16857 B

WIENER STADTBIBLIOTHEK

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 blos 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 benöthigten 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 Schätzungswerth bei Gerichte zu depositiren, und soll sodann die Eisenbahn-Unternehmung von den politischen Behörden gegen die etwaigen aus dem Schätzungsacte entstehenden weitern 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 vorfallenden 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 oberwähnten 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, Olmütz, 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 **Mittrowiz** und **Nemischl**, 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 Monatstage 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 berücksichtiget 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 gearteten 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 Marchegg 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 achträdrigen 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 vierrädrigen 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 achträdrigen oder zwei vierrädrige 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 vierrädrige Lastwagen sein können) die ad b erwähnte besondere Entschädigung per 1 fl. 15 kr.

für jeden folgenden Beiwagen und für jede Fahrtmeile 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 umgekehrter 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 Paragrafes) sind ebenfalls nach dem für die bezügliche Staatsbahn jeweilig festgesetzten Tarife für die Nordbahnstrecke an die Direction derselben zu zahlen. Die im gegenwärtigen Paragrafe 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 Wagenbenützungs-Gebühr nach dem abgeschlossenen oder noch abzuschliessenden Wagenbenützungs-Vertrage (oder falls ein solcher in der Folge nicht zu Stande kommen sollte, nach Massgabe der Anschaffungskosten der Wagen und der erfahrungsmässigen Abnützung 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 Staats-Verwaltung 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 Wagenbenützungs-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 Wagenbenützungs-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 Ausgabsrechnungen, 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 Abrechnung bezüglich der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Staatsbahnen und von diesen für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn eingehobenen Gebühren, und beziehungsweise der gegenseitigen Abfuhren 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 einstehen, 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.

Wien, den 25. April 1853.

A. Baumgartner m. p.,
Finanz- und Handelsminister.
Die Direction
der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.
Dr. Zelