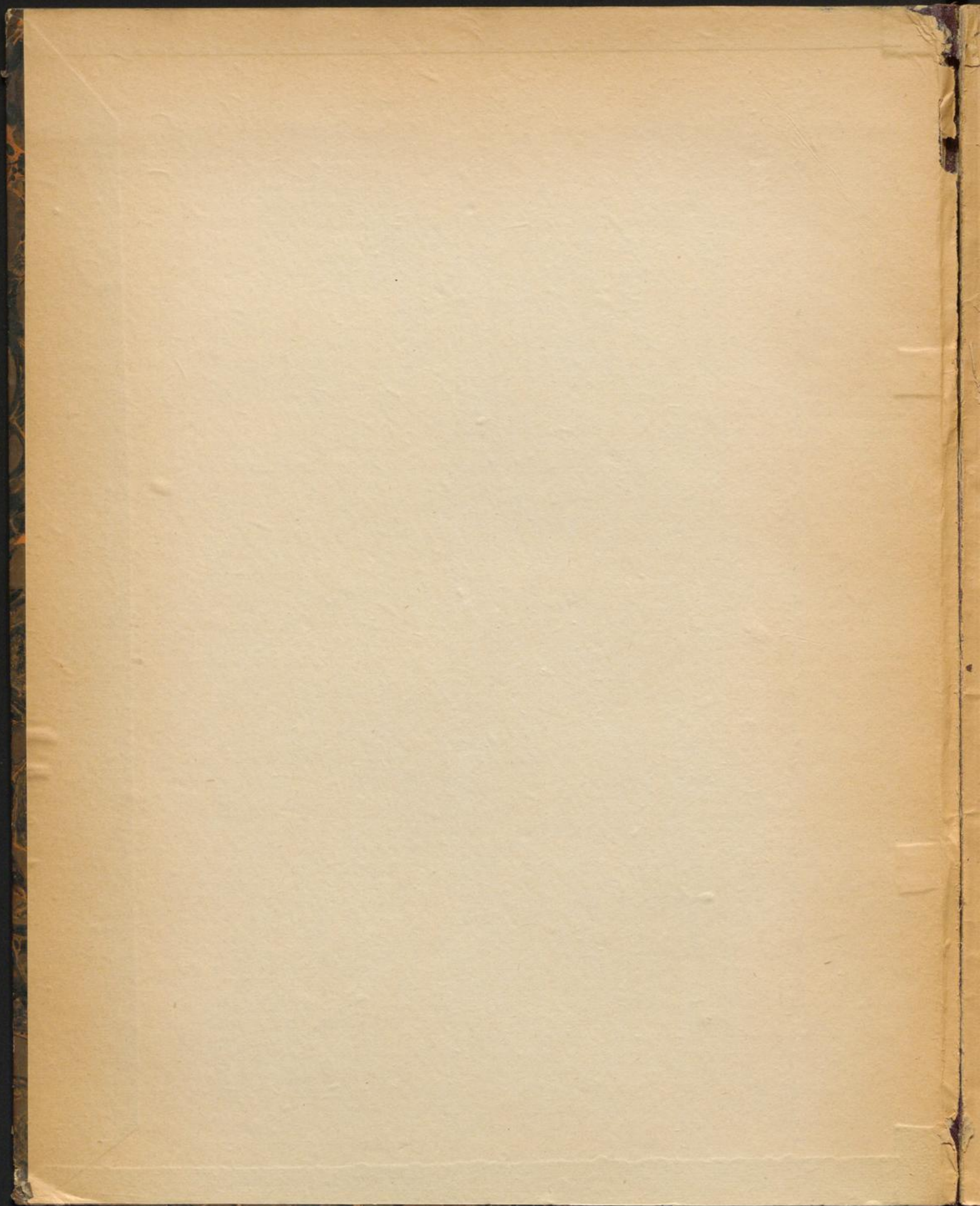


Wiener Stadt-Bibliothek.

16857 B





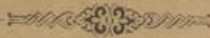
I.
Privilegium

der ausschl. privil.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn,

II.
Concessionen
samt Nachträgen,

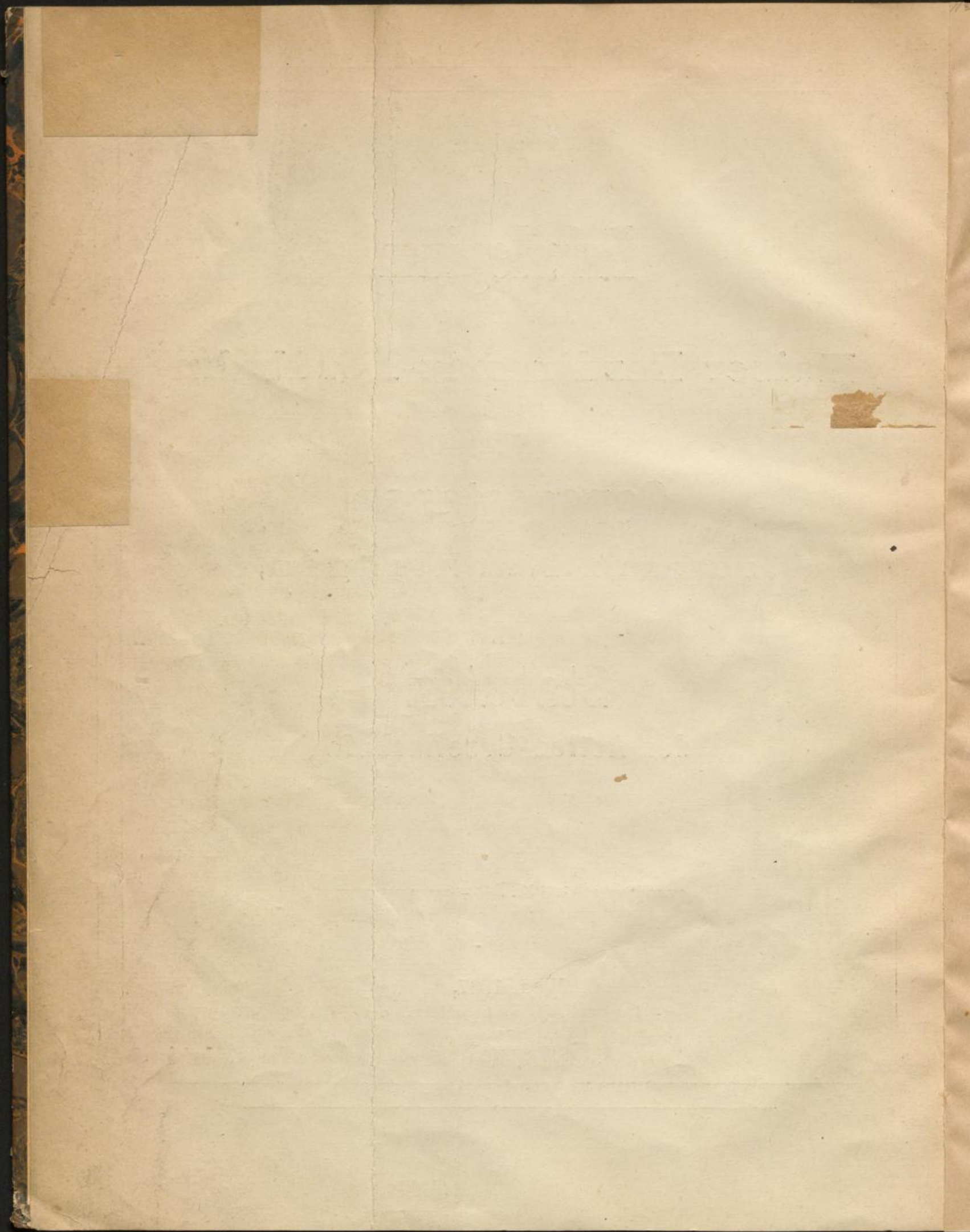
III.
Statuten
der Actien-Gesellschaft.



Wien, 1867.

Druck und Papier von Leopold Sommer.

Selbstverlag der Gesellschaft.



16857 B

I.



Privilegiums-Urkunde

für das

Wechselhaus S. M. von Rothschild zur Errichtung einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz und Troppau, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia.

Wir Ferdinand der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Oesterreich, König zu Jerusalem, zu Ungarn, Böhmen, der Lombardie und Venedig, zu Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien, Erzherzog zu Oesterreich, Herzog zu Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnthen, Krain, Ober- und Nieder-Schlesien, Grossfürst in Siebenbürgen, Markgraf in Mähren, gefürsteter Graf zu Habsburg und Tyrol etc. etc.

Nachdem Uns das Wechselhaus S. M. v. Rothschild allerunterthänigst gebeten hat, ihm ein ausschliessendes Privilegium zu dem Baue einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und Biala, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia zu ertheilen, so haben Wir Uns in Erwägung der Gemeinnützigkeit dieses Unternehmens bewogen gefunden, demselben das angesuchte Privilegium auf fünfzig nacheinander folgende Jahre mit folgenden Concessionen und unter nachstehenden Bedingungen zu verleihen.

1. Dem Wechselhause S. M. v. Rothschild soll es nämlich freistehen, zur Ausübung dieses ihm allergnädigst bewilligten Privilegiums einen Actien-Verein zu bilden, wovon es den Actien-Plan Unserer vorläufigen Genehmigung vorzulegen haben wird.

2. Obschon das gegenwärtige Privilegium bloß auf die Bahn von Wien nach Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und Biala, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia sich beschränkt, und die Errichtung anderer Seitenbahnen von ähnlicher Art immerhin wieder eine eigene Bewilligung nach einer darüber vorausgegangenen Verhandlung erfordert, so wird dem Wechselhause S. M. v. Rothschild dennoch auch sogleich die Berechtigung, auch ähnliche Seitenbahnen zur Herbeischaffung der Baumaterialien zu errichten, jedoch nur mit dem Beisatze bewilligt, dass, wenn diese auch nach vollendetem Baue noch bleibend aufrecht erhalten werden wollten, dasselbe darüber noch eine besondere Bewilligung anzusuchen haben werde.

