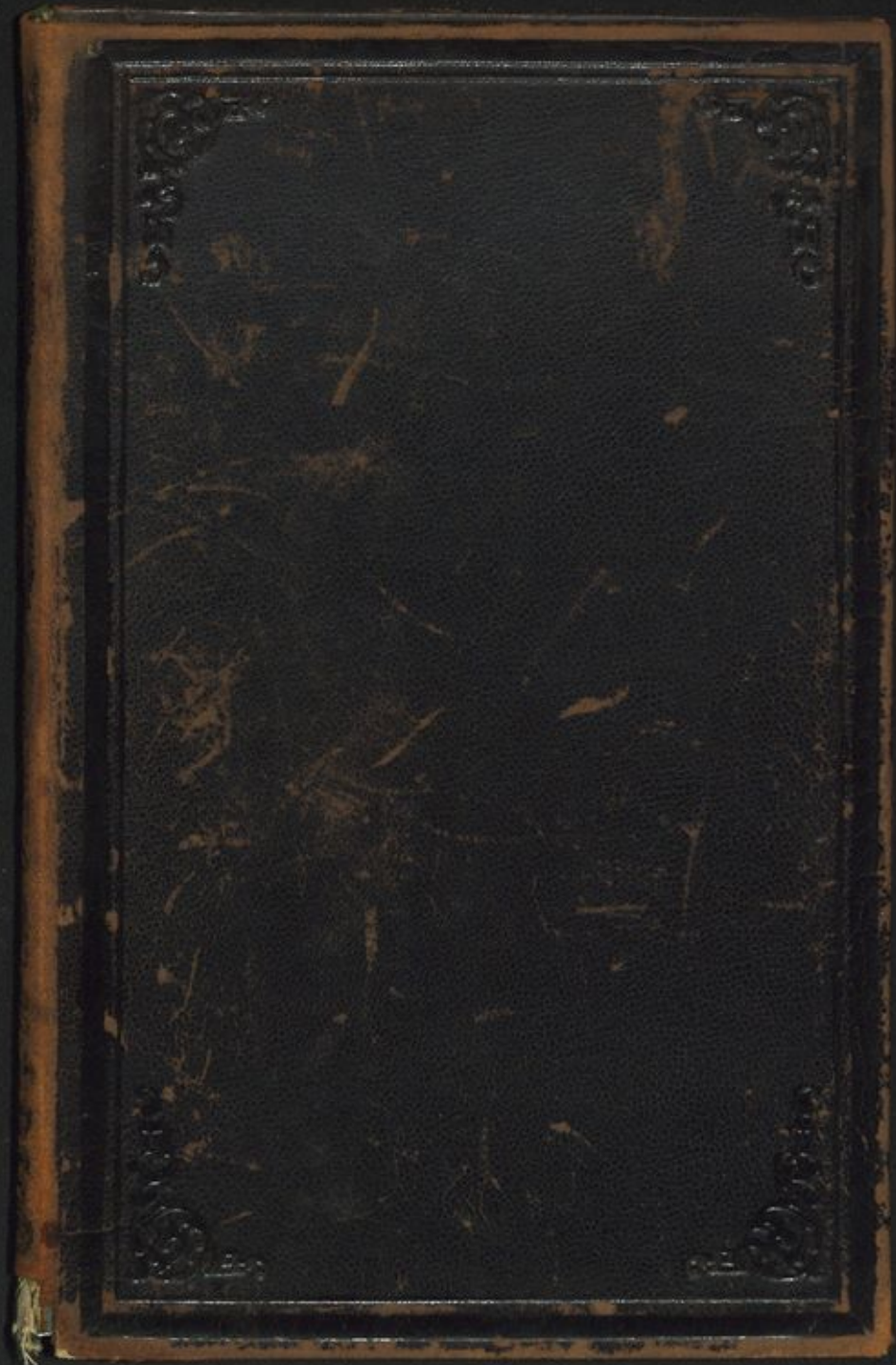






Sammlung

aller

die Concession und die Constituirung

der

k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

betreffenden Urkunden.

NACHTRAG

enthaltend die während der Zeit vom Beginne des Jahres 1869
bis zum Ende des Jahres 1881 errichteten Urkunden.

Herausgegeben von der

General-Direction der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

WIEN.

Im Selbstverlage der Gesellschaft.

1882.

550450



29.10.2002 2002/5691

Inhalts-Verzeichniss.

	Seite
Einleitung	1— 5
Doc. XV. Allerhöchste Genehmigung der Concessions-Urkunde	7
„ XXVIII. Uebereinkommen vom 27. Juli 1869, betreffend die Herstellung der Eisenbahn-Linien Villach-Franzensfeste und St. Peter-Fiume, sammt Zusatz-Artikel vom 30. Jänner 1870	8—12
„ XXIX. Ungarischer Gesetz-Artikel XXXVII vom Jahre 1870, betreffend die Concessionirung der auf das Gebiet der ungarischen Krone entfallenden Theilstrecke der Linie St. Peter-Fiume	13—16
„ XXX. Vertrag dto. 10. Juni 1874 über die Abänderung und Ergänzung des Uebereinkommens vom 13. April 1867 (Doc. XXV)	17—20
„ XXXI. Baseler Convention dto. 17. November 1875 sammt Zusatz-Vertrag dto. Wien 25. Februar 1876, betreffend die Abtretung der oberitalienischen Linien an die kgl. italienische Regierung . . .	21—40
„ XXXII. Protokollar-Uebereinkommen dto. Wien 25. Februar 1876, betreffend die bei Genehmigung des Verkaufes der oberitalienischen Linien eintretende theilweise Aenderung und Ergänzung des Vertrages vom 13. April 1867 (Doc. XXV)	41—47
„ XXXIII. Artikel I und II des Staats-Vertrages dto. 29. Februar 1876, betreffend die Trennung des Netzes der Gesellschaft; sammt Erklärung dto. 13. August 1876	48—50
„ XXXIV. Compromiss dto. Paris 11. Juni 1876, betreffend die Führung des Betriebes auf den oberitalienischen Bahnen während der Zeit vom 1. Juli 1876 bis zum 30. Juni 1878	51—54
„ XXXV. Additional-Acte dto. Rom 17. Juni 1876, enthaltend Ausführungsbestimmungen zur Baseler Convention dto. 17. November 1875 (Doc. XXXI) und zum Pariser Compromisse (Doc. XXXIV)	55—60

Doc.	XXXVI. Statuten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vom 16. November 1876, resp. 25. Jänner 1882 sammt Instruction für das Liquidations-Comité in Mailand	61—80
„	XXXVII. Vertrag vom 23. Jänner 1878, betreffend die theilweise Abänderung des Uebereinkommens vom 13. April 1867 (Doc. XXV) und des Vertrages vom 10 Juni 1874 (Doc. XXX)	81—83
„	XXXVIII. Vertrag vom 11. März 1880, betreffend den Verkauf der Linie Agram-Carlstadt an das königlich ungarische Aerar	84—90

Einleitung.

Die concessionsmässigen Rechte und Verbindlichkeiten der Gesellschaft haben seit dem Jahre 1868, in welchem die bestehende „Sammlung aller die Concession und die Constitution der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft betreffenden Urkunden“ herausgegeben worden ist, zum Theile so wesentliche Aenderungen erfahren, dass die Nothwendigkeit eingetreten ist, die seither errichteten Urkunden in einem Nachtrage zu der bestehenden Sammlung zusammenzustellen. Hierbei wurde, wie seinerzeit die chronologische Reihenfolge eingehalten und sind der leichteren Uebersicht wegen jene Bestimmungen, welche durch spätere Vereinbarungen ausser Kraft gesetzt wurden, in den einzelnen Urkunden mit Cursivschrift gedruckt.

Im Nachhange zu den in der Einleitung zur bestehenden Sammlung enthaltenen historischen Daten ist vor Allem jener Veränderung zu gedenken, welche in dem Wesen der Gesellschaft durch die mittelst der Baseler Convention erfolgte Abtretung des oberitalienischen Netzes an den italienischen Staat eingetreten ist, durch welche Abtretung endlich der Zweck erreicht wurde, welchen die k. k. Regierung durch den Art. VI des Uebereinkommens vom 20. November 1861 (Doc. XX) und den Art. 15 des Vertrages vom 13. April 1867 (Doc. XXV) in welchem sich die Gesellschaft zur Durchführung der Trennung ihrer beiden Netze verpflichten musste, anstrebte. Die Gesellschaft ist nämlich durch die Baseler Convention eine ausschliesslich österreichisch-ungarische geworden und steht zu dem Königreiche

Italien nur mehr in jenen Beziehungen, welche durch die gedachte Convention und deren Nachträge geschaffen worden sind.

Eine weitere, wenn auch geringe Verkleinerung des gesellschaftlichen Netzes erfolgte durch die mittelst Vertrages dto. 11. März 1880 (Doc. XXXVIII) geschehene Abtretung der Linie Agram-Carlstadt an das ungarische Aerar.

Hinsichtlich der in der mehrerwähnten Einleitung angeführten Daten der Eröffnung einzelner Linien ist nachzutragen, dass die Linien Bruck-Leoben und Kanizsa-Keresztur-Bares am 1. September 1868 eröffnet wurden, während die Linien Villach-Franzensfeste am 20. November 1871 und St. Peter-Fiume am 25. Juni 1873 dem Verkehre übergeben worden sind.

Im Nachstehenden sollen nun jene Bestimmungen der in der bestehenden Sammlung enthaltenen Documente kurz berührt werden, welche durch die in den gegenwärtigen Nachtrag aufgenommenen Urkunden eine Erläuterung oder Ergänzung erfahren haben.

Vorerst muss jedoch noch bemerkt werden, dass an Stelle des in der bestehenden Sammlung sub Nr. XV enthaltenen Schreibens des k. k. Finanz-Ministers v. Bruck dto. 10. December 1858 das in diesem Nachtrage als Doc. XV abgedruckte Schreiben desselben dto. eodem zu setzen ist.

Die im §. 3 der Concessions-Urkunde vom Jahre 1858 (Doc. IX) vereinbarte und durch den Art. XIII des Vertrages vom 13. April 1867 (Doc. XXV) auf 99 Jahre, vom 1. Jänner 1870 an gerechnet, festgesetzte Concessions-Dauer hat für die sämtlichen gesellschaftlichen Linien, mit Ausnahme des auf ungarischem Gebiete gelegenen Theiles der Linie St. Peter-Fiume zu gelten, während für die letzterwähnte Theilstrecke die Concessions-Dauer durch den §. 11 des ungarischen Gesetz-Artikels XXXVII vom Jahre 1870 (Doc. XXIX) auf 90 Jahre, vom 1. Juli 1872 an gerechnet, festgesetzt worden ist.

Die im letzten Alinea des Art. XII des Uebereinkommens vom 20. November 1861 (Doc. XX) erwähnten Ansprüche des Aerars und der Gesellschaft aus der schwebenden

Abrechnung wurden im Art. 10 des Uebereinkommens vom 27. Juli 1869 (Doc. XXVIII) dergestalt vollkommen aufgelassen und für beglichen erklärt, dass weder das k. k. Aerar, noch die Gesellschaft aus diesem Anlasse eine Zahlung zu leisten hatte.

An Stelle der Statuten vom 20. Juni 1862 (Doc. XXI) sind die mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. November 1876, Nr. 16193, resp. vom 25. Jänner 1882, Z. 13509 genehmigten Gesellschafts-Statuten (Doc. XXXVI) getreten.

Der Vertrag vom 13. April 1867 (Doc. XXV) wurde nachträglich in mehrfacher Richtung modificirt. — So wurde das im Art. 1 (Al. 1) vorgesehene Hafenbau-Project durch den Art. I des Vertrages vom 23. Jänner 1878 (Doc. XXXVII) dahin abgeändert, dass die neue Hafen-Anlage nunmehr im Süden durch den Molo III abgeschlossen und dass im Norden des Molo I ein neues Bassin (Petroleum-Bassin) hergestellt werden soll. — Ferner wurde der Vollendungs-Termin durch den §. 2 des Vertrages vom 10. Juni 1874 (Doc. XXX) bis zum 31. December 1878 und neuerlich durch den Art. III des Vertrages vom 23. Jänner 1878 (Doc. XXXVII) bis zum 31. December 1880 verlängert. — Der im Art. 6 (Al. 3) ausgesprochene Verzicht ist durch den §. 1 des Vertrages vom 10. Juni 1874 (Doc. XXX) auf die Dauer von weiteren 7 Jahren vom 1. Jänner 1874 an gerechnet erstreckt worden. — Ferner wurde die im Art. 7 Punkt h enthaltene, die Ueberwachung der Arbeiten betreffende Bestimmung durch den §. 6 des Vertrages vom 10. Juni 1874 (Doc. XXX) und den Art. V des Vertrages vom 23. Jänner 1878 (Doc. XXXVII) des Näheren erläutert. — Weiters hat die im Art. 8 stipulirte Pauschalsumme von 13½ Millionen Gulden durch den Art. IV des Vertrages vom 23. Jänner 1878 (Doc. XXXVII) eine Herabminderung von fl. 230.000.— erfahren. — Die im Art. 9 zugesicherte Befreiung von der Entrichtung der Einkommensteuer ist hinsichtlich der in den österreichischen Provinzen gelegenen Linien mit dem 31. December 1879 erloschen, während der Gesellschaft von der ungarischen Regierung

im Art. 5 des Vertrages vom 11. März 1880 (Doc. XXXVIII) die Befreiung auf weitere 10 Jahre, d. i. bis zum 31. December 1889 zugestanden worden ist. — Die am Schlusse des Art. 9 vorgesehene Abrechnung und Ausgleichung wurde auf Grund des Protokollar-Uebereinkommens vom 25. Februar 1876 (Doc. XXXII) zu Folge Erlasses des k. k. Finanz-Ministeriums vom 2. Jänner 1878, Z. 26975 gepflogen, wobei 47.4456% des gesammten Anlage-Capitales als in den österreichisch-ungarischen Linien investirt angenommen worden sind. — In Abänderung des Art. 10 (Al. 2 und 7) hat gemäss §. 1 des Protokollar-Uebereinkommens vom 25. Februar 1876 (Doc. XXXII) an Stelle der garantirten Bruttoertrags-Ziffer von fl. 100.000.— per Meile die Ziffer von fl. 13.182.— per Kilometer zu treten. — Weiters ist in Abänderung des Al. 3 des Art. 10 zu Folge §. 1 des eben citirten Protokollar-Uebereinkommens die Berechnung des Brutto-Erträgnisses in der Weise zu machen, dass als Brutto-Erträgniss der österreichisch-ungarischen Linien per Meile, beziehungsweise nunmehr per Kilometer jener Betrag zu gelten haben wird, welcher sich bei Theilung des wirklichen jährlichen Brutto-Erträgnisses der sämmtlichen im Betriebe befindlichen österreichisch-ungarischen Linien durch die Gesamt-Meilenzahl, beziehungsweise Gesamt-Kilometerzahl dieser Linien rechnungsmässig als Quotient ergibt. — Das Al. 2 des Art. 12 ist durch den §. 2 des Protokollar-Uebereinkommens vom 25. Februar 1876 (Doc. XXXII) dahin abgeändert worden, dass vom 1. Juli 1876 an (jedoch schon für das ganze Jahr 1876) bei Berechnung dieser Brutto-Ueberschuss-Antheile das wirkliche jährliche Brutto-Erträgniss der sämmtlichen im Betriebe befindlichen österreichisch-ungarischen Linien, sowie die Gesamt-Kilometerzahl dieser Linien zu Grunde zu legen ist, wobei dem Brutto-Erträgnisse von fl. 107.000.— per Meile und Betriebsjahr ein solches von fl. 14100.— per Kilometer und Betriebsjahr und einem Brutto-Erträgnisse von fl. 110.000.— per Meile und Betriebsjahr, ein solches von fl. 14.500.— per Kilometer und Betriebsjahr gleichzuachten ist. — Die im Art. 16 vorgesehene Liquidirung entfiel,

da sowohl die k. k. Staats-Verwaltung als auch die Gesellschaft im Art. 10 des Uebereinkommens vom 27. Juli 1869 (Doc. XXVIII) auf ihre gegenseitigen Ansprüche Verzicht geleistet haben. — Der dem Vertrage vom 13. April 1867 (Doc. XXV) angeschlossene Zahlungs-Plan endlich ist durch den Art. IV des Vertrages vom 23. Jänner 1878 (Doc. XXXVII) dahin abgeändert worden, dass die am 1. Juli 1878 fällige Rate von fl. 1,125.000.— auf fl. 895.000. — herabgesetzt wurde und dass dieser Restbetrag nicht am 1. Juli 1878, sondern in 3 Raten u. zw. am 31. December 1878 und 1879 mit je fl. 300.000.— und am 31. December 1880 mit fl. 295.000.— berichtet werden soll.

Das die Zahlung des Kaufschillinges für die lombardisch-venetianischen Linien betreffende Uebereinkommen vom 13. April 1867 (Doc. XXVII) hat durch den §. 2 des Protokollar-Uebereinkommens vom 25. Februar 1876 (Doc. XXXII) eine Aenderung dahin erfahren, dass die in diesem Paragraphen angeführte Berechnungsart auch für die Zahlung des restlichen Kaufpreises für die lombardisch-venetianischen Linien, jedoch derart Anwendung zu finden hat, dass die Abzahlungen auf diesen Kaufschillingsrest erst nach vollständiger Tilgung des Kaufschillinges für die Linie Wien-Triest beginnen sollen.

Wien, im März 1882.

XV.

Euer Hochwohlgeboren!

Mit den allerhöchsten Entschliessungen vom 30. v. M. und 9. d. M. haben Seine k. k. Apostolische Majestät allergnädigst geruht, das mit Ihnen und Ihren Mitconcessionären am 23. September abgeschlossene Uebereinkommen und die mit dem Protokolle vom 8. d. M. von Ihnen nachträglich angenommenen Abänderungen und Zusätze, sowie die mit dem Schreiben vom 25. November vorgelegten Statuten der neuen Gesellschaft zu genehmigen.

Indem ich Ihnen diese Mittheilung mache, lade ich Sie ein, die mit der lombardisch-venetianischen und centralitalienischen und die mit der Franz Josef Orientbahn-Gesellschaft, dann mit dem Gründer-Comité der Kärnthner Bahnen festgestellten Uebereinkünfte nunmehr definitiv von Seiten der neuen Gesellschaft abschliessen und in Vollzug setzen zu lassen. Ein Gleiches gilt in Betreff der Triester Wasserleitungs-Gesellschaft „Auresina“, da die am 27. October abgehaltene General-Versammlung derselben das bezügliche abgeschlossene Uebereinkommen genehmigt, die Direction aber die Anzeige unterm 30. October davon hierher erstattet und zugleich den berechtigten Wunsch ausgesprochen hat, dass bei der Ratification der Beisatz gemacht werde: „intendersi da se, che restano illesi gli eventuali diritti del Comune di Trieste alla devoluzione della proprietà dell' aquedotto dopo i 50 anni della concessione alla Società!“ — Endlich wird es auch der neuen Gesellschaft obliegen, die mit dem Protokolle vom 23. September den Concessionswerbern der croatischen und Tiroler Bahnen zugesicherten Entschädigungen für gehabte Auslagen zu leisten.

Wien, am 10. December 1858.

v. Bruck m. p.

An Seine
des Herrn Bevollmächtigten der Concessionäre der südlichen Staatsbahn
Paulin Talabot

Hochwohlgeboren.

XXVIII.

Uebereinkommen,

welches auf Grund des Gesetzes vom 20. Mai 1869 zwischen dem k. k. Handelsministerium und dem Finanzministerium in Vertretung des k. k. Aeraars einerseits und dem Verwaltungsrathe der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits zum Zwecke der Herstellung der Eisenbahnlinien Villach-Franzensfeste und St. Peter-Fiume abgeschlossen worden ist.

Art. 1.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft 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. 2.

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; die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse dürfen die der übrigen Linien der Gesellschaft sein.

Art. 3.

Die Gesellschaft wird ermächtigt, das zum Baue der gedachten zwei Linien nöthige Kapital durch ein Special-Anlehen 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 Emissionskurses und der Amortisationsfrist ist die Genehmigung des k. k. Finanzministeriums einzuholen.

Aus dieser Haftung darf der k. k. Staatsverwaltung keine grössere pekuniäre Belastung erwachsen, als welche dieselbe

auf Grund der Brutto-Ertrags-Garantie 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 Nebengehühren dem Aerar gegenüber der Gesellschaft, alle aus einem gewöhnlichen Bürgschaftsverhältnisse zustehenden Regressrechte an dem Vermögen und Einkommen der Gesellschaft gewahrt und vorbehalten.

Art. 4.

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 Südbahn-Gesellschaft verausgabte Summe sein mag, auf 13,000.000 sage: Dreizehn Millionen Gulden österreichische Währung festgesetzt.

Diese 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. 5.

Es bleibt der freien Wahl der Staatsverwaltung anheimgestellt, im Falle derselben die Leistung des Baubeitrags-Pauschals nicht conveniren sollte, zu verlangen, dass das im Art. 3 besprochene Anlehen der Südbahn-Gesellschaft um denjenigen Betrag erhöht werde, der erforderlich ist, um ein effektives Ergebniss von Dreizehn Millionen Gulden österreichische Währung 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 Anlehen bleiben einem besonderen Uebereinkommen vorbehalten*).

*) Siehe Zusatzartikel vom 30. Jänner 1870.

Art. 6.

Die Staatsverwaltung gestattet, dass die erste Ausgabe der im Art. 3 erwähnten Special-Obligationen mit Einschluss der Interimsscheine stempel- und gebührenfrei stattfinde; ferner wird die Südbahn-Gesellschaft während der Bauzeit und durch 9 Jahre vom Tage der Betriebseröffnung der beiden Linien gerechnet von der Entrichtung der Stempelgebühren für die Coupons der gedachten Special-Obligationen befreit und wird im Falle des Artikels 5 nach Ablauf dieser Periode diese Stempelgebühr nur von dem für Rechnung der Gesellschaft ausgegebenen Theile des Anlehens zu zahlen sein.

Art. 7.

Zur Berichtigung der Stempel und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zwecke der Kapitalsbeschaffung, sowie des Baues und der Instruierung der Bahn wird eine Frist bis zur Eröffnung des Betriebes bewilligt.

Art. 8.

Da die zwei neuen Linien einen integrirenden Bestandtheil des österr. Netzes der Südbahn-Gesellschaft zu bilden haben, so haben bezüglich der Tarife und sonstigen Transportsbedingungen die von der Staatsverwaltung für die übrigen Linien des österreichischen Netzes der Südbahn genehmigten Bestimmungen zu gelten.

