

II.

Concessionen.

21013.

a.

Concession für die Flügelbahn von Floridsdorf nach Stockerau.

Von der k. k. niederösterr. Landesregierung.

Se. Majestät haben laut hohen Hofkanzlei-Decretes vom 14./7. d. M. mit a. h. Entschliessung vom 28. v. M. der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft zu dem Baue einer Eisenbahn von Floridsdorf nach Stockerau nach dem vorgelegten Plane unter den, von der Localcommission vorgeschlagenen Modificationen gegen dem die a. g. definitive Bewilligung und ein fünfzigjähriges Privilegium zu ertheilen geruht, dass sie den zur Deckung der Baukosten erforderlichen eigenen Fond nachweise, und dass sie ferner den zum Schutz der Gemeinden Floridsdorf und Jedlersee nöthigen Damm auf ihre Kosten zweckmässig herstelle; wogegen sie Se. Majestät von der Verpflichtung eines besondern Actien-Vereines und eigener Statuten für dieses Unternehmen und in so lange, als diese Bahn von Stockerau nicht weiter fortgesetzt wird, auch noch von dem in dem §. 8 lit. e der Directiven ausgedrückten Vorbehalte der Herabsetzung des Preistarifs allergnädigst zu entheben geruhen.

Nach der weitem Erinnerung der h. Hofkanzlei sind im Uebrigen alle, in den erwähnten Directiven enthaltenen Bestimmungen auch bei der hier in Frage stehenden Eisenbahn in Anwendung zu bringen.

Hievon wird die Direction mit dem Auftrage verständiget, die Nachweisung des Unternehmungsfondes der Regierung bis Ende k. M. zu liefern. Unter Einem wird es dem k. k. Kreisamte V. U. M. B. überlassen, hinsichtlich der zur Sprache gebrachten Fortsetzung des Supplementar-Dammes von der Aerial-Brücke bis zu jener der Nordbahn bezüglich der Baumodalitäten und der nach den gesetzlichen Grundsätzen eintretenden Concurrenz zu den Baukosten vorschriftmässig Amt zu handeln.

Uebrigens sind auch vorläufig die Detailpläne der wichtigeren Bauobjecte, insbesondere aber der beiden Hauptstrassen-Uebergänge und des Durchschnittes bei Stockerau im Wege des k. k. Kreisamtes V. U. M. B. der Regierung zur Genehmigung vorzulegen.

Die Pläne und sonstigen Vorarbeiten wird die Direction der priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom besagten Kreisamte zurückempfangen.

Wien, am 12. April 1840.

Lago m. p.

Hohenwarth m. p.

An die Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

34451.

b.

Concession für die Flügelbahn von Gänserndorf nach Marchegg.

Von der k. k. niederösterreich. Landesregierung.

Seine k. k. Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 4. d. M. der k. k. a. priv. Kaiser Ferdinands-Nord-Eisenbahn-Actiengesellschaft die definitive Concession zur Herstellung einer Seitenbahn von Gänserndorf bis an die ungarische Grenze gegen Pressburg allergnädigst zu ertheilen geruht, nachdem der Baufond für diese Seitenbahn gehörig nachgewiesen worden, und die Gesellschaft die genannte Seitenbahn ohne Abbruch des Ausbaues der Hauptbahn auszuführen dargethan hat.

In Folge hohen Hofkanzlei-DeCRETes vom 5. d. M., Z. 19159, wird die Direction von dieser allergnädigst definitiven Bewilligung mit dem Bedeuten in die Kenntnis gesetzt, dass:

- a) es von eigenen Statuten für diese Seitenbahn um so mehr abzukommen habe, als kein besonderer Actien-Verein dafür gebildet wird; dass
- b) die bestehenden Privat-Eisenbahn-Concessions-Directiven auf die dermal allergnädigst bewilligte Seitenbahn ihre volle und genaueste Anwendung zu erhalten haben; dass daher
- c) hinsichtlich des Verhältnisses dieser Seitenbahn zu der k. k. Postanstalt das Hofkanzlei-DeCRET vom 2. Juli 1840, Nr. 20280, Mass und Ziel zu geben habe; dass
- d) ebenso der im §. 9 der Privat-Eisenbahn-Directiven festgesetzte Uebergang dieser Seitenbahn in das Staatseigenthum nach Ablauf der 50jährigen Concessionsfrist, welche vom Tage der allergnädigsten Octroyirung, also vom (4. Juni 1845) vierten Juni 1845 zu berechnen und bis vierten Juni 1895 zu gelten hat, einzutreten habe; dass
- e) endlich die a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Direction verpflichtet bleibe, die Detailpläne über die zu erbauende Seitenbahn zur directivmässigen Amtshandlung schleunigst vorzulegen.

Indem nun die Eisenbahn-Direction angewiesen wird, die Detailpläne dieser Seitenbahn dem Kreisamte V. U. M. B. unmittelbar zur weiteren Amtshandlung mit der möglichsten Beschleunigung vorzulegen, werden der Direction das Majestäts-gesuch um die mehrgedachte Baubewilligung sammt ihren vier Beilagen hierneben zurückgestellt.

Wien, am 7. Juni 1845.

Lago m. p.**Ruthner m. p.**

An die Direction der k. k. a. p. Kaiser Ferdinands-Nord-Eisenbahn-Actiengesellschaft.

9255

117

c.

Concession für die Flügelbahn von Oderberg bis an die preussische Grenze.

Von der k. k. vereinigten Hofkanzlei.

Seine k. k. Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 13. v. M. der Direction der ausschliessend privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn über das Gesuch vom 15. Juni 1846 zwar

den Bau der Eisenbahn zum Betriebe der Strecke vom Oderberger Bahnhofe bis an die preussische Grenze in einer Länge von 1750 Current-Klaftern Allerhöchst zu bewilligen, zugleich aber zu bestimmen geruhet, dass diese Allerhöchste Concession nicht als eine Ausdehnung des bisherigen Privilegiums für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn anzusehen, somit jene 1750 Klafter lange Bahnstrecke nicht als ein integrierender Bestandtheil der Nordbahn zu behandeln sei, sondern dass für selbe die für Privat-Eisenbahnen bestehenden Allerhöchsten Bestimmungen zu gelten haben.

Von dieser Allerhöchsten Entschliessung wird die Direction der ausschliessend privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn unter Rückschluss der Gesuchsbeilagen zur Wissenschaft in die Kenntnis gesetzt.

Wien, am 18. März 1847.

Iuzaghy m. p.

Kübeck m. p.

An die Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

d.

Concessions-Urkunde,

betreffend die Abtretung der west-galizischen k. k. Staats-Eisenbahn von der preussischen Grenze bei Slupun bis Krakau, und ihrer zwei Flügelbahnen an die k. k. a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actien-Gesellschaft.

§. 1.

Die kaiserliche königliche Staatsverwaltung tritt die galizische Staats-Eisenbahn von der preussischen Grenze bei Slupun bis Krakau und die Zweigbahn von Szczakowa bis an die russisch-polonische Grenze, und dann die Flügelbahn von Trzebinia nach Oswiecim an die a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actien-Gesellschaft gegen die nachstehende Ablösungs-Summe und Zahlungs-Modalitäten ab, und genehmigt, dass diese Eisenbahn-Linie sammt Zugehörungen (in so weit sie Eigenthum des Aerars sind, mit Ausnahme des Fahr-Fundus instructus, so wie der dazugehörigen Ausrüstungs-Gegenstände, welche der Staatsverwaltung zur unbeschränkten Verfügung bleiben) vom 1. Jänner 1858 in das Eigenthum der k. k. a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actien-Gesellschaft mit allen jenen Rechten und Verbindlichkeiten übergehe, welche der Privilegiums-Urkunde v. J. 1836 rücksichtlich der bereits im Besitze der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actien-Gesellschaft

befindlichen Strecken entsprechen, derart, dass die Dauer des mit der Privilegiums-Urkunde v. J. 1836 der Nordbahn-Gesellschaft ertheilten Privilegiums auch bezüglich der hier in Rede stehenden Eisenbahn-Linie, sich bloß bis zum Jahre 1866 zu erstrecken hat.

§. 2.

Die Staatsverwaltung genehmigt daher nicht nur allein den Besitz der erwähnten galizischen Eisenbahnlinie nach der Privilegiums-Urkunde der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sondern berechtigt die Nordbahn-Gesellschaft auch, den Betrieb auf Basis dieser Privilegiums-Urkunde vom Jahre 1836, sowie mit Rücksicht auf die späteren Nachträge zu der besagten Urkunde, nämlich: 1. Nachtrag vom 10. April 1836, betreffend die Benennung der Bahn; 2. Uebereinkommen vom 25. April 1863, betreffend den Bau und diverse Betriebs-Angelegenheiten (soweit das letztere auf die abgetretenen west-

galizischen Strecken Anwendung findet) einzuleiten und bis zum Jahre 1866 zu führen.

§. 3.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actien-Gesellschaft hat für die Ueberlassung des in gegenwärtiger Urkunde bezeichneten unbeweglichen Vermögens keine Uebertragungs-Gebühr zu bezahlen, sondern für jede urkundliche Ausfertigung dieser Concession bloß eine fixe Stempelgebühr von einem Gulden zu berichtigen.

§. 4.

Mit dem Rechte der Acquisition, so wie des Betriebes und der Benützung der im §. 1 erwähnten Eisenbahnen, gehen auch alle dem Aerar gegen dritte Personen zustehenden Rechte an die Gesellschaft über, insoferne diese Rechte mit dem Betriebe und der Benützung der gedachten Eisenbahn verknüpft sind.

§. 5.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn übernimmt dagegen auch alle wie immer gearteten, die gedachten Eisenbahnstrecken betreffenden Verpflichtungen und Leistungen, und die Berichtigung aller noch vorfallenden Zahlungen, dieselben mögen sich auf Verhältnisse der Vergangenheit oder der Zukunft beziehen.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft übernimmt daher insbesondere auch alle noch zur Sprache kommenden Ausgleichungen und Berichtigungen aus Anlass der Grundeinlösungen für die fraglichen Eisenbahnstrecken, aus Anlass der bereits vollendeten oder noch zu vollendenden Bauten, so wie aus Anlass von Lieferungen oder sonstigen Bestellungen.

Die Staatsverwaltung wird jedoch durch ihre Organe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bei Liquidirung von derlei Forderungen und Ansprüchen, welche die Periode vor der Uebergabe der gedachten Bahnstrecken betreffen, nach Massgabe der vorhandenen Behelfe und Amts-Acten behilflich sein.

§. 6.

Insoferne daher an den übernommenen Bahnstrecken einzelne Objecte im Baue begriffen sind, und derlei Bauführungen an bestimmte Unternehmer vertragsmässig überlassen wurden; oder Materials-Lieferungen durch Unternehmer noch im Zuge sind; tritt die Gesellschaft gleichfalls in alle gegen diese Contrahenten zustehenden Rechte und obliegenden Verbindlichkeiten, und es werden derselben beglaubigte Abschriften der bezüglichen Contracte, und für den eintretenden Fall der Nothwendigkeit auch die Originalien gegen Empfangschein und seinerzeitige Zurückstellung überlassen.

§. 7.

Ebenso werden der Gesellschaft alle nothwendigen und erforderlichen Verhandlungsacte in Bezug auf allfällige Baulichkeiten oder Lieferungen zur Benützung übergeben; sie müssen jedoch genau bezeichnet, als empfangen bescheinigt, und nach erfolgter Benützung wieder zurückgestellt werden.

§. 8.

Die Uebergabe der Eisenbahnen und ihrer Zugehörungen wird längstens binnen Einem Monate nach dem rechtsförmlichen Abschlusse des Ueberkommens beginnen, und ununterbrochen so schnell als thünlich fortgesetzt werden. Zum Behufe der Uebergabe und Uebernahme wird ein genaues Inventar verfasst, und in zweifacher Ausfertigung von den Bestellten des Uebergebers und des Uebernehmers unterzeichnet.

§. 9.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wird als mit dem 1. Jänner 1858 in den Genuss der ihr überlassenen Bahnstrecken eingetreten, betrachtet.

Dagegen gehen auch alle von diesem Zeitpunkte an zu leistenden und resp. geleisteten, die fraglichen Bahnstrecken betreffenden Zahlungen auf Rechnung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (§. 5) mit Ausnahme jener für die Betriebsmittel und ihre Zugehörungen.

§. 10.

Das Aerar ist blos verpflichtet, die Eisenbahn und ihre Zugehörungen in dem Zustande zu übergeben, in welchem sie sich eben zur Zeit der Uebergabe befinden.

§. 11.

Die Staats-Verwaltung verwaltet die überlassenen Bahnstrecken vom 1. Jänner 1858 angefangen bis zur vollendeten Uebergabe für Rechnung der Gesellschaft; sie haftet jedoch in dieser Zwischenperiode für keinen wie immer gearteten Schaden oder Abgang; indessen wird sie allfällige Abgänge, welche nach erfolgter Inventurung bis zur Uebergabe vorkommen sollten, von ihren ersatzpflichtigen Beamten oder Dienern, insolange dieselben nicht schon aus dem Staatsdienste getreten sind, im administrativen Wege hereinzubringen suchen.

§. 12.

Ueber die durch die Organe des Aerars besorgte Verwaltung wird Rechnung gelegt, und es werden die gewonnenen reinen Erträgnisse an die Gesellschaft abgeführt werden.

§. 13.

Während der durch die Organe des Aerars besorgten Verwaltung dürfen ohne schriftliche Zustimmung der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn keine anderen als solche Auslagen gemacht werden, welche zum ordnungsmässigen Betriebe der Eisenbahn nothwendig oder sonst unaufschiebbar sind.

§. 14.

Für die im §. 1 erwähnten Eisenbahnstrecken von der preussischen Grenze bei Slupun bis Krakau, sammt den beiden Flügelbahnen von Trzebinia nach Oswiecim, und von Szczakowa bis an die russisch-polnische Grenze, werden der Staatsverwaltung die bis letzten December 1857 (laut Ausweis) aufgelaufenen Kosten und Auslagen in dem Pauschal-

betrage von fünf Millionen einmahlundert achttausend, neunhundert und sieben Gulden von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft in folgender Weise vergütet:

A. Von dem auf die ehemalige Krakau-Oberschlesische Bahn entfallenden Ablösungsbetrage von 2,151.400 preuss. Thalern oder 3,073.429 Gulden C. M., welcher unter der obigen Pauschalsumme begriffen ist, hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft die auf Grund des Einlösungs-Vertrages über die Krakau-Oberschlesische Bahn ddo. 30. April 1850 bis Ende 1857 bereits verfallenen Ratenzahlungen (Tilgungsquoten) mit 79.200 preuss. Thalern oder 113.142 fl. C. M. binnen vier Wochen nach Ausfertigung der gegenwärtigen Urkunde in effectiver Silbermünze an die Staats-Centralcasse zu bezahlen.

Den Ueberrest von 2,072.200 preuss. Thalern aber hat die Gesellschaft mit den Quoten vom Jahre 1858 beginnend, mit Rücksicht auf die Bestimmungen des erwähnten Einlösungs-Vertrages vom 30. April 1850 (nebst den von der restlichen Einlösungssumme entfallenden 4% und beziehungsweise 3½% Zinsen) ebenfalls in effectiver Silbermünze u. z. in denjenigen Raten und Fristen, welche in den anruhenden, auf den Einlösungs-Vertrag vom 30. April 1850 gestützten Verlosungsplänen ersichtlich gemacht sind, für Rechnung der österreichischen Staatsverwaltung an das Wechselhaus **Heimann** in Breslau zu zahlen, wobei ausdrücklich bestimmt wird, dass die Haftungsverbindlichkeit des Staatsschatzes für die Ratenzahlungen für die Krakauer-Oberschlesische Eisenbahn aufzuhören und auf die Nordbahn-Gesellschaft überzugehen habe.

B. Die von dem obigen Gesamtbetrage von 5,108.907 fl. C. M. nach Abzug der Betrages für die ehemals Krakau-Oberschlesische Bahn von 3,073.429 „ „ „ verbleibende Restsumme

von 2,035.478 fl. C. M.

d. i. Zwei Millionen fünf und dreissigtausend vierhundert acht und siebenzig Gulden C. M. hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft vom 1. Jänner 1860 an, in acht halbjährigen Raten derart zu berichtigen, dass

am 1. Jänner 1860	285.478 fl. C. M.
„ 1. Juli „	250.000 „ „ „
„ 1. Jänner 1861	250.000 „ „ „
„ 1. Juli „	250.000 „ „ „
„ 1. Jänner 1862	250.000 „ „ „
„ 1. Juli „	250.000 „ „ „
„ 1. Jänner 1863	250.000 „ „ „
„ 1. Juli „	250.000 „ „ „

baar an die Staats-Centralcasse abgeführt werden.

Ueber diese Beträge hat die Gesellschaft stempelfreie Schuldverschreibungen an die Staats-Centralcasse auszustellen, und dieselben zu den angegebenen Terminen einzulösen.

Mit jeder nach dem 1. Jänner 1860 zu zahlenden Rate sind auch die stufenweise vom 1. Jänner 1860 ab zu berechnenden vierprocentigen Zinsen der noch nicht getilgten Schuldverschreibungen zu berichtigen.

Die erwähnte Ablösungssumme entziffert sich für die im §. 1 erwähnten Eisenbahnstrecken sammt unbeweglichem Zugehör, die Material-Vorräthe, Signalmittel, Einrichtung der Werkstätten, Stationsgebäude und Wächterhäuser (so weit diese Einrichtungenstücke Aerial-Eigenthum sind) mitinbegriffen, dermassen, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft rücksichtlich der bis letzten December 1857 auf der übernommenen Strecke ausgeführten Bauten keine wie immer geartete weitere Zahlung an eine Aerialcasse mehr zu leisten hat; dagegen hat der Fundus instructus an Fahrbetriebsmitteln (Locomotive, Tender, Wagen, Schneepflüge etc.) und andere bewegliche Sachen nicht in das Eigenthum der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu übergehen, sondern der Staatsverwaltung zur beliebigen Verfügung zu verbleiben. Sollte sich bei der Uebergabe ein Zweifel ergeben, ob der eine oder der andere Gegenstand mit den im §. 1 erwähnten Bahnstrecken von der Kaiser Ferdinands-

Nordbahn-Gesellschaft miterworben worden sei, so hat sich die Letztere in dieser Beziehung dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums zu fügen.

§. 15.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, denjenigen auf den im §. 1 erwähnten Strecken verwendeten Beamten und Dienern, welche sie nicht in ihrem Dienste behalten will, binnen sechs Monaten nach Uebernahme der Bahn zu kündigen und ihnen durch sechs Monate nach erfolgter Kündigung ihre normalmässigen Bezüge zu leisten. Für den Fall aber, dass solche Beamte und Diener binnen der Kündigungsfrist dienstunfähig werden, können sie keinen Ruhegenuss von der Gesellschaft ansprechen, und es müssen auch die Pensionen und Provisionen der Witwen und Kinder von dem Aerar übernommen werden.

§. 16.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, die ihr (§. 1) überlassene und im Betriebe stehende Eisenbahn sammt ihren beiden Flügeln stets in vollkommen gutem Zustande zu erhalten.

Bei der Erhaltung, sowie bei dem Betriebe der Bahn hat die Gesellschaft sich strenge an die von der Staatsverwaltung erlassenen, oder die noch zu erlassenden, Bahnbau- und Bahnbetriebs-Vorschriften zu halten; und ist übrigens erst dann verpflichtet, an diesen Bahnstrecken ein zweites Geleise anzulegen, wenn der einjährige Bruttoertrag die Ziffer von 250.000 fl. pr. Meile erreicht.

§. 17.

Der Gesellschaft wird die Zusicherung gegeben, dass in dem Falle, als von dritten Personen die Concession zum Baue und Betriebe einer, in die derselben nach §. 1 überlassenen Eisenbahn einmündenden neuen Zweigbahn, oder einer neuen Fortsetzungsbahn angesucht würde, ihr das Vorrecht gelassen werde, wenn sie dieselben Bedingungen eingeht, unter welchen dritte Personen sich zum Baue und Betriebe einer solchen Bahn anbieten;

und wenn sie sich hiezu längstens binnen drei Monaten, nachdem ihr die Bedingungen bekannt gegeben werden, rechtsverbindlich erklärt. Dagegen versteht es sich von selbst, dass sich dieses Vorrecht nicht auf die bestehenden Bahnlilien (namentlich nicht auf die Bahn von Krakau ostwärts) erstrecke, worüber die Staatsverwaltung nach Belieben zu verfügen berechtigt ist.

§. 18.

Die der Gesellschaft (§. 1) überlassene bereits im Betriebe stehende Eisenbahn sammt ihren beiden Flügelbahnen wird von der Gesellschaft mit allen jenen Rechten und Verbindlichkeiten besessen und benützt, welche in der zu §. 1 und §. 2 dieses Vertrages angeführten Privilegiumsurkunde und ihren beiden Nachträgen festgestellt, sodann in der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 aufgeführt sind; insoferne nicht in diesem Vertrage eine andere Bestimmung getroffen ist.

Die Gesellschaft ist nach Massgabe der kais. Verordnung vom 19. December 1853 verpflichtet, bei Dienstverleihungen die sich um eine Stelle bewerbenden und dazu geeigneten Militärs vor anderen Bewerbern zu berücksichtigen.

§. 19.

Bezüglich der Fahrpreise für Militärpersonen und der Frachtsätze für Militärgepäck und Militärgut, haben die in dem Uebereinkommen vom 25. April 1853 (als Nachtrag zum Privilegium) enthaltenen Begünstigungen auch für diese Bahn zu gelten.

§. 20.

Staatsbeamte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahn führenden Behörde, oder zur Wahrung der aus dieser Urkunde entspringenden Interessen des Aerars, die Eisenbahn benützen und sich mit dem Auftrage ihrer Behörde ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

§. 21.

Die Gesellschaft hat die Post nach Vorschrift des §. 68 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 zu befördern, ohne dafür (ausser der für ihre alte Nordbahnlinie gebührenden Pauschalvergütung von 10.000 fl. C. M. für die Postbeförderung) eine weitere Aufzahlung beanspruchen zu können. Auch ist die Postverwaltung im Wege des Handelsministeriums für einen von jeder Hauptstation täglich abzuschickenden Zug die Abfahrtsstunden und dessen Schnelligkeit zu bestimmen befugt.

§. 22.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, ohne Entgelt Staatstelegrafen längs den Bahnen auf dem zu diesen gehörigen Grunde und Boden anzulegen, oder die zu der Eisenbahn-Unternehmung gehörigen Telegrafen zu benützen. Dagegen hat auch diese das Recht, für ihren eigenen Dienst Telegrafen zu errichten, und ihre Drähte an die Pfähle der Staatstelegrafen zu befestigen. Bei der Benützung ihrer eigenen Telegrafen ist sie aber nur auf die den Bahndienst ausschliesslich betreffenden Mittheilungen beschränkt, und wird daher von der Staatsverwaltung beaufsichtigt.

§. 23.

Die Eisenbahn-Unternehmung ist verpflichtet, die längs den Bahnen schon bestehenden oder noch zu errichtenden Staatstelegrafen durch die Bahnwächter unentgeltlich beaufsichtigen zu lassen, und jede Beschädigung der telegrafischen Vorrichtungen alsogleich der nächsten Telegrafestation anzuzeigen.

§. 24.

Der Bahnhof zu Krakau geht zwar gleichfalls mit den in §. 1 erwähnten Strecken in das Eigenthum der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft über. Dieselbe bleibt jedoch verpflichtet, der angrenzenden Bahnverwaltung diejenigen Theile des Krakauer Bahnhofes zur ausschliesslichen, oder Mit-

benützung zu überlassen, welche zur Fortsetzung des ordnungsmässigen Betriebes der Strecke von Krakau nach Dembica, und der Flügelbahnen Wieliczka und Niepolomice erforderlich erscheinen. Insoferne die Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft über diese Mitbenützung und die Bedingungen (das Entgelt) derselben kein gütliches Uebereinkommen mit der angrenzenden Bahnverwaltung zu Stande bringen sollte, unterwirft sich die Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actiengesellschaft diesfalls dem Ausspruche des k. k. Handelsministeriums, welchem es auch vorbehalten ist, das Verhältnis der angrenzenden Bahnverwaltungen durch ein besonderes Reglement zu ordnen.

§. 25.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft bleibt verpflichtet, diejenigen Sendungen inländischer Kohle, welche in Szczakowa aufgegeben, oder mittelst einer Seitenbahn auf diese Station gebracht, und von Szczakowa auf der ganzen Strecke bis Krakau verfrachtet, und in letzter Station abgeladen werden, um den ermässigten Preis von $\frac{3}{4}$ kr. pr. Ctr. und Meile im 20 fl. Fuss für diese letztere Strecke zu verführen. Die Gesellschaft wird in Szczakowa die eigenen Waggons dem k. k. Bergamte in Javorzno nach Bedarf zur Verfügung stellen und für deren Benützung auf der Kohlenbahn keine Vergütung fordern.

Derlei Kohlensendungen dagegen, welche über Krakau hinaus befördert werden sollen, geniessen bloß dann den ermässigten Preis von $\frac{3}{4}$ kr. pr. Centner und Meile, wenn die Beförderung auf fremden Waggons ohne Vergütung einer Benützungsgebühr von Seite der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft bewerkstelliget wird; wohingegen die besagte Gesellschaft die leeren fremden Waggons unentgeltlich zu verführen hat, mit der Berechtigung, diese leeren Waggons in der Richtung von Krakau gegen Szczakowa mit Frachtgütern belasten zu dürfen.

Wenn die Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft nach Verlauf von fünf Jahren den Beweis zu liefern im Stande sein sollte, dass die obige Ge-

bühr die wirklichen Betriebskosten (mit Inbegriff einer 5 pCt. Verzinsung des Anlagecapitals) nicht decke; so soll solche berechtigt sein, im Einverständnisse mit der Staatsverwaltung, eine angemessene Erhöhung des Frachtsatzes eintreten zu lassen. Für die Benützung der kleinen Bahnstrecke von der Einmündung der Kohlenbahn bei Szczakowa bis zur nahen russischen Eisenbahn-Station, für den Kohlentransport, hat die Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft keine Vergütung irgend einer Art anzusprechen. Ein besonderes Reglement zwischen dem k. k. Bergamte zu Javorzno und der Nordbahn-Gesellschaft wird zur gegenseitigen Erleichterung des Betriebes festgestellt werden.

§. 26.

Sollten über den Sinn dieser Urkunde in seiner Durchführung bezüglich der privatrechtlichen Ansprüche und Verpflichtungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft sich Streitigkeiten ergeben, so sollen dieselben durch Schiedsrichter entgeltlich entschieden werden. Im Falle eines solchen Streites hat der fordernde Theil den von ihm gewählten Schiedsrichter seinem Gegentheile gerichtlich und mit der Einladung bekannt zu geben, dass auch dieser einen Schiedsrichter erwähle und dem fordernden Theile namhaft mache. Erfolgt die Namhaftmachung nicht längstens binnen 14 Tagen nach der erwähnten, dem Gegentheile gerichtlich zugekommenen Verständigung, so ist der fordernde Theil berechtigt, auch den zweiten Schiedsrichter zu benennen, und ihn lediglich dem Gegentheile anzuzeigen.

§. 27.

Sind die beiden Schiedsrichter nicht einig, so ernennen beide Theile, und wenn sich diese nicht vereinigen, die beiden Schiedsrichter einen dritten. Wenn auch die beiden Schiedsrichter in der Wahl des dritten nicht übereinstimmen, so wird dieser unter den von den Schiedsrichtern Vorgeschlagenen durch das Los gewählt, welches von dem fordernden Theile gezogen wird.

§. 28.

Dem übereinstimmenden Ausspruche der beiden, oder dem Ausspruche des dritten Schiedsrichters haben sich beide Theile mit Begehung jedes Rechtszuges oder Beschwerdeführung zu fügen; doch gilt dies von dem Ausspruche des dritten Schiedsrichters nur in soweit, dass die Entscheidung desselben nicht über die Grenze der Aussprüche des einen, oder des andern der beiden Schiedsrichter gehe.

§. 29.

Sollten diese Eisenbahnen mit ihren Zugehörungen in Zukunft sich nicht in gutem Stande befinden, so ist die Staatsverwaltung berechtigt, die Herstellung auf Kosten der Eisenbahn-Unternehmung zu besorgen, oder diese zu deren Herstellung zu verhalten. Ueber die in dieser Beziehung etwa streitig gewordenen Fragen in Betreff der Menge und Beschaffenheit der Zugehörungen ist gleichfalls in der oben bezeichneten Weise nach §§. 26, 27 und 28 durch ein Schiedsgericht zu entscheiden.