3. Der Bau dieser Bahn soll bei seiner Ausführung nach den für öffentliche Strassen bestehenden Gesetzen behandelt werden; nur hat der Unternehmer, bevor zur Abschätzung der zum Baue benötigten Gründe und der in die Bahnlinie fallenden Gebäude geschritten wird, mit dem Eigenthümer eine gütliche Ausgleichung zu versuchen.

4. Auch hat derselbe da, wo die Eisenbahn eine bestehende nothwendige Strasse durchschneidet, oder über Bäche und Flüsse geht, in ersterer Beziehung die Verbindung der Strasse über oder unter der Bahn auf eine brauchbare Art herzustellen; dann, wo der Grund einer schon bestehenden Strasse zu der Bahn verwendet wird, eine andere Strasse von demselben Zustande, wie die eingezogene, herzurichten, in der letztern Beziehung jedoch dafür zu sorgen, dass die Uebersetzung der Bäche und Flüsse nur auf eine dem Laufe und der Benützung derselben unschädliche Weise geschehe, worüber, so wie über alles übrige Baudetail dieser Unternehmung derselbe seine speciellen Bauanträge, jedoch nur in Beziehung auf die dabei obwaltenden öffentlichen Rücksichten noch immer vorläufig der Würdigung der betreffenden Länderstelle zu unterziehen haben wird: wo dann, sobald die diesfällige Genehmigung von der Landesstelle entweder für die ganze Länge der Eisenbahn oder für eine einzelne Strecke erfolgt ist, eben diese Behörde zugleich den Befehl an die Besitzer der betreffenden Grund- und Gebäudetheile zu erlassen hat, letztere der Eisenbahn-Unternehmung gegen angemessene Schadloshaltung eigenthümlich abzutreten.

Sollte die bei solchen Abtretungen immer vorher zu versuchende gütliche Ausgleichung nicht zu Stande kommen, und daher die gerichtliche Schätzung solcher Grundstücke und Gebäude vorgenommen werden, so ist der gerichtliche Schätzungswert bei Gerichte zu depositiren, und soll sodann die Eisenbahn-Unternehmung von den politischen Behörden gegen die etwaigen aus dem Schätzungsacte entstehenden weitem Anstände der Grund- oder Gebäudebesitzer in dem Baue der Bahn mit allem Nachdrucke geschützt werden, ohne dass jedoch letzteren dadurch die Austragung ihrer allenfälligen Anstände auf dem ordentlichen Rechtswege benommen wird.

5. Bei Anlegung eigener Packhöfe, nebst Beamtenwohnungen, Schmieden, Wagnereien und Stallungen, dann bei Errichtung eigener Wirthshäuser an der Bahn, hat sich die Unternehmung den bestehenden Gesetzen und der Provinzial-Verfassung zu unterziehen; und hinsichtlich der für die Bahn eingelösten Grundstücke und Gebäude, so wie bezüglich des Unternehmungs-Capitales, wird ihr keine andere Befreiung oder Ausnahme von Steuern, so wie von öffentlichen und Gemeindelasten zugestanden, als welche schon in den bestehenden Gesetzen begründet ist.

6. Bei den an der Eisenbahn vorkommenden Diebstählen oder boshaften Beschädigungen soll sich genau nach den bestehenden Gesetzen gerichtet werden.

7. Wir berechtigen die Unternehmung, auf dieser Bahn sowohl Personen, als alle Arten Güter und Waaren, mit eigenen Wagen und mit Pferde- oder Dampfkraft, jedoch unbeschadet dem Postregale, zu verführen, auch diese Befugnis an Andere zu überlassen.

8. Von Seite der Staatsverwaltung wird während der Dauer des Privilegiums diese Bahn nie anders in Anspruch genommen werden, als dass die Unternehmung selbst die zu transportirenden Gegenstände verführe, und derselben dafür die Fracht, wie solche für die Privatgüter von ihr bestimmt, oder von Fall zu Fall durch freiwillige Uebereinkunft besonders bedungen wird, baar bezahlt werde.

9. Eben so wird während der Dauer des Privilegiums von Seite der Staatsverwaltung an der von der Unternehmung hergestellten Eisenbahn keine Weg- und Brückenmauth errichtet und eingehoben werden. Die Befreiung der Eisenbahn von den Mäuthen für die etwaige Benützung der öffentlichen Strassen und Brücken findet zwar nicht Statt; jedoch kann in dem Falle, wo die Eisenbahn-Unternehmung sollte nachweisen können, dass die wirkliche Abnahme der gesetzlichen Weg- und Brückenmauth von ihrem Fuhrwerke entweder sich auf einen grösseren Betrag belaufen würde, als ihr aus dem Gesichtspunkte einer blossen billigen Entschädigung der Strassen- und Brückenanstalt eigentlich obläge, oder dass diese Abgabe durch die Form der Einhebung von jedem einzelnen betretenen Fuhrwerke derselben auf ihre Unternehmung störend einwirkte, eine Ausgleichung solcher Miss-

verhältnisse unter andern Modalitäten, allenfalls mit der Entrichtung eines Pauschalbetrages verwilligt, und einem besondern Uebereinkommen derselben mit der Gefällsbehörde zugewiesen werden.

Was übrigens Waarenzölle, Verzehrungs-Abgaben und dergleichen betrifft, muss sich in dieser Hinsicht lediglich nach den allgemeinen Vorschriften benommen werden.

10. Nach Ablauf der fünfzig Privilegial-Jahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobilar-Zugehörungen der dann erloschenen Unternehmungen als Eigenthümer frei schalten, über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten, und wenn er selbst oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten, und diese als nützlich sich bewährt hätte, wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen.

11. Auch gestatten Wir zur mehreren Begünstigung der Unternehmung, dass sie ihre eigene bei dem Wiener Mercantil- und Wechselgerichte zu protocollirende Firma führen dürfe, und dass diese Behörde ihre competente Instanz in Fällen der Eisenbahn sei.

12. Schliesslich bestimmen Wir ausdrücklich, dass dieses Privilegium als nicht ertheilt und bezüglich als erloschen anzusehen sei, wenn binnen der ersten zwei Jahre vom heutigen Tage an, nicht wenigstens Eine Meile der Eisenbahn erbaut ist, und wenn innerhalb zehn Jahren, von dem obenwähnten Tage an gerechnet, die ganze Bahn zwischen Wien und Bochnia nicht vollständig ausgeführt ist.

Wenn nun die gesetzlichen Bedingungen getreulich in Erfüllung gebracht werden, so soll die Unternehmung nicht nur dieses ihr verliehenen allergnädigsten Privilegiums sich zu erfreuen haben, sondern Wir verordnen zugleich, dass während fünfzig Jahren, von dem Tage der öffentlichen Kundmachung dieser Urkunde anzufangen, sich ausser dem Wechselhause **S. M. v. Rothschild**, seinen Erben oder Cessionären, und überhaupt der Actien-Gesellschaft, Jedermann enthalten solle, eine dergleichen Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia, oder dergleichen Seitenbahnen nach Brünn, Ohmütz, Troppau, Bielitz und Biala, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia, auf welche erwähnte Haupt- und Nebenbahnen Wir aber auch gegenwärtiges ausschliessendes Privilegium hiermit ausdrücklich beschränken, zu errichten, bei sonstiger Confiscation der widerrechtlich erbauten Eisenbahn zum Vortheile des Privilegirten, und noch überdies bei einer Geldstrafe von Einhundert Species-Ducaten in jedem Uebertretungsfalle, wovon die Hälfte dem Armenfonde des Ortes, wo das Erkenntnis in erster Instanz gefällt wurde, die andere aber dem Privilegirten zuzufallen hat, und unnachsichtlich durch das im Lande, wo die Uebertretung geschieht, befindliche Fiscalamt einzutreiben ist, ohne dass jedoch hieraus dem Privilegirten Einsprüche gegen Unternehmungen von Eisenbahnen in anderen als den hier namentlich bezeichneten Richtungen nach und aus Galizien erwachsen können und dürfen: wie denn auch den Uebertreter dieses Privilegiums noch insbesondere Unsere Allerhöchste Ungnade treffen, und es dem Privilegirten insbesondere vorbehalten sein soll, ihn wegen alles erweislichen Schadens zum Ersatze vor dem ordentlichen Richter zu belangen.

Den Behörden, die es betrifft, ertheilen Wir insbesondere den gemessenen Befehl, über die Handhabung dieses Privilegiums und die damit verbundenen Bedingungen zu wachen.

Das meinen Wir ernstlich.

Zur Urkund dieses Briefes besiegelt mit Unserem k. k. und erzherzoglichen anhangenden grösseren Insiegel.

Gegeben und ausgefertigt mittelst Unseres lieben und getreuen **Anton Friedrich** Grafen **Mittrowsky** von **Mittrowitz** und **Nemiscl**, Herrn der Herrschaft Wiesenberg in Mähren, Grosskreuzes und Kanzlers des österr. kais. Leopoldordens, Ehrenbailli und Grosskreuzes des souverainen Ordens

des heiligen Johann von Jerusalem, Unseres wirklichen geheimen Rathes, Kämmerers und obersten Kanzlers der vereinigten Hofkanzlei, Präsidenten der Studien-Hofcommission, Ehrenmitgliedes vieler gelehrten Gesellschaften etc. etc., in Unserer kais. Haupt- und Residenzstadt Wien, am vierten Monats-tage März nach Christi Geburt im Eintausend acht hundert sechs und dreissigsten, Unserer Reiche im zweiten Jahre.

Ferdinand.

Anton Friedrich Graf Mittrowsky v. Mittrowitz und Nemischl,
Oberster Kanzler.

Carl Graf v. Inzaghi.

Franz Freiherr v. Pillersdorff.

Johann Limbeck Ritter v. Lilienau.

Nach Sr. k. k. Apostol. Majestät Höchsteigenem Befehle:

Wilhelm Freiherr v. Drossdick.

Anmerkung.

Das vorstehende Privilegium wurde durch die Allerhöchste Entschliessung ddo. 20. März 1853 und das in Folge derselben von der Staatsverwaltung mit der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geschlossene Uebereinkommen ddo. 25. April 1853 theilweise abgeändert, indem durch die erwähnte Allerhöchste Entschliessung unter den, in dem Uebereinkommen ddo. 25. April 1853 näher enthaltenen Bedingungen, allergnädigst genehmiget worden ist, dass die Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Galizien statt bis Bochnia lediglich bis Oswiecim von der Gesellschaft ausgebaut werde.