Ebenso findet die, der Südbahn-Gesellschaft für ihre alten Linien bis 1. Jänner 1880 zugestandene Befreiung von der Einkommensteuer, sowie von jeder während dieser Zeit etwa neu einzuführenden directen Steuer, dann von der bei den Grundeinlösungen vorkommenden Uebertragungsgebühr auch auf die zwei neuen Linien Anwendung.

Art. 9.

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 Special-Verhandlung zwischen den beiden Ministerien zu bilden haben, bei welcher die Südbahn-Gesellschaft nicht zu interveniren haben wird.

Wenn übrigens die ungarische Regierung wider Vermuthen auf eine angemessene Pauschalirung des nach den Bestimmungen

der Concessions-Urkunde vom 23. September 1858 zu zahlenden Staatsbeitrages nicht eingehen sollte, so wird schon dormalen festgesetzt, dass in diesem Falle die nach Art. 4 dieses Uebereinkommens von der k. k. Regierung zu zahlende Staatssubvention von 13 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 Südbahn-Gesellschaft bleibt es übrigens in diesem Falle unbenommen, ihre Vorstellungen direct bei der ungarischen Regierung einzubringen.

Art. 10.

Die im Art. 12 des Uebereinkommens vom 20. November 1861 erwähnten und alle sonstigen gegenseitigen Ansprüche der Südbahn-Gesellschaft 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. Südbahn-Gesellschaft aus diesem Anlasse eine Zahlung zu leisten haben wird.

Art. 11.

Die Südbahn-Gesellschaft wird für jene Fahrzeuge, welche den Transport des zum Bau des Triester Hafens erforderlichen Steinmaterials besorgen, von der gesetzlichen Tonnengebühr befreit und es werden ihr die bereits gezahlten Tonnengebühren zurückerstattet werden.

Art. 12.

Dieses Uebergelinkommen wurde in zwei gleichlautenden, ungestempelten Exemplaren ausgefertigt, wovon jedem kontrahirenden Theil Ein Exemplar ausgefolgt worden ist.

Wien, am 27. Juli 1869.

v. Plener m. p.

k. k. Handelsminister,
im eigenen und im Namen
des Herrn k. k. Finanzministers.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft:

Hopfen m. p., Winterstein m. p.

Zusatz-Artikel

zu dem Uebereinkommen zwischen dem k. k. Handelsministerium und dem k. k. Finanzministerium einerseits und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits über die Herstellung der Eisenbahnlunien Villach-Franzensfeste und St. Peter-Fiume ddo.

Wien am 27. Juli 1869.

Zur Aufbringung des im Artikel IV des Uebereinkommens vom 27. Juli 1869 festgesetzten Pauschalbeitrages des Staates zu den Baukosten der Eisenbahnlunien Villach-Franzensfeste und St. Peter-Fiume von 13,000.000 d. i. Dreizehn Millionen Gulden österr. Währung wird auf Grund des Artikels V dieses Uebereinkommens das Anlehen, zu dessen Aufnahme die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft im Artikel III des Uebereinkommens ermächtigt ist, um denjenigen Betrag erhöht werden, der zur Erzielung eines effektiven Ergebnisses von 13,000.000 fl. erforderlich ist.

Ueber die Höhe der Anlehensquoten, welche zur theilweisen Aufbringung dieses Pauschalbeitrags aufzunehmen sein werden, und über die näheren Modalitäten der einzelnen Theil-Emissionen wird zwischen dem k. k. Finanz-Ministerium und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft von Fall zu Fall eine besondere Vereinbarung getroffen werden.

Wien, am 30. Jänner 1870.

Der k. k. Handelsminister:

v. Plener m. p.

L. S.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:

Hopfen m. p., **Winterstein** m. p.

Der k. k. Finanzminister:

Brestel m. p.

L. S.

XXIX.

XXXVII. Gesetzartikel

vom Jahre 1870

über den Ausbau des auf das Gebiet der ungarischen Krone entfallenden Theiles der St. Peter-Fiumaner Eisenbahn.

(Sanctionirt am 9. Juli 1870, kundgemacht im Abgeordnetenhouse am 12. Juli 1870, im Oberhause am 26. Juli 1870, erschienen in der Landesgesetzsammlung am 28. Juli 1870.)

§. 1.

Der Ausbau der von der Grenze des Gebietes der ungarischen Krone bis zum Fiumaner Bahnhof der Alföld-Fiumaner Eisenbahn reichenden, beiläufig 1700 Klafter langen Strecke der Eisenbahnlinie St. Peter-Fiume wird im Wege der Concession und mit Zinsengarantie angeordnet, und die Concession zum Baue und Betriebe derselben der k. k. priv. Südbahngesellschaft ertheilt.

§. 2.

Die concessionäre Gesellschaft ist verbunden, sich bei dem Baue und Betriebe der concessionirten Bahn nach dem Inhalte des gegenwärtigen Gesetzes, sowie nach der von dem Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen unterm 20. April 1868, Z. 4973 erlassenen und durch den Reichstag genehmigten provisorischen Eisenbahn-Concessionsvorschrift, und nach der im Artikel VIII des Zoll- und Handelsvertrages vom Jahre 1867 provisorisch angenommenen Eisenbahn-Betriebsordnung insolange zu benehmen, bis an die Stelle dieser provisorischen Vorschriften neue Gesetze und von der Regierung zu erlassende Verordnungen ins Leben treten, welchen sie sich, so wie auch allen durch die Regierung an den bestehenden Vorschriften mittlerweile vorzunehmenden Abänderungen zu fügen, und sich denselben unbedingte zu unterwerfen verpflichtet ist.

§. 3.

Die concessionäre Gesellschaft ist verpflichtet, diese Bahnstrecke bis 1. Juli 1872 auszubauen und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Bezüglich des Baues ist der Grundsatz zu beobachten, dass die Bahn zwar nur für ein Geleise zu bauen, das Areale aber gleich anfangs für ein Doppelgeleise zu erwerben sein wird.

Das Maximal-Steigungsverhältniss hat wie 1 zu 40 zu sein. Der Halbmesser der Krümmungen darf nicht weniger als 1000 Fuss betragen.

§. 4.

Bezüglich der Postbeförderung und Errichtung des Telegraphen haben auch für diese Bahnstrecke jene Bestimmungen zu gelten, welche in dieser Beziehung in den §§. 11 und 12 der laut Gesetzartikel V vom Jahre 1869 inartikulirten Concessions-Urkunde der ungarischen Westbahn festgestellt wurden.

§. 5.

Die St. Peter-Fiumaner Eisenbahn wird in Fiume in den Bahnhof der Alföld-Fiumaner Eisenbahn geleitet werden.

Bezüglich der gemeinsamen Benützung dieses Bahnhofes wird zwischen der concessionären Gesellschaft und der Regierung ein besonderes Uebereinkommen geschlossen werden.

Inwiefern in diesem Bahnhofe im Interesse der concessionirten Linie neue Bauten nothwendig erscheinen sollten, sind die hierauf bezüglichen Pläne und Kostenüberschläge zur Prüfung der Regierung zu unterbreiten, welche berechtigt sein wird zu bestimmen, ob und in welchem Masse die projectirten Bauten nöthig, und in welchem Verhältnisse die diesfälligen Kosten von den Betreffenden zu tragen sind.

§. 6.

Das Expropriationsrecht wird im Sinne des XV. Gesetzartikels vom Jahre 1868 zur Herstellung dieser Bahnstrecke der concessionären Gesellschaft ertheilt.

§. 7.

Zu den Baukosten der auf das Gebiet der ungarischen Krone entfallenden Strecke der St. Peter-Fiumaner Eisenbahn,

wird der ungarische Staatsschatz eine nicht überschreitbare Subventions-Summe von 185.000 fl. (Bank-Valuta) beitragen, die Erhöhung dieses Betrages darf selbst dann nicht gefordert werden, wenn die auf das Gebiet der ungarischen Krone entfallende Bahnstrecke die Länge von 1700 Klafter überschreiten sollte, dagegen wird derselbe verhältnissmässig vermindert, wenn die Bahnstrecke kürzer als 1700 Klafter wäre.

§. 8.

Für die auf das Gebiet der ungarischen Krone entfallende Strecke der St. Peter-Fiumaner Eisenbahn wird ein Brutto-Erträgniss von 43.000 Gulden garantirt, derart, dass im Falle, als das gesammte Brutto-Erträgniss der St. Peter-Fiumaner Eisenbahn, das für dieselbe durch die im Reichsrathe vertretenen Länder in Ansehung ihres Gebietes garantirte Brutto-Erträgniss von 100 000 fl. per Meile nicht erreichen würde, der ungarische Staat zur Ergänzung des in der von ihm garantirten obigen Ertragssumme sich ergebenden Abganges in dem Verhältnisse beitragen wird, in welchem die Länge der auf das Gebiet der ungarischen Krone entfallenden Bahnstrecke zur ganzen Länge der St. Peter-Fiumaner Eisenbahn steht. Diese Summe darf jedoch 43.000 Gulden in Silber nicht übersteigen.

§. 9.

Jene Summe, welche der Staat zufolge der übernommenen Garantie zahlt, ist lediglich als ein mit jährlichen 4% verzinslicher Vorschuss zu behandeln. Wenn die vom Brutto-Erträgnisse der ganzen Linie für die auf dem Gebiete der ungarischen Krone zu bauende Bahnstrecke verhältnissmässig entfallende Summe das obige garantirte jährliche Ertrags-Maximum übersteigt, dann ist die Hälfte der betreffenden Mehreinnahme zur Tilgung der erhaltenen Vorschüsse und der Interessen bis zu deren gänzlicher Tilgung sofort an die Regierung abzuführen.

Vor Rückerstattung der Vorschussbeträge hat die Begleichung der fälligen Interessen der Vorschüsse zu geschehen.

Solche Vorschuss- oder Interessen-Forderungen des Staates, welche bis zum Erlöschen der Concession noch nicht zurückerstattet wurden, werden aus dem ersparten Vermögen der Unternehmung zu begleichen sein.

§. 10.

Bezüglich der zufolge der Zinsengarantie eventuell zu zahlenden Zuschüsse, dann bezüglich der Steuer-, Stempel- und Gebührenfreiheit der Unternehmung (sowie auch bezüglich der Ablösung der Bahn nach Ablauf von 30 Jahren, und Uebergabe der Bahn in das Eigenthum des Staates infolge dieser Ablösung oder nach Erlöschen der Concession), haben die Bestimmungen der Concessions-Urkunde der ungarischen Westbahn, namentlich die in den §§. 26, 29, 31 und 32 derselben enthaltenen Bestimmungen auch für diese Bahn zu gelten.

§. 11.

Die Dauer der Concession wird mit dem im §. 9, Punkt b der im §. 2 citirten Eisenbahn-Concessionsvorschrift ausgesprochenen Schutze gegen Errichtung neuer Bahnen, auf 90 Jahre festgesetzt und erlischt nach Ablauf dieses Zeitraumes; ihren Anfang aber nimmt sie am 1. Juli 1872.

Die Concession erlischt auch dann, wenn der zur Vollendung des Baues und zur Eröffnung des Betriebes festgesetzte Termin nicht eingehalten wird, oder wenn die concessionäre Gesellschaft ungeachtet vorhergegangener Mahnungen ihre im gegenwärtigen Gesetze oder in anderen Gesetzen und Regierungsverordnungen enthaltenen Verbindlichkeiten wiederholt verletzen oder deren Erfüllung unterlassen würde.

§. 12.

Mit dem Vollzuge dieses Gesetzes wird der Minister für öffentliche Arbeiten und Communicationen und der Finanzminister beauftragt.

XXX.

Vertrag,

welcher auf Grund des Gesetzes vom 19. Mai 1874 zwischen den k. k. Ministerien der Finanzen und des Handels, Namens der Staatsverwaltung einerseits, dann der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft andererseits, in theilweiser Aenderung und Ergänzung des Uebereinkommens vom 13. April 1867, R. G. B. Nr. 69, abgeschlossen wurde, wie folgt:

§. 1.

Der im Uebereinkommen vom 13. April 1867, Artikel 6, seitens der Südbahn-Gesellschaft ausgesprochene Verzicht auf das ihr in den §§. 23 und 24 der Concessionsurkunde vom 23. September 1858 eingeräumte Vorrecht bezüglich einer Bahn, welche von einem Punkte der Kronprinz Rudolf-Bahn nach Görz oder nach Triest, oder nach einem anderen Punkte am Meere, sowie bezüglich einer Bahn, welche von einem Punkte der Tiroler Linie gegen Vorarlberg oder gegen die bayerische Grenze geführt würde, wird auf die Dauer von weiteren sieben Jahren, vom 1. Jänner 1874 an gerechnet, erstreckt.

§. 2.

Der Termin zur Vollendung des Triester Hafenbaues wird bis zum 31. December 1878 verlängert.

Die in dem Uebereinkommen vom 13. April 1867 enthaltenen Bestimmungen über die Zahlung der Pauschalsumme von $13\frac{1}{2}$ Millionen für den Triester Hafenbau bleiben jedoch aufrecht.

Wenn aber in dem Fortschreiten des Hafenbaues eine Verzögerung eintritt, welche nach dem Ermessen der Staatsverwaltung nicht in der Beschaffenheit des Baues oder in anderen ausserordentlichen Umständen ihre Rechtfertigung findet, so ist

die Staatsverwaltung berechtigt, mit den vertragsmässigen Ratenzahlungen insolange innezuhalten, bis die Verzögerung eingebracht ist.

§. 3.

Das in Folge der angeordneten Kürzung des Molo IV erzielte Baukostenersparniss von 150.000 fl. wird von der letzten, am 1. Juli 1878 fälligen Jahresrate in Abzug gebracht.

§. 4.

Die Wassertiefe hat unmittelbar neben der unterseeischen Blockmauer der Moli, Quais und der inneren Seite des Hafendamms und über der vorspringenden Krone des unter denselben befindlichen Steinwurfes sechs Meter zu betragen, sodann aber nach Massgabe der projectmässigen Böschung dieses Steinwurfes zuzunehmen, so zwar, dass sie in einer Entfernung von sieben Meter vom oberen Rande der Blockmauer wenigstens 8.5 Meter beträgt und kein Punkt des neuen Hafenraumes, welcher vom gedachten Mauerrande mehr als sieben Meter entfernt liegt, eine geringere Tiefe als jene von 8.5 Meter haben darf.

§. 5.

Für die vertragsmässige Ausführung des Hafenbaues, überhaupt für die genaue Erfüllung aller Verbindlichkeiten, welche die Südbahn-Gesellschaft in Absicht auf den Triester Hafenbau in dem Uebereinkommen vom 13. April 1867, in den diesem nachgefolgten Vereinbarungen und im gegenwärtigen Vertrage übernommen hat oder noch künftig übernehmen wird, erlegt die Südbahn-Gesellschaft bei Abschluss dieses Vertrages eine Caution im Betrage von Einer Million Gulden in Wechsell der Gesellschaft, welche von sechs zu sechs Monaten zu erneuern sind.

Wenn die Staatsverwaltung erkennt, dass die Gesellschaft zum Ersatze eines aus der Nichterfüllung oder ungenauen Erfüllung des Bauvertrages dem Staate zugegangenen Schadens, oder zur Beseitigung etwaiger, während der Haftzeit an den Bauobjecten hervorgekommenen Mängel und Gebrechen verpflichtet sei, so ist sie berechtigt, den entsprechenden Ersatzbetrag durch Begebung oder Einklagung der Wechsel hereinzubringen.

Nach gänzlichem Ablaufe der unter §. 6 festgesetzten Haftzeiten wird die Caution, beziehungsweise der verbliebene Rest, der Südbahn-Gesellschaft zurückgestellt.

Die Staatsverwaltung wird jedoch über Einschreiten der Südbahn-Gesellschaft schon vor diesem Zeitpunkte einen Theil der Caution, welcher dem partiellen Erlöschen der Haftung entspricht, ausfolgen, vorausgesetzt, dass in Hinsicht auf das Fortschreiten des Baues kein Bedenken dagegen obwaltet.

§. 6.

Vor der Uebergabe der vollendeten Bauten an die Staatsverwaltung hat eine Collaudirung derselben stattzufinden.

Die Collaudirung und Uebernahme der Hafenbauten kann auch vor der Vollendung des ganzen Werkes, successive nach einzelnen Objecten, das ist Hafendamm, Moli, Quais, Anschüttungsflächen, Bassins, Martesin- und Klutschkanal, stattfinden.

Für jene Objecte, welche bei der Collaudirung vollkommen vertragsmässig hergestellt befunden wurden, wird eine dreijährige Haftzeit vom Tage der Uebernahme bedungen.

Für solche Objecte aber, welche zufolge des genehmigten Collaudirungsbefundes zwar den mit der Staatsverwaltung getroffenen Vereinbarungen nicht vollkommen entsprechend geliefert, aber zur provisorischen Uebernahme geeignet erklärt werden, soll die Haftzeit fünf Jahre vom Tage der Uebernahme dauern.

Die Südbahn-Gesellschaft hat vermöge der übernommenen Haftung für die Vertragsmässigkeit und Dauerhaftigkeit der ausgeführten Hafenbauten dergestalt einzustehen, dass, wenn während der Haftungszeit irgend welche Mängel oder Gebrechen in Folge nicht entsprechender Qualität der Materialien oder durch mangelhafte Arbeitsleistung sich zeigen sollten, die Gesellschaft verpflichtet ist, diese Mängel oder Gebrechen ohne Verzug auf ihre Kosten zu beheben, widrigens die Staatsverwaltung berechtigt sein soll, derlei Schäden auf Kosten der Gesellschaft und mit Verwendung der Caution (§. 5) auf jede ihr beliebige Weise und durch wen immer beheben zu lassen*).

§. 7.

Das Uebereinkommen vom 13. April 1867 bleibt in allen seinen Bestimmungen aufrecht, insoferne es durch den gegen-

*) Siehe Art. 5 des Vertrages vom 23. Jänner 1878 (Doc. XXXVII).

wärtigen Vertrag nicht ausdrücklich abgeändert wird, einschliessig der der Südbahn-Gesellschaft obliegenden Verpflichtung der Trennung der Gesellschaft in zwei selbstständige und von einander unabhängige Gesellschaften.

§. 8.

Es steht der Staatsverwaltung frei, alle jene Massregeln zu ergreifen, welche zur unaufgehaltenen Erfüllung des Vertrages führen, wogegen auch der Südbahn-Gesellschaft der Rechtsweg für alle Ansprüche, die sie aus dem Contracte machen zu können glaubt, offen stehen soll.

Das Original dieses Vertrages, welches stempelfrei ausgefertigt wird, bleibt in den Händen der Staatsverwaltung.

Der Südbahn-Gesellschaft wird eine amtlich beglaubigte Abschrift desselben eingehändigt.

Wien, am 10. Juni 1874.

Pretis m. p.

Banhans m. p.

L. S.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Die Verwaltungsräthe:

Rudolf Freih. v. Gödel-Lannoy m. p.

Karl Freiherr v. Tiuti m. p.

XXXI.

Vertrag

ddo. Basel, 17. November 1875.

Zwischen der italienischen Regierung, vertreten durch Ritter Quintino Sella, Abgeordneten im italienischen Parlament einerseits und

der österreichischen Süd- und oberitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche kraft des mit Gesetz vom 14. Mai 1865, Nr. 2279, genehmigten Uebereinkommens vom 30. Juni 1864, zugleich in ihrer Eigenschaft als Gesellschaft der oberitalienischen Eisenbahnen handelt, vertreten durch Freiherrn Alphons v. Rothschild, Präsidenten des Pariser Comités, anderseits

ist das folgende Uebereinkommen geschlossen worden:

Art. 1.

Die obengenannte Eisenbahn-Gesellschaft überlässt und überträgt der italienischen Regierung, welche das Eigenthum und den Besitz übernimmt:

A. alle Eisenbahnen mit ihrem Zugehör, welche der genannten Gesellschaft auf dem italienischen Gebiete gehören, sammt allen mit diesem Eigenthume und Besitze verbundenen Rechten, Ansprüchen und Klagen, Lasten und Servituten, und sammt allen ausgeführten oder in der Ausführung begriffenen Werken und Arbeiten, den Geldiseanlagen, den Stationen, Wächterhäusern, Werkstätten, Telegraphenlinien und bezüglichen Bureaux, ohne alle Ausnahme;

B. das ganze bewegliche Material, nämlich: die Locomotiven, Personen- und Last-Waggons jeder Art, welche zum abgetretenen Netze oder zum Dienste der italienischen Linien gehören, das Mobiliar, die Maschinen, Werkzeuge, Geräthschaften u. s. w., die Vorräthe aller Art, kurz Alles, was in irgend einer Weise auf die italienischen Eisenbahnen Bezug hat oder haben kann;

C. alle unbeweglichen Güter, Fabriken, Privilegien, dinglichen Rechte, selbst wenn sie auf die obgenannten Eisenbahnen keinen Bezug haben, welche der genannten Gesellschaft auf dem italienischen Gebiete gehören oder gehören können;

D. die Rechte, welche mit dem Besitze der von der Gesellschaft angekauften oder ihr abgetretenen Actien von Privatgesellschaften verbunden sind, und diese Actien selbst;

E. alle Register, Archive, Verwaltungs- und Verrechnungsbücher, Studien, Pläne, Zeichnungen und alle Documente, welche der Gesellschaft gehören und das abgetretene Eisenbahnnetz oder die bezüglichlichen Dienste betreffen, gleichviel an welchem Orte sie sich befinden;

F. den Schiffahrtsdienst auf dem Lago Maggiore und dem Lago di Garda, in dem Zustande, in welchem er sich befindet, mit allem seinem zu dieser Schiffahrt gehörigen festen und schwimmenden Material.

Hinsichtlich des erwähnten Schiffahrtsdienstes auf dem Lago Maggiore wird bemerkt, dass die Gesellschaft mit Uebereinkommen vom 15. Jänner 1875, genehmigt mit Beschluss der General-Versammlung der Actionäre vom 31. Mai 1875, den besagten Dienst sammt allen aus demselben fliessenden Rechten und Lasten den Herren Gebrüdern Mangili vorbehaltlich der Genehmigung des besagten Uebereinkommens seitens der Regierung abgetreten hat.

In Folge dessen wird hiermit vereinbart, dass, falls die Regierung das besagte Uebereinkommen genehmigt und ratificirt, sie kraft der gegenwärtigen Abmachungen in alle aus demselben entspringenden Rechte, Vortheile, Lasten und Verpflichtungen der Gesellschaft substituirt werden und bleiben wird.

Art. 2.

Das für das oberitalienische Eisenbahnnetz bis 31. December 1874 verausgabte Capital wird auf Grund der von der Gesellschaft unter diesem Datum errichteten Bilanz und gemäss Beilage A mit dem Betrage von siebenhundertzweiundfünfzig Millionen dreimalhundertfünfundsiebzigtausend sechshundert achtzehn Francs fünfzig Centimes (752,375.618 Francs 50 Cent.) festgesetzt.

In diesem Betrage ist der Werth der Vorräthe für den Betriebs- und Baudienst, von welchen im nachstehenden Artikel 11 die Rede sein wird, nicht inbegriffen.

Die Regierung wird der Gesellschaft für das obige Capital in nachstehender Weise aufkommen.

Art. 3*).

Für einen sich auf sechshundertdreizehn Millionen zweihundertzweiundfünfzigtausend vierhundert achtundsiebzig Francs vierundsechzig Centimes (613,252.478 Francs 64 Cent.) belaufenden Theilbetrag dieses Capitals wird die Regierung an die Gesellschaft bis einschliesslich 31. December Eintausend neunhundert vierundfünfzig (31. December 1954) eine fixe Annuität von dreiunddreissig Millionen einmahlhundertsechzigtausend zweihundertelf Francs zwölf Centimes (33,160.211 Francs 12 Cent.) leisten.

Vom ersten Jänner Eintausend neunhundert fünfundfünfzig (1. Jänner 1955) an bis einschliesslich einunddreissigsten December Eintausend neunhundert achtundsechzig (31. December 1968) wird diese Annuität auf den Betrag von dreizehn Millionen dreimahlhunderteinundzwanzigtausend acht Francs vierzig Centimes (13,321.008 Francs 40 Cent.) herabgesetzt werden.

Von dieser Annuität wird die Regierung den Betrag der Steuer auf das bewegliche Vermögen, welcher in der im nachfolgenden Artikel 4 angegebenen Weise berechnet werden wird, in Abzug bringen.

Art. 4*).

Zum Behufe der Einhebung der Steuer auf das bewegliche Vermögen wird die Annuität in zwei Theile zerlegt werden, von welchen der eine die Amortisation und die Kosten der Zahlung, des Transportes des Baargeldes und des Wechselverlustes, der andere dagegen die Zinsen repräsentirt. Dieser letztere Theil, welcher in der dem vorliegenden Vertrage beigeschlossenen und von den vertragschliessenden Theilen unterzeichneten Tabelle B angegeben ist, wird allein der Steuer unterliegen.

Art. 5.

Die im Artikel 3 besprochene Annuität wird in Gold zu Händen des gesetzlichen Vertreters der Gesellschaft in Italien oder seiner Bevollmächtigten bezahlt werden **).

*) Die Bestimmungen der Artikel 3 und 4 sind kraft Artikel 1 des Wiener Zusatzvertrages vom 25. Februar 1876 aufgehoben und durch die dort als Artikel 3 und 4 aufgenommenen Vereinbarungen ersetzt.

**) Zu Folge Art. 8 des Compromisses ddo. Paris 11. Juni 1875 (Doc. XXXIV) steht der italienischen Regierung das Recht zu, diese Zah-

Die Zahlungen werden in zwei gleichen Raten je für das abgelaufene Halbjahr 15 Tage vor dem Ablaufe jedes Halbjahres, nämlich am 15. Juni und 16. December jedes Jahres stattfinden.

Art. 6.

Für den anderen Theil des im Artikel 2 besprochenen Capitals, welcher sich auf den Betrag von Hundertneununddreissig Millionen einmahlhundertdreißig Tausend einhundertneununddreissig Francs sechsundachtzig Centimes (139.123.139 Francs 86 Cent.) beläuft, wird die Regierung den entsprechenden Theilbetrag der von der Gesellschaft bei der Sparcasse zu Mailand aufgenommenen Schuld bis zum Betrage von 20 Millionen (20.000.000) Francs in italienischen Lire, die italienische Lira zu einem Franc berechnet, zu ihren Lasten übernehmen. Für den Rest, nämlich hundertneunzehn Millionen einhundertdreißig Tausend einhundertneununddreissig Francs sechsundachtzig Centimes (119.123.139 Francs 86 Cent.) wird die Regierung der Gesellschaft auf den Ueberbringer lautende Titel der fünfpercentigen (5%) italienischen consolidirten Rente in hinreichender Menge übergeben, um den besagten Betrag von 119.123.139 Francs 86 Cent. in Gold zum Durchschnittscourse der Pariser Börse während der sechs Monate vom 1. Jänner bis 30. Juni 1876 nach Abzug eines halben Coupons, also von Einem Franc acht Centimes (1 Franc 8 Cent.) zu decken. Die der Hälfte des im gegenwärtigen Artikel besprochenen Betrages entsprechenden Titel werden der Gesellschaft von der Regierung am Tage der Besitzergreifung, versehen mit allen von diesem Tage angefangen fällig werdenden Coupons übergeben werden. Der übrige Theil der Rente wird nach Ausführung der in den Artikeln 8, 9 und 10 vorgesehenen Operationen übergeben werden *).

Art. 7.

Die Regierung behält sich das Recht vor, für einen Theilbetrag, welcher den im vorhergehenden Artikel besprochenen

lungen auch in, mit Gold gleichwerthigen Wechseln ersten Ranges auf London oder Paris zu leisten.

*) Gemäss Art. 8 des Compromisses ddo. Paris 11. Juni 1876 (Doc. XXXIV) steht der italienischen Regierung das Recht zu, statt in Rententiteln in Gold oder in mit Gold gleichwerthigen Rimessen auf Paris oder London zu zahlen.

zweiten Theil der Rente nicht übersteigen darf, Titel zu übergeben, von welchen man vorher den ersten halbjährigen Coupon, welcher nach dem Tage der Besitzergreifung fällig werden wird, abgetrennt haben wird. Der Durchschnittseurs, welcher zur Bestimmung dieses Theiles der Rente dienen wird, würde um den Betrag dieses Coupons, also um zwei Francs siebzehn Centimes (2 Francs 17 Cent.) für je fünf Francs Rente (5 Francs) vermindert werden.

Art. 8.

Sobald der gegenwärtige Vertrag unterzeichnet sein wird, wird sofort durch Delegirte der Regierung und der Gesellschaft ein detaillirtes Verzeichniss angefertigt werden, in welches nach Gattung, Anzahl und Inventarwerth das rollende und schwimmende Betriebsmaterial, die Ausrüstung der Werkstätten, das Mobiliar und die mechanische Einrichtung der Stationen aufgenommen wird, wie Alles dies am 31. December 1874 bestanden hat und in der Beilage Nr. 5 des der Generalversammlung vom 31. Mai 1875 erstatteten Berichtes aufgeführt ist.

Die Gesellschaft bürgt der Regierung dafür, dass das im gegenwärtigen Artikel besprochene Verzeichniss einen inventarischen Gesamtwertb constatiren wird, welcher nicht geringer ist als der Betrag, welcher in der vorerwähnten Beilage für das italienische Netz angesetzt ist, und eventuell wird die Differenz des inventarischen Werthes von dem im Artikel 6 erwähnten Betrage von 119,123.189 Francs 86 Cent. abgezogen werden.

Dieses Verzeichniss wird die Einzelheiten enthalten, welche nöthig sind, um die Identität dieses Betriebsmaterials, dieser Ausrüstung und dieses Mobiliars mit jenen, von welchen in den Artikeln 9 und 10 die Rede ist, zu constatiren. Dieses Verzeichniss wird dem gegenwärtigen Vertrage beigeschlossen werden und einen integrierenden Bestandtheil desselben bilden.

Art. 9.

§. 1. — In dem Momente, in welchem die Regierung in den Besitz der Eisenbahnen eintreten wird, wird von den Delegirten der Regierung und der Gesellschaft nach gegenseitigem Meinungsaustausche ein genaues und vollständiges, nach Gattung und Anzahl detaillirtes Inventar über das gesammte rollende und schwimmende Betriebsmaterial, die Ausrüstung der Werkstätten, das Mobiliar und die mechanische Einrichtung der Sta-

tionen — welche von der Gesellschaft werden übergeben werden und welche ihr gehören, vorbehaltlich des Abzuges desjenigen, wovon in den beiden letzten Paragraphen des gegenwärtigen Artikels die Rede ist — aufgenommen werden.

Dieses Inventar wird die Einzelheiten enthalten, welche nöthig sind, um erforderlichen Falles die Identität dieses Betriebsmaterials, dieser Ausrüstung und dieses Mobiliars mit denjenigen, von welchen im vorhergehenden Artikel die Rede ist, zu constatiren *).

§. 2. — In Betreff der toscanisch-ligurischen Linien, dann der Linien von Savona nach Brà und von Cairo nach Acqui wird ein abgesondertes Inventar aufgenommen werden, und falls das zu diesen Linien gehörige Betriebsmaterial, solche Werkstätten-Ausrüstung oder solches Mobiliar ganz oder zum Theile in dem, im vorausgehenden Artikel besprochenen Verzeichnisse inbegriffen wäre, würde der Werth, zu welchem dasselbe dort aufgeführt wäre, von dem im Artikel 6 erwähnten Betrage von 119,123.139 Francs 86 Cent. in Gold abgezogen und in Gemässheit der Bestimmungen des nachfolgenden Artikels 24 mit Berücksichtigung der von der Regierung bereits geleisteten Rückzahlungen festgestellt werden.

§. 3. Falls ein, den Privatgesellschaften oder moralischen Personen, deren Linien die Gesellschaft in Betrieb hat, gehöriges Betriebsmaterial, solche Werkstätten-Ausrüstung oder solches Mobiliar vorhanden wäre, so wird darüber gleichfalls ein abgesondertes Inventar errichtet und der Werth, zu welchem dieses Material, diese Werkstätten-Ausrüstung oder dieses Mobiliar etwa in das, im vorausgehenden Artikel besprochene Verzeichniss einbezogen wäre, ebenfalls von dem oben angeführten Betrage abgezogen werden.

Art. 10.

Die Gesellschaft verbürgt sich der Regierung dafür, dass das im ersten Paragraphen des vorausgehenden Artikels besprochene Inventar, mit Inbegriff dessen, was laut des zweiten und dritten Paragraphen desselben Artikels zu einem Abzuge von

*) In diesen Inventarien sind gemäss Artikel 2 der Additional-Acte ddo. Rom 17. Juni 1876 (Doc. XXXV) auch jene Kosten zu bestimmen, welche erforderlich sind, um die aufzunehmenden Gegenstände in gewöhnlichen Erhaltungszustand zu versetzen.

dem im Artikel 6 vorgesehenen Betrage von 119,123.139 Francs 86 Cent. Anlass gibt, das Vorhandensein des gesammten Betriebsmaterials, der Werkstätten-Ausrüstung oder des Mobiliars nachzuweisen wird, welches in dem, dem gegenwärtigen Vertrage beizuschliessenden Betriebsmaterial-Verzeichnisse für 31. December 1874 inbegriffen ist, vorbehaltlich der Veränderungen, welche sich durch Zerstörung, Ausserdienstsetzung oder Neuanschaffung vom 1. Jänner 1875 bis zum Tage der Besitzübernahme in dem Betriebsmateriale, der Werkstätten-Ausrüstung oder dem Mobiliar ergeben.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, der Regierung Alles, was vom Betriebsmaterial, der Werkstätten-Ausrüstung oder dem Mobiliar fehlen wird, zu dem Preise zu ersetzen, mit welchem es in dem, im Artikel 8 besprochenen Verzeichnisse aufgeführt ist. Andererseits wird die Regierung der Gesellschaft alle vom 1. Jänner 1875 erfolgten Neuanschaffungen an Betriebsmaterial, Werkstätten-Ausrüstung oder Mobiliar, und zwar zum Ankaufspreise, vergüten.

Im Falle die Gesellschaft kraft der zwischen ihr und den Privatgesellschaften oder moralischen Personen, deren Linien sie im Betrieb hat, bestehenden Verträge zur Rückstellung des diesen gehörigen Betriebsmaterials, solcher Werkstätten-Ausrüstung oder solchen Mobiliars verpflichtet wäre, macht sie sich verbindlich, der Regierung für die Differenzen aufzukommen, welche zwischen diesem Betriebsmaterial, dieser Werkstätten-Ausrüstung oder diesem Mobiliar und dem factischen Bestande, wie er durch das im vorausgehenden Artikel besprochene Special-Inventar nachgewiesen wird, etwa stattfinden.

Art. 10 bis.

Von der Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages an wird die Gesellschaft ohne vorgängige Ermächtigung seitens der Regierung keine Veränderung in den abgetretenen Linien und dem zugehörigen Betriebsmateriale vornehmen können, es sei denn anlässlich der Instandhaltung und der Reparaturen, von welchen unten im Artikel 22 die Rede sein wird.

Art. 11.

Gleichzeitig mit der Besitzübernahme wird ferner zur Errichtung eines nach Gattung, Menge und Werth aufzunehmenden

den Inventars über alle Vorräthe für den Bau- und den Betriebsdienst geschritten werden.

Dieses Inventar wird von zwei Sachverständigen angefertigt werden, deren einer von der Regierung der andere von der Gesellschaft ernannt werden wird. In Fällen von Meinungsverschiedenheit werden diese beiden Sachverständigen einverständlich zur Ernennung eines dritten Sachverständigen schreiten. Wenn sie sich über die Ernennung des dritten Sachverständigen nicht einigen können, wird derselbe vom Präsidenten des Appellhofes zu Rom ernannt werden.

Die Regierung verpflichtet sich, der Gesellschaft den Werth der Vorräthe, so wie er durch das im gegenwärtigen Artikel besprochene Inventar festgestellt werden wird, zu bezahlen *).

Art. 12.

Die Regierung wird der Gesellschaft im Augenblicke der Besitzübernahme und gegen Uebergabe der betreffenden Titel den nach dem Ankaufspreise sich ergebenden Werth der Actien der Privatgesellschaften vergüten, welche von der Gesellschaft nach dem 31. December 1874 und mit vorgängiger Genehmigung der Regierung nach dem Datum des gegenwärtigen Vertrages etwa werden angekauft worden sein.

Art. 13.

Im Augenblicke der Besitzübernahme wird von den Delegirten der Regierung und der Gesellschaft nach gegenseitigem Meinungsaustausch auf Grund der Aufzeichnungen der Gesellschaft und der dieselben unterstützenden Beweisstücke eine Abrechnung aller Beträge vorgenommen werden, welche von der Gesellschaft für die Herstellung der Eisenbahnlinien von Camerlata zur schweizerischen Grenze, von Treviglio nach Rovato, von Legnago nach Rovigo, von Rovigo nach Adria und von Verona nach Legnago verausgabt worden sind.

Es ist hiebei wohlverstanden, dass die Beträge, welche die Gesellschaft von den theilhaftigen moralischen Personen vom

*) Gemäss Art. 3 des Compromisses dto. Paris 11. Juni 1876 (Doc. XXIV) hat die Uebergabe der Material-Vorräthe am Ende der Pachtzeit (30. Juni 1878) und die Bezahlung des Werthes derselben in auf den Ueberbringer lautenden Titeln der fünfprocentigen italienischen Rente unter den dort festgesetzten Modalitäten zu geschehen.

1. Jänner 1875 an unter dem Titel einer Beitragsleistung was immer für einer Art erhalten hat, von dieser Abrechnung abzuziehen sein werden.

Die Regierung verpflichtet sich, der Gesellschaft den Betrag ihrer Ausgaben für die oberwähnten Linien, nach Abzug der Beträge, zu welchen diese Linien in der Bilanz vom 31. December 1874 etwa angesetzt sind, zurückzuzahlen.

Art. 14.

Zum gleichen Zeitpunkte wird ferner von den Delegirten der Regierung und der Gesellschaft nach gegenseitigem Meinungsaustausche auf Grund der Aufzeichnungen der Gesellschaft und der bezüglichlichen unterstützenden Beweisstücke eine Abrechnung über die Ausgaben gepflogen werden, welche die Gesellschaft vom 1. Jänner 1875 an bis zum Zeitpunkte der Besitzübernahme für Neubauten, welche das Capital-Conto zu belasten haben, auf den im Betriebe stehenden Linien gemacht hat.

Die Regierung verpflichtet sich, der Gesellschaft den Betrag dieser Ausgaben zu ersetzen.

Art. 15.

Mit dem Tage der Besitzübernahme wird die Regierung den Vertrag auf eigene Rechnung übernehmen, welchen die Gesellschaft mit der Banca generale zu Rom behufs der Begebung jener Special-Obligationen geschlossen hat, welche auf Grund der mit königlichem Decrete vom 29. Mai 1873, Nr. DCLXX, Serie 2. Nachtrag, erteilten Ermächtigung von der Gesellschaft zu dem Zwecke ordnungsmässig hinaus gegeben oder veräussert sein werden, um sich die nöthigen Geldmittel zum Baue der durch Gesetz vom 30. Juni 1872, Nr. 896, Serie 2, genehmigten Eisenbahnlinie von Udine nach Pontebba zu verschaffen.

Zu gleicher Zeit wird die Regierung die Verzinsung und Amortisirung eben dieser Obligationen auf eigene Rechnung übernehmen.

Art. 16.

Ebenfalls zum Zeitpunkte der Besitzübernahme wird von den Delegirten der Regierung und der Gesellschaft nach gegenseitigem Meinungsaustausche auf Grund der Aufzeichnungen der Gesellschaft und der zu ihrer Stütze dienenden bezüglichlichen Beweisstücke eine Abrechnung gepflogen werden, welche einerseits

die als Ergebniss der Emission der im vorausgehenden Artikel erwähnten Special-Obligationen für die Linie Udine-Pontebba eingenommenen Summen, andererseits die von der Gesellschaft für die genannte Eisenbahn gemachten Ausgaben umfassen wird. Uebersteigen die eingenommenen Summen die Ausgaben nach Abzug der Beträge, zu welchen diese Ausgaben in der Bilanz vom 31. December 1874 erscheinen, so verpflichtet sich die Gesellschaft, der Regierung die Differenz zu bezahlen. Im entgegengesetzten Falle wird die Regierung der Gesellschaft den Ueberschuss der Ausgaben über die Einnahmen ersetzen.

Art. 17.

Alle der Gesellschaft gehörigen Grundstücke, Bauten und Materialien, welche sich an den im Baue begriffenen Linien befinden und den von der Regierung auf ihre Rechnung übernommenen Ausgaben entsprechen, werden der Regierung übergeben werden und in das Eigenthum derselben übergehen.

Art. 18.

Die Verträge behufs Ausführung von Bau-Arbeiten, Lieferung von festem oder rollendem Betriebsmateriale und von Verbrauchsgegenständen für die von der Gesellschaft in Italien betriebenen Eisenbahnlinsen, welche gegenwärtig schon ordnungsmässig abgeschlossen sind, und welche sich, in dem Augenblicke, als die Regierung von den Bahnen Besitz ergreift, im Abschlusse befinden, werden von ihr auf ihre eigene Rechnung übernommen.

Ebenso werden alle anderen ähnlichen Verträge, welche in dem Zeitabschnitte vom Datum des gegenwärtigen Vertrages bis zur Besitzergreifung der Regierung mit ihrer vorläufigen Zustimmung abgeschlossen worden sind, von der Regierung übernommen.

Die Gesellschaft wird der Regierung die Cautionen aller Art, welche bei ihr hinterlegt wurden, übergeben und die Regierung wird durch diese erfolgte Uebergabe den darauf Anspruchsberechtigten gegenüber Schuldner der besagten Cautionen.

Die Garantie-Rücklässe, welche die Gesellschaft auf Lieferungen von festem oder rollendem Betriebsmateriale oder auf Verträge für ausgeführte oder in Ausführung begriffene Bauten zur Zeit der Besitzergreifung schuldet, fallen der Regierung zur Last und werden von ihr gezahlt, ausser in dem Falle, dass dieselben bereits dem Bau-Conto zur Last geschrieben wären.

Art. 19.

Die Summen, welche die Regierung in Ausführung der Artikel 10, 11, 12, 13, 14 und 16 der Gesellschaft schulden würde, werden in Gold umgerechnet, mit Abzug des Agio's für den in italienischen Lire geschätzten Theil, und von ihr, nach Abzug der von der Gesellschaft in Ausführung derselben Artikel und wie oben in Gold umgerechneten Summen, durch die Uebergabe der auf den Ueberbringer lautenden consolidirten fünfprocentigen (5%) italienischen Renten-Titel geschätzt, nach der in Artikeln 6 oder 7 angegebenen Art ausbezahlt werden.

Das Agio, von welchem im gegenwärtigen Artikel die Rede ist, wird nach dem Durchschnitts-Curse des Goldes an der Börse in Rom während des ersten Semesters des Jahres Eintausend achthundert sechs und siebenzig berechnet werden *).

Art. 20.

Am Tage der Besitzergreifung soll die Gesellschaft alle Gelder, welche zu dieser Zeit den für die Bediensteten und Arbeiter der Gesellschaft gegründeten Pensions-, wechselseitigen Unterstützungs- und Bekleidungs-fonden gehören, an die Regierungs-Cassen abführen.

Die Regierung tritt bezüglich aller Kosten und Verbindlichkeiten, welche die Gesellschaft ihren Bediensteten und Arbeitern gegenüber übernommen hat, die Mitglieder der besagten Fonde sind, an die Stelle der Gesellschaft.

Art. 21.

Die Annuitäten, welche die Regierung der Gesellschaft für die Bau-Ausführung des Hafenbahnhofes in Venedig noch schuldet, werden der Gesellschaft auch ferner nach den Vertragsbestimmungen bezahlt werden, es wäre denn, dass die Auslagen für diese Bau-Arbeiten schon im Bau-Conto erscheinen.

Art. 22.

Die Gesellschaft wird auf ihre Rechnung, den Bestimmungen der bestehenden Verträge gemäss, den Betrieb aller Linien,

*) Gemäss Art. 8 des Compromisses dto. Paris 11. Juni 1876 (Doc. XXXIV) steht der italienischen Regierung das Recht zu, statt in Rententiteln in Gold oder in mit Gold gleichwerthigen Rimessen auf Paris oder London zu zahlen.

von denen im gegenwärtigen Vertrage die Rede ist, bis zum Tage der Besitzergreifung durch die Regierung fortsetzen und verpflichtet sich, bis zu diesem Zeitpunkte auf ihre Kosten alle Erhaltungsarbeiten, sowie die ordentlichen und ausserordentlichen Reparaturen, die ihr, sowohl bezüglich der Eisenbahnen und ihres Zugehørs, als bezüglich des festen und rollenden Betriebsmaterials, der Werkstätten-Ausrüstung und des Mobiliars obliegen und auf ihre Rechnung kommen, ausführen zu lassen.

Art. 23.

Von dem Tage angefangen, an welchem die Regierung den Besitz der durch gegenwärtigen Vertrag abgetretenen Eisenbahnen übernimmt, wird die Gesellschaft von den Verpflichtungen und Lasten befreit sein, welche sie kraft der vor diesem Tage mit der italienischen Regierung bezüglich der abgetretenen Linien vereinbarten Conventionen übernommen hat; und von demselben Tage angefangen tritt die Regierung in die Verpflichtungen und Rechte der Gesellschaft bezüglich des Baues und Betriebes der, anderen moralischen Personen und Gesellschaften gehörigen italienischen Eisenbahnen.

