Actiengesellschaft zu bilden und Actien und Prioritätsobligationen im Betrage von mindestens 150 fl., letztere nur bis zu drei Fünftel des Anlagecapitals, auszugeben. (§. 13.) Den Concessionären werden die im Gesetze vom 20. Mai 1869 (siehe oben 46) bezeichneten Begünstigungen eingeräumt.

58. Uebereinkommen vom 27. Juli 1869, welches auf Grund des Gesetzes vom 20. Mai 1869 (R. G. Bl. Nr. 85) zwischen dem k. k. Handelsministerium und dem k. k. Finanzministerium in Vertretung des k. k. Aeraars einerseits und dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Südbahngesellschaft andererseits zum Zwecke der Herstellung der Eisenbahnlinien Villach-Franzensfeste und St. Peter-Fiume abgeschlossen worden ist. (R. G. Bl. Nr. 138.) Die k. k. priv. Südbahngesellschaft verpflichtet sich, die Eisenbahnlinien Villach-Franzensfeste und St. Peter-Fiume, und zwar Erstere bis 1. September 1872 und Letztere bis 1. Juli 1872 zu bauen und in Betrieb zu setzen. (Art. I.) Die gedachten Eisenbahnen werden als einspurige Bahnen gebaut, die Grunderwerbung hat jedoch sogleich für zwei Geleise zu erfolgen. Die Constructionsweise der Bahn kann eine einfache und ökonomische sein; bei Brücken und Hochbauten können Provisorien zur Anwendung kommen. (Art. II.) Die Gesellschaft wird ermächtigt, das zum Baue der gedachten zwei Linien nöthige Capital durch ein Specialanlehen aufzubringen, dessen Verzinsung und Amortisirung vom Staate garantirt wird. Bezüglich der Form der auszugebenden Obligationen, auf welchen die Staatsgarantie in entsprechender Weise ersichtlich gemacht werden wird, dann bezüglich der Verzinsung, des Emissionscourses und der Amortisationsfrist ist die Genehmigung des k. k. Finanzministeriums einzuholen. Aus dieser Haftung darf der k. k. Staatsverwaltung keine grössere pecuniäre Belastung erwachsen, als welche dieselbe auf Grund der Bruttoertragsgarantie bereits trifft, welche dem Staate für sämtliche Linien des österreichischen Netzes der Südbahn, dessen integrirende Bestandtheile die gedachten zwei Linien vom Zeitpunkte ihrer Inbetriebsetzung zu bilden haben werden, bereits obliegt. Sollte die

k. k. Staatsverwaltung in Folge dieser Haftung wider Erwarten dennoch zu irgend einer Zahlung für Rechnung der Gesellschaft herangezogen werden, so werden zur Einbringung der gezahlten Beträge sammt Nebengebühren dem Aerar gegenüber der Gesellschaft alle aus einem gewöhnlichen Bürgschaftsverhältnisse zustehenden Regressrechte an dem Vermögen und Einkommen der Gesellschaft gewahrt und vorbehalten. (Art. III.) Der im §. 2 der Concessionsurkunde vom 23. September 1858 zugesicherte Beitrag des Staates zu den Baukosten dieser Linien wird pauschalirt, und hiermit, was immer die von der Südbahngesellschaft verausgabte Summe sein mag, auf 13,000,000 Gulden öst. W. festgesetzt. Die Summe ist zahlbar in sieben, mit 2. Jänner 1870 beginnenden, halbjährigen Raten, wovon die ersten sechs Raten mit zwei Millionen jede und die siebente mit Einer Million Gulden zu erlegen sind. (Art. IV.) Es bleibt der freien Wahl der Staatsverwaltung anheimgestellt, im Falle derselben die Leistung des Baubeitragspauschals nicht conveniren sollte, zu verlangen, dass das im Artikel III besprochene Anlehen der Südbahngesellschaft um denjenigen Betrag erhöht werde, der erforderlich ist, um ein effectives Ergebniss von Dreizehn Millionen Gulden österr. Währ. zu erzielen, und die k. k. Staatsverwaltung verpflichtet sich, für diesen Fall den auf diesen Betrag entfallenden Theil der Verzinsung und Amortisation des Anlehens zu tragen. Die näheren Modalitäten dieser Theilnahme am Darlehen bleiben einem besonderen Uebereinkommen vorbehalten. (Art. V.) Da die Linie St. Peter-Fiume auf einer kurzen Strecke auf ungarischem Gebiete liegen wird, so wird die Feststellung des, Ungarn treffenden Theiles der Staatssubvention den Gegenstand einer Specialverhandlung zwischen den beiden Ministerien zu bilden haben, bei welcher die Südbahngesellschaft nicht zu interveniren haben wird. Wenn übrigens die ungarische Regierung wider Vermuthen auf eine angemessene Pauschalirung des nach den Bestimmungen der Concessionsurkunde vom 23. September 1858 zu zahlenden Staatsbeitrages nicht eingehen sollte, so wird schon dermalen festgesetzt, dass in diesem Falle die nach Artikel IV dieses Uebereinkommens von der k. k. Regierung zu zahlende Staatssubvention von Dreizehn Millionen um jenen Betrag vermindert wird, welcher für den in Ungarn liegenden Theil der Linie von der ungarischen Regierung nach der Concession vom Jahre 1858 zu zahlen sein wird. Der Südbahngesellschaft bleibt es übrigens in diesem Falle unbenommen, ihre Vorstellungen direct bei der ungarischen Regierung einzubringen. (Art. IX.) Die im Artikel 12 des Uebereinkommens vom 20. November 1861 (R. G. Bl. Nr. 113) erwähnten und alle sonstigen gegenseitigen Ansprüche der Südbahngesellschaft und des Aerars aus der schwebenden Abrechnung, welche den Gegenstand der Zuschrift des k. k. Finanzministeriums vom 5. Mai 1867, Z. 1430-F. M., an die Gesellschaft bilden, werden dergestalt vollständig aufgelassen und beglichen erklärt, dass weder das k. k. Aerar noch die k. k. priv. Südbahngesellschaft aus diesem Anlasse eine Zahlung zu leisten haben wird. (Art. X.)

Administrativ-Verfügungen in Eisenbahn-Angelegenheiten.

(Nachdem „Centralblatt für Eisenbahnen u. Dampfschiffahrt.“)

59. Provisorisches Uebereinkommen vom 29. Juli und 21. August 1868, abgeschlossen zwischen den beiden Regierungen Seiner k. u. k. Apostolischen Majestät in Betreff der