Wien, am 15. August 1853.

A. Baumgartner m. p.,
Handels- und Finanzminister.

$\frac{488}{P}$ Nachtrag a.

Seine k. k. Majestät haben mit Allerhöchster Entschliessung vom 9. d. M. die vorliegende Bitte zu gewähren und Allergnädigst zu bewilligen befunden, dass der Allerhöchst privilegirten Eisenbahn von Wien auf Bochnia von nun an der Name: **Kaiser Ferdinands-Nordbahn** beigelegt werde.

Im Auftrage des hohen Präsidiums der k. k. vereinigten Hofkanzlei.

Wien, den 10. April 1836.

Schönaich m. p.

An den Herrn Banquier **S. M. Freiherr von Rothschild.**

$\frac{7680}{740}$ Nachtrag b.

Von der k. k. vereinigten Hofkanzlei.

In Folge Allerhöchster Entschliessung vom 5. d. M. wird der Direction über das angeschlossene Gesuch um die zehnjährige Verlängerung der mit 4. März 1846 zu Ende gehenden Bauzeit zur Vollendung der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, in Gemässheit der Allerhöchsten Entschliessung vom 31. October 1843 die Bewilligung dieser zehnjährigen Fristerstreckung im Allerhöchsten Namen

mit dem Beisatze eröffnet, dass es immer dem Ermessen der Staatsverwaltung vorbehalten bleibe, den Bau von Oderberg weiter im Interesse des Staates theilweise oder ganz, selbst fortzuführen.

Seine Majestät haben zugleich der Direction ausdrücklich zu erinnern befohlen, dass die im Bahn-Privilegium nicht erscheinende Anschliessung an die oberschlesische Eisenbahn, die Festsetzung von Bedingungen und specielle Einleitungen von Seite der Staatsverwaltung erfordern werde, bei welchen bezüglich auf die Art und Zeit auch das Interesse der öffentlichen Verwaltung gehörig berücksichtigt werden muss.

Eben so müssen die, Behufs dieser Anschliessung nothwendig werdenden Aenderungen an der schon genehmigten Trace, wenn sie nach §. 4 des Gesellschafts-Privilegiums in Verhandlung kommen, der Allerhöchsten Schlussfassung Seiner Majestät unterzogen werden.

Wien, am 9. März 1844.

Pillersdorf m. p.

Meschuta m. p.

Nachtrag c.

Uebereinkommen,

abgeschlossen in Folge der Allerhöchsten Entschliessung vom 20. März 1853 von dem k. k. Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten im Namen der Staatsverwaltung mit der durch Beschluss der Generalversammlung vom 22. Februar 1853 hierzu besonders bevollmächtigten Direction der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, in Vertretung der gleichnamigen Actiengesellschaft.

§. 1.

Die Staatsverwaltung erlässt der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actiengesellschaft die in dem Privilegium vom 4. März 1836 und den nachfolgenden allerhöchsten Entschliessungen vom 5. März 1844 und 17. Mai 1845 gegründete Verpflichtung des Ausbaues der Kaiser Ferdinands-Nordbahn von Oswieczim in Galizien nach Bochnia und der Flügelbahnen nach den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia, gegen die nachstehenden, von der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im Namen der Actiengesellschaft übernommenen Verbindlichkeiten.

§. 2.

Die genannte Direction verpflichtet sich nämlich, die Eisenbahnstrecke von Oderberg nach Oswieczim, so wie die beiden Flügelbahnen nach Troppau und Bielitz nach vorhergegangener behördlichen Bewilligung der Baupläne längstens bis 4. März 1856 auszubauen und dem öffentlichen Betriebe zu übergeben.

Die Hauptbahn von Oderberg nach Oswieczim, so wie die Flügelbahn nach Troppau muss für Dampfkraft eingerichtet und mit solcher betrieben werden. Für die Flügelbahn nach Bielitz genügt eine Pferdebahn, falls die genannte Direction es nicht vorziehen sollte, auch diese Flügelbahn mit Dampfkraft zu betreiben.

In Oswieczim soll ein gemeinschaftlicher Bahnhof errichtet werden.

Die Modalitäten der Anlage, so wie die Ausführung des Betriebes auf demselben bleiben einem besonderen Uebereinkommen vorbehalten.

§. 3.

Die genannte Direction überlässt der Staatsverwaltung ohne besondere Vergütung die dem gedachten Actienvereine eigenthümliche Eisenbahnstrecke von Marchegg bis zur österreichisch-ungarischen, und bezüglich bis zur gegenwärtigen Grenze der südöstlichen Staatsbahn (früher ungarische Centralbahn) mit Einschluss der Hälfte der Brücke über die March.

Diese Eisenbahnstrecke, welche in dem angeschlossenen Plane mit 1 bezeichnet erscheint, geht sogleich mit Abschluss dieses Vertrages in das freie unbelastete Eigenthum der Staatsverwaltung über, und die genannte Direction verbindet sich, dieselbe ganz unbelastet der Staatsverwaltung zu übergeben, und ihr gegen jeden, wie immer gear teten Anspruch eines Dritten, rücksichtlich dieser Bahnstrecke Vertretung zu leisten.

Die genannte Direction verbindet sich ferner, alle auf den Bau und die Grundeinlösung dieser Strecke Bezug habenden Acten, so wie auch diejenigen Behelfe, welche zur grundbücherlichen Auszeichnung des Eigenthumes der Staatsverwaltung auf die eingelösten Gründe dieser Bahnstrecke erforderlich erscheinen, insoferne die einen oder die anderen im Besitze der genannten Direction sind, der Staatsverwaltung auszufolgen.

§. 4.

In der Grenzstation Marchegg soll von der Staatsverwaltung und der genannten Direction ein gemeinschaftlicher Bahnhof dermassen erbaut werden, dass die Züge unmittelbar von der südöstlichen Staatsbahn auf diesfällige Zweigbahn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und umgekehrt übergehen, und dass jede Bahnverwaltung auf ihre Kosten, die nach dem eigenen Bedürfnisse des Betriebes erforderlichen Baulichkeiten herzustellen hat.

Ueber die Modalitäten der diesfälligen Ausführung wird ein besonderes Uebereinkommen getroffen werden.

Jedenfalls verpflichtet sich aber die genannte Direction, der Staatsverwaltung den Grund und Boden ihres gegenwärtigen Bahnhofes zu Marchegg insoweit unentgeltlich zu überlassen, als dieser Grund und Boden von der genannten Direction zum Aufbaue der eigenen Bahnhofgebäude nicht selbst benöthiget wird.

§. 5.

Die genannte Direction verbindet sich ferner, den Betrieb auf der Eisenbahnstrecke von March-

egg bis Pressburg auf Grundlage des mit der ehemaligen ungarischen Centralbahn-Direction abgeschlossenen Pachtvertrages ddo. 25. November 1847 für Rechnung der Staatsverwaltung so lange zu besorgen, bis es der Staatsverwaltung nach vollständiger Herstellung und Einrichtung des Bahnhofes zu Marchegg thunlich sein wird, den Betrieb auf der gedachten Bahnstrecke in eigene Regie zu übernehmen, in welcher Beziehung jedoch eine fünfjährige Frist vom Ausfertigungstage dieses Uebereinkommens als längster Termin ausdrücklich festgestellt wird.

Bei Fortsetzung des erwähnten Pachtbetriebes durch die genannte Direction innerhalb dieses Zeitraumes haben jedoch folgende Modificationen des fraglichen Pachtvertrages ddo. 25. November 1847 einzutreten:

- a) Statt der im §. 20 des erwähnten Vertrages ddo. 25. November 1847 festgesetzten Vergütung erhält die genannte Direction, vom 31. Mai 1851 angefangen, die in der Beilage II verzeichneten Gebühren.
- b) Für das während dieser Zeit von dem Personale der Nordbahn in Pressburg besorgte Betriebsgeschäft für die südöstliche Staatsbahn von Pressburg gegen Pest, werden der Direction überdies die im Protocolle vom 26. September 1850 bestimmten Vergütungen von der Staatsverwaltung monatlich bezahlt werden.
- c) Die im §. 11 des erwähnten Pachtvertrages stipulirte Haftung wird für die Zukunft dahin modificirt, dass jeder Beamte und Diener für allen durch sein Verschulden verursachten Schaden haftungs- und ersatzpflichtig bleibt. Auf gleiche Weise haftet aber auch die genannte Direction für jeden aus Anlass des fraglichen Pachtbetriebes durch ein ihr zur Last fallendes Verschulden zugefügten Schaden. Die genannte Direction verbindet sich überdies, dem k. k. Aerar bei Hereinbringung der von ihren Beamten oder Dienern zu leistenden Ersätze nach Kräften behilflich zu sein, keinen Beamten oder Diener auf der Bahn-

strecke von Marchegg bis Pressburg ohne Einwilligung des k. k. Handelsministeriums anzustellen oder zu verwenden, so wie auch jeden solchen Beamten oder Diener auf Verlangen des Handelsministeriums von dieser Bahnstrecke ohne weiters zu entfernen.

- d) Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, den erwähnten Pachtvertrag ddo. 25. November 1847 rücksichtlich des Betriebes der Bahnstrecke von Marchegg bis Pressburg durch die genannte Direction sammt den hier ad a — inclusive c erwähnten Modificationen auch noch vor Herstellung des Bahnhofes zu Marchegg nach Ermessen gegen halbjährige Kündigung aufzulösen.