§. 30.

Sollte die Staatsverwaltung während der Privilegiumsdauer der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-

Gesellschaft zu was immer für einer Zeit sich veranlasst finden, die Bahnstrecke von Oswiecim auf dem rechten Weichselufer bis Podgorze auszubauen, so wird dieselbe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft den ordnungsmässigen Betrieb dieser Strecke anbieten, und falls die Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft längstens binnen 2 Monaten nach diesem Anbote erklärt, den Betrieb übernehmen zu wollen, mit derselben über die Bedingungen dieser Betriebsübernahme ein besonderes Uebereinkommen schliessen, wobei auf die der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft durch die erwähnte Bahnstrecke etwa zugehenden Nachtheile eine billige Berücksichtigung zu nehmen sein wird.

Eine billige Vergütung der, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft durch die genannte Flügelbahn zugegangenen Nachtheile hat auch in dem Falle stattzufinden, wenn in Betreff der Uebernahme des Betriebes kein Uebereinkommen zu Stande kommen sollte.

Zur Bekräftigung dessen wurde diese Urkunde in zwei gleichlautenden Exemplaren ausgefertigt, und sowohl von Seite der Ministerien des Handels und der Finanzen, als auch von der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft, unter Vorbehalt der Genehmigung der General-Versammlung, unterschrieben.

Wien, am 26. Juni 1858.

Ritter von **Toggenburg** m. p.,
k. k. Handelsminister.

Freiherr von **Bruck** m. p.,
k. k. Finanzminister.

(L. S.)

(L. S.)

Auf Grundlage des von der General-Versammlung ddo. 10. Mai 1858 zur definitiven Abschliessung erhaltenen Mandates.

Die Direction

der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Dr. **Andreas Zelinka** m. p.,
Director.

Hermenegild Ritter von **Francesconi** m. p.,
General-Inspector.

(L. S.)

№ 82 R. G. L. 21

e.

Concession

für die mährisch-schlesische Nordbahn.

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich, König von Ungarn und Böhmen, von Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien, Erzherzog von Oesterreich, Grossherzog von Krakau, Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnthen, Krain, Ober- und Nieder-Schlesien und der Bukowina, Grossfürst von Siebenbürgen, Markgraf von Mähren, gefürsteter Graf von Habsburg und Tyrol, Gross-Woywode der Woywodschaft Serbien etc. etc.

Nachdem die k. k. a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Bitte um die Concession zum Baue und Betriebe einer Locomotiv-Eisenbahn von Brünn nach Sternberg, mit einer Zweigbahn nach Prerau, gestellt hat, so finden Wir uns in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens bewogen, diese Concession unter den nachfolgenden weiteren Festsetzungen zu ertheilen.

§. 1.

Wir ertheilen der k. k. ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft das Recht zum Baue und Betriebe folgender Locomotiv-Eisenbahnen:

1. Einer Eisenbahn von ^{Brünn} ~~Wien~~ über **Wischau** und **Prossnitz** nach **Sternberg**.
2. Einer Zweigbahn der sub 1 genannten Linie nach **Prerau**.

§. 2.

Die Gesellschaft verpflichtet sich auf Verlangen der Staatsverwaltung die concessionirte Linie von **Sternberg** bis zur Reichsgrenze zum Anschlusse an einen Punkt des preussischen Eisenbahnnetzes fortzusetzen.

Die Bestimmungen der gegenwärtigen Concession werden auch für diese Verbindungslinie Anwendung finden, und die im §. 19 angeführte Anzahl von Fahrbetriebsmitteln wird im Verhältnisse der grösseren Länge erhöht werden.

§. 3.

Die Ausführung des Baues und der Betriebs-einrichtungen der Bahn hat nach Massgabe des von dem Ministerium für Handel und Volkswirtschaft genehmigten Detail-Bauprojectes stattzufinden.

Insbesondere ist sich beim Baue auch nach den von dem Handelsministerium zu stellenden Anforderungen und nach den bestehenden allgemeinen Bau- und polizeilichen Vorschriften zu benehmen. Aenderungen in dem Bauprojecte bleiben der Staatsverwaltung vorbehalten, insoferne solche nach Massgabe des Resultates der technischen Revision und der nach Vorschrift des §. 6 des Eisenbahn-Concessions-Gesetzes vorzunehmenden politischen Begehung der Trace im Interesse des öffentlichen Verkehrs und zur Sicherstellung des Bestandes der Bahn, dann zur Erfüllung der gesetzlichen Bestimmungen sich als erforderlich darstellen werden.

Der Unterbau sämmtlicher concessionirten Eisenbahnstrecken wird für ein einfaches Geleise nebst den erforderlichen Ausweichgeleisen angelegt werden. Grund und Boden muss entweder so-

gleich für die Anlage einer Bahn mit zwei Geleisen eingelöst, oder es müssen bei der Einlösung für die Bahn mit nur einem Geleise sogleich die Bedingungen für die seinerzeitige Grundabtretung zum Baue für das zweite Geleise vereinbart und sicher gestellt werden.

Den Ausbau für das zweite Geleise zu fordern, soll die Staatsverwaltung erst dann berechtigt sein, wenn der Rohertrag pr. österr. Meile während zwei aufeinanderfolgender Jahre jährlich die Summe von 180.000 fl. österr. Währung überschreitet.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, den Bau der concessionirten Bahnen binnen sechs Wochen nach der Ausfertigung dieser Urkunde zu beginnen und binnen längstens drei Jahren zu vollenden, sowie auch die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

§. 4.

Die Dauer der Concession wird auf **neunundneunzig** Jahre, vom heutigen Tage an gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession erlischt auch, wenn der im vorhergehenden Paragraphen festgesetzte Termin für den Beginn oder für die Vollendung des Baues und Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten wird, und die Terminüberschreitung nicht im Sinne des §. 11, lit. b des Concessions-Gesetzes, und namentlich auch durch politische oder finanzielle Krisen gerechtfertigt werden könnte.

§. 5.

Der Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, nach Ablauf von dreissig Jahren, vom Tage der Betriebseröffnung, jederzeit die gegenwärtige Concession und beziehungsweise die concessionirte Bahn einzulösen.

Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die jährlichen Reinerträge der Unternehmung während der, der wirklichen Einlösung vor-

ausgegangenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträge der zwei ungünstigsten Jahre abgeschlagen und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre in Gold- oder Silbermünze berechnet.

Dieser Durchschnittsertrag ist dann der Gesellschaft als Jahresrente in halbjährigen Raten in Gold- oder Silbermünze bis zum Ablaufe der festgesetzten Concessionsdauer zu bezahlen.

In keinem Falle kann die hiefür zu leistende Annuität niedriger sein, als die im folgenden §. 17 erwähnte Garantiesumme.

§. 6.

Mit dem Tage des Erlöschens der Concession tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigenthum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahnen, des Grund und Bodens, der Kunst- und Erdarbeiten, des ganzen Unter- und Oberbaues der Eisenbahnen und des sämtlichen unbeweglichen Zugehørs, als: Bahnhöfe, Auf- und Abladeplätze, Gebäude an den Abfahrts- und Ankunftsplätzen, Wacht- und Aufsichtshäuser sammt allen Einrichtungsstücken, stehenden Maschinen und überhaupt allen anderen unbeweglichen Sachen.