Art. 24.

Durch die blosse Thatsache der oben erwähnten Besitzübernahme wird die Wirksamkeit der Anordnungen der Convention vom 4. Jänner 1869 und der durch das Gesetz vom 28. August 1870 Z. 5857 genehmigten Zusatz-Bestimmungen erlöschen.

Demgemäss wird die vertragschliessende Gesellschaft die Betriebsführung der toscanisch-ligurischen Linien, dann der Linien von Savona nach Brà und von Cairo nach Acqui aufgeben und sollen dieselben der Regierung mit dem entsprechenden festen und rollenden Betriebsmateriale, sowie mit allen Vorräthen und Inventarstücken was immer für einer Art übergeben werden.

Die auf die oben erwähnten Eisenbahnen bezüglichen Rechnungen werden zwischen der Regierung und der Gesellschaft in der durch die vorerwähnte Convention vom 4. Jänner 1869 und die bezüglichen Zusatzbestimmungen festgesetzten Weise und nach den daselbst festgestellten Bedingungen liquidirt werden.

Art. 25.

Es verbleiben zu Gunsten oder zu Lasten der Gesellschaft alle Guthabungen und Schulden, welche sie allenfalls gegen dritte

Personen haben sollte, und welche aus der Erwerbung, dem Baue und Betriebe der Eisenbahnen oder aus was immer für einer anderen Ursache entspringen und sich auf ihre Gebarung bis zum Tage der Besitznahme der Bahnen durch die Regierung beziehen; ebenso verbleiben zu Gunsten oder zu Lasten der Gesellschaft die Activ- und Passivklagen gegenüber dritten Personen, welche aus Fragen entspringen, die aus, auf ihre Gebarung bezüglich Facten entstanden sind oder entstehen werden.

Mit Rücksicht auf die im Artikel 1, §. E., enthaltene Verfügung verpflichtet sich die Regierung zu gestatten, dass die Gesellschaft aus den von ihr abgetretenen Archiven von Rechnungs- und anderen Documenten authentische Abschrift nehme, welche sie zur Geltendmachung ihrer Rechte und Klagen gegen Dritte, oder um sich gegen deren Reclamationen zu vertheidigen, allenfalls benöthigen könnte.

Art. 26.

Es wird festgesetzt, dass die Eisenbahnen und ihr Zugehör, sowie die übrigen unbeweglichen Güter der Regierung frei von allen Lasten und Schulden überlassen werden, auch von solchen, welche von der Erwerbung, dem Baue, oder Betriebe der oben genannten Linien herrühren; ebenso wird die Regierung von jeder aus dem Artikel 3 der durch das Gesetz vom 8. Juli 1860 genehmigten Convention vom 25. Juni desselben Jahres abgeleiteten Verantwortlichkeit frei sein.

In keinem Falle wird die Regierung über die in den Artikeln 6, 10, 11, 12, 13, 14, 16, 18, 24 und 27 besprochenen Zahlungen und Ausfolgung von Titeln der fünfpercentigen consolidirten italienischen Rente, sowie über die Zahlung der Annuitäten hinaus, welche sie nach Inhalt der Artikel 3 und 21 an die Gesellschaft zu leisten haben wird, verpflichtet sein können.

Art. 27.

Um jeden Streit zu vermeiden, und schon jetzt den Betrag der Garantien zu regeln, welcher der Gesellschaft aus dem Betriebe der piemontesischen, lombardischen, centralitalienischen und venetianischen Linien, sowie der Linie Voghera-Pavia-Brescia gegenüber der Regierung bis zum Tage der Besitznahme gebührt oder gebühren wird, ist man übereingekommen, dass die Regierung zu diesem Zeitpunkte der Gesellschaft aus diesem Grunde den Betrag von zwei Millionen viermalhundertfünfzig-

tausend italienischer Lire (2,450.000 Lire) als Pauschale bezahlen wird.

Durch die Wirksamkeit des gegenwärtigen Vertrages sind und bleiben auch erloschen, beendet, entschieden und beglichen die Anstände (questioni), Streitigkeiten und Ansprüche, welche zwischen der Regierung und der Gesellschaft bestehen oder bestehen mögen, seien dieselben ausdrücklich compensirt oder nicht, bereits ermittelt oder nicht, und möge diess auf was immer für eine Art und zu was immer für einer Zeit geschehen sein.

Art. 27 bis.

Was die Abrechnungen betrifft, von welchen in den Artikeln 13 und 16 die Rede ist, so wird die Regierung, unabhängig von den Ueberwachungs- und Controlsrechten, welche ihr nach den Bestimmungen der Gesetze und der bestehenden Conventionen zustehen, berechtigt sein, jederzeit, vom Datum des gegenwärtigen Vertrages angefangen, zu verlangen, dass die Summen, welche nach der Bilanz vom 31. December 1874 bestimmt werden sollen, sogleich durch die Delegirten der Regierung und der Gesellschaft festgestellt werden.

Art. 27 ter.

Die Gesellschaft wird ehestens den Ausweis des Personales übergeben, welches sich gegenwärtig im ordentlichen Dienste der Eisenbahnen befindet, von welchen die gegenwärtige Convention handelt, unter Angabe des Grades, der Anciennität und der Bezüge.

Nach Unterzeichnung des gegenwärtigen Vertrages werden die Ernennungen und Beförderungen des regelmässigen Personales im Einvernehmen mit der Regierung erfolgen.

Bei Besitznahme der abgetretenen Linien wird die Regierung, ohne eine specielle Verpflichtung einzugehen, das im ordentlichen Dienste befindliche Personale, von welchem dieser Artikel handelt, übernehmen, unter Vorbehalt der Aenderungen in der Zahl, dem Grade und den Bezügen der Beamten, welche sich in Folge der neuen Organisirung, welche die Regierung einzuführen fände, ergeben sollten.

Art. 28.

In Absicht auf alle Rechtswirkungen des gegenwärtigen Vertrages wird die Gesellschaft ihr gesetzliches Domicil in Rom

wählen und daher bei der Regierung einen in der Hauptstadt des Königreiches Italien ansässigen Vertreter zu beglaubigen haben.

Art. 29.

Alle Streitfragen, was immer für einer Art, welche zwischen der Regierung und der Gesellschaft bei Ausführung des gegenwärtigen Vertrages entstehen könnten, werden den ordentlichen italienischen Gerichten vorgelegt werden, welche hierüber nach den durch die allgemeinen Gesetze des Königreiches Italien vorgezeichneten Verfahrungsweisen und Normen entscheiden werden.

Art. 30.

Der gegenwärtige, in zwei Exemplaren und in beiden Sprachen, der französischen und italienischen, auf ungestempeltm Papier ausgefertigte Vertrag wird einer fixen Gebühr von einer Lira unterliegen und von jeder percentualen Registrirungs- und Stempelgebühr befreit sein.

Art. 31.

Die italienische Regierung wird mit erstem Juli Eintausend achthundert sechundsiebzig (1. Juli 1876) in den Besitz der Eisenbahnen nebst Zugehör treten, welche den Gegenstand des gegenwärtigen Vertrages bilden.

Art. 32.

Der gegenwärtige Vertrag wird erst definitiv und rechtswirksam, wenn er von der General-Versammlung der Actionäre durch einen nach den Bestimmungen der Gesellschaftsstatuten rechtskräftig gewordenen Beschluss und von den gesetzgebenden Körpern des Königreiches Italien genehmigt sein wird.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, nach Erlangung dieser Genehmigungen an ihrer Benennung und ihren Statuten jene Aenderungen vorzunehmen, welche sich als Folge der Ausführung dieses Vertrages ergeben.

Art. 33.

Der gegenwärtige Vertrag wird der österreichischen Regierung mitgetheilt und ihrer Genehmigung unterzogen wer-

den, um als Grundlage der Trennung der beiden Netze zu dienen *).

So geschehen in zweifacher Ausfertigung zu Basel, den 17. November 1875.

Nach Genehmigung des obigen Schriftstückes auch von Seite des anderen Theiles gezeichnet:

Q. Sella.

Nach Genehmigung des obigen Schriftstückes auch von Seite des anderen Theiles gezeichnet:

A. von Rothschild.

L. Cavallier,
Zeuge.

Giacinto Berruti,
Zeuge.

*) Diese Genehmigung ist in dem Protokollar-Uebereinkommen vom 25. Februar 1876 (Doc. XXXII) unter den dort festgestellten Bedingungen und Vorbehalten ertheilt worden.

Beilage A

zum Vertrage vom 17. November 1875.

Oberitalienisches Netz.

Auslagen im Capital-Conto am 31. December 1874. (Die Vorräthe nicht inbegriffen.)

Kosten der ersten Anschaffung	Francs	Cts.	Bericht an die Generalversammlung vom 31. Mai 1875:
a) Der Gesellschaft gehörige Linien . . .	368,568.085	23	S. 22
b) Linien von Mailand nach Vigevano und von Monferrat	8,042.301	08	" "
Ankaufspreis der lombardisch-venetianischen Linien, nach Abschlag des Werthes des Betriebsmaterials und der Vorräthe im Augenblicke der Besitzergreifung (4,708.096 Frcs. 27 C.) . .	56,544.903	72	
Ankaufspreis der piemontesischen Linien, nach Abschlag des Werthes des Betriebsmaterials und der Vorräthe im Augenblicke der Besitzergreifung (23,590.615 Frcs. 56 C.)	176,409.384	44	
Rollendes und schwimmendes Betriebsmaterial, Werkzeuge der Werkstätten, Mobiliar und mechanische Einrichtung der Stationen	139,123.139	86	S. 60
Immobilien	114.485	12	" "
Rückkauf der Actien der Privat-Gesellschaften	3,576.319	05	S. 22
Totale am 31. December 1874, Francs .	752,375.618	50	

Basel, den siebenzehnten November achtzehnhundert siebenzig fünf (1875)

Gezeichnet:

A. Rothschild.

Q. Sella.

Beilage B

zum Vertrage vom 17. November 1875.

Tabelle der Zinsen

welche in der Annuität enthalten sind. (Art. 4.)

Jahr	Zinsen	Jahr	Zinsen	Jahr	Zinsen	Jahr	Zinsen
	Franken		Franken		Franken		Franken
1876	14,778.990	1900	26,551.382	1924	20,683.044	1948	9,101.944
1877	29,468.275	1901	26,377.532	1925	20,344.797	1949	8,425.633
1878	29,376.089	1902	26,198.768	1926	19,990.744	1950	7,729.651
1879	29,281.353	1903	26,014.949	1927	19,629.599	1951	7,013.416
1880	29,183.993	1904	25,825.926	1928	19,258.064	1952	6,276.330
1881	29,083.933	1905	25,631.548	1929	18,875.834	1953	5,517.777
1882	28,981.095	1906	25,431.660	1930	18,482.596	1954	4,737.124
1883	28,875.400	1907	25,226.101	1931	18,078.027	1955	3,933.701
1884	28,766.765	1908	25,014.705	1932	17,661.793	1956	3,699.101
1885	28,655.106	1909	24,797.303	1933	17,233.551	1957	3,458.148
1886	28,540.335	1910	24,573.720	1934	16,792.949	1958	3,210.663
1887	28,422.363	1911	24,343.774	1935	16,339.622	1959	2,956.459
1888	28,301.097	1912	24,107.281	1936	15,873.197	1960	2,695.346
1889	28,176.442	1913	23,864.049	1937	15,393.288	1961	2,427.127
1890	28,048.300	1914	23,613.881	1938	14,899.499	1962	2,151.600
1891	27,916.571	1915	23,356.575	1939	14,391.420	1963	1,868.556
1892	27,781.150	1916	23,091.922	1940	13,868.631	1964	1,577.781
1893	27,641.930	1917	22,819.707	1941	13,330.698	1965	1,279.056
1894	27,498.803	1918	22,539.709	1942	12,777.175	1966	972.152
1895	27,351.653	1919	22,251.701	1943	12,207.603	1967	656.837
1896	27,200.366	1920	21,955.447	1944	11,621.509	1968	332.869
1897	27,044.821	1921	21,650.707	1945	11,018.405		
1898	26,884.893	1922	21,337.232	1946	10,397.790		
1899	26,720.458	1923	21,014.765	1947	9,759.147		

A. von Rothschild m. p.

Q. Sella m. p.

Zusatz-Vertrag ddo. Wien, 25. Februar 1876.

Zwischen der italienischen Regierung, vertreten durch Ritter Quintino Sella, Abgeordneten im italienischen Parlament, einerseits, und

der Oesterreichischen Südbahn- und oberitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft, welche kraft des mit Gesetz vom 14. Mai 1865, Nr. 2279, genehmigten Uebereinkommens vom 30. Juni 1864 auch in ihrer Eigenschaft als oberitalienische Eisenbahn-Gesellschaft handelt, vertreten durch Freiherrn S. Albert v. Rothschild, der zu diesem Behufe von Freiherrn Alphons v. Rothschild, Präsidenten des Pariser Comités delegirt wurde, wie dies aus der hier angeschlossenen Vollmacht vom 19. Februar 1876 hervorgeht, anderseits, ist das folgende Uebereinkommen geschlossen worden:

Art. 1.

Die Artikel 3 und 4 der zu Basel am 17. November 1875 unterzeichneten Convention über den Rückkauf der oberitalienischen Eisenbahnen werden aufgehoben und durch die nachfolgenden Artikel ersetzt:

Art. 3. — Für einen sich auf sechshundertdreizehn Millionen zweimalhundertzweiundfünfzigtausend vierhundert achtundsiebzig Francs vierundsechzig Centimes (613,252.478 Francs 64 Cent.) belaufenden Theilbetrag dieses Capitals wird die Regierung an die Gesellschaft bis einschliesslich einunddreissigsten December Eintausend neunhundert vierundfünfzig (31. December 1954) eine fixe Annuität von dreiunddreissig Millionen einhundertsechzigtausend zweihunderteilf Francs zwölf Centimes (33,160.211 Francs 12 Cent.) leisten.

Vom ersten Jänner Eintausend neunhundert fünfundfünfzig (1. Jänner 1955) an bis einschliesslich einunddreissigsten December Eintausend neunhundert achtundsechzig (31. December 1968) wird diese Annuität auf den Betrag von dreizehn Millionen dreimalhunderteinundzwanzigtausend acht Francs vierzig Centimes (13,321.008 Francs 40 Cent.) herabgesetzt werden.

Der Betrag der Steuer auf das bewegliche Vermögen, welche die italienische Regierung auf diese Annuitäten einzuhellen hat, wird in Pausch und Bogen festgesetzt, und zwar für die erste mit 31. December 1954 endigende Periode auf die feste und unveränderliche Summe von drei Millionen fünfmalhundert-

neunzigtausend dreihundert vierundzwanzig Francs (3,590.324 Francs) jährlich und für die zweite mit 31. December 1968 endigende Periode auf die feste und unveränderliche Summe von fünfmalhundertsechszigtausend zweihundert siebenundvierzig Francs vierzehn Centimes (546.247 Francs 14 Cent.) per Jahr.

Demzufolge wird sich die von der italienischen Regierung zu entrichtende Annuität auf die Nettosumme von neunundzwanzig Millionen fünfmalhundertneunundsechzigtausend achthundert siebenundachtzig Francs zwölf Centimes (29,569.887 Francs 12 Cent.) bis zum 31. December 1954 und auf zwölf Millionen siebenhundertvierundsiebzigtausend siebenhundert einundfünfzig Francs sechsundzwanzig Centimes (12,774.751 Francs 26 Cent.) vom 1. Jänner 1955 an bis am 31. December 1968 belaufen.

Art. 4. — Es wird ausdrücklich vereinbart, dass die mit Abzug der gegenwärtigen Steuern, nämlich von 29,569.887 Francs 12 Centimes für die erste Periode und von 12,774.751 Francs 26 Centimes für die zweite Periode, wie im vorhergehenden Artikel besprochen ist, berechneten Annuitäten von nun an von jeder gegenwärtigen oder künftigen directen oder indirecten Steuer und von jeder Beitragsleistung zu Zwangsanlehen in Italien frei sein werden, und in keinem Falle aus welchem Grunde immer werden reducirt werden können.

Art. 2.

Die Bestimmungen des Artikels 30 des zu Basel am 17. November 1875 unterzeichneten Vertrages gelten auch für den gegenwärtigen Vertrag.

So geschehen, in doppelter Originalausfertigung, in der Gesandtschaft Seiner Majestät des Königs von Italien zu Wien, den fünfundzwanzigsten Februar Eintausend achthundert sechsundsiebzig.

Gezeichnet: **Quintino Sella.**

S. Albert Rothschild.

Carlo Terzaghi, Zeuge.

Raffaele Cappelli, Zeuge.

XXXII.

Protokollar-Uebereinkommen^{*)},

abgeschlossen zu Wien am 25. Februar 1876, zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen im Namen der k. k. Regierung einerseits unter Beitritt der königlich ungarischen Regierung, und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits, betreffend die bei Genehmigung des Verkaufes der italienischen Südbahnlinien eintretende theilweise Aenderung und Ergänzung des Vertrages vom 13. April 1867 (R. G. Bl. Nr. 69).

Nachdem zwischen der Vereinigten Südösterreichischen, Lombardischen und Centralitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft einerseits und der königlich italienischen Regierung anderseits zu Basel am 17. November 1875 ein Vertrag und zu Wien am 25. Februar 1876 ein Nachtragsvertrag behufs verkaufsweiser Abtretung der sämmtlichen auf italienischem Territorium der genannten Gesellschaft bisher eigenthümlich gehörigen Eisenbahnlinien nebst Zugehör abgeschlossen worden ist, und nachdem die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft diese Verträge mit dem Ansuchen um Ertheilung der im Artikel 33 des ersteren ausdrücklich vorbehaltenen Genehmigung der kaiserlich königlichen Regierung unterbreitet hat, so wird von Seite der kaiserlich königlichen Regierung die obige Genehmigung unter den im gegenwärtigen Protokollar-Uebereinkommen festgestellten Bedingungen und Vorbehalten ertheilt und werden diesfalls zum Behufe der in Folge der verkaufsweißen Abtretung der italienischen Südbahnlinien erforderlichen theilweisen Aenderung und Ergänzung des zwischen der kaiserlich königlichen Staatsverwal-

^{*)} Genehmigt durch das Gesetz vom 6. April 1877 Nr. 36 R. G. Bl. mit dem Vorbehalte, dass hierdurch der Anspruch der Staatsverwaltung bezüglich derjenigen Abschlagszahlungen des Kaufschillingsrestes für die lombardisch-venetianischen Linien nicht aufgegeben werde, auf deren Forderung das Recht bis Ende 1875 erwachsen ist.

tung und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages vom 13. April 1867 (R. G. Bl. Nr. 69), sowie des am gleichen Tage abgeschlossenen Uebereinkommens über die Modalitäten der Bezahlung des Restbetrages der Ablösungssumme der ehemaligen lombardisch-venetianischen Eisenbahnen unter Beitritt der königlich ungarischen Regierung die nachstehenden Vereinbarungen getroffen:

§. 1.

Von dem Zeitpunkte angefangen, in welchem der Betrieb der abzutretenden Eisenbahnlinien an die königlich italienische Regierung übergeht und demnach nicht mehr für Rechnung der Vereinigten Südösterreichischen, Lombardischen und Central-italienischen Eisenbahn-Gesellschaft, beziehungsweise der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft geführt wird, unterwirft sich die genannte Gesellschaft einer Abänderung der im Artikel 10 des Vertrages vom 13. April 1867 (R. G. Bl. Nr. 69) enthaltenen Bestimmungen über die cumulative Berechnung des Bruttoertragnisses ihrer im Gebiete der österreichisch-ungarischen Monarchie gelegenen Linien in der Weise, dass als Bruttoertragniss der österreichisch-ungarischen Linien per Meile, beziehungsweise nunmehr per Kilometer, jener Betrag zu gelten haben wird, welcher sich bei der Theilung des wirklichen jährlichen Bruttoertragnisses der sämtlichen, im Betriebe befindlichen österreichisch-ungarischen Linien durch die Gesamtmeilenzahl, beziehungsweise Gesamtkilometerzahl dieser Linien rechnungsmässig als Quotient ergibt.

Bei der künftig in Kilometern stattfindenden Bruttoertrags-Garantieberechnung ist die Ziffer des garantirten Bruttoertragnisses statt mit 100.000 fl. österreichischer Währung per Meile mit dem Betrage von 13.182 fl. österr. Währ. per Kilometer zu Grunde zu legen.

§. 2.

Bei Berechnung der Bruttoertragniss-Ueberschussantheile, welche kraft Art. 12 des oben citirten Vertrages vom 13. April 1867 zur Tilgung des derzeit noch mit 27,446.892 fl. 75 kr. österreichischer Währung Silber aushaftenden Restbetrages der Ablösungssumme für die Linie Wien-Triest etc. allmähig zu erlegen sind, ist das wirkliche jährliche Bruttoertragniss der sämtlichen im Betriebe befindlichen österreichisch-ungarischen

Südbahnlinsen, sowie die Gesamtkilometerzahl dieser Linien zu Grunde zu legen. Dabei ist dem Bruttoertr gnisse von 107.000 fl. per Meile und Betriebsjahr ein solches von 14.100 fl. per Kilometer und Betriebsjahr, und einem Bruttoertr gnisse von 110.000 fl. per Meile und Betriebsjahr ein solches von 14.500 fl. per Kilometer und Betriebsjahr gleichzuachten.

Die Bestimmung des dritten Alinea des Artikels 12 des Vertrages vom 13. April 1867, lautend: „Falls die Gesellschaft vom 1. Jänner 1880 ab die Einkommensteuer zu zahlen haben sollte, so findet die Zahlung des obigen Zehntels, respective Viertels an den Staat insolange und in dem Masse nicht statt, als dasselbe zur Entrichtung der Einkommensteuer in Anspruch genommen werden müsste“, wird durch dieses Uebereinkommen nicht berührt.

Die den Eingang des gegenwärtigen Paragraphen bildende Bestimmung hat von dem im §. 1 bezeichneten Zeitpunkte angefangen, jedoch schon für dasjenige Betriebsjahr, innerhalb dessen dieser Zeitpunkt eintritt, in Wirksamkeit zu treten.

Dessgleichen hat die obige Bestimmung zum Zwecke des den Gegenstand des Uebereinkommens vom 13. April 1867 bildenden allmäligen Erlages des Restbetrages von 30 Millionen Lire der für die ehemaligen lombardisch-venetianischen Eisenbahnen zu zahlenden Ablösungssumme derart Anwendung zu finden, dass nach vollständiger Tilgung des Kaufschillingsrestes der Wien-Triester Linie die Zahlung der im Sinne der vorstehenden Bestimmung berechneten Ueberschussantheile des Bruttoertr gnisses der österreichisch-ungarischen Südbahnlinsen als Abzahlung auf den Kaufschillingsrest der lombardisch-venetianischen Linien zu gelten hat, und bis zur vollständigen Tilgung dieses Kaufschillingsrestes fortzusetzen ist.