§. 6.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich von der gegen das Aerar bei dem k. k. Handelsgerichte in Wien eingebrachten Klage ddo. 12. September 1850, Zahl 6509, auf Leistung der tarifmässigen Gebühren für die Beförderung der in den ambulirenden Postwaggons auf der Nordbahn reisenden Beamten, Conducteure und Diener, dann für die Fahrpostsendungen nach Abschluss dieses Uebereinkommens ohne Verzug unbedingt abzustehen; wogegen sich die Staatsverwaltung verbindlich macht, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Direction als Entschädigung für die bis zum 21. Februar 1852 (als dem Tage, an welchem die Eisenbahn-Betriebs-Ordnung vom 16. November 1851 gesetzliche Kraft erhielt) beförderten Postsendungen und Post-Ambulanz-Wagen einen Pauschalbetrag per Dreissigtausend Gulden Conventions-Münze zu bezahlen. Mit dieser Bezahlung stellt sich die genannte Direction dermassen zufrieden, dass sie aus Anlass der Beförderung der Post (Postsendungen, Postbediensteten, Post-Ambulanzwagen etc.) bis zu dem gedachten Zeitpunkte keinen wie immer gearteten Anspruch mehr zu erheben berechtigt sein soll.

Die genannte Direction verpflichtet sich ferner vom 21. Februar 1852 angefangen, die Beförderung der Post nach Vorschrift der Eisenbahnbetriebs-

Ordnung vom 16. November 1851 (insbesondere des §. 68 derselben) gegen dem zu besorgen, dass

- a) der genannten Direction für die Beförderung des mit jedem Postzuge zu transportirenden achtradrigen Postambulanz-Wagens inclusive der darin manipulirenden Beamten und Conducteure, nebst Amtspacketen- und Privat-Fahrpostsendungen ein Pauschalbetrag vergütet werde, welcher für die auf diese Art auf der Nordbahn und ihren Nebenzweigen zu befördernden Post-Ambulanzwagen in Summa mit fl. 10.000 (Zehntausend) Conv. Münze per Jahr festgesetzt wird, und in halbjährigen Decursiv-Raten von Seite der Staatsverwaltung an Erstere zu leisten kömmt;
- b) dass die genannte Direction, falls der von der Staatsverwaltung bei einem Post- oder Personenzuge beigestellte Post-Ambulanzwagen zur Beförderung der Post nicht hinreichen sollte, verpflichtet ist, die benöthigten vierradrigen Lastwagen als Beiwagen zur Beförderung der Postsendungen der Staatsverwaltung auf Verlangen der Regierungsorgane auf ihrer (d. i. der Kaiser Ferdinands-Nordbahn) zur Verfügung zu stellen, und dass der genannten Direction hiefür nur eine Vergütung von 1 fl. 15 kr. für jeden Beiwagen und für jede Fahrtmeile von der Postanstalt zu leisten kömmt;
- c) dass im Falle, als die von der Staatsverwaltung beigestellten Ambulanzwagen wieder abgeschafft werden sollten, die Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ohne besondere Vergütung für die k. k. Postzwecke auf ihren Bahnstrecken blos einen achtradrigen oder zwei vierradrige Lastwagen bei jedem Postzuge zur Beförderung der Postsendungen zu verwenden, und auf ihre Kosten für den Postdienst entsprechend einzurichten und zu erhalten verpflichtet sein, dagegen für weitere für den Postdienst auf der Nordbahn etwa erforderliche Beiwagen (die gewöhnliche vierradrige Lastwagen sein können) die ad b erwähnte besondere Entschädigung per 1 fl. 15 kr.

für jeden folgenden Beiwagen und für jede Fahrmeile geleistet werden soll.

§. 7.

Insoferne die Kaiser Ferdinands-Nordbahn sowohl in der Hauptrichtung, als in ihren Nebenzweigen das Mitglied zwischen den verschiedenen Staatsbahnen schon gegenwärtig bildet, oder in Zukunft bilden wird, werden hinsichtlich des durchgehenden Verkehrs von einer Staatsbahn auf die andere über die dazwischen liegende Bahn des Privat-Vereins folgende Bestimmungen festgesetzt:

- a) Alle von dem Central-Bahnhofe auf dem Kaiser Ferdinands-Nordbahnhofe in der Richtung einer k. k. Staatsbahn anlangenden Personen- und Waarenzüge, so wie alle Züge, welche von einer k. k. Staatsbahn einlangen, sind auf Verlangen der Staatsverwaltung ohne Umladung und ohne Umwechslung der Wagen mit dem ordentlichen oder mit einem etwa nothwendigen Separatzuge auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu befördern, und zwar mit den Maschinen und dem Zugbegleitungs-Personale der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
- b) Diese Beförderung geschieht nach einem von der Staatsverwaltung mit Berücksichtigung der Betriebsverhältnisse der Kaiser Ferdinands-Nordbahn festzusetzenden Fahrplane.
- c) Separat- und Extrazüge sind, wenn nicht früher, doch mindestens drei Stunden vorher der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bekannt zu geben.
- d) Mit den von dem Central-Bahnhofe zu Wien nach einer k. k. Staatsbahn oder in der entgegengesetzten Richtung verkehrenden Zügen, mit Ausnahme der besonderen Separat-Züge, werden auch Personen und Sachen nach oder von einem auf der zu passirenden Strecke liegenden Stationsplatze der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum jeweiligen Tarife der Nordbahn befördert werden.
- e) Insoferne diese Züge von dem Central-Bahnhofe zu Wien auf die südöstliche Staatsbahn über die Grenzstation Marchegg, oder in um-

gekehrter Richtung von einer Station der südöstlichen Staatsbahn über Marchegg bis in den Central-Bahnhof zu Wien verkehren; und eben so in dem Falle, als in Verlängerung des Wien-Stockerauer Bahnflügels eine Staatsbahn gebaut würde, die Züge, welche vom Wiener Central-Bahnhofe über den Stockerauer Bahnflügel auf die an denselben zu bauende Staatsbahn, oder in umgekehrter Richtung verkehren, hat auch rücksichtlich der Nordbahnstrecke für die über diese beiden ganzen Linien, d. i. vom Central-Bahnhofe bis wenigstens nach Ungarisch-Neudorf und umgekehrt, und vom Wiener Central-Bahnhofe bis über die Station Stockerau hinaus und umgekehrt beförderten Personen und Waaren, der für die bezügliche Staatsbahn jeweilig geltende Staatsbahntarif Anwendung zu finden; die auf diesen beiden ersterwähnten Nordbahnstrecken (d. i. vom Wiener Central-Bahnhofe über Marchegg hinaus, und umgekehrt, und vom Wiener Central-Bahnhofe über Stockerau hinaus und umgekehrt) verkehrenden durchgehenden Separat-Züge (c dieses Paragraphes) sind ebenfalls nach dem für die bezügliche Staatsbahn jeweilig festgesetzten Tarife für die Nordbahnstrecke an die Direction derselben zu zahlen. Die im gegenwärtigen Paragraphen lit. e festgesetzte Preis-Modification wird nur ausnahmsweise für die Personen und Lasten stipulirt, welche vom Wiener Central-Bahnhofe mindestens bis nach Ungarisch-Neudorf oder umgekehrt, und vom Wiener Central-Bahnhofe auf die an den Stockerauer Bahnflügel anzubauende Staatsbahn und umgekehrt, über die ganze dazwischen liegende Wien-Marchegger oder Wien-Stockerauer Nordbahnstrecke durch Personen-, Last- oder Separat-Züge transportirt werden. In allen andern hier nicht ausdrücklich angeführten Fällen wird die Staatsverwaltung die Annahme des Staatsbahntarifes von Seite der Nordbahn nicht gegen den Willen der Letzteren beanspruchen.

Der bisher bestehende Preis für Militär-Transporte, und zwar 6 kr. pr. Mann und Meile bis 24 Mann, und 3 kr. pr. Mann und Meile von 25 Mann und mehr, so wie für das Militär-Gepäck bleibt von dieser Preis-Modification ganz unberührt.

- f) Für den Transport der leeren Wagen in der Richtung von dem Central-Bahnhofe nach einer Staatsbahn oder umgekehrt, wird der Nordbahn-Direction keine besondere Vergütung geleistet.

Sollten jedoch ganz neue (unbeladene) Wagen zu transportiren sein, so hat die genannte Direction das Recht, für die Beförderung derselben auf ihrer Bahnstrecke eine Vergütung nach Massgabe des abgeschlossenen oder noch abzuschliessenden besonderen Uebereinkommens von Seite der Staatsverwaltung zu fordern.

- g) Die genannte Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Direction entrichtet der Staatsverwaltung für alle auf die oben ad e) erwähnten Durchgangsstrecken beladen oder besetzt eingetretenen Staatsbahnwagen (Last- und Personenwagen) die Wagenbenützung-Gebühr nach dem abgeschlossenen oder noch abzuschliessenden Wagenbenützung-Vertrage (oder falls ein solcher in der Folge nicht zu Stande kommen sollte, nach Massgabe der Anschaffungskosten der Wagen und der erfahrungsmässigen Abnutzung derselben), jedoch mit Zuschlag von Ein Drittheil für die Zeit, in welcher diese Wagen die Strecke auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wirklich zurücklegen.

- h) Die genannte Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich, die Transporte der Züge von dem Central-Bahnhofe zu Wien auf der zu erbauenden Verbindungsbahn nach dem Kaiser Ferdinands-Nordbahnhofe, und umgekehrt nach Verlangen der Staatsverwaltung mittelst der Maschinen und des Zugbegleitungs-Personales der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gegen die in der Beilage III ersichtliche Vergütung besorgen zu lassen; und es wird zur Berechnung dieser Vergütung die Entfernung vom Central-Bahnhofe bis zum

Nordbahnhofe mit einer halben Meile angenommen.

- i) Die Erhaltung und Ueberwachung der Verbindungsbahn kommt der Staatsverwaltung zu, welche auch die Fahrordnung (mit Berücksichtigung des Bedürfnisses der Nordbahn), so wie die von der Staatsverwaltung zu beziehenden Tarifs-Gebühren für diese Strecke festsetzen wird.

- k) Die genannte Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erhält für die auf der Verbindungsbahn verkehrenden Nordbahnwagen die Vergütung nach Massgabe der abgeschlossenen oder noch abzuschliessenden Wagenbenützung-Verträge, jedoch mit der Beschränkung, dass für alle Nordbahnwagen, welche von dem Nordbahnhofe zum Zollamte gestellt, oder von da abgeholt werden, für die Fahrt auf der Verbindungsbahn, so wie für das Verweilen bei dem Gefällsamte von Seite des Aerars keine Wagenbenützung-Gebühr zu entrichten ist, daher die Bezahlung einer solchen Gebühr für derlei Wagen erst dann und mit dem Zeitpunkte eintritt, wenn derlei Wagen Behufs ihrer Wiederverladung von den Organen der Staatsverwaltung in Anspruch genommen werden.