Was die beweglichen Sachen, als: Locomotiv-, Eisenbahn- und Strassenwagen, bewegliche Maschinen, Werkzeuge, Vorräthe von Materialien aller Art, betrifft, so haben dieselben, insoweit sie zu Bahnzwecken erforderlich und geeignet sind, von der Gesellschaft an den Staat um den übereinkommenen, oder auf Verlangen eines Theiles durch Sachverständige auf gerichtsordnungsmässige Weise zu ermittelnden Schätzwert überzugehen.

Sowohl beim Erlöschen der Concession als bei der Einlösung der Bahn behält die Gesellschaft das Eigenthum der besonderen Gebäude, als: Coaksöfen, Giessereien, Fabriken von Maschinen und anderen Geräthen, Speichern, Docks u. s. w., zu deren Erbauung sie von der Staatsverwaltung mit dem aus-

drücklichen Beisatze ermächtigt wurde, dass sie kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

§. 7.

Die Gesellschaft erhält durch gegenwärtige Concession insoferne das ausschliessliche Recht für die in den §§. 1 und 2 angeführten, sowie für die bereits im Betriebe befindlichen Bahnen derselben, als es während der Dauer der gegenwärtigen Concession Niemanden gestattet ist, eine andere Eisenbahn für die Benützung des Publicums zu errichten, welche dieselben Punkte des Nordbahnnetzes ohne Berührung neuer, von der Staatsverwaltung als strategisch, politisch oder commercieell wichtig erkannter Zwischenpunkte in Verbindung bringen würde.

Im Falle einer nach dieser Bestimmung, und vorbehaltlich der bestehenden Privilegialrechte der Nordbahn zulässigen Errichtung einer Eisenbahn, wird der davon zu verständigenden Gesellschaft gestattet, um die Concession derselben nachzusuchen.

Der Gesellschaft wird, unbeschadet der von andern Eisenbahn-Gesellschaften oder Concessionären etwa schon erworbenen Rechte auf die Dauer von neunzehn Jahren für den Bau von Zweigbahnen der bestehenden Kaiser Ferdinands-Nordbahnlinie zwischen **Gänserndorf** und **Weisskirchen** in der Richtung nach Ungarn, der Vorzug vor andern Bewerbern eingeräumt werden, wenn sie dieselben Bedingungen wie diese eingetht und sich hiezu längstens binnen zwei Monaten, nachdem ihr dieselben bekanntgegeben werden, rechtsverbindlich erklärt.

§. 8.

Wir verleihen der Gesellschaft zur Ausführung der concessionirten Bahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der diesfälligen gesetzlichen Vorschriften.

§. 9.

Die Maximalhöhe der Fahr- und Frachtpreise, welche die Gesellschaft einheben darf, wird folgenden Begrenzungen unterworfen:

Maximaltarif pr. österr. Meile.

Für Reisende die Person:

I. Classe	36	kr.	österr.	Währung,
II. „	27	„	„	„
III. „	18	„	„	„

Bei Schnellzügen, welche auch nur Wagen I. und II. Classe führen können, dürfen diese Tarife um 20 Percent erhöht werden, unter der Bedingung jedoch, dass deren Schnelligkeit nicht geringer sein darf, als die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit bei den Schnellzügen der übrigen österreichischen Eisenbahnen.

Für Waaren, die mit gewöhnlicher Geschwindigkeit befördert werden:

Der Zoll-Centner per Meile:

I. Classe	1.56	kr.	österr.	Währung,
II. „	2.34	„	„	„
III. „	3.12	„	„	„

Ausnahmsweise werden folgende Tarifsätze für die neuen Eisenbahnlinien für Kohlentransporte per Zentner und Meile festgesetzt:

Für eine Entfernung unter 10 Meilen	1.25	kr.
„ „ „ von 10—20 „	1.00	„
„ „ „ über 20 „	0.75	„

Rücksichtlich der Frachtpreise der übrigen Gegenstände, der Festsetzung der Nebengebühren, der Classification der Waaren und der sonstigen Transportbestimmungen haben die auf den anderen Bahnlinien der Gesellschaft geltenden Bestimmungen in Anwendung zu kommen.

Die oben festgesetzten Preise bilden eine Grenze, welche die Gesellschaft keinesfalls überschreiten darf, ohne hiezu durch eine ausdrückliche Bewilligung der Staatsverwaltung ermächtigt zu sein.

Wir ertheilen der Gesellschaft die Bewilligung, die festgesetzten Tarife in Gold oder Silber, jedoch stets nach dem jeweiligen Werthe desselben, in der Landeswährung einzuheben.

§. 10.

Der Gesellschaft steht es frei, die im vorigen Paragraphe festgesetzten Fahr- und Frachtpreise,

sowie die Nebengebühren herabzusetzen und zwar im Ganzen oder für einzelne Gegenstände, für die ganze Ausdehnung oder nur für einzelne Strecken der Bahn, derart zum Beispiel, dass die Preise für die Längeneinheit bei grösseren Entfernungen abnehmen, und dass sie mit der Natur der Waaren und den Erleichterungen, welche deren Verfrachtung aus den Betriebsverhältnissen erwachsen, in Einklang gebracht werden können.

Die herabgesetzten Tarife können innerhalb der Grenzen des Maximums wieder erhöht werden, jedoch nur nach dreimonatlicher Anwendung.

Wenn die Gesellschaft einem Versender oder Frachtunternehmer unter gewissen Bedingungen eine Herabsetzung der Frachtpreise oder andere Begünstigungen gewährt, so soll sie gehalten sein, dieselben allen Versendern und Frachtunternehmern zuzugestehen, welche die nämlichen Bedingungen eingehen, derart, dass in keinem Falle eine persönliche Bevorzugung stattfindet.

§. 11.

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden und zwar nach dem in dieser Beziehung zwischen dem Kriegsministerium und den Verwaltungen der österreichischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft, der Südbahn, der Kaiserin Elisabethbahn, der galizischen Carl Ludwig-Bahn, der Theissbahn und der südnorddeutschen Verbindungsbahn unterm 10. December 1860 abgeschlossenen Uebereinkommen, dessen Bestimmungen einen integrierenden Bestandtheil der Concessionsurkunde zu bilden haben.

Im Falle jedoch mit allen oder der Mehrzahl dieser Bahnen für Militärtransporte dem Staate günstigere Bestimmungen vereinbart würden, so sollen diese auch für die concessionirte Bahn Geltung erhalten.

Diese Bestimmungen finden auch auf die militärisch-organisirte Finanz- und Sicherheitswache Anwendung.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, dem von den österreichischen Eisenbahn-Gesellschaften abgeschlossenen Uebereinkommen über die Leistung

gegenseitiger Aushilfe mit Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte beizutreten.

§. 12.

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahn führenden Behörde oder zur Wahrung der Interessen des Aerars in Folge dieser Concession oder aus Gefällsrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit dem Auftrage ihrer competenten Behörde ausweisen, erhalten von der Gesellschaft die nöthigen Documente, um sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert zu werden.

§. 13.

Die Staatsverwaltung behält sich vor, in Fällen ausserordentlicher Theuerung der Lebensmittel im Inlande die Frachtpreise für Nahrungsgegenstände zeitweilig auf die Hälfte des nach §. 9 genehmigten Tarifes herabzusetzen.