§. 3.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft erklärt, aus den in den Bestimmungen des Wiener Friedenstractates vom 3. October 1866 (R. G. Bl. Nr. 116)  ber die Staatsgarantie eintretenden Abänderungen, welche in Folge der verkaufsweisen Abtretung der italienischen Südbahnlinsen an die königlich italienische Regierung mit dieser letzteren von der kaiserlichen und königlichen österreichisch-ungarischen Regierung vereinbart werden, desgleichen aus der bezüglich der Kaufschillings-Restzahlungen eintretenden Aenderung der Verhältnisse keinerlei Ansprüche gegen

die kaiserlich königliche oder die königlich ungarische Regierung ableiten zu können.

§. 4.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, die ihr auf Grund des oben citirten Vertrages vom 17. November 1875 von Seite der königlich italienischen Regierung als Kaufschillingsantheil in Barem oder in italienischen Rententiteln zum Courswerthe zukommenden Zahlungen in erster Linie zur Berichtigung sämmtlicher schwebenden Schulden und zur Einlösung sämmtlicher im Umlaufe befindlichen Bons, den sohin etwa verfügbar bleibenden Betrag aber zur Bildung eines speciellen Fondes zu verwenden. Dieser Fond soll zu den auf den österreichisch-ungarischen Linien nothwendigen Capitalsanlagen (Stationsbauten, Geleiseanlagen u. s. w.) verwendet werden und ist hierzu die besondere Genehmigung der kaiserlich königlichen Regierung einzuholen.

Eine Vertheilung dieses Fondes unter die Actionäre bleibt insolange ausgeschlossen, als die Gesellschaft mit Prioritäts- oder anderen Schulden belastet ist.

Die an die Gesellschaft als restlicher Kaufschilling nach dem obigen Vertrage von der königlich italienischen Regierung alljährlich bar gezahlten Beträge haben, sowie die Erträgnisse des oben erwähnten Fondes, insolange solche vorhanden sind, vor jeder anderweitigen Verwendung zur Verzinsung und planmässigen Tilgung der gesellschaftlichen Obligationsschuld zu dienen und unterwirft sich die Gesellschaft in dieser Hinsicht der speciellen Controle der kaiserlich königlichen Regierung. Die Gesellschaft ist ausserdem verpflichtet, alle Einleitungen zu treffen, welche zu dem Zwecke erforderlich sind, um das den Obligationenbesitzern an den obigen Annuitätenzahlungen zustehende ausschliessliche Pfandrecht im gerichtlichen Wege durch Anmerkung im Eisenbahnbuche zur Geltung zu bringen und ersichtlich zu machen.

§. 5.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, die von ihr unter der Firma: „Vereinigte Südösterreichische, Lombardische und Centralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft“ beziehungsweise: „k. k. priv. südliche Staats-, Lombardisch-venetianische und Centralitalienische Eisenbahn-Gesellschaft“ ausge-

gebenen Titel der dreipercntigen Obligationenschuld über Verlangen der Regierung sobald nur immer thunlich, jedenfalls aber aus Anlass des Ablaufens der an den Obligationen derzeit haftenden Coupons aus dem Verkehre zu ziehen, und diese Titel, insoweit dieselben nicht durch Rückkauf oder Tilgung bleibend ausser Verkehr gesetzt werden, auf dem Wege des Umtausches durch Hinausgabe neuer Obligationen-Titel zu ersetzen, welche ausser der diesfalls in Aussicht genommenen Firma-Aenderung die ausdrückliche Zusicherung zu enthalten haben, dass für ihre Einlösung und Verzinsung auch die oben bezeichneten Annuitätenszahlungen (§. 4) haften.

Es ist wohlverstanden, dass bezüglich der bei Hinausgabe der neuen Obligationen einzuhaltenden Förmlichkeiten, wie überhaupt, die Bestimmungen des Gesetzes vom 19. Mai 1874 (R. G. Bl. Nr. 70), betreffend die Anlegung von Eisenbahnbüchern etc., beziehungsweise des ungarischen Gesetzartikels I vom Jahre 1868, Anwendung zu finden haben.

§. 6.

Für die gemäss des §. 5 stattfindende erste Ausgabe der neuen Obligationen und für deren bücherliche Eintragung wird die Stempel- und Gebührenfreiheit gewährt.

Sogleich nach Eintritt der Rechtswirksamkeit dieses Uebereinkommens ist die im Artikel 9 des Vertrages vom 13. April 1867 vorbehaltene Abrechnung und Ausgleichung zu pflegen, wobei das in den österreichisch-ungarischen Linien repräsentirte Anlagecapital unter Anwendung der Werthberechnungs-Grundlage des Vertrages ddo. Basel 17. November 1875 ermittelt wird *).

Den Couponstempel für die bisher ausgegebenen Actien und Obligationen, dann für die gemäss des §. 5 neu auszugebenden Titres hat die Gesellschaft auch künftighin nur mit jener Quote zu entrichten, welche auf das wie oben ermittelte, in den österreichischen Linien repräsentirte Anlagecapital entfällt.

Auf andere von der Gesellschaft etwa zur Vermehrung ihres gegenwärtigen Capitals künftig auszugebende Actien oder

*) Diese Abrechnung und Ausgleichung ist zu Folge des Finanz-Ministerial-Erlasses vom 2. Jänner 1878 Z. 26975 gepflogen worden, wobei 47.4456% des gesammten Anlage-Capitales als in den österr.-ungar. Linien investirt angenommen worden sind.

Obligationen haben die vorstehenden Bestimmungen keine Anwendung.

§. 7.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, jene Statutenänderungen und sonstigen Einrichtungen durchzuführen, welche mit der durch die Abtretung der italienischen Linien vollzogenen Trennung der österreichisch-ungarischen Linien von den bisherigen auswärtigen Bestandtheilen des Unternehmens zusammenhängen und durch die hiernach eintretende Umwandlung der Gesellschaft in eine ausschliesslich dem Gebiete der österreichisch-ungarischen Monarchie angehörige Unternehmung mit dem Sitze in Wien bedingt sind *).

§. 8.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ist an das gegenwärtige Uebereinkommen vom Tage der zustimmenden Beschlussfassung der für den 28. Februar 1876 einberufenen Generalversammlung an gebunden.

Für die k. k. Regierung tritt das Uebereinkommen erst dann in Kraft, wenn die zu einzelnen Bestimmungen desselben erforderliche Zustimmung des Reichsrathes erfolgt.

§. 9.

Die königlich ungarische Regierung erklärt durch ihren mitunterzeichneten Vertreter, dem gegenwärtigen Uebereinkommen, insoweit dasselbe die Rechtsverhältnisse der im Gebiete der königlich ungarischen Krone gelegenen Südbahnlinsen berührt, mit Vorbehalt der legislativen Genehmigung beizutreten **).

§. 10.

Das gegenwärtige Uebereinkommen wird in zwei ungestempelten Papien ausgefertigt, von welchen das eine in Händen der k. k. Staatsverwaltung verbleibt und das andere der königlich ungarischen Regierung übermittelt wird.

*) Dieser Bestimmung ist durch die unterm 16. November 1876 genehmigten Statuten (Doc. XXXVI) Genüge geleistet worden.

**) Diese Genehmigung ist bis heute noch nicht erfolgt.

Der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wird eine amtlich beglaubigte Abschrift ausgefolgt.

Wien, 25. Februar 1876.

Für die k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen:

Chlumecky m. p.

Pretis m. p.

Für die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Franz Baron **Hopfen** m. p.

Albert Baron **Rothschild** m. p.

Als Vertreter der königlich ungarischen Regierung:

Alex. v. **Ribáry** m. p.

Dr. Heinrich R. v. **Wittek** m. p.

k. k. Sectionsrath, als Protokollsführer.

XXXIII.

Artikel I und II

des zwischen Oesterreich-Ungarn und Italien am 29. Februar 1876 über die Trennung der Eisenbahnnetze der beiden Reiche abgeschlossenen Staatsvertrages; sammt Erklärung ddo.

13. August 1876.

(Abgeschlossen zu Wien am 29. Februar 1876; von Seiner k. und k. Apostolischen Majestät ratificirt zu Laxenburg am 11. August 1876, die Ratification ausgewechselt zu Wien am 13. August 1876.)

Art. I.

Von der italienischen Regierung einerseits und der Gesellschaft der südösterreichischen, lombardischen und centralitalienischen Eisenbahnen andererseits wurde ein die Bedingungen des Ankaufes des oberitalienischen Eisenbahnnetzes regelnder Vertrag zu Basel am 17. November 1875 und ein Zusatzvertrag zu Wien am 25. Februar 1876 unterzeichnet.

Die genannte Gesellschaft hat, gemäss Art. 33 des Baseler Vertrages, von der Regierung Seiner Majestät des Kaisers und Königs, insoweit diese dabei betroffen ist, die Genehmigung dieser Verträge erbeten und erlangt.

Die beiden Verträge sind dem gegenwärtigen Verträge beigeschlossen.

Die hohen vertragschliessenden Theile erkennen in Folge gemeinsamen Einverständnisses an, dass, sobald die auf den Ankauf des oberitalienischen Eisenbahnnetzes bezüglichen Bestimmungen in Kraft getreten sein werden, den Anordnungen des Artikels XII §. 1 des am 3. October 1866 zu Wien unterzeichneten Friedens- und Freundschaftsvertrages zwischen Seiner Majestät dem Kaiser und Könige und Seiner Majestät dem Könige von Italien vollkommen Genüge geschehen sein wird.

Art. II.

Die hohen vertragschliessenden Theile erklären zugleich, dass mit der Inkraftsetzung der Verträge von Basel und Wien die Trennung des österreichisch-ungarischen Netzes von dem italienischen eine vollständige und alle in den Artikeln X §. 5, XI und XII §. 2 des am 3. October 1866 zu Wien unterzeichneten Friedensvertrages vorgesehenen Fragen, insoweit es sich um die gegenseitigen Beziehungen dieser beiden Netze handelt, definitiv geregelt sein werden.

Erklärung

vom 13. August 1876 zu dem zwischen Oesterreich-Ungarn und Italien über die Trennung der beiderseitigen Eisenbahnnetze am 29. Februar 1876 abgeschlossenen Staatsvertrage.

Im Begriffe, zum Austausche der Ratificationen des zu Wien am 29. Februar 1876 zwischen Oesterreich-Ungarn und Italien abgeschlossenen Staatsvertrages zu schreiten, geben die Unterzeichneten:

Julius Graf Andrassy, Minister des kaiserlichen Hauses und des Aeussern, in Vertretung der k. und k. österreichisch-ungarischen Regierung und

Karl Graf Robilant, Botschafter Seiner Majestät des Königs von Italien, in Vertretung der königlich italienischen Regierung,

auf Grund der hiezu erhaltenen Vollmachten die nachstehende Erklärung ab:

Nachdem zu Paris am 11. Juni 1876 zwischen Herrn Comthur Correnti im Namen der königlich italienischen Regierung und Alphons Freiherrn v. Rothschild im Namen der Südbahn-Gesellschaft ein Compromiss abgeschlossen worden ist, und in Gemässheit desselben Ihre Excellenzen Comthur Depretis, Präsident des Ministerrathes Seiner Majestät des Königs von Italien, und Ritter Zanardelli, Allerhöchst deren Minister der öffentlichen Arbeiten, im Namen der königlich italienischen Regierung einerseits, und Herr Horaz Landau im Namen der genannten Eisenbahn-Gesellschaft anderseits, zu Rom am 17. Juni 1876 einen Additionalvertrag zu dem zu Basel am 17. November 1875 abgeschlossenen Vertrage unterzeichnet haben;

nachdem ferner einverständlich anerkannt wird, dass durch diese beiden Urkunden, welche in authentischer Abschrift der

gegenwärtigen Erklärung beigeschlossen sind, die wesentlichen Bestimmungen der zu Basel und Wien am 17. November 1875 und am 25. Februar 1876 abgeschlossenen Verträge nicht berührt werden, insoweit diese Verträge kraft der bei Unterzeichnung des dieselben als Beilagen enthaltenden Staatsvertrages ddo. Wien, 29. Februar 1876, ausgetauschten Erklärung*) einen integrierenden Bestandtheil dieses Staatsvertrages bilden,

so erklärt einem Wunsche der königlich italienischen Regierung entsprechend die k. und k. österreichisch-ungarische Regierung hiermit, dass sie von den hier beigeschlossenen Urkunden Kenntniss genommen und ihrerseits der genannten Eisenbahn-Gesellschaft die Genehmigung zur Unterzeichnung des Compromisses ddo. Paris, 11. Juni 1876, sowie des Additionalvertrages ddo. Rom, 17. Juni 1876, erteilt hat.

Die gegenwärtige Erklärung ist zugleich mit den ratificirten Staatsvertragsurkunden vom 29. Februar 1876 ausgetauscht und dies in dem den Austausch der Ratificationen constatirenden Protokolle bemerkt worden.

So geschehen in zweifacher Ausfertigung zu Wien am 13. August 1876.

Andrássy m. p.

Robilant m. p.

*) Die hier citirte Erklärung lautet wörtlich wie folgt:

„Ueber Ersuchen des Bevollmächtigten Seiner Majestät des Königs von Italien beeilt sich der Bevollmächtigte Seiner Majestät des Kaisers und Königs, demselben zu erklären, dass der im Absatze 3 des Artikels I des Staatsvertrages vom heutigen Tage erwähnte Beischluss der Verträge von Basel und Wien sich nur auf die Zahlung der zu Gunsten der österreichischen Südbahn-Gesellschaft bedungenen Annuität, sowie auf die in den besagten Verträgen erwähnten Guthaben der genannten Gesellschaft, sobald dieselben liquidirt sein werden, bezieht.“

Wien, am 29. Februar 1876.

Andrássy m. p.

XXXIV.

Compromiss

ddo. Paris 11. Juni 1876.

Zwischen der italienischen Regierung, vertreten durch Herrn Comthur Cäsar Correnti, Abgeordneten im italienischen Parlament und Staatsrath etc. einerseits und der Oesterreichischen Süd- und Oberitalienischen Eisenbahngesellschaft, welche kraft des mit Gesetz vom 14. Mai 1865, Nr. 2279 genehmigten Ueberkommens vom 30. Juni 1864 auch in ihrer Eigenschaft als oberitalienische Eisenbahngesellschaft handelt, vertreten durch Herrn Alphons Freiherrn v. Rothschild, Präsidenten des Pariser Comités, andererseits ist der nachfolgende Compromiss behufs Umwandlung in einen Additionalvertrag zur Baseler Convention abgeschlossen worden.

Art. 1.

Die Gesellschaft, welche sich gemäss der Bestimmungen der Baseler Convention mit dem 1. Juli 1876 ihrer Concessions- und Besitzesrechte auf das oberitalienische Netz zu entäussern hat, willigt ein, auf die Dauer von zwei Jahren, vom 1. Juli 1876 an gerechnet, den Betrieb der vom Staate durch die Baseler Convention eingelösten Linien fortzuführen. Die Regierung behält sich jedoch das Recht vor, das Pachtverhältniss am 1. Juli 1877 oder am 1. Jänner 1878 nach vorausgegangener sechsmonatlicher Kündigung aufzulösen.

Art. 2.

Die Gesellschaft hat der Regierung für den Pacht dieser Linien einen das Nettoerträgniss des Jahres 1874 in runder Summe darstellenden jährlichen Pauschalzins von Einunddreissig Millionen fünfhunderttausend ital. Lire (L. it. 31,500.000) zu bezahlen. Dieser Pachtzins wird in halbjährig nachhinein verfallenden Raten zahlbar sein.

Sollte in Folge der Abänderung der Tarife oder aus was immer für einer Ursache das Nettoerträgniss den jährlichen fixen Zins von 31,500.000 Lire übersteigen, so soll dieser Ueberschuss in folgender Weise vertheilt werden: 95% für die italienische Regierung; 5% für die Gesellschaft.

Die von der Gesellschaft betriebenen Linien, von welchen die Art. 23 und 24 der Baseler Convention handeln, und welche nicht Gegenstand des Verkaufes sind, werden während der Dauer des Pachtens von der Gesellschaft gemäss den Bestimmungen der gegenwärtig in Kraft stehenden Gesetze und Verträge weiter betrieben werden.

Art. 3.

Die Gesellschaft stellt der italienischen Regierung die Summe von zwölf Millionen ital. Lire (L. it. 12,000.000) zur Verfügung, welcher Betrag nach Wahl der Regierung zur Ausführung von Bauten, zum Ankauf von Betriebsmitteln oder in welcher Weise immer verwendet werden soll *).

Art. 4.

Der gegenwärtige Compromiss ist in das gemäss desselben zu errichtende Additional-Uebereinkommen zur Baseler Convention wörtlich aufzunehmen, und wird dieses Uebereinkommen die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Regierung und der Gesellschaft in genauer und umständlicher Weise bestimmen.

Als Grundlage für die Festsetzung der die pachtende Gesellschaft aus dem Titel des Betriebes treffenden Auslagen haben die mittleren Betriebsausgaben der Jahre 1872, 1873 und 1874 zu dienen.

In das Betriebs-Conto sind nur die das italienische Netz betreffenden allgemeinen Kosten aufzunehmen. Die von der pachtenden Gesellschaft an die italienische Regierung zu entrichtenden Steuern werden, wie bisher, gemäss der Bestimmungen des, durch das Gesetz vom 28. August 1870 genehmigten Uebereinkommens vom 4. Jänner 1869 bemessen werden.

*) Diese Summekann zufolge Art. 6 der Additional-Acte dto. Rom 17. Juni 1876 (Doc. XXXV) nach Wahl der italienischen Regierung auch von dem Betrage jener Zahlung abgezogen werden, welche die Regierung am 1. Juli 1876 an die Gesellschaft auf Abschlag der Summen, welche diese zufolge der in den Artikeln 13 und 14 der Baseler Convention bestimmten Liquidationen zu fordern haben könnte — zu leisten hat.

Die Gesellschaft kann zum Nachweise verhalten werden, dass sie während der Dauer des Pachtcs zur Erhaltung der Fahrbetriebsmittel und der Bahn per durchfahrenes Kilometer nicht weniger verwendet hat, als in den Jahren 1872, 1873 und 1874 per Kilometer durchschnittlich verausgabt worden ist*).

Art. 5.

Behufs Vermeidung der Nothwendigkeit einer doppelten Uebergabe und unnützer Verwicklungen beim Uebergange von dem Systeme der Concession zu jenem des Pachtcs wird zwischen beiden Theilen vereinbart, dass die Schätzung und Liquidirung der Materialvorräthe, welche nach den Bestimmungen des Art. 11 der Baseler Convention am 1. Juli 1876 stattfinden sollte, erst am Ende des Pachtcs vorgenommen wird.

Der Werth dieser Materialvorräthe wird von der Regierung beim Ablaufe des Pachtcs in auf den Ueberbringer lautenden Titeln der fünfpercentigen italienischen Rente bezahlt werden, deren Werth auf die im Artikel 6 der Baseler Convention angegebene Weise bestimmt werden wird, jedoch unter Zugrundelegung des mittleren Kurses der fünfpercentigen italienischen Rente an der Pariser Börse während der letzten sechs Monate des im gegenwärtigen Compromisse bedungenen Pachtbetriebes und unbeschadet der im nachfolgenden Artikel 8 enthaltenen Modificationen.

Art. 6.

Die Gesellschaft als Pächterin des Betriebes verpflichtet sich, jene Massregeln in Erwägung zu ziehen und der Regierung vorzuschlagen, welche geeignet sind, die Einnahmen des Bahnnetzes durch Tarifänderungen zu vermehren, sowie eine Verminderung der Ausgaben, und zwar vorzugsweise durch Abänderung der Fahrpläne und durch Ersparnisse am Personale, welche ohne Beeinträchtigung der Regelmässigkeit des Dienstes gemacht werden können, herbeizuführen.

Art. 7.

Die Rechnungen zwischen der Regierung und der pachtenden Gesellschaft sind alle sechs Monate auszugleichen. Durch diese Rechnungen werden jene Summen festgestellt werden, auf

*) Siehe Art. 5 der Additional-Acte dto. Rom 17. Juni 1876. Doc. XXXV.

welche die Regierung aus dem Titel von Mehreinnahmen Anspruch haben könnte, sowie jene, welche von der Regierung an die pachtende Gesellschaft für die auf das Kapitalconto gehörenden Ausgaben zu zahlen wären, falls die Gesellschaft für Rechnung der Regierung und mit deren Zustimmung Ausgaben gemacht hätte, welche die im Art. 3 vorgesehene Ziffer übersteigen.

Art. 8.

Durch die Annahme des gegenwärtigen Compromisses wird die Baseler Convention ohne allen Vorbehalt bestätigt. Was jedoch den Artikel 5 der genannten Convention betrifft, so wird vereinbart, dass es der Regierung freistehen soll, an Stelle der zu Rom in Gold zu leistenden Zahlungen, zu welchen sie sich verpflichtet hat, mit Gold gleichwerthige Wechsel ersten Ranges auf London oder Paris zu geben.

In gleicher Weise wird in Bezug auf die Rententitel, welche die Regierung der Gesellschaft in Ausführung der Art. 5, 6 und 19 der Baseler Convention zu übergeben hat, vereinbart, dass die Regierung die Wahl haben soll, statt in Rententiteln, in Gold oder in mit Gold gleichwerthigen Rimessen auf Paris oder London zu zahlen.

In jedem Falle hat sie sich aber am 1. Juli 1876 zu erklären, ob und bis zu welchem Betrage sie von diesem Wahlrechte Gebrauch machen will.

Die von der Regierung nach dem 1. Juli 1876 gemäss dieses ihres Wahlrechtes in Gold oder in Rimessen auf Paris oder London zu zahlenden Summen sind vom 1. Juli 1876 bis zum Zahlungstage zu Gunsten der Gesellschaft, frei von der Steuer auf das bewegliche Vermögen und jedem anderen Abzuge mit jährlichem Sechs vom Hundert zu verzinsen.

Dasselbe Recht wird der Regierung unter gleichen Bedingungen bezüglich jener Rententitel eingeräumt, welche sie der Gesellschaft für den Werth der Materialvorräthe beim Ablaufe des Pachtes gemäss Artikel 5 dieses Compromisses zu übergeben hätte; und hat sie sich am Tage nach dem Ablaufe des Pachtes darüber zu erklären, ob sie von diesem Rechte Gebrauch zu machen gedenkt.

Doppelt ausgefertigt zu Paris am 11. Juni 1876.

Gezeichnet: Cäsar Correnti.

Gezeichnet: A. v. Rothschild.

XXXV.