- l) Die Nordbahn-Direction übernimmt auf Verlangen und nach Belieben der Staatsverwaltung auch die Verschiebung der Wagen und Zusammenstellung der Züge im Central-Bahnhofe mit Maschinen und dem Maschinen-Personale der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gegen angemessene Vergütung, welche jedoch blos die hiedurch der Nordbahn-Direction, verursachten Selbstkosten umfassen soll.

Ueber die näheren diesfälligen Modalitäten wird ein besonderes Uebereinkommen getroffen werden.

§. 8.

Die von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Direction in Folge des Vertrages vom 2. Juli 1845 über den Betrieb der nördlichen Staatsbahn geleg-

ten oder etwa noch beabsichtigten Rechnungen, u. z. sowohl die diesfälligen Betriebs-Einnahms- und Ausgaberechnungen, so wie die Rechnungen über Leistungen, für welche die Vergütung im Betriebs-Pachtvertrage nicht ziffermässig festgesetzt war, sollen dermassen als ausgeglichen betrachtet werden, dass die Staatsverwaltung auf jede weitere Bemängelung dieser Rechnungen verzichtet, und sich mit den bisherigen von Seite der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geleisteten Einzahlungen begnügt; die genannte Direction dagegen erklärt, weder aus diesen Rechnungen, noch aus dem erwähnten Pachtvertrage selbst an das Aerar irgend eine Forderung mehr stellen zu wollen und zu können.

Auch verzichtet dieselbe auf jeden Anspruch einer Entschädigung oder Vergütung aus dem Staatsschatze, aus dem Titel der bisherigen Beförderung der Züge zwischen Prerau und Olmütz, und in entgegengesetzter Richtung; so wie auch die Staatsverwaltung von jeder Anforderung einer Vergütung für die auf dieser Strecke stattgefundene Benützung der ärarischen Betriebsmittel absteht.

§. 9.

Ueber die Art und Weise, wie die Abrech-

Wien, den 25. April 1853.

Beilage I.

Ist der Detailplan der abgetretenen 1087 Klft. langen Strecke vom Marchegger Stationsplatze bis inclusive der halben Marchbrücke.

Beilage II. — Vergütungen.

welche der Direction der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Besorgung des Betriebs auf der Marchegg-Pressburger Strecke vom 31. Mai 1851 an per Meile zugestanden werden.

nung bezüglich der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Staatsbahnen und von diesen für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingehobenen Gebühren, und beziehungsweise der gegenseitigen Abfuhr stattfinden soll, wird ein besonderes Uebereinkommen getroffen werden; doch wird festgesetzt, dass die Abfuhr der Gelder jedenfalls am Ende der Woche gegenseitig stattzufinden habe.

§. 10.

Die Stempelgebühren dieses Uebereinkommens sind von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Direction zu tragen.

§. 11.

Schliesslich wird einverständlich festgesetzt, dass alle aus diesem Uebereinkommen etwa entstehenden Streitigkeiten, das Aerar möge als Kläger oder Geklagter eintreten, sowie die hierauf bezugnehmenden Sicherstellungs- und Executionsschritte bei demjenigen im Sitze der hiesigen k. k. Finanzdirection befindlichen Gerichte, dem der Fiscus als Geklagter untersteht, durchzuführen sein werden.

A. Baumgartner m. p.,

Finanz- und Handelsminister.

Die Direction

der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Dr. Zelinka m. p.,

H. Sichrosky m. p., Generalsecretär.

| | |
|---|--------------|
| a) Für einen Personen-, gemischten oder Lastzug | 13 fl. — kr. |
| b) „ eine Hilfsmaschine (ohne weitere Unterscheidung) | 6 „ 30 „ |
| c) „ eine Schneepflugfahrt | 7 „ — „ |
| d) „ ein Materialzug | 8 „ — „ |

und zwar mit Rücksicht der, der Maschine entsprechenden Leistungsfähigkeit.

Obige Ansätze sind das Resultat der auf Grundlage der im Jahre 1851 ausgewiesenen wirklichen Auslage in der Marchegg-Pressburger Strecke.

In den Zugförderungskosten ist der Brennstoff mit 0.298 Klafter 30zölligen Brennholzes mit 4 fl. 16 kr. in Rechnung genommen. Die oben ausgewiesenen Zugförderungskosten sollen alle zwei Jahre und zwar in der Weise rectificirt werden, dass mit Beibehaltung aller übrigen Beträge die Kosten des Brennstoffes nach dem für diese Zeit sich ergebenden Durchschnittspreise für diese Bahnstrecke in Rechnung kommen, was für jede Gattung von Brennstoff Geltung haben soll.

A. Baumgartner m. p.,

Finanz- und Handelsminister.

Die Direction

der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Dr. Zelinka m. p.

H. Sichrovsky m. p., Generalsecretär.

Beilage III. — Vergütungen,

welche der Direction der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Besorgung des Betriebes auf der Wiener Verbindungsbahn vom Central-Bahnhofe bis zum Nordbahnhofe und vice versa zugestanden werden.

| | |
|---|-------------|
| a) Für einen regelmässigen oder Separat-Personenzug per Meile | 7 fl. — kr. |
| b) „ einen regelmässigen oder Separat-Lastzug per Meile | 9 „ 24 „ |
| c) „ eine Meile Hilfsfahrt für Personenzüge | 6 „ 30 „ |
| d) „ eine Meile Hilfsfahrt für Lastzüge | 8 „ 40 „ |
| e) „ Schneepflugfahrt per Meile | 8 „ — „ |
| f) „ Materialzüge per Meile | 8 „ 50 „ |
| g) „ gemischte Züge | 8 „ 8 „ |

In den Zugförderungskosten auf der Wiener Verbindungsbahn ist der Brennstoff mit 4 fl. 36.26 kr. und der Verbrauch nach der Detailberechnung in Rechnung genommen.

Die oben ausgewiesenen Zugförderungskosten sollen alle zwei Jahre und zwar in der Weise rectificirt werden, dass mit Beibehaltung aller übrigen Beträge die Kosten des Brennstoffes nach dem für diese Zeit sich ergebenden Durchschnittspreise in Rechnung kommen, was für jede Gattung Brennstoff Geltung haben soll.

Dieselben haben ferner in Beziehung auf die mit jedem Zuge zu befördernde Last für die Leistungsfähigkeit einer Maschine zu gelten, so dass für Züge mit zwei Maschinen, falls selbe vorkämen, die entsprechende Gebühr für die zweite Maschine, je nachdem selbe bei einem Personen- oder bei einem Lastzuge verwendet wird, wie sub c und d mit 6 fl. 30 kr. oder 8 fl. 40 kr. berechnet, an die Nordbahn zu vergüten ist.

A. Baumgartner m. p.,

Finanz- und Handelsminister.

Die Direction

der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Dr. Zelinka m. p.

H. Sichrovsky m. p., Generalsecretär.

II.

Concessionen.

21013.

a.

Concession für die Flügelbahn von Floridsdorf nach Stockerau.

Von der k. k. niederösterr. Landesregierung.

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

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

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

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

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

Wien, am 12. April 1840.

Lago m. p.

Hohenwarth m. p.

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

34451.

b.

Concession für die Flügelbahn von Gänserndorf nach Marchegg.

Von der k. k. niederösterreich. Landesregierung.

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

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

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

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

Wien, am 7. Juni 1845.

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

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

9255

117

c.

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

Von der k. k. vereinigten Hofkanzlei.

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

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

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

Wien, am 18. März 1847.

Iuzaghy m. p.

Kübeck m. p.

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

d.

Concessions-Urkunde,

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

§. 1.

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

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

§. 2.

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

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

§. 3.

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

§. 4.

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

§. 5.

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

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

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

§. 6.

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

§. 7.

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

§. 8.

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

§. 9.

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

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

§. 10.

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

§. 11.

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

§. 12.

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

§. 13.

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

§. 14.

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

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

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

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

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

von 2,035.478 fl. C. M.

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

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

baar an die Staats-Centralcasse abgeführt werden.

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

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

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

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

§. 15.

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

§. 16.

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

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

§. 17.

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

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

§. 18.

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

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

§. 19.

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

§. 20.

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

§. 21.

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

§. 22.

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

§. 23.

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

§. 24.

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

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

§. 25.

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

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

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

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

§. 26.

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

§. 27.

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

§. 28.

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

§. 29.

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

§. 30.

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

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

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

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

Wien, am 26. Juni 1858.

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

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

(L. S.)

(L. S.)

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

Die Direction

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

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

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

(L. S.)

21

No 82 Rg L

e.

Concession

für die mährisch-schlesische Nordbahn.

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

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

§. 1.

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

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

§. 2.

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

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

§. 3.

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

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

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

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

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

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

§. 4.

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

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

§. 5.

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

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

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

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

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

§. 6.

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

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

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

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

§. 7.

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

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

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

§. 8.

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

§. 9.

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

Maximaltarif pr. österr. Meile.

Für Reisende die Person:

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

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

Für Waaren, die mit gewöhnlicher Geschwindigkeit befördert werden:

Der Zoll-Centner per Meile:

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

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

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

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

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

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

§. 10.

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

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

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

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

§. 11.

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

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

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

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

gegenseitiger Aushilfe mit Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte beizutreten.

§. 12.

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

§. 13.

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

§. 14.

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

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

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

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

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

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

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

§. 15.

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

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

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

§. 16.

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

§. 17.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

§. 18.

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

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

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

§. 19.

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

Zu Lasten des Bau-Conto werden geschrieben:

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

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

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

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

Nach Eröffnung des Betriebes der benannten Bahnen:

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

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

§. 20.

Die Betriebsrechnung der neuen Linien wird abesondert geführt werden.

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

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

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

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

Franz Joseph m. p.

Freiherr v. Beust m. p.

Freiherr v. Becke m. p.

Auf a. h. Befehl Sr. apostol. Majestät

Johann Pfeiffer,

k. k. Sectionsrath.

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

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

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

§. 21.

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

Uebereinkommen,

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

§. 1.