§. 14.

Die Gesellschaft hat die Post und die Postbediensteten nach Vorschrift des §. 68 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 unentgeltlich zu befördern, wobei die Postverwaltung für Einen von jeder Endstation täglich abgehenden Zug die Abfahrtsstunden und dessen Geschwindigkeit für jede Richtung zu bestimmen befugt ist.

Mit den Schnellzügen sollen nur Brief- und Zeitungspackete ohne Beistellung eigener Wagen, sondern in den Dienstwagen des Zuges zur Beförderung gelangen, und es soll aus diesem Grunde eine Einflussnahme der Postverwaltung auf die Festsetzung der Fahrordnung der Schnellzüge nicht stattfinden.

So oft der Postdienst mehr als einen achträdri- gen oder zwei vierrädri- ge Wagen erfordert, erhält die Gesellschaft für jeden weiter beizustellenden Wagen eine zu vereinbarende billige Entschädigung per Meile.

Wenn die Postverwaltung auf der concessionirten Bahn eine ambulante Post, wie sie auf anderen österreichischen Bahnen bereits besteht, einzuführen findet, so sind anstatt der achträdri- gen oder vierrädri- gen gewöhnlichen Wagen die hiezu erforderlichen acht- oder vierrädri- gen, nach den Anforderungen der Postverwaltung eingerichteten Post - Ambulance - Wagen von der Gesellschaft ohne Entgelt herzustellen und zu erhalten.

Für die Ausübung des Postdienstes in den Brief-Auf- und Abgabsstationen ist ein geeignetes Post-Bureau in den Gebäuden der Eisenbahn unentgeltlich zu überlassen, und hinsichtlich der Befriedigung etwa eintretender weiterer Bedürfnisse für diesen Zweck wird eine besondere Vereinbarung zu treffen sein.

Die Gesellschaft ist ferner verpflichtet, die ohne Begleitung von Postbeamten oder Dienern abgehenden Postsendungen mit Ausschluss der Werthsendungen an die betreffenden Stationen ohne besonderes Entgelt zu befördern und abzugeben.

Correspondenzen, welche in Beziehung auf die Verwaltung der Eisenbahn zwischen der Eisenbahn-Direction (Verwaltungsrath) und ihren untergeordneten Organen, oder zwischen diesen unter sich geführt werden, dürfen auf den bezüglichen Bahnstrecken durch die Bediensteten der Bahnanstalt portofrei befördert werden.

§. 15.

Die auf Grund des §. 10, lit. h. des Concessionsgesetzes, längs der concessionirten Bahn von der Staatsverwaltung zu errichtenden Telegrafeneleitungen hat die Gesellschaft durch ihr Bahnpersonale unentgeltlich überwachen zu lassen, wogegen ihr das Recht eingeräumt wird, die Drähte für ihren Betriebstelegrafen an die Pfähle der Staatstelegrafeneleitungen zu befestigen.

Die Anwendung des Betriebstelegrafen bleibt, wenn von der Staatsverwaltung in Bezug auf Staatsdepeschen nicht eine besondere Verfügung, sowie in Bezug auf Privatdepeschen nicht eine Uebereinkunft getroffen wird, ausschliesslich auf die den

Bahndienst betreffenden Mittheilungen beschränkt, und steht demnach unter dem Einflusse und der Aufsichtigung der Staatsverwaltung.

§. 16.

Die Gesellschaft hat sich beim Baue und Betriebe der concessionirten Bahn genau nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessions-Urkunde, und im Uebrigen nach dem Eisenbahn-Concessionsgesetze vom 14. September 1854 und der Eisenbahn - Betriebsordnung vom 16. November 1851, sowie nach den allgemeinen bestehenden oder künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

§. 17.

Die Staatsverwaltung garantirt der Gesellschaft jenen Jahresbetrag, welcher zur Verzinsung und Amortisirung der zur Aufbringung des Bahn-Anlagecapitals (§. 19) emittirten Effecten nothwendig ist.

Die zu leistende Garantie wird vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf allen im §. 1 angeführten Bahnstrecken für die bis zu diesem Tage ausgegebenen Summen in Wirksamkeit treten und vom 1. Jänner eines jeden folgenden Jahres bis zum gänzlichen Ausbau der Bahn nach den Bestimmungen des §. 19 für jene Summen, welche im vorhergehenden Betriebsjahre noch auf den Bauconto geschrieben wurden.

Falls die Reineinnahme der concessionirten neuen Eisenbahnlinien geringer als die berechnete Annuität wäre, wird die Staatsverwaltung die Differenz an die Gesellschaft nach dem Abschlusse der Jahresrechnungen spätestens am 1. Juni des dem Betriebsjahre folgenden Jahres ausbezahlen.

Das Aerar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Effecten-Coupons nach Massgabe des auf Grund des Ertrags-Präliminars richtiggestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresberechnungen zu pflegenden Abrechnung leisten, wenn die Gesellschaft sechs Wochen vor der Verfallzeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben wird.

Wenn nach endgiltiger Feststellung der Jahresrechnung, welche spätestens binnen drei Monaten nach Ablauf des Betriebsjahres vorzulegen sein wird, sich herausstellen sollte, dass die Vorschüsse zu hoch bemessen worden sind, so hat die Gesellschaft den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von 6percentigen Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seite des Staates muss aber längstens innerhalb eines Jahres nach Ablauf des betreffenden Betriebsjahres erhoben werden, widrigenfalls derselbe erloschen ist.

Der Betrag, welchen die Staatsverwaltung in Folge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit 4% jährlich verzinslicher Vorschuss zu betrachten.

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantierte Jahressumme überschreitet, ist die Hälfte des diesfälligen Ueberschusses sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen. Die Berichtigung der fälligen Zinsen hat der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen und Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder der Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind von jenen Summen in Abrechnung zu bringen, welche der Staat aus was immer für einem Titel (§. 6) der Gesellschaft zu bezahlen hat.

§. 18.

Für die im §. 1 angeführten Eisenbahnlinien wird durch zehn Jahre, von der Eröffnung des Betriebes auf sämtlichen Linien an gerechnet, die Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer sammt Zuschlägen, sowie von der Entrichtung der Coupons-Stempelgebühren und von jeder neuen Eisenbahnsteuer, die etwa durch künftige Gesetze eingeführt wird, zugestanden.

Es wird ferner gestattet, dass die erste Ausgabe der zur Beschaffung des Anlage-Capitals nöthigen Effecten mit Einschluss der Interimsscheine stempel- und gebührenfrei stattfinde.

Desgleichen wird die Befreiung von der bei den Grundeinlösungen auflaufenden Uebertragungsgebühren zugestanden.

§. 19.

Der Bau-Conto wird nach Inbetriebsetzung des ganzen Eisenbahnnetzes, nach gänzlichem Ausbaue der concessionirten Linien nach den von der Staatsverwaltung genehmigten Plänen, geschlossen werden.

Zu Lasten des Bau-Conto werden geschrieben:

1. die Kosten der Vorarbeiten und Projectsverfassung;
2. die Kosten für definitive Herstellung und Einrichtung der Bahn mit Inbegriff der Erweiterung der Bahnhöfe in **Brünn, Prerau und Olmütz**, ferner die Kosten der von der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Erweiterung dieser Bahnhöfe etwa abzutretenden Grundstücke, sowie sonstige Auslagen, welche aus Anlass der Errichtung und Inbetriebsetzung der concessionirten Bahn nothwendiger Weise bestritten werden müssen.