Additional-Acte

ddo. Rom 17. Juni 1876

zu den am 17. November 1875 in Basel und am 25. Februar 1876 in Wien zwischen der italienischen Regierung einerseits und der österreichischen Süd- und oberitalienischen Eisenbahngesellschaft andererseits abgeschlossenen Verträgen.

Im Jahre des Herrn 1876 am 17. Tage des Monates Juni ist zu Rom und zwar in einem der Säle des Finanzministeriums zwischen Seiner Excellenz dem Herrn Augustin Ritter Depretis, Präsidenten des Ministerrathes und Minister der Finanzen, und Seiner Excellenz Herrn Comthur Joseph Zanardelli, Minister der öffentlichen Arbeiten, Beide im Namen des Staates handelnd, einerseits

und Oesterreichischen Süd- und oberitalienischen Eisenbahngesellschaft, vertreten durch Herrn Comthur Horaz Landau, Mitglied des Verwaltungsrathes der Gesellschaft und Specialbevollmächtigten des Präsidenten des Pariser Comités Herrn Alphons Freiherrn v. Rothschild, andererseits, das nachfolgende Uebereinkommen vereinbart und abgeschlossen worden:

Art. 1.

Der zwischen dem Comthur Cäsar Correnti, Abgeordneten im italienischen Parlamente und Staatsrath, einerseits und der Oesterreichischen Süd- und oberitalienischen Eisenbahngesellschaft, vertreten durch Alphons Freiherrn v. Rothschild, Präsidenten des Pariser Comités andererseits, zu Paris am 11. Juni 1876 unterzeichnete Compromiss (Beilage A)*), betreffend den provisorischen Betrieb des oberitalienischen Netzes, wird — für

*) Die Beilage A ist mit dem voranstehenden Compromiss ddo. Paris, 11. Juni 1876 (Doc. XXXIV) identisch.

den Fall, dass die Baseler Convention genehmigt und vollziehbar gemacht werden wird — durch das gegenwärtige Uebereinkommen, von welchem derselbe einen integrirenden Bestandtheil bilden wird, bestätigt sein und bleiben und er wird unter den nachfolgenden Bedingungen ausgeführt werden.

Art. 2.

In den Inventaren über das rollende und schwimmende Betriebsmaterial, die Werkstatteinrichtungen, Stationseinrichtungen und Materialien, von welchen im Artikel 9 der Baseler Convention die Rede ist, werden, nebst der Beschaffenheit und Menge dieses Materiales auch jene Kosten bestimmt werden, welche erforderlich sind, um dasselbe in gewöhnlichen Erhaltungsstand zu versetzen.

Als im gewöhnlichen Erhaltungsstande befindlich werden jene Fahrbetriebsmittel angesehen, welche sich am 30. Juni 1876 nicht in Reparatur befinden und während des folgenden Monates im Dienste bleiben werden, ohne einer Reparatur unterzogen worden zu sein.

Das gesammte in die oberwähnten Inventare eingetragene Material wird der Gesellschaft für die ganze Dauer des provisorischen Betriebes zur Verfügung gestellt werden, und dieselbe wird verpflichtet sein, es der Regierung in dem Zustande, in welchem sie es erhalten haben wird, sammt allem während des provisorischen Betriebes neu angeschafften Materiale zurückzustellen. Beim Ablaufe des gegenwärtigen Uebereinkommens wird die Gesellschaft verpflichtet sein, die Regierung im Falle der Zerstörung oder Werthverminderung sowohl des alten, als des neuen Materiales zu entschädigen.

Art. 3.

Gleichzeitig mit der Aufstellung der Inventare, von welchen im vorigen Artikel die Rede ist, sind von einer oder mehreren Kommissionen bestehend aus Abgeordneten der Regierung und der Gesellschaft, Protokolle über den Zustand der von der Gesellschaft kraft der Baseler Convention abgetretenen Linien und Immobilien aufzunehmen.

Jede dieser Kommissionen wird in der im Artikel 11 der erwähnten Convention vorgesehenen Weise zusammengesetzt sein.

Art. 4.

Beim Ablaufe des Betriebspachtes wird von einer oder mehreren auf die im vorigen Artikel angeführte Weise zusammengesetzten Kommissionen eine allgemeine Besichtigung aller Eisenbahnen und ihres Zugehørs vorzunehmen und ein Protokoll über den vorgefundenen Zustand aufzunehmen sein, in welchem die Gattung und die Kosten aller jener Arbeiten und Anschaffungen detaillirt anzuführen sein werden, welche nothwendig sind, um die Geleise, Gebäude, das bewegliche und unbewegliche Betriebsmateriale und alle zum Betriebe dienenden Gegenstände in gewöhnlichen Erhaltungsstand zu versetzen.

Die den Kosten der oben angeführten Arbeiten und Anschaffungen entsprechenden Summen sind von der Gesellschaft an die Regierung nach Abzug jener Beträge, von welchen im ersten Alinea des vorstehenden Artikels 2 die Rede ist und innerhalb der im zweiten Alinea des Artikels 4 des hier angeschlossenen Compromisses festgesetzten Grenzen zu bezahlen.

In jedem Falle bleibt jedoch der Regierung das Recht gewahrt, zu fordern, dass die im 4. Alinea des obenerwähnten Artikels des Compromisses angeführten Summen entweder in Arbeiten zur Verbesserung der Bahn und des rollenden Materials ausgegeben, oder ihr in irgend einer anderen Weise zu Gute gerechnet werden.

Art. 5.

Während der Dauer des provisorischen Betriebes des eingelösten Netzes und innerhalb der im Artikel 4 des Compromisses festgesetzten Grenzen gehen zu Lasten der Gesellschaft alle ordentlichen und ausserordentlichen Betriebsauslagen, die Auslagen für die Erhaltung und die Reparaturen, die Aufsicht, die staatliche Kontrolle, die direkten und indirekten Steuern, die Kundmachungen und Versicherungen, die Erneuerung des beweglichen Materiales und der Stations- und Werkstätten-Einrichtungen, sowie im Allgemeinen alle Kosten was immer für einer Art mit Ausnahme der folgenden:

1. Der Kosten für Erweiterung des Bahnkörpers für Vermehrung und Verdopplung der Geleise und für Neubauten;
2. der Kosten für die Vermehrung des beweglichen und festen Betriebsmaterials;
3. der Auslagen, welche von der Regierung über die laut

Alinea 2 des Artikels 4 des Compromisses der Gesellschaft zur Last fallenden Kosten für nothwendig erkannt werden.

Diese Kosten verbleiben zu Lasten der Regierung, welche die Ausführung der bezüglichen Arbeiten und Anschaffungen der Gesellschaft nach den von der letzteren der Regierung gemachten und von derselben genehmigten Projekten und Vorschlägen anvertrauen kann.

Art. 6.

Die 12 Millionen italienische Lire, von welchen der Artikel 3 des angeschlossenen Compromisses handelt, können nach Wahl der Regierung auch vom Betrage jener Zahlung abgezogen werden, welche die Regierung am 1. Juli 1876 an die Gesellschaft auf Abschlag der Summen, welche diese zufolge der in den Artikeln 13 und 14 der Baseler Convention bestimmten Liquidationen zu fordern haben könnte, zu leisten hat.

Art. 7.

Die an das Haus Rothschild in Paris für Rechnung der Gesellschaft geleisteten Zahlungen sind als an die Gesellschaft selbst geschehen anzusehen.

Art. 8.

Der Betrieb wird mit aller durch die bestehenden Reglements vorgeschriebenen Regelmässigkeit und Vorsicht und nach denselben Grundsätzen und Vorschriften, welche bei dem ober-italienischen Netze und der Schifffahrt auf den Seen gegenwärtig in Anwendung sind, geführt werden.

Art. 9.

Die Betriebsverträge, welche gemäss Artikel 18 der Baseler Convention von der Regierung am Tage der Besitzergreifung zu übernehmen sind, bleiben bis zum Aufhören des provisorischen Betriebes zu Lasten der Gesellschaft, welche auch die Vortheile aus denselben geniessen wird.

Beim Ablauf des gegenwärtigen Uebereinkommens wird die Regierung alle anderen Verträge, welche während des provisorischen Betriebes nach Einholung ihrer Genehmigung abgeschlossen worden sein werden, übernehmen.

Art. 10.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, das Gesetz vom 20. März 1865, Nr. 2248, über die öffentlichen Arbeiten, und die durch die königlichen Dekrete vom 31. October 1873, Nr. 1687 und 1688 (2. Folge) genehmigten Reglements, sowie alle anderen hierüber im Gesetzgebungs- oder Verordnungswege bereits erlassenen oder noch zu erlassenden Verfügungen zu beobachten.

Art. 11.

Der Post- und Telegraphendienst, sowie überhaupt Alles, was durch das gegenwärtige Uebereinkommen nicht auf andere Art geregelt ist, wird als durch die gegenwärtig in Kraft bestehenden Contracte und Bedingnisshefte geordnet angesehen werden.

Art. 12.

Der Generalbetriebsdirektor wird von der Regierung nach Anhörung der Gesellschaft ernannt werden.

Art. 13.

Alle Streitigkeiten, welche zwischen der Regierung und der Gesellschaft bei der Ausführung des gegenwärtigen Vertrages entstehen könnten, sind, wenn deren Beilegung nicht durch gütlichen Vergleich zwischen beiden Theilen erfolgt, den ordentlichen italienischen Gerichten, behufs Entscheidung auf die durch die allgemeinen Gesetze des Königreiches Italien vorgeschriebene Art und Verfahrensweise, vorzulegen.

Es wird vereinbart, dass der gemäss Artikel 28 der Baseler Convention in Rom seinen Sitz habende Vertreter der Gesellschaft, dieselbe auch in ihren Beziehungen zur Regierung in Betreff des gegenwärtigen Uebereinkommens vertreten wird.

Art. 14.

Während der Dauer des provisorischen Betriebes werden die Regierungscommissäre zur ausgedehntesten Controle über das Rechnungswesen der Gesellschaft berechtigt sein; diese Controle wird eine beständige sein und nach den von der Regierung selbst zu erlassenden Instructionen ausgeübt werden.

Art. 15.

Die gegenwärtige Additionalacte unterliegt der fixen Stempelgebühr von Einer Lira und ist von jeder proportionellen Registrirungsgebühr befreit.

Der Präsident des Ministerrathes und Minister der Finanzen:

A. Depretis m. p.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten:

G. Zanardelli m. p.

Der Vertreter der Oesterreichischen Süd- und Oberitalienischen Eisenbahn-Gesellschaft:

Horaz Landau m. p.

Hyacinth Berruti m. p.

Zeuge.

Mathias Massa m. p.

Zeuge.

Mariano Frigeri m. p.

Sectionschef.

XXXVI.

Statuten*)

der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

I. Abschnitt.

Zweck, Name, Sitz und Dauer der Gesellschaft.

Art. 1.

Die Gesellschaft hat zum Zwecke:

- a) die Anlage, den Ausbau und den Betrieb sowohl derjenigen Eisenbahnen, welche ihr durch die Concessions-Urkunde vom 23. September 1858 abgetreten und concessionirt worden sind, als derjenigen, deren Concession dieselbe durch die Uebereinkommen mit der k. k. österr. Regierung vom 13. April 1867 und 27. Juli 1869 und durch den ungarischen Gesetzartikel XXXVII vom Jahre 1870 erhalten hat;
- b) die Anlage und den Betrieb aller anderen Eisenbahnen, welche mit Genehmigung der Staatsverwaltung künftighin der Gesellschaft abgetreten oder concessionirt oder von derselben gepachtet oder gekauft werden könnten, und insbesondere derjenigen, worauf ihr die Concession vom 23. September 1858 ein-Vorzugsrecht einräumt;
- c) die Ausführung derjenigen Etablissements, Arbeiten und Unternehmungen, wozu sie durch die Art. 2 und 38 der erwähnten Concession ermächtigt worden ist;
- d) die Durchführung des am 17. November 1875 und 25. Fe-

*) Diese Statuten sind mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 18. November 1876 Z. 16193, die in den Art. 2 und 10 mit fatter Schrift ersichtlich gemachten Zusätze dagegen mit dem Erlasse des genannten Ministeriums vom 25. Jänner 1882, Z. 13509 genehmigt worden.

bruar 1876 zwischen der k. italienischen Regierung und der Gesellschaft über die Abtretung der oberitalienischen Eisenbahnen und ihres Zubehörs abgeschlossenen Vertrages, sowie aller in demselben, dann in den Zusatzverträgen vom 11. und 17. Juni 1876 übernommenen Verpflichtungen und erworbenen Rechte;

- e) den Betrieb jeder Art von Transport-Unternehmung zu Wasser und zu Lande, welche im Anschlusse an die der Gesellschaft gehörigen oder von ihr gepachteten Eisenbahnen mit behördlicher Genehmigung eingerichtet werden könnte, jedoch unbeschadet aller bereits an dritte Personen ertheilten Privilegien und Concessionen.

Art. 2.

Die Gesellschaft führt den Namen: „K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft“ (in ungarischer Sprache: Cs. Kir. szab. déli vaspályatársaság). Diese Firma wird in gesetzlicher Weise protokolliert.

Art. 3.

Die Dauer der Gesellschaft ist bis zum 31. December 1968 bestimmt.

Art. 4.

Der Sitz der Gesellschaft ist in Wien.

II. Abschnitt.

Gesellschafts-Capital, Actien.

Art. 5.

Das Gesellschafts-Capital beträgt 375 Millionen Franken und ist in 750.000 Actien, jede zu 500 Franken oder 200 Gulden österreichischer Währung in Silber oder 20 Pfund Sterling, getheilt.

Die Actien werden so abgefasst, dass sie in Oesterreich, Deutschland, Frankreich und England umgesetzt werden können.

Eine Vermehrung des Gesellschafts-Capitales, sei es durch die Creirung neuer Actien, sei es durch die Emission von Obligationen — kann nur auf Grund eines Beschlusses der General-

Versammlung und mit Genehmigung der Staatsverwaltung stattfinden, wie dies in Art. 18 bestimmt wird.

Art. 6.

Jede Actie gibt das Recht auf einen gleichen Antheil an dem Vermögen der Gesellschaft und an den Erträgen des Unternehmens.

Jeder Actienbesitzer ist als solcher den durch die Statuten aufgestellten Verpflichtungen unterworfen.

Art. 7.

Die Actien werden von einem Verwaltungsrathe und einem zu diesem Zwecke delegirten Beamten unterzeichnet. Sie sind mit dem Siegel der Gesellschaft versehen und werden einem Juxtenbuche entnommen.

Jede Actie ist mit Coupons versehen, gegen welche die Dividenden ausgezahlt werden.

Art. 8.

Die Actien und Coupons lauten auf den Inhaber.

Die Gesellschaft erkennt nur den Inhaber als Eigenthümer an.

Der Verwaltungsrath kann die Deponirung von Actien und Obligationen in bestimmten, zu diesem Zwecke bezeichneten Cassen gestatten. In diesem Falle kann die Zahlung der Zinsen und Dividenden gegen Vorzeigung des Depositscheines erfolgen.

Dem Verwaltungsrathe steht es zu, auf Verlangen der Actionäre auch auf Namen lautende Actien auszustellen.

Art. 9.

Jede Actie oder Obligation ist untheilbar.

Die Gesellschaft erkennt nur Eine Person als Eigenthümer einer Actie oder Obligation an.

Art. 10.

Die Einzahlungen auf Actien geschehen in effectiver Gold- oder Silbermünze, und zwar in Paris in Franken, in London in Pfunden Sterling, in Wien in Banknoten österr. Währ. nach dem amtlich notirten Wechselcourse auf London vom Tage der Einzahlung und in den anderen Städten, welche von dem Ver-

waltungsrathe bezeichnet werden, bei den Cassen und unter den Bedingungen, welche der Verwaltungsrath bestimmen wird. Die Einzahlungen werden auf den Interimsscheinen bestätigt, welche erst nach vollständiger Einzahlung gegen Actien umgetauscht werden.

Jede Aufforderung zu einer Einzahlung muss mindestens einen Monat vor dem festgesetzten Tage der Einzahlung öffentlich bekannt gemacht werden, und zwar in Wien, Triest, **Buda-pest**, Paris und Berlin durch die amtlichen Blätter,

in London durch die Times und

in Frankfurt a. M. durch das Frankfurter Journal.

Auch jede andere, die Actionäre angehende Kundmachung wird durch die genannten Blätter erfolgen.

Art. 11.

Nach Ablauf der für eine Einzahlung festgesetzten Frist ist die Gesellschaft berechtigt, diejenigen Actien-Interimsscheine, auf welche die Einzahlung nicht geleistet wurde, verkaufen zu lassen. Doch müssen vorerst die Nummern dieser Actien-Interimsscheine unter Angabe der Folgen der unterlassenen Einzahlung in den im Art. 10 bezeichneten öffentlichen Blättern dreimal bekannt gemacht werden.

Wenn der säumige Actionär binnen 30 Tagen, von der letzten Einschaltung in die bezeichneten Blätter an gerechnet, die rückständige Einzahlung sammt 5% Verzugszinsen nicht geleistet hat, dann erst ist die Gesellschaft berechtigt, ohne weitere Mahnung und ohne irgend eine gerichtliche Förmlichkeit Duplicate jener Actien-Interimsscheine durch Börsenmäkler an den Börsen von Wien, Paris und London, je nach der Wahl, auf Rechnung, Kosten und Gefahr des säumigen Actionärs, auf einmal oder nach und nach verkaufen zu lassen.

Art. 12.

Die früher ausgegebenen Interimsscheine derart verkaufter Actien sind ungiltig und es werden den Käufern neue Actien-Interimsscheine unter den gleichen Nummern ausgefolgt.

Der aus dem Verkaufe erzielte Erlös wird nach Abzug der Kosten und Zinsen zunächst zur Deckung der nicht geleisteten Einzahlungen verwendet. Ein etwaiger Ueberschuss wird zur Verfügung des enteigneten Actionärs in der Gesellschafts-Casse deponirt.

Art. 13.

Actionen-Interimsscheine, welche nicht die ordnungsmässige Bestätigung aller verfallenen Einzahlungen enthalten, sind kein Gegenstand eines gültigen Verkehrs.

Art. 14.

Die Actionäre haften nur bis zur Höhe des Betrages ihrer Actionen.

Nachzahlungen können gegen den Willen eines Actionärs nicht gefordert werden.

Art. 15.

Wenn ein Actionen-Interimsschein, eine Actie oder Coupon verloren, entwendet oder vernichtet wird, so ist die Amortisation dieser Urkunde von dem Betheiligten bei dem competenten Gerichtshofe in Wien nachzusuchen.

III. Abschnitt.

Verwaltung der Gesellschaft.

Art. 16.

Die Gesellschaft wird vertreten:

- a) durch die General-Versammlung der Actionäre,
- b) durch den Verwaltungsrath,
- c) durch die im Art. 44 erwähnten leitenden Beamten.

A. General-Versammlung.

Art. 17.

Die statutengemäss constituirte General-Versammlung beschliesst über alle Angelegenheiten, deren Entscheidung ihr ausschliesslich vorbehalten worden ist, oder welche ihr vom Verwaltungsrathe vorgelegt werden.

Die Beschlüsse, welche sie in Uebereinstimmung mit den allgemeinen Gesetzen und den Statuten fasst, sind für alle Actionäre bindend.

Art. 18.

Folgende Gegenstände bleiben der Entscheidung der General-Versammlung ausschliesslich vorbehalten:

- a) die Wahl der Verwaltungsräthe, die Bestätigung der nach Art. 34 Gewählten, und die Festsetzung der Bezüge derselben;
- b) die Prüfung und Genehmigung der Jahresrechnungen;
- c) die Bestimmung der jährlichen Dividende;
- d) die Entscheidung über Erwerbung, Concessionirung oder Pachtung neuer Linien, dann über die Erneuerung bestehender Betriebsverträge;
- e) die Vermehrung des Gesellschafts-Capitals durch die Emission neuer Actien oder durch Anlehen;
- f) die Trennung oder Auflösung der Gesellschaft vor Erlöschen der Concession oder deren Fortdauer über diesen Zeitpunkt hinaus, sowie die hierbei in Anwendung kommenden Modalitäten;
- g) die Verfügung über den Reservefond im Falle der Auflösung der Gesellschaft vor Erlöschen der Concession, sowie im Falle des Rückkaufes der Bahnen durch die Staatsverwaltung nach Ablauf des Jahres 1895;
- h) Aenderungen der Statuten oder Zusätze zu denselben.

Zur Ausführung der sub d), e), f) und h) erwähnten Beschlüsse ist die Genehmigung der k. k. Staatsverwaltung erforderlich.

Art. 19.

Die General-Versammlung tritt alljährlich vor dem 31. Mai in Wien zusammen. Sie vereinigt sich ausserdem so oft es der Verwaltungsrath für nothwendig erachtet.

Art. 20.

Die Einberufung der in Wien zusammentretenden General-Versammlung geschieht mindestens 30 Tage vor dem Zeitpunkte des Zusammentrittes durch den Verwaltungsrath.

Die betreffende Kundmachung wird in den im Art. 10 bezeichneten Blättern inserirt.

Art. 21.

Die General-Versammlung kann nur über jene Gegenstände gültig Beschluss fassen, welche in der Einberufungs-Kundmachung bekannt gemacht worden sind. Hievon ist jedoch der Beschluss über den in einer General-Versammlung gestellten Antrag auf Berufung einer ausserordentlichen General-Versammlung ausgenommen.

Art. 22.

Der General-Versammlung dürfen nur jene Actionäre beiwohnen, welche mindestens 40 Actien-Interimsscheine oder Actien besitzen.

Zur Theilnahme berechtigt sind nur diejenigen Actionäre, welche ihre Actien - Interimsscheine oder Actien spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte bei den von dem Verwaltungsrathe bezeichneten Cassen hinterlegt haben.

Art. 23.

Diejenigen Actionäre, welche an der Beschlussfassung theilnehmen wollen, müssen der General-Versammlung entweder in Person beiwohnen, oder sich durch einen Actionär vertreten lassen, der selbst das Recht der Theilnahme hat und schriftlich bevollmächtigt ist.

Die Form dieser Vollmacht wird bei der Einberufung der General-Versammlung durch den Verwaltungsrath bestimmt.

Nur die gesetzlichen Vertreter von Minderjährigen oder unter Curatel Stehenden, dann die Vorsteher von Gemeinden, öffentlichen Anstalten und Corporationen können ohne selbst Actionäre zu sein, an der General-Versammlung als Bevollmächtigte theilnehmen.

Art. 24.

Die Abstimmung geschieht öffentlich, es sei denn, dass 20 Mitglieder geheime Abstimmung verlangen.

Wahlen geschehen, insofern die General-Versammlung nicht selbst etwas anderes bestimmt, mittelst Stimmzettel.

Art. 25.