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

§. 2.

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

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

§. 3.

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

§. 4.

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

Wien, am 22. Mai 1867.

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

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

Jacobi m. p.,
Generalsecretär-Stellvertreter.

III.

Statuten der Actien-Gesellschaft

der

Ausschliessend privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Bildung der Gesellschaft.

§. 1.

Nachdem die Subscription auf **Actien** zu dem durch **Allerhöchste Privilegiums-Urkunde** ddt. 4. März 1836 bewilligten Baue einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit Nebenbahnen geschlossen ist, und durch die besonders ausgefertigte Cession dd. 19. Mai 1836 die Abtretung des Privilegiums an die Actien-Gesellschaft vollzogen wurde; so erklärt sich dieselbe, bestehend aus den rechtmässigen Besitzern der Interims-Actienscheine, als vollständig und somit rechtsförmig errichtet.

§. 2.

Der Fond zu dieser Unternehmung wird durch 14.000 Actien, jede zu 1000 Gulden Conventions-Münze, beigebracht.

§. 3.

Auf diesen Fond wurden 10 pCt. bereits eingezahlt.

§. 4.

Auf die noch ausstehenden 90 pCt. des Actienbetrages müssen bis 30. October 1836, und so fort bis zur gänzlichen Einlage halbjährig 10 pCt. zur Gesellschafts-Casse in Wien bar erlegt werden.

§. 5.

Nach Bedarf für den Bau der Eisenbahn können diese Zahlungen auch früher eingefordert werden.

§. 6.

Die Bestimmung hierüber kömmt der Gesellschafts-Direction zu.

§. 7.

Die Einforderung früherer Zahlungen muss jedesmal drei Monate vor der beabsichtigten Zahlungszeit durch die österr. k. k. privileg. Wiener Zeitung und durch die Allgemeine Zeitung zu Augsburg dreimal kundgemacht werden.

§. 8.

Diejenigen Actionäre, welche binnen sechs Wochen nach Ablauf der vorgeschriebenen Frist die Einzahlung nicht geleistet haben, werden zur Erfüllung ihrer Verbindlichkeit binnen weiterer sechs Wochen aufgefordert.

§. 9.

Sollten dieselben auch in dieser verlängerten Frist ihrer Zahlungs-Verbindlichkeit nicht nachkommen, so steht es in der Wahl der Gesellschaft, die saumseligen Actionäre der gesellschaftlichen Rechte verlustig zu erklären, und die von ihnen bereits geleisteten Zahlungen als Eigenthum der Gesellschaft einzuziehen, oder die Ansprüche auf die rückständigen Zahlungen im Wege Rechts geltend zu machen.

§. 10.

Alle Actionäre ohne Unterschied, dieselben mögen auch wo immer domiciliren, können wegen

Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten gegen die Gesellschaft vor dem k. k. niederösterreich. Mercantil- und Wechselgerichte belangt werden.

§. 11.

Für die nach dem vorgeschriebenen Zahlungstage einlaufenden Beträge müssen von diesem Tage an 4 pCt. Verzugszinsen vergütet werden.

§. 12.

Es steht den Actionären frei, die Einzahlungen ganz oder theilweise gegen ihnen zu leistende 4 pCt. Zinsenvergütung auch vor Ablauf der vorgeschriebenen Zahlungsfristen zu leisten.

§. 13.

Die Actien werden den Eigenthümern verabfolgt, wenn der volle Betrag derselben eingezahlt ist.

Doch sind die Theilnehmer durch die Einzahlung der ersten Rate von 10 pCt. des Actienbetrages in alle Rechte und Verbindlichkeiten aus dem Gesellschaftsvertrage bereits eingetreten.

§. 14.

Bis zur Einzahlung des vollen Betrages ist der Actienantheil durch Interimsscheine bestätigt.

§. 15.

Die Einzahlungen werden bis zu dem Zeitpunkte, zu welchem die Bahn für vollendet erklärt und nutzbringend sein wird, mit 4 pCt. Interessen verzinset.

§. 16.

Von diesem Zeitpunkte an erhalten die Actionäre die von der General-Versammlung alljährig festzustellenden Dividenden.

§. 17.

Nachdem 14.000 Actien gegen Einlage von 1000 Gulden Conventions-Münze für jede, und

100 Actien zu Folge Beschlusses der General-Versammlung vom 25. April 1836 unentgeltlich ausgefertigt werden, so besteht die Gesellschaft aus 14.100 gleichen Antheilen an dem Fonde und an dem Ertragnisse der Unternehmung.

§. 18.

Die Actien-Interimsscheine, so wie seiner Zeit die Actien selbst, können durch Indossirung und Umschreibung von einem Besitzer auf den andern übergehen; bei den Actien-Interimsscheinen kann jedoch die Umschreibung nur mit Genehmigung der Direction stattfinden.

So lange diese nicht erfolgt ist, haftet derjenige, auf dessen Namen die Actie ausgestellt ist, für die noch einzuzahlenden Raten.

§. 19.

Der Umschreibung einer Actie auf mehr als zwei Theilnehmer und in anderer Theilung als in zwei gleiche Antheile wird nicht stattgegeben.

§. 20.

Die Actionäre können aus dem gesellschaftlichen Verhältnisse niemals und in keinem Falle für mehr als die Einlage von 1000 Gulden Conventions-Münze pr. Actie in Anspruch gezogen werden. Es kann auch weder eine Solidarhaftung noch eine Zahlung stattfinden.

§. 21.

In Verlust gerathene Actien, Interims-Actien-scheine oder Coupons müssen bei dem k. k. niederösterreich. Mercantil- und Wechselgerichte auf gesetzliche Art amortisirt werden.

Der Verbot während der Amortisationsfrist auf in Verlust gerathene Actien, Interims-Actien-scheine oder Coupons findet aber nur dann Statt, wenn die Urkunde nicht au porteur lautet.

§. 22.

Die Geschäfte der Gesellschaft sollen unter der Firma „ausschliessend privilegirte **Kaiser Fer-**

dinands-Nordbahn“ geführt, und es soll diese Firma bei dem k. k. niederöstr. Mercantil- und Wechselgerichte protocollirt werden.

§. 23.

Die Actiengesellschaft steht in allen Rechtsangelegenheiten, worin sie als Beklagter erscheint, und kraft eines persönlichen Rechts belangt wird, unter dem k. k. niederöstr. Mercantil- und Wechselgerichte.

§. 24.

Alle Mittheilungen an die Actionäre, welche rechtsverbindliche Folgen haben, geschehen auf die im §. 7 bezeichnete Art; und die in den Kundmachungen bezogenen Fristen laufen von dem Tage, an welchem dieselben zum ersten Male in die Zeitungsblätter eingerückt sein werden.

§. 25.

Die Geschäfte der Gesellschaft werden durch die General-Versammlung, durch eine Direction und eine Administration geleitet.

Von der General-Versammlung.

§. 26.

Jeder Actionär, welcher seit drei Monaten vor Abhaltung der General-Versammlung als Eigentümer von zehn Actien in den Büchern der Gesellschaft vorgeschrieben erscheint, ist Mitglied der jeweiligen General-Versammlung.

§. 27.

Die Einberufung der General-Versammlung geschieht nach Vorschrift der §§. 7 und 26, und muss vier Wochen vor deren Abhaltung veranlasst werden.

§. 28.

Wichtigere und ausserordentliche Gegenstände der vorhabenden Berathung müssen der Kundmachung eingeschaltet werden.

§. 29.

In den ersten Monaten eines jeden Jahres wird eine General-Versammlung gehalten.

§. 30.

Bei derselben sollen die Rechnungsabschlüsse für das abgelaufene Jahr zur Untersuchung vorgelegt, der Stand und die Fortschritte der Unternehmung, so wie auch die beabsichtigten wichtigeren Verfügungen für das nächste Jahr zur Kenntnis gebracht, und es soll über die hierauf gemachten Bemerkungen und Vorschläge der Mitglieder berathen werden.

§. 31.

Ausserdem sind folgende Gegenstände dem Beschlusse der General-Versammlung vorbehalten:

- a) Bestimmung der jährlichen Dividenden.
- b) Ausscheidung der Beträge für den Reservefond.
- c) Wahl der Directions-Mitglieder.
- d) Verlängerung der Hauptbahn und Vermehrung der Seitenbahnen.
- e) Bestimmung über die Art und Weise der Herbeischaffung der in diesen Fällen nöthigen Fonds.
- f) Aenderung der Statuten.
- g) Verlängerung der Dauer des Privilegiums.
- h) Auflösung der Gesellschaft vor Ablauf der Dauer des Privilegiums.
- i) Uebertragung desselben.

Für die in d, f und g bezeichneten Fälle hat die General-Versammlung die Direction zu ermächtigen, die Allerhöchste Genehmigung zu erbitten.

§. 32.

Nach dem Ermessen der Gesellschafts-Direction können auch ausserordentliche General-Versammlungen einberufen werden.

§. 33.

Die Verhandlungen bei der General-Versammlung werden durch die Direction geleitet.

§. 34.

Es steht aber jedem Mitgliede frei, Gegenstände der Berathung in Vorschlag zu bringen.

§. 35.

Die General-Versammlung fasst ihre Beschlüsse nach der relativen Stimmenmehrheit.

§. 36.

Ueber die im §. 31 lit. d und f bezeichneten Gegenstände wird nach absoluter Stimmenmehrheit entschieden.

§. 37.

Zum Beschlusse der im §. 31 lit. g, h und i bezeichneten Gegenstände ist die einhellige Meinung von drei Viertheilen der Stimmführer erforderlich.

§. 38.

Jedes Mitglied der General-Versammlung hat nur Eine Stimme.

§. 39.

Das Stimmrecht kann nur persönlich ausgeübt werden.

§. 40.

Ueber die Verhandlungen und Beschlüsse der General-Versammlung wird ein Protocoll aufgenommen.

§. 41.

Die Generalversammlung wählt aus ihrer Mitte drei Ausschussmitglieder, welchen das Protocoll zur Prüfung und Unterfertigung vorzulegen ist.

§. 42.

Diese Fertigung ist für die Actionäre verbindlich und dient als Absolutorium für die in dem Protocolle verzeichneten Verwaltungsgegenstände.