Hiezu gehören insbesondere auch die Kosten für die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel, bestehend aus:

- 25 Locomotiven,
 - 42 Personenwagen,
 - 325 gedeckten Lastwagen,
 - 50 offenen Lastwagen,
 - 300 Kohlenwagen,
 - 3 Schneepflügen.
3. Die Kosten zur Aufbringung des erforderlichen Anlagecapitals. Die näheren Bestimmungen über die Realisirung der auszugebenden Effecten werden durch ein besonderes Uebereinkommen zwischen der Finanz-Verwaltung und Gesellschaft festgestellt werden.
 4. Bis zur Eröffnung des Betriebes auf den im §. 1 angeführten Bahnen:
 - die Kosten der Verzinsung und eventuellen Amortisirung des verausgabten Capitals und der allfällig mehr emittirten Effecten, insoweit sie nicht durch die erzielten Reinerträge

von den etwa früher dem Betriebe übergebenen Einzelstrecken und von den eingezahlten und angelegten Geldern gedeckt sind.

Nach Eröffnung des Betriebes der benannten Bahnen:

die Kosten der Verzinsung und Amortisirung der zum vollständigen Ausbau der Bahn emittirten, bei der Berechnung der von der Staatsverwaltung gewährleisteten Summe noch nicht in Rechnung genommenen Effecten, nach Abzug der etwa erzielten Reinerträge von den eingezahlten und angelegten Geldern.

5. Die allgemeinen Ausgaben für Ueberwachung, Buchhaltung und Verwaltung im Pauschalbetrage von 3.25% der sub 1 und 2 oben angeführten Ausgaben.

§. 20.

Die Betriebsrechnung der neuen Linien wird abesondert geführt werden.

Die ausschliesslich für das neue Bahnnetz gemachten Auslagen werden direct der Betriebsrechnung zur Last gerechnet werden.

Die nach Ablauf der im §. 18 bezeichneten Frist von der Unternehmung zu entrichtende Erwerb- und Einkommensteuer sammt Zuschlägen darf in die Betriebsrechnung als Ausgabepost eingestellt werden.

Indem Wir Jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegenzuhandeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen; ertheilen Wir sämmtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über diese Concession und alle darin enthaltenen Bestimmungen strenge und sorgfältig zu wachen.

Zu Urkund dessen erlassen Wir diesen Brief besiegelt mit Unserem grösseren Insiegel, in Unserer Reichs-Haupt- und Residenzstadt Wien, am sechsten Monatstage Mai, im Jahre des Heils Ein Tausend acht Hundert sechzig und sieben — Unseres Reiches im neunzehnten Jahre.

Franz Joseph m. p.

Freiherr v. Beust m. p.

Freiherr v. Becke m. p.

Auf a. h. Befehl Sr. apostol. Majestät

Johann Pfeiffer,

k. k. Sectionsrath.

Von den Staatszuschüssen ist von der Unternehmung eine Einkommensteuer nicht zu bezahlen.

Die gemeinsamen Ausgaben beider Eisenbahnnetze werden, wie folgt, vertheilt werden:

- a. Die Directions- und Verwaltungs-Auslagen im Verhältnisse der auf beiden Netzen zurückgelegten Anzahl von Zugsmilen.
- b. Die dem jeweiligen Bedarfe entsprechende Dotirung der Pensions-, Provisions- und Unterstützungscassen im Verhältnisse der auf beiden Eisenbahnnetzen ausgezahlten Gehalte und Löhne.
- c. Die Reparaturs-, Erhaltungs- und Ersatz-Auslagen für Fahrbetriebsmittel im Verhältnisse der auf beiden Bahnnetzen zurückgelegten Anzahl von Zugsmilen.
- d. Die Auslagen der Bahnhöfe in **Brünn**, **Prerau** und **Olmütz** im Verhältnisse der von den neu-concessionirten und den alten Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ankommenden und abgehenden Züge, wobei die in **Prerau** durchgehenden Züge nur einfach gerechnet werden.

§. 21.

Alle urkundlichen Ausfertigungen dieser Concession unterliegen nur einer fixen Stempelgebühr von Einem Gulden österreichischer Währung.

Uebereinkommen,

welches zwischen dem k. k. Finanzministerium einerseits und den Vertretern der k. k. a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits auf Grund des Artikels 19, Absatz 3 der Concessions-Urkunde vom 6. Mai 1867 in Absicht auf die Geldbeschaffung und die Inbetriebsetzung der dieser Gesellschaft concedirten Eisenbahnlinie von Brünn über Wischau und Prossnitz nach Sternberg mit einer Zweigbahn nach Prerau am heutigen Tage abgeschlossen worden ist.

§. 1.

Im Nachhange zur Concessions-Urkunde ddo. 6. Mai 1867 §. 17 und §. 19 wird der k. k. a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft das Recht eingeräumt, zur Aufbringung sämmtlicher Geldmittel zum Bau und zur Inbetriebsetzung der Eisenbahn von Brünn über Wischau und Prossnitz nach Sternberg mit einer Zweigbahn nach Prerau, Prioritäts-Obligationen zum Nominalwerthe von 100, 300, 900 fl. und den entsprechenden Beträgen für das Stück auf österr. Währ. in Silber, in Thalern und süddeutscher Währung lautend auszugeben, welche unter den in der Concessions-Urkunde festgesetzten Begünstigungen zu fünf Percent in Silber verzinslich, und während der Concessionsdauer durch jährliche Amortisirung nach Massgabe eines der Staatsverwaltung zur Genehmigung zu unterbreitenden Tilgungsplanes in Silbermünze im Nennwerthe einzulösen sind; der Zeitpunkt der Hinausgabe der Prioritäts-Obligationen bleibt dem Ermessen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft überlassen.

§. 2.

Als Vergütung der Kosten der Geldbeschaffung wird der Gesellschaft gestattet, die zu begebenen

Prioritäts-Obligationen zum Course von fünf und achtzig österreichischer Währung in Nationalbank- oder Staatsnoten für je Einhundert Gulden Nominal solcher Prioritäts-Obligationen auf eigene Rechnung zu übernehmen, und den nach diesem festgesetzten Course sich ergebenden Erlös der Bemessung des Anlagecapitals zu Grunde zu legen.

§. 3.

Für die Kosten der Geldbeschaffung zur eventuellen Fortsetzung der Eisenbahn von Sternberg bis zur Reichsgrenze an einen Punkt des preussischen Eisenbahnnetzes, zu deren Herstellung über Verlangen der Staatsverwaltung die Gesellschaft nach §. 2 der Concessions-Urkunde verpflichtet ist, wird ein besonderes Uebereinkommen vorbehalten.

§. 4.

Dieses Uebereinkommen wird in zwei Exemplaren ausgefertigt, von welchen das eine in Händen der Staatsverwaltung bleibt, während das andere der k. k. a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft ausgehändigt wird.

Wien, am 22. Mai 1867.

K. k. Finanzministerium:
Freiherr von **Becke** m. p.

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn:
Jonas Ritter von **Königswarter** m. p.,
Director.

Jacobi m. p.,
Generalsecretär-Stellvertreter.