Der Besitz von je 40 Actien gibt das Recht auf eine Stimme.

Kein Actionär kann jedoch mehr als 10 Stimmen aus eigenem Rechte und mehr als 20 Stimmen aus eigenem Rechte und als Bevollmächtigter anderer stimmberechtigter Actionäre in sich vereinigen.

Art. 26.

Die Beschlüsse der General-Versammlung werden in allen Fällen, in welchen diese Statuten nicht anders bestimmen, mit absoluter Stimmenmehrheit gefasst.

Sie sind nur gültig, wenn in der General-Versammlung mindestens 50 Actionäre anwesend sind, und wenn die von letzteren repräsentirten Actien mindestens den zwanzigsten Theil des Actiencapitales ausmachen.

Art. 27.

Wenn die Bedingungen, von welchen nach den Bestimmungen des Art. 26 die Gültigkeit der Beschlüsse der General-Versammlung abhängt, nicht erfüllt sind, so wird eine neue General-Versammlung einberufen, deren Beschlüsse ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Actionäre und der durch sie vertretenen Actien Gültigkeit haben.

Diese zweite General-Versammlung kann jedoch nur über solche Gegenstände Beschluss fassen, welche sich auf der Tagesordnung der ersten befanden.

Die Einberufung der zweiten General-Versammlung geschieht in der durch den Art. 20 festgesetzten Weise und mit dem Beifügen, dass die neue General-Versammlung ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Actionäre und der durch sie vertretenen Actien Beschluss fassen werde.

Die Zeit zwischen der Kundmachung und dem Zusammenritte wird für diesen Fall auf 20 Tage beschränkt.

Art. 28.

Handelt es sich um die Beschlussfassung über einen der im Art. 18, sub d), e), f), h) angeführten Gegenstände, so müssen in der General-Versammlung mindestens 60 Actionäre anwesend sein, welche zusammen wenigstens ein Fünftel des Actiencapitals vertreten.

Die Beschlüsse müssen in diesem Falle mit einer Majorität von zwei Drittheilen gefasst werden.

Wenn die auf die erste Einberufung hin erschienenen Actionäre die Bedingungen nicht erfüllen, welche der vorige Absatz für die Gültigkeit der Beschlüsse der General-Versammlung fordert, so wird zu einer zweiten Einberufung mit einem Zwischenraum von wenigstens 30 Tagen geschritten.

Die Beschlüsse der in Folge der zweiten Einberufung zusammengetretenen General-Versammlung sind gültig, insofern mindestens 50 Actionäre daran Theil nehmen, welche wenigstens ein Zehntel des Actiencapitals repräsentiren.

Kommt auch auf diese zweite Einberufung hin eine be-

schlussfähige General-Versammlung nicht zu Stande, so wird nach den Bestimmungen des Art. 27 eine dritte einberufen, deren Beschlüsse ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Actionäre oder der durch sie vertretenen Actien Giltigkeit haben.

Art. 29.

Den Vorsitz in der General-Versammlung führt der Präsident des Verwaltungsrathes.

Ist der Präsident verhindert, so vertritt ihn der Vice-Präsident, und wenn auch dieser verhindert ist, führt das vom Verwaltungsrathe bestimmte Mitglied den Vorsitz.

Das Amt der Stimmzähler wird von den beiden stärksten Actionären, und im Falle der Nichtannahme, von den nächststärksten, welche annehmen, versehen.

Art. 30.

Die Beschlüsse der General-Versammlung werden beurkundet durch ein von dem Schriftführer verfasstes, von dem Vorsitzenden, den Stimmzählern, dem Schriftführer und dem landesfürstlichen Commissär unterzeichnetes Protokoll.

Der der General-Versammlung erstattete Bericht, sowie die durch dieselbe gefassten Beschlüsse, werden durch den Druck veröffentlicht.

B. Verwaltungsrath und Comité in Paris.

Art. 31.

Die Oberleitung der gesellschaftlichen Angelegenheiten steht dem Verwaltungsrathe zu.

Der Verwaltungsrath ist der Vorstand der Gesellschaft im Sinne der Art. 227 bis 242 H. G. B.

Art. 32.

Der Verwaltungsrath besteht aus 21 Mitgliedern, und zwar:

1. aus 13 in Oesterreich-Ungarn wohnenden und
2. aus 8 in Paris oder London wohnenden Mitgliedern.

Von den 21 Mitgliedern des Verwaltungsrathes müssen wenigstens 12 Angehörige der österreichisch-ungarischen Monarchie sein.

Die in Paris und London wohnenden Mitglieder bilden ein ständiges Comité des Verwaltungsrathes mit dem Sitze in

Paris, dessen Befugnisse in den Art. 35, 36 und 37 geregelt werden.

Der Bestand dieses Comités in Paris hat aufzuhören, wenn die Zahl der in Paris wohnenden Mitglieder des Verwaltungsrathes nicht wenigstens fünf beträgt.

Art. 33.

Die Mitglieder des Verwaltungsrathes werden durch die General-Versammlung ernannt. Ihre Functionen dauern fünf Jahre.

In jedem Jahre tritt ein Fünftel aus.

Die Austretenden werden in der ordentlichen General-Versammlung durch das Loos bestimmt.

Wenn die Zahl der Verwaltungsräthe durch fünf nicht theilbar ist, so wird durch das Loos entschieden, in welchem der nächsten fünf Jahre die nach der Theilung durch fünf erübrigende Zahl der Verwaltungsräthe auszutreten habe.

Die austretenden Mitglieder sind wieder wählbar.

Jeder Verwaltungsrath muss Eigenthümer von 100 Actien sein. Diese Actien sind während der Dauer seiner Functionen unveräußerlich und werden in den im Art. 10 bezeichneten Cassen aufbewahrt.

Art. 34.

Wenn ein Mitglied des Verwaltungsrathes im Laufe des Jahres sein Amt zu bekleiden aufhört, so wird dasselbe durch den Verwaltungsrath unter Beobachtung der im Art. 33 enthaltenen Vorschriften und Bedingungen provisorisch ersetzt.

Diese Wahl ist der nächsten General-Versammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Die Functionen eines derart ernannten Verwaltungsrathes dauern nur so lange, als die seines Vorgängers noch gedauert haben würden.

Art. 35.

Der Verwaltungsrath sowie das Pariser Comité wählen alle zwei Jahre einen Präsidenten und einen Vice-Präsidenten.

Die Präsidenten und Vice-Präsidenten sind nach Ablauf ihrer Amtsdauer wieder wählbar.

Bei Abwesenheit des Präsidenten und des Vice-Präsidenten überträgt der Verwaltungsrath oder das Comité einem seiner Mitglieder den Vorsitz.

Der Präsident und der Vice-Präsident des Verwaltungsrathes werden aus jenen Mitgliedern des Verwaltungsrathes gewählt, welche Angehörige der österr.-ungar. Monarchie sind.

Art. 36.

Wenn über eine der im Art. 18 aufgezählten oder über andere Fragen, welche der Beschlussfassung der General-Versammlung zu unterbreiten sind, berathen werden soll, ferner wenn es sich um ausserordentliche Fragen von besonderer Wichtigkeit, sowie wenn es sich um Aufstellung des Budgets handelt, so ist das Votum der Mitglieder des Comités in Paris einzuholen und kann erst nach Ablauf von 14 Tagen, den Tag der Aufgabe der Einladung auf die Post eingerechnet, darüber gültiger Beschluss gefasst werden. Die Mitglieder des Pariser Comités haben in diesen Fällen das Recht, ihr Votum schriftlich abzugeben.

Art. 37.

Das Pariser Comité versammelt sich wenigstens einmal monatlich. Dasselbe besorgt Namens des Verwaltungsrathes die die Geldgebahrung in Paris betreffenden Geschäfte, als: Uebernahme der Einzahlungen, Auszahlung der Zinsen und Dividenden u. s. w.

Der Verwaltungsrath wird dem Comité Abschriften seiner Sitzungs-Protokolle, und zwar innerhalb dreier Tage nach der Genehmigung jedes Protokolles übersenden.

Binnen des gleichen Termines sendet auch das Pariser Comité dem Verwaltungsrathe Abschriften seiner Sitzungs-Protokolle.

Art. 38.

Der Verwaltungsrath ist berechtigt seine Vollmachten auf eines oder mehrere seiner Mitglieder, oder auf Beamte der Gesellschaft oder wen immer zu übertragen.

In diesem Falle ertheilt er entweder specielle Vollmachten oder er bestimmt das Vertretungsrecht auf dem Wege der Dienstvorschriften.

Art. 39.

Die Firma der Gesellschaft wird entweder
a) von 2 Mitgliedern des Verwaltungsrathes oder

- b) von einem Verwaltungsrathe und von einem vom Verwaltungsrathe hiezu speciell ermächtigten Gesellschaftsbeamten, und zwar von Letzterem mit dem Beisatze: „per procura“ in der Weise gezeichnet, dass die berechtigten Firmaführer zu der mit Stampiglie gedruckten oder von wem immer geschriebenen Firma (Art. 2) ihre Unterschrift hinzufügen.

Art. 40.

Diejenigen Mitglieder des Verwaltungsrathes oder des Comités, welche nicht an dem Sitze derselben wohnen, können sich, wenn sie den Sitzungen nicht persönlich beiwohnen, durch ein Mitglied des Verwaltungsrathes oder des Comités vertreten lassen oder ihr Votum schriftlich einsenden.

Ein anwesendes Mitglied kann immer nur Ein abwesendes Mitglied als Bevollmächtigter vertreten.

Art. 41.

Der Verwaltungsrath versammelt sich auf Einladung des Präsidenten so oft es das Interesse der Gesellschaft erfordert, mindestens aber zweimal im Monate.

Die Beschlüsse werden mit absoluter Stimmenmehrheit gefasst. Im Falle der Stimmengleichheit gibt die Stimme des Präsidenten oder seines Stellvertreters den Ausschlag.

Zur Giltigkeit der Beschlüsse ist in der Regel die Anwesenheit von fünf, zur Giltigkeit der im Art. 36 erwähnten Beschlüsse aber von neun Mitgliedern erforderlich.

Art. 42.

Die Mitglieder des Verwaltungsrathes werden zu allen Sitzungen spätestens 5 Tage vorher eingeladen.

In dringenden Fällen kann die Zusammenberufung durch den Präsidenten auch in kürzerer Frist erfolgen.

In Fällen, wo es sich um die im Art. 36 erwähnten Beschlüsse handelt, muss die Einladung 14 Tage vorher erfolgen.

Die Sitzungs-Protokolle des Verwaltungsrathes werden von dem Präsidenten, einem Mitgliede des Verwaltungsrathes und dem Schriftführer unterzeichnet.

Art. 43.

Von dem Reinertrage des gesammten Netzes werden nach Abzug der im Art. 46 aufgezählten Lasten fünf Percent für die

Mitglieder des Verwaltungsrathes und die leitenden Beamten vorweg behoben.

Ein Drittel dieses Betrages wird den leitenden Beamten zugewiesen und vom Verwaltungsrathe unter dieselben vertheilt.

Zwei Drittel werden unter die Mitglieder des Verwaltungsrathes vertheilt.

C. Leitende Beamte.

Art. 44.

Die Ausführung der Verwaltungsrathsbeschlüsse sowie die specielle Leitung der gesellschaftlichen Angelegenheiten innerhalb der durch jene Beschlüsse gezogenen Grenzen liegt den leitenden Beamten unter ihrer Verantwortlichkeit ob.

Der Verwaltungsrath ernennt und entlässt dieselben, unbeschadet der diesfalls der Staatsverwaltung im §. 26 der Concessionsurkunde vom 23. September 1858 vorbehaltenen Einflussnahme, er bestimmt ihren Wirkungskreis und ihre Bezüge.

Die leitenden Beamten wohnen den Sitzungen des Verwaltungsrathes mit beratender Stimme bei.

Sie sind die Vorgesetzten aller Beamten und Diener und beantragen bei dem Verwaltungsrathe deren Ernennung und Entlassung sowie deren Bezüge und Gratificationen.

IV. Abschnitt.

Jahresrechnung, Zinsen, Dividenden, Reservefond, Tilgung.

Art. 45.

Die aus den Einzahlungen auf Actien und aus der Emission von Obligationen herrührenden Fonds werden verwendet:

1. Zur Erfüllung der in den Concessionsurkunden vom 14. März 1856 und vom 23. September 1858 festgesetzten Zahlungsverbindlichkeiten;

2. zur Bestreitung der Bau- und Inbetriebsetzungskosten der ihr concessionirten Eisenbahnen;

3. zur Zahlung der 5% Zinsen des auf jede Linie verwendeten Baukapitales während der Dauer des Baues.

Art. 46.

Die Jahresrechnung wird am 31. December jedes Jahres abgeschlossen und mit allen Belegen der General-Versammlung zur Prüfung und Genehmigung vorgelegt.

Das Reinerträgniss wird verwendet:

1. In erster Linie zur Verzinsung und Einlösung der emitirten Obligationen;
2. zur Tilgung des Actienkapitales;
3. zur Vertheilung einer 5% Dividende an die Actionäre.

Art. 47.

Die Tilgung der Actien beginnt mit dem Jahre 1873 und wird in der Art fortgesetzt, dass während der Concessionsdauer sämtliche Actien rückgezahlt werden.

Art. 48.

Die Bezeichnung der zu tilgenden Actien erfolgt alljährlich durch öffentliche Verloosung, deren Zeitpunkt und Form durch den Verwaltungsrath festgesetzt wird.

Die Nummern der gezogenen Actien werden auf die im Art. 10 angegebene Art veröffentlicht.

Art. 49.

Die Eigenthümer der gezogenen Actien erhalten ausser dem wirklich eingezahlten Capital eine auf Inhaber lautende Genuss-actie, welche ihnen auf den Ueberschuss des jährlichen Reinertrages nach Abzug eines der 5% Verzinsung des Actienkapitals entsprechenden Betrages, gleiche Rechte mit den Inhabern nicht getilgter Actien gibt.

Art. 50.

Von dem Ueberschusse des Reinerträgnisses, wie derselbe sich nach den Bestimmungen der Art. 43 und 46 ergibt, wird eine Summe von mindestens 5% zur Bildung eines Reservefondes vorweg genommen.

Art. 51.

Wenn der Reservefond auf 10 Millionen Franken angewachsen ist, so kann jene Rücklage ausgesetzt werden.

Sie muss aber wieder aufgenommen werden, sobald der Reservefond unter die genannte Summe gesunken ist.

Art. 52.

Der Reservefond ist zur Bestreitung der Ausgaben aller Art bestimmt, welche nicht als einfache Betriebsauslagen betrachtet werden können, z. B.

Ausgaben für Vermehrung der Fahrbetriebsmittel,
Erneuerung des Oberbaues,
Reconstruction von Kunstbauten u. s. w.

Art. 53.

Die Summe, welche nach Abzug aller in den vorstehenden Artikeln erwähnten Lasten verfügbar bleibt, wird als Superdividende unter die Eigenthümer der getilgten und nicht getilgten Actien gleich vertheilt.

Art. 54.

Durch die in den vorstehenden Artikeln, insbesondere in den Art. 43, 46, 47, 50 und 53 enthaltenen Bestimmungen über die Verwendung des Reinerträgnisses werden die Verpflichtungen nicht berührt, welche der Gesellschaft gegenüber der Staatsverwaltung auf Grund der Uebereinkommen vom 13. April 1867 und 27. Juli 1869, dann des ungarischen Gesetzartikels XXXVII vom Jahre 1870 bezüglich der Rückerstattung von Garantie-Vorschüssen und der Zahlung von Ablösungssummen für die überlassenen ehemaligen Staatsbahnen obliegen.

Art. 55.

Die Zahlung der Zinsen und Dividenden, die Auszahlung der verlostten Actien und die Ausfolgung der Genussactien geschieht bei den im Art. 10 bezeichneten Kassen.

Art. 56.

Dividenden und Superdividenden, welche nicht binnen fünf Jahren behoben werden, dann der Kapitalsbetrag gezogener Actien, die Genussactien und die nach Artikel 12 hinterlegten Beträge, welche nicht binnen 30 Jahren reclamirt werden, verfallen der Gesellschaft.

V. Abschnitt.

Streitigkeiten, Aufsicht.

Art. 57.

Alle Streitigkeiten zwischen Actionären und der Gesellschaft über die Anwendung und Ausführung der gegenwärtigen Statuten und über die aus denselben fließenden Verpflichtungen der Actionäre werden durch ein Schiedsgericht entschieden.

Art. 58.

Das schiedsrichterliche Verfahren findet nach den Bestimmungen der Concessions-Urkunde vom 23. September 1858 statt.

Art. 59.

Die Staatsverwaltung übt das ihr zustehende Oberaufsichtsrecht durch einen Kommissär aus.

Der Kommissär hat das Recht von der Geschäftsgebarung der Gesellschaft Einsicht zu nehmen. Er wird darüber wachen, dass die Gesellschaft die Grenzen ihrer Concession nicht überschreite, und dass dieselbe die Bestimmungen der Statuten, sowie die allgemeinen Gesetze und Verordnungen genau beobachte.

Der von der Staatsverwaltung bestellte Kommissär hat auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsrathes, sowie den General-Versammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, dann in dem Falle, als dies von der k. k. Staatsverwaltung für erforderlich erkannt wird, auch den Sitzungen des Pariser Comités beizuwohnen und etwaige, dem Staats-Interesse nachtheilige, sowie den Gesetzen oder Statuten widersprechende Verfügungen zu sistiren.

Für die hier festgesetzte Ueberwachung der Bahnunternehmung hat die Gesellschaft mit Rücksicht auf die hiemit verbundene Geschäftslast eine jährliche Pauschalvergütung an den Staatsschatz zu leisten, deren Höhe von der Staatsverwaltung bestimmt wird.

Berücksichtigung geeigneter Militärpersonen bei Besetzung der Dienstesstellen.

Art. 60.

Die Gesellschaft ist verpflichtet bei Besetzung von Dienstesstellen auf ausgediente Unteroffiziere des k. k. Heeres, der

Kriegsmarine und der Landwehr in Gemässheit der gesetzlichen Bestimmungen Bedacht zu nehmen.

Vorübergehende Bestimmung.

Art. 61.

Zur Abwicklung der Geschäfte in Italien aus Anlass des Verkaufes der italienischen Linien an die königl. italienische Regierung, sowie zur Leitung und Ueberwachung des mit den Zusatzverträgen ddo. Paris 11. Juni 1876 und Rom 17. Juni 1876 pachtweise übernommenen Betriebes dieser Linien bis zum 1. Juli 1878, wird ein Liquidations-Comité eingesetzt, welches seinen Sitz in Mailand hat und aus den Herren:

1. Carl Marquis d'Adda,
2. Eneas Bignami,
3. Carl Brot,
4. Stefan Castagnola,
5. Horaz Landau,
6. Alexander Graf Porro,
7. Franz Restelli und
8. Johann Bapt. Tasea

besteht.

Dem Verwaltungsrathe bleibt vorbehalten, im Falle als durch Austritt oder Tod die Zahl der Comité-Mitglieder unter fünf herabsinken sollte, das Comité durch Vornahme einer Nachwahl zu ergänzen.

Der Wirkungskreis dieses Comité's, sowie dessen Stellung zu dem Verwaltungsrathe der Gesellschaft wird durch eine besondere Instruction geregelt.

Instruction

für das auf Grund des Art. 61 der Statuten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft eingesetzte Liquidations-Comité.

Art. I.

Das Comité besteht aus den Herren:

1. Carl Marquis d'Adda,
2. Eneas Bignami,
3. Carl Brot,



4. Stefan Castagnola,
5. Horaz Landau,
6. Alexander Graf Porro,
7. Franz Restelli,
8. Johann Bapt. Tasca

und hat seinen ständigen Sitz in Mailand.

Dasselbe erwählt aus seiner Mitte einen Vorsitzenden.

Das Comité ist beschlussfähig, sobald alle Mitglieder ordnungsgemäss eingeladen wurden und mindestens drei Mitglieder anwesend sind.

Der zufolge des Artikels 28 der Convention vom 17. November 1875 und des Artikels 13 der Additionalacte ddo. Rom 17. Juni 1876 zu ernennende Repräsentant der Gesellschaft wird aus den genannten Mitgliedern des Comité's entnommen werden.

Art. II.

Der Wirkungskreis des Comité's ist ein zweifacher:

- a) Die Durchführung aller aus Anlass des Verkaufes der italienischen Linien an die königl. italienische Regierung nothwendigen Geschäftsabwicklungen, und
- b) die Leitung und Ueberwachung des Betriebes während der zweijährigen Pachtung derselben.

Art. III.

Bezüglich des ersten Theiles wird das Comité nach den mit dem Verwaltungsrathe in Wien zu vereinbarenden Grundsätzen und Normen vorgehen.

Die Abrechnungen werden durch die Organe der Gesellschaft in Italien, jedoch unter unmittelbarer Oberleitung des finanziellen Directors der Gesellschaft in Wien, erfolgen.

Ueber den Fortgang der Liquidationsarbeiten wird dem Verwaltungsrathe periodisch berichtet werden. In allen wichtigeren Fällen, besonders jenen, in welchen es sich um ziffermässige Concessionen oder um ein Aufgeben von Rechten gegenüber dem buchmässigen Stande der Gesellschaft handelt, ist dessen specielle Zustimmung einzuholen.

Art. IV.

Bezüglich des Betriebes der Gesellschaft nimmt das Comité gegenüber dem von der königl. ital. Regierung ernannten General-Director und dem übrigen Beamtenpersonale der Gesellschaft in

Italien in disciplinarer und administrativer Beziehung dieselbe Stellung ein, welche früher der Verwaltungsrath der italienischen Linien eingenommen hatte, jedoch mit den in den folgenden Artikeln aufgestellten Beschränkungen.

Art. V.

Der Betrieb der Linien wird vorerst nach den bisher für denselben bestandenen Normen fortgeführt.

Principielle Aenderungen an diesen Normen können von dem Comité, sei es über Antrag des General-Directors, sei es aus eigener Initiative, nur mit Zustimmung des Verwaltungsrathes vorgenommen werden.

Art. VI.

Innerhalb dieser Normen verwaltet das Comité insoweit ganz selbstständig, als es sich um die Führung des regelmässigen Betriebes handelt.

Das Comité hat daher sämtliche Beamten-Erennungen und Gehaltsregulirungen innerhalb des mit dem Verwaltungsrathe vereinbarten Etats vorzunehmen, die erforderlichen Materialeinkäufe, sowie Erhaltungsarbeiten innerhalb des vom Verwaltungsrathe acceptirten Präliminars zu beschliessen.

Hierbei hat als unumstösslicher Grundsatz zu gelten, dass alle Verfügungen und Massregeln, welche eine Vermehrung der Auslagen oder eine Verminderung der Einnahmen direkte zur Folge haben, der Zustimmung des Verwaltungsrathes bedürfen. Hieher gehören: Erhöhungen im Gesamt-Gehalts-Etat, wichtigere Aenderungen der Fahrordnung wie der Tarification u. dgl.