Von der Direction.

§. 43.

Die Direction befasst sich mit der Oberleitung aller Angelegenheiten der Gesellschaft und vertritt dieselbe als General- und Specialbevollmächtigter mit allen jenen Befugnissen, zu welchen nach §. 1008 des österreichischen bürgerlichen Gesetzbuches besondere und einzelne Vollmachten erforderlich wären.

§. 44.

Die von der Direction innerhalb der Grenzen des ihr angewiesenen Wirkungskreises gefassten Beschlüsse sind für die Gesellschaft verbindlich.

§. 45.

Die Direction hat ihren Sitz in der Haupt- und Residenzstadt Wien.

§. 46.

Dieselbe besteht aus zehn Mitgliedern.

§. 47.

Der Cedent des Privilegiums S. M. Freiherr von Rothschild ist vertragsmässig fortwährend Mitglied der Direction und kann seine Functionen persönlich oder durch einen eigens hiezu Bevollmächtigten versehen, welcher jedoch ebenfalls Theilnehmer der Gesellschaft sein muss.

§. 48.

Die übrigen neun Directionsmitglieder werden von der Generalversammlung gewählt und bleiben nur zeitweise in ihren Functionen.

§. 49.

Jeder Actionär kann als Directionsmitglied gewählt werden.

§. 50.

Mit dem Austritte aus der Actiengesellschaft erlischt das Recht zur Direction.

§. 51.

Die bei Beginn der Direction gewählten neun Mitglieder derselben haben durch drei Jahre in ihren Functionen zu verbleiben.

§. 52.

In den nächstfolgenden drei Jahren treten jährlich drei derselben durch das Loos aus der Direction, in der Folge aber treten die jeweiligen drei Aeltesten im Amte aus.

§. 53.

Die austretenden Directionsmitglieder können sogleich oder in der Folge wieder gewählt werden.

§. 54.

Der Austritt und die Wahl der Directoren wird bei der jährlichen General-Versammlung vorgenommen.

§. 55.

Jedes zu einer andern Zeit aus was immer für einem Grunde abgehende Directionsmitglied wird bei der nächsten Generalversammlung ersetzt.

§. 56.

Die Directoren besorgen ihre Functionen ohne Entgelt.

§. 57.

Sie wählen unter sich alljährig einen Vorsitzenden und einen Stellvertreter desselben.

§. 58.

Einer der Directoren hat die Mitsperre der Hauptcasse.

§. 59.

Die Direction fasst ihre Beschlüsse nach der relativen Stimmenmehrheit der anwesenden Mitglieder.

§. 60.

Zur Giltigkeit eines Directionsbeschlusses ist die Anwesenheit von wenigstens fünf Directions-Mitgliedern erforderlich. Die Einladung zu den Directions-Sitzungen, welche ausser den hierzu schon im Voraus periodisch festgesetzten Zeitpunkten abgehalten werden, muss jedoch immer an alle Directions-Mitglieder geschehen, und der Vorsitzende unter denselben hat solche Voreinleitungen zu treffen, um sich jederzeit über die vollständig an alle Mitglieder ergangene Einladung gehörig ausweisen zu können.

§. 61.

Bei allfälliger Gleichheit der Stimmen zählt die Stimme des Vorsitzenden für zwei Stimmen.

§. 62.

Der Vorsitz wird in Abwesenheit des hiezu gewählten Directors und des Stellvertreters, von dem Aeltesten im Amte, und bei gleichem Amtsalter mehrerer Mitglieder, von dem Aeltesten an Jahren geführt.

§. 63.

Ueber die Verhandlungen der Direction werden besondere Protocolle aufgenommen.

§. 64.

Für Beschlüsse und Handlungen, welche den Statuten zuwiderlaufen, sind nur jene Directions-Mitglieder verantwortlich, welche dieselben veranlasst haben.

§. 65.

Die Direction ernennt die Vorsteher der Administration und die denselben untergeordneten Beamten.

Von der Administration.

§. 66.

Die Administration wird durch zwei besoldete Oberbeamte geleitet, und zwar durch einen General-Inspector und durch einen General-Secretär.

§. 67.

Der General-Inspector leitet nach Anordnung der Direction alle auf den Bau und die Erhaltung der Bahn sich beziehenden technischen Angelegenheiten. Seinem Wirkungskreise ist daher die Ausführung und Aufsicht alles dessen zugewiesen, was auf den materiellen Betrieb des Geschäftes, auf Maschinen, Requisiten, Utensilien, Transporterfordernisse, Bauten und die hiezu erforderlichen Individuen Beziehung hat.

§. 68.

Der Generalsecretär leitet nach Vorschrift der Direction alle Kanzlei-Cassen-Correspondenz- und Rechnungsgegenstände, und alle mercantilschen Angelegenheiten.

Vorstehende, mittelst Allerhöchster Entschliessung ddo. Schönbrunn 25. October dieses Jahres der privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Actiengesellschaft bewilligte, allein gültige Statuten werden der Gesellschaft anmit hinausgegeben.

Von der k. k. vereinigten Hofkanzlei.

Wien, den 4. November 1836.

(L. S.)

Anton Friedrich Graf **Mittrowsky**,
Oberster Kanzler.

Wilhelm Freiherr v. **Drossdick**,
k. k. Hofrath.

Nachtrag a)

zu den

Statuten der Actiengesellschaft der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit den allerhöchsten Entschliessungen vom 30. December 1843 und vom 6. Juli 1856 wurden die §§. 19, 26 und 56 folgendermassen abgeändert, und zwar:

§. 19.

Der Umschreibung der zur Zeit des General-Versammlungsbeschlusses vom 30. April 1856 bestandenen 38.550 Stück Actien auf mehr als zwei Theilnehmer, und in anderer Theilung als in zwei gleiche Antheile wird nicht stattgegeben. Dagegen

§. 69.

Beide Administrations-Vorsteher und die ihnen untergeordneten Beamten erhalten ihre Instruktionen von der Direction, und unterstehen den Anordnungen derselben, von welcher sie auch entlassen werden können.

§. 70.

Die Gehalte der Administrations-Vorsteher und Beamten werden von der Direction bestimmt.

§. 71.

Die im §. 22 bezeichnete Firma wird jederzeit von einem Directionsmitgliede und dem Generalinspector oder Generalsecretär gemeinschaftlich gefertigt, und hat nur in dieser Form Rechtswirkung.

können die in Folge dieses General-Versammlungsbeschlusses, sowie in Folge der weiteren Beschlüsse der Generalversammlung in Zukunft zu emittirenden Actien auch in Antheilen von zweihundert Gulden ausgegeben, und fünf solche Antheile in eine Actie von tausend Gulden umgeschrieben werden.

§. 26.

Jeder Actionär, welcher seit drei Monaten vor Abhaltung der General-Versammlung als Eigenthümer von einer dem Nominalbetrage von zehntausend Gulden gleich kommenden Anzahl Actien in den Büchern der Gesellschaft vorgeschrieben erscheint, ist unter der Bedingung Mitglied der jeweiligen Generalversammlung, dass von demselben zehn auf seinen Namen lautende oder vorgemerkte Actien à fl. 1000 oder die dem vorstehenden Nominalbetrage von zehntausend Gulden entsprechende

Nr. 19882 Vorstehende Statuten-Veränderungen werden mit Beziehung auf die Allerhöchste Entschliessung vom 6. Juli 1856 genehmigt.
1711

Wien, am 13. August 1856.

Für den Minister des Innern:

Der Sections-Chef

Lobkovicz m. p.

Dr. **Franz Matzinger** m. p.,

k. k. Ministerial-Secretär.

Nachtrag b)

zu den

Statuten der Actiengesellschaft der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Mit der allerhöchsten Entschliessung vom 12. Mai 1867 wurde §. 46 der mittelst allerhöchster Entschliessung ddto. Schönbrunn den 25. October 1836 bewilligten Statuten, und §. 56 des mit der allerhöchsten Entschliessung vom 6. Juli 1856 bewilligten Statuten-Nachtrages folgendermassen abgeändert, und zwar:

§. 46.

Dieselbe besteht aus zwölf Mitgliedern.

§. 56.

Die Directoren geniessen als Entgelt für ihre

Nr. 9162 1867. Der vorstehende Statuten-Nachtrag wird auf Grund der allerhöchsten Entschliessung vom 12. Mai 1867 genehmigt.
440

Functionen eine Tantième von ein Percent des jährlichen Reinertrages, welche jedoch den Gesamtbetrag von 50.000 fl. österr. Währung nicht übersteigen soll.

Wien, am 5. Juni 1857.

Seiner k. k. apostolischen Majestät wirklicher geheimer Rath, Kämmerer und Minister

(L. S.)