Art. VII.

Das Comité wird die vom General-Director allmonatlich zu verfassenden Betriebs-Berichte mit seinen allfälligen Bemerkungen an den Verwaltungsrath einsenden, und demselben überhaupt alle jene Nachweise und in jenen Zeitperioden liefern, welche derselbe theils zur eigenen Information und Beschlussfassung, theils zur Vorlage an die k. k. österreichische Regierung verlangen sollte.

Art. VIII.

Die Buchführung über den Betrieb der italienischen Linien wird unmittelbar dem finanziellen Director in Wien unterstellt,

der sich jedoch über alle zu treffenden Massnahmen mit dem Comité zu verständigen hat.

Art. IX.

Das Mailänder Comité übersendet dem Verwaltungsrathe Abschriften seiner Sitzungs-Protokolle und zwar innerhalb dreier Tage nach der Genehmigung jedes Protokolles.

Der Verkehr zwischen dem Verwaltungsrathe und dem Comité wird durch den Präsidenten des ersteren und den Vorsitzenden des Comité's vermittelt.

Art. X.

Das Comité erhält für seine Mühewaltung eine fixe jährliche Entschädigung von Fünfundvierzigtausend Franken.

Die Vertheilung derselben unter die einzelnen Mitglieder wird dem Beschlusse des Comité's vorbehalten.

XXXVII.

Vertrag

welcher auf Grund des Gesetzes vom 6. Jänner 1878 zwischen den k. k. Ministerien des Handels und der Finanzen Namens der Staatsverwaltung einerseits, dann der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft anderseits in theilweiser Aenderung des Uebereinkommens vom 13. April 1867 (R.-G.-B. Nr. 69) und des Vertrages vom 10. Juni 1874 (R.-G.-B. Nr. 84) abgeschlossen wird, wie folgt:

Art. 1.

Das im Grunde des Uebereinkommens vom 13. April 1867 und des Vertrages vom 10. Juni 1874 in Ausführung begriffene Projekt des Triester Hafenbaues wird in folgender Weise abgeändert:

Der Bau soll in südlicher Richtung mit der Herstellung des Molo III und dessen Verbindung mit der zu verlängernden Aussenseite des Molo Kluč abgeschlossen werden.

Dagegen hat die Südbahn-Gesellschaft an der Nordseite des Molo I der neuen Hafenanlage ein Bassin nach dem beigehefteten, aus dem Situations- und Profilsplane A, dann der Baubeschreibung I. Theil bestehenden, von beiden kontrahirenden Theilen unterfertigten Projekte auszuführen.

Die äussere Flucht des Molo Kluč ist, soweit dieselbe durch die Anschüttung der Darsena aus der im Protokolle vom 16. Juli 1877 konstatirten Richtung gedrängt würde, zu rekonstruiren.

Ausserdem verpflichtet sich die Südbahn-Gesellschaft an der oberseeischen Aussenfläche des Molo Kluč Restaurirungen vorzunehmen.

Auch ist die gegenwärtige Wassertiefe daselbst, im Falle sie durch die Hafenbauarbeiten vermindert würde, wieder herzustellen.

Für die diesbezüglichen Arbeiten ist die Baubeschreibung II. Theil massgebend.

Der Kluč-Kanal ist an der Wurzel des gleichnamigen Molos nach dem beigehefteten, aus dem Situations- und Profilsplane B, dann der Baubeschreibung III. Theil bestehenden, von beiden kontrahirenden Theilen unterfertigten Projekte abzulenken.

Art. 2.

Zum Zwecke der Herstellung einer entsprechenden Verbindung der Hafenanlage mit der Stadt Triest überlässt die Südbahn-Gesellschaft von der ihr eigenthümlichen Grundfläche das an der Wurzel des Molo Kluč gelegene, in dem beige-schlossenen Plane C α , β , γ bezeichnete Dreieck im Ausmasse von rund 3000 Quadratmetern an die Staatsverwaltung, wogegen der Südbahn-Gesellschaft ärarische Grundflächen im gleichen Ausmasse zur Ergänzung der Bahnhoffläche oder an anderer Stelle, u. zw. nach einer besonders zu treffenden Vereinbarung im Tauschwege abgetreten werden sollen.

Art. 3.

Der Termin zur Vollendung des Triester Hafenbaues wird bis zum 31. December 1880 verlängert. Sollte dieser Termin aus Gründen, welche nicht in einem Verschulden der Bauunternehmung liegen, nicht eingehalten werden können, so wird das Handels-Ministerium eine angemessene weitere Vollendungsfrist zugestehen.

Art. 4.

Die im Art. 8 des Uebereinkommens vom 13. April 1867 vereinbarte Pauschalsumme von 13,500.000 fl. Oe. W. wird mit Rücksicht auf die im Art. 1 des gegenwärtigen Uebereinkommens festgesetzte Aenderung des Hafenbauprojektes um Zweihundertdreissigtausend Gulden (230.000 fl.) vermindert, wornach der noch unberichtigte, in Gemässheit des Zahlungsplanes am 1. Juli 1878 fällige Rest im Betrage von 1,125.000 fl. sich auf 895.000 fl. herabmindert. Dieser Restbetrag soll jedoch nicht am 1. Juli 1878, sondern in drei Raten, u. zw. am 31. December 1878 und 1879 mit je 300.000 fl. und am 31. December 1880 mit 295.000 fl. berichtigt werden.

Sollte die Südbahn-Gesellschaft den Bau des Hafens aus

was immer für Gründen bis zum 31. December 1880 nicht vollenden, so ist die Staatsverwaltung berechtigt, von der letzten am 31. December 1880 fälligen Rate per 295.000 fl. jenen Betrag, welcher dem Werthe der noch unausgeführten Arbeiten entspricht, in so lange zurückzubehalten, bis der Bau vollendet ist.

Durch diese Bestimmung wird übrigens an dem der Staatsverwaltung im 3. Absatze des §. 2 des Vertrages vom 10. Juni 1874 vorbehaltenen Rechte nichts geändert.

Art. 5.

Zum §. 6 des Vertrages vom 10. Juni 1874 wird noch Folgendes festgesetzt:

Die Collaudirung hat binnen längstens drei Monaten nach dem von der Hafenbauleitung an die k. k. Seebehörde gestellten bezüglichen Ansuchen zu beginnen. Dieses Ansuchen muss mit dem Bauvollendungs-Certificate der k. k. Hafenbau-Inspektion belegt sein.

Sobald der Collaudirungs-Befund auf Uebernahme des Objectes lautet und genehmigt wird, hat als Tag der Uebernahme der Bauobjecte im Sinne des dritten und vierten Absatzes des §. 6 des Vertrages vom 10. Juni 1874 jener Tag zu gelten, an welchem das Collaudirungsprotokoll abgeschlossen wird.

Art. 6.

Das Uebereinkommen vom 13. April 1867, und der Vertrag vom 10. Juni 1874 bleiben in allen ihren Bestimmungen aufrecht, insoferne sie durch gegenwärtiges Uebereinkommen nicht abgeändert werden.

Das Original dieses Uebereinkommens, welches stempelfrei ausgefertigt wird, bleibt in den Händen der Staatsverwaltung.

Der Südbahn-Gesellschaft wird eine amtlich beglaubigte Abschrift desselben eingehändigt.

Wien, am 23. Jänner 1878.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft:

Pretis m. p. Chlumecký m. p.

p. p. der General-Director:

Hopfen m. p. Bontoux m. p.

XXXVIII.

Vertrag

welcher am unten angesetzten Tage zwischen dem **königl. ungar. Minister für öffentliche Arbeiten und das Communicationswesen**, sowie dem **königl. ungar. Finanzminister** einerseits und der **k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft** andererseits abgeschlossen worden ist, wie folgt:

Art. 1.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft überlässt und überträgt dem ungar. Staate und dieser übernimmt das Eigenthum und den Besitz der Agram-Carlstädter Eisenbahn, das ist derjenigen Linie, welche sich von der Eisenbahnlinie Agram-Sissek bei Kilometer Nr. 79.299 abzweigt und bis zum Ende der Station Carlstadt reicht.

Art. 2.

Die im Art. 1 bezeichnete Eisenbahn wird der königl. ungar. Regierung mit allem beweglichen und unbeweglichen Zubehör, mit den vorhandenen Stations-Inventar-Gegenständen und Verbrauchs-Materialien, ferner mit Inbegriff aller unter irgend welchem Titel für die gedachte Eisenbahn erworbenen Grundstücke, gleichviel ob dieselben bis dahin zu Bau- oder Betriebszwecken verwendet worden sind oder nicht — in jenem Zustande übergeben, in welchem sie sich bei Voraussetzung einer normalen Instandhaltung, sowohl des Bahnkörpers, als auch dessen obbezeichneten Zubehörs, zur Zeit der Uebergabe befindet.

Von der Uebergabe sind jedoch die sämtlichen Fahrbedriebsmittel mit den zu denselben gehörigen Ausrüstungsgegenständen ausgeschlossen.

Art. 3.

Die königl. ungar. Regierung tritt, im Falle der gegenwärtige Vertrag vor dem 20. eines Monats für die königl. ungar. Regierung rechtswirksam wird (§. 12) mit dem 1. des darauffolgenden, falls aber die Rechtswirksamkeit erst am oder nach dem 20. eintritt, mit dem 1. des zweitnächstfolgenden Monats in den Besitz der genannten Bahn. Die faktische Uebergabe hat sofort nach der Besitzergreifung zu beginnen und soll sobald als möglich beendigt werden. Zum Zwecke der Uebernahme ist ein genaues Inventar in zweifacher Ausfertigung zu errichten, welches von den zur Uebergabe und Uebernahme berufenen Organen gefertigt wird.

Mit der Bahn werden der königl. ungar. Regierung auch die vorhandenen auf die Linie Agram-Carlstadt Bezug habenden Bau- und Grundeinlösungspläne in je einem Exemplar übergeben werden.

Von dem Tage der Besitzergreifung an fallen der königl. ungar. Regierung alle Einnahmen der gedachten Linien zu; dieselbe übernimmt dagegen auch alle Lasten und Ausgaben und zwar sowohl diejenigen, welche sich auf den Betrieb, als auch solche, welche sich auf Neubauten jeder Art, welche allenfalls noch im Zuge sein sollten, beziehen.

Alle Zahlungen jedoch, welche für Leistungen (Bauten, Lieferungen, Käufe) vor dem Tage der Besitzergreifung fällig geworden sind, mit denen sich daher die Gesellschaft im Rückstande befindet, bleiben zu Lasten derselben.

Dagegen bleibt ihr auch das Eigenthumsrecht an jenen Forderungen gewahrt, welche vor dem Tage der Besitzergreifung entstanden sind.

Die obangeführten Grundsätze haben auch auf jene vertragsmässigen Rechte und Verbindlichkeiten Anwendung, welche auf die Agram-Carlstädter Linie Bezug haben, mit der Beschränkung jedoch, dass auf den ungar. Staat nur jene Verträge übergehen, welche in einem am heutigen Tage zwischen den Vertretern der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft und jenen der Direction der königl. ungar. Staatsbahnen aufgenommenen Protokoll verzeichnet erscheinen.

Art. 4.

Die königl. ungar. Regierung verpflichtet sich, mit dem Tage der Besitzergreifung die auf der abgetretenen Linie in

Verwendung stehenden, in dem der Direction der königl. ungar. Staatsbahnen übergebenen Verzeichnisse namentlich angeführten Bahnaufseher, Bahn- und Weichenwächter in die Dienste der königl. ungar. Staatsbahnen zu übernehmen und garantirt denselben ihre, sowohl in Bezug auf den Gehalt und die Nebenbezüge, als auch in Beziehung auf die Pensionsansprüche erworbenen Rechte, wogegen sich die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft verpflichtet, die von den und für die bezeichneten Personen an das Pensionsinstitut geleisteten Einzahlungen der Direction der königl. ungar. Staatsbahnen auszufolgen.

Art. 5.

Als Kaufpreis verpflichtet sich die königl. ungar. Regierung an die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft vom 23. December 1880 an während der ganzen Concessionsdauer dieser Gesellschaft, d. i. bis zum 31. December 1968 eine fixe und unwandelbare, keinerlei gegenwärtigen oder zukünftigen Steuer unterliegende Annuität von Oe. W. fl. 240.000 Gold, in Worten: zweihundertvierzigtausend Gulden Oe. W. Gold in zwei gleichen halbjährigen am 23. Juni und am 23. December eines jeden Jahres fällig werdenden Raten von je Oe. W. fl. 120.000 Gold, in Worten: einhundertzwanzigtausend Gulden Gold in effektiven österr.-ungar. oder gleichwerthigen ausländischen Goldstücken bei der königl. ungar. Staats-Central-Cassa in Budapest zu bezahlen und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft die Verlängerung der von derselben auf Grund des Art. 9 des Vertrages vom 13. April 1867 bis zum 1. Jänner 1880 genossenen Steuerbefreiung auf die Dauer von weiteren zehn Jahren, d. i. vom 1. Jänner 1880 bis zum 31. December 1889 zuzugestehen.

Was die Zahlung der oben stipulirten Annuität anbelangt, so wird die am 23. December 1880 fällige Rate per fl. 120.000 nur dann in dem vereinbarten Betrage zu leisten sein, wenn die Bahn am 1. Juli 1880 übergeben wird.

Ist jedoch diese Uebergabe vor oder nach dem 1. Juli, aber noch innerhalb des Jahres 1880 geschehen, so ist die am 23. December 1880 zu leistende Zahlung pro rata temporis zu berechnen.

Sollte die Uebergabe erst am oder nach dem 1. Jänner 1881 erfolgen, so wird die 1. Annuitätenrate am 23. Juni 1881 fällig und haben für deren Berechnung die eben angeführten Grundsätze zu gelten.

Art. 6.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft räumt der königl. ungar. Regierung das Recht der Mitbenützung der 3·614 Kilometer langen, von dem Bahnhofe in Agram bis zur Abzweigung des Carlstädter Flügels reichenden Theilstrecke der Linie Agram-Sissek gegen dem ein, dass sich die königl. ungar. Regierung verpflichtet, an die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für jede über diese Strecke beförderte Person ohne Unterschied der benützten Wagenklasse eine Gebühr von 5 Kreuzer Oe. W., in Worten: fünf Kreuzer Oe. W. und für jede über diese Strecke beförderte Netto-Tonne eine Gebühr von 4·5 Kreuzer Oe. W., in Worten: vier ganze und fünf Zehntel Kreuzer Oe. W. zu bezahlen, beziehungsweise durch die Direction der königl. ungar. Staatsbahnen bezahlen zu lassen.

Diese Zahlung hat auf Grund der von der Südbahnstation Agram und den Organen der königl. ungar. Staatsbahn geführten Aufschreibungen im vorschriftsmässigen Abrechnungswege zu geschehen.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft gestattet ferner der königl. ungar. Regierung die Benützung ihres zwischen dem Bahnhofe in Agram und dem erwähnten Abzweigungspunkte befindlichen Grundeigenthumes in der Weise unentgeltlich, dass es der letzteren freistehen soll, unter Anlehnung an den bestehenden Bahnkörper, beziehungsweise an die bestehende und in diesem Falle von der königl. ungar. Regierung auf eigene Kosten zu verbreiternde Savebrücke von dem besagten Abzweigungspunkte bis zum Agramer Bahnhofe auf eigene Kosten ein für ihren ausschliesslichen Gebrauch bestimmtes Geleise herzustellen. Die königl. ungar. Regierung übernimmt jedoch die Haftung dafür, dass durch die Legung dieses Geleises, beziehungsweise durch die zu diesem Ende erforderlichen Herstellungen die Südbahnlinie weder in ihrem Bestande, noch in dem Betriebe gefährdet werde und dass der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft aus diesem Anlasse keine wie immer gearteten Kosten erwachsen. Auch hat die königl. ungar. Regierung dafür Sorge zu tragen, dass an dem Bahnkörper des neu zu legenden zweiten Geleises alle jene Herstellungen und Anlagen zur Ausführung gelangen, welche durch den Bestand des Bahnkörpers der Südbahn bedingt werden.

Vor der Inangriffnahme der die Herstellung dieses zweiten Geleises betreffenden Arbeiten wird zwischen der königl. ungar.

Regierung und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft das Einvernehmen hinsichtlich jener Massregeln zu pflegen sein, welche zur Sicherung des Bahnbetriebes auf der Südbahn getroffen werden müssen.

Im Falle der Herstellung der obbezeichneten eigenen Verbindung mit dem Agramer Bahnhofe hat das oben dem ungar. Staate eingeräumte Mitbenützungsrecht des im Eingange dieses Artikels bezeichneten Geleises und damit auch die dafür vereinbarte Vergütung zu entfallen. Dasselbe ist auch dann der Fall, wenn die Verbindung der also getrennten Staatsbahnlinien auf eine andere Art, ohne Inanspruchnahme des oberwähnten Servitutsrechtes erfolgen sollte.

Art. 7.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, die Totalfrachtsätze für die von ihren ungarischen Stationen nach Triest zu befördernden Sendungen, und zwar sowohl jene, welche auf Normaltarife basirt sind, als auch jene, welche unter gewissen Bedingungen im Wege der Ermässigung zugestanden werden, nie niedriger zu stellen, als jene Totalfrachtsätze, welche für die von den genannten Stationen auf ihren Linien via St. Peter nach Fiume beförderten Sendungen zur Einhebung gelangen.

Diese Bedingung ist als ergänzender Theil der concessionsmässigen Tarifbestimmungen zu betrachten.

Art. 8.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft verpflichtet sich zu veranlassen und jedenfalls noch vor Ablauf des Jahres 1881 durchzuführen, dass auf Grund des gegenwärtigen Vertrages die im Art. 1 desselben bezeichnete Linie Agram-Carlstadt aus dem, die auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Südbahn-Linien betreffenden Central-Grundbuche zu Budapest lastenfrei ausgeschieden, dass weiters für diese Linie ein abgesondertes Central-Grundbuch eröffnet und dass in diesem letzteren das Eigenthumsrecht des königl. ungar. Aerars an der abgetretenen Linie eingetragen werde, wogegen die königl. ungar. Regierung die Einwilligung gibt, dass unter Einem in dem Belastungsblatte des für die abgetretene Linie neu zu eröffnenden Central-Grundbuches zu Gunsten der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft die von der königl. ungar. Regierung vom 23. December 1880 angefan-

gen bis zum Ende des Jahres 1968 in zwei gleichen halbjährigen Raten à fl. 120.000 am 23. Juni und 23. December eines jeden Jahres in effektiven österr.-ungar. oder in gleichwerthigen ausländischen Goldstücken zu zahlende Kaufschillings-Annuität von Oe. W. fl. 240.000 Gold primo loco einverleibt werde.

Gleichzeitig wird die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft veranlassen, dass das dem ungarischen Staate im Art. 6 dieses Vertrages eingeräumte Recht der Mitbenützung der 3.614 Kilometer langen, vom Bahnhofe in Agram bis zum Abzweigungspunkte der Agram-Carlstädter Linie reichenden Theilstrecke der Linie Agram-Sissek, sowie das der königl. ungar. Regierung eventuell eingeräumte Recht, die zwischen dem Bahnhofe in Agram und dem oben erwähnten Abzweigungspunkte gelegene, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft gehörige Grundfläche unter Anlehnung an den bestehenden Bahnkörper zur Errichtung eines für ihren ausschliesslichen Gebrauch bestimmten Geleises unentgeltlich zu benützen, bei der betreffenden Einlage Ladues-Sissek im Belastungsblatte des über die auf dem Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Budapest geführten Central-Grundbuches eingetragen werde.

Selbstverständlich ertheilt die königl. ungar. Regierung schon im Vorhinein ihre Zustimmung zur Eintragung der Löschung des obbesagten Mitbenützungs- und Servitutsrechtes, für den Fall, als die Verbindung der hier in Betracht kommenden Staatsbahnlinien auf die im letzten Alinea des Art. 6 angedeutete Weise erfolgt.

Art. 9.

Die königl. ungar. Regierung gesteht der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft für alle aus Anlass der Abtretung der Linie Agram-Carlstadt auszufertigenden Urkunden, Verträge, Protokolle, Eingaben, Beilagen, Uebergabsverzeichnisse, Inventarien, Aufsandungen, Löschungsbewilligungen, Satzweichungen und dergleichen, insbesondere aber für die über die Zahlung der vereinbarten Annuitätsraten auszustellenden Quittungen, ferner für die mit der centralgrundbücherlichen Uebertragung und den vorzunehmenden Einverleibungen verbundenen Amtshandlungen die Stempel- und Gebührenfreiheit zu.

Art. 10.

Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft wird von sämtlichen für die abgetretene Linie zu entrichtenden Steuern sammt Zuschlägen, öffentlichen und Gemeinde-Abgaben vom Tage der

Uebernahme an enthoben, und zwar derart, dass der Gesellschaft jene Quoten der bereits gezahlten Steuern sammt Zuschlägen, öffentlichen und Gemeinde-Umlagen, welche über den vorgedachten Termin hinaus entfallen, von der königl. ungar. Regierung zurückvergütet werden.

Art. 11.

Es wird einverständlich festgesetzt, dass alle aus dem gegenwärtigen Vertrage etwa entspringenden Rechtsstreitigkeiten von dem durch den jeweiligen Kläger frei zu wählenden königl. Bezirksgerichte in Budapest nach dem summarisch-mündlichen Verfahren im Sinne des Gesetz-Art. LIV vom Jahre 1868 verhandelt und entschieden werden sollen.

Art. 12.

Der gegenwärtige Vertrag wird für die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft nach der durch die General-Versammlung ihrer Actionäre erfolgten Genehmigung und nach geschehener Zustimmung der k. k. österreichischen Regierung, für die königl. ungar. Regierung aber erst dann rechtsverbindlich, wenn derselbe durch die ungarische Legislative genehmigt sein wird.

Der vorstehende Vertrag wird in einem Originale in ungarischer Sprache stempelfrei ausgefertigt, welches in den Händen der königl. ungar. Regierung verbleibt, während eine authentische Uebersetzung der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ausgefolgt wird.

Urkund dessen nachstehende Fertigungen:

Budapest, am 11. März 1880.

Thomas v. Péchy m. p.

königl. ung. Minister für öffentliche
Arbeiten und Communicationen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft

Julius Graf Szápary m. p.

königl. ungar. Finanzminister.

Hopfen m. p.

p. p. Schüler m. p.

Für die Richtigkeit der Uebersetzung:

Franz Oetl m. p.

Sectionsrath, Vorstand des Präsidial-Bureau des
königl. ung. Communications-Ministeriums.

(L. S.)





65
550450