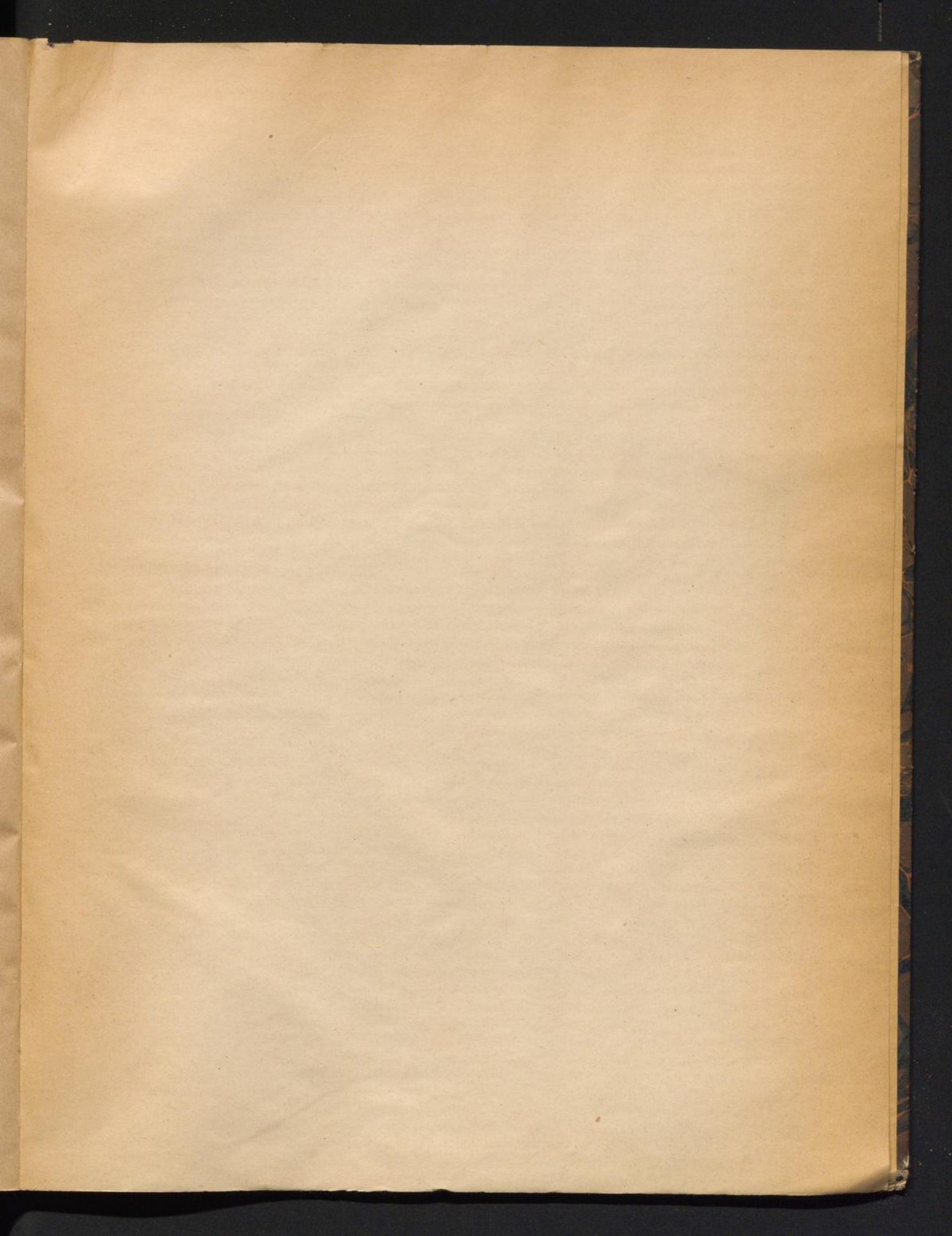
Taaffe m. p.

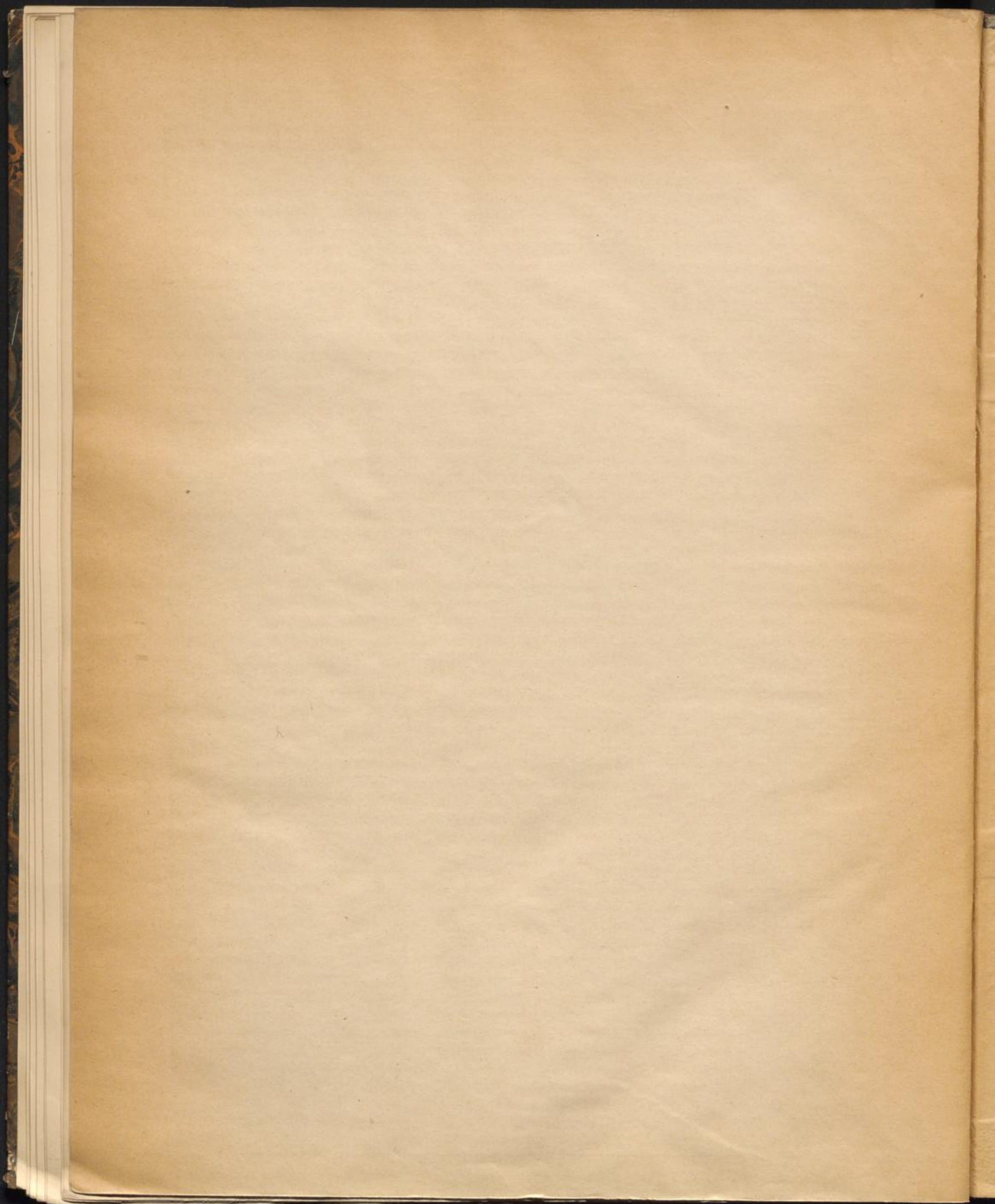
Dr. **August v. Wehle** m. p.,

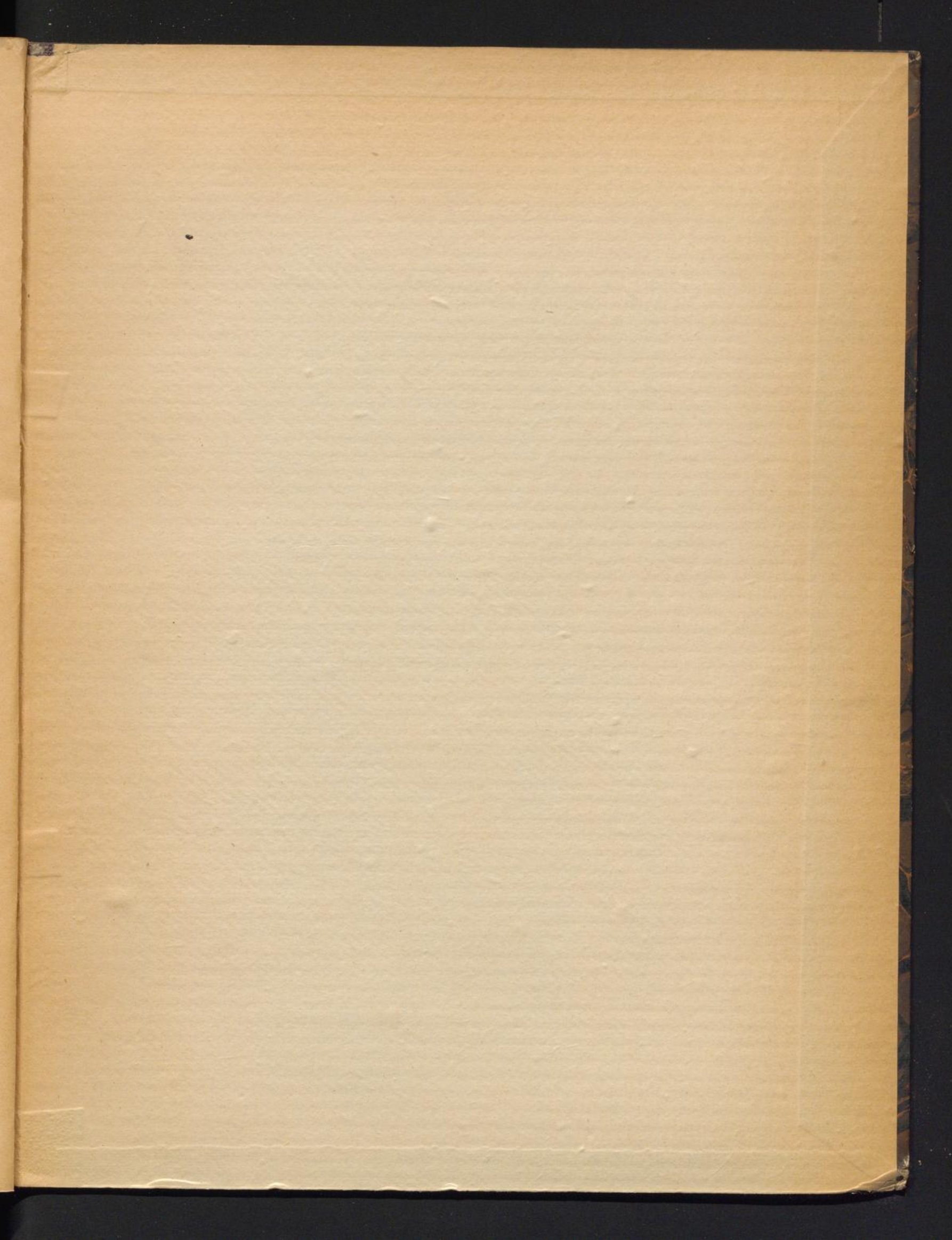
k. k. Ministerial-Rath.

Selbstverlag der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Druck und Papier von Leopold Sommer in Wien.







WIENBIBLIOTHEK



+QWB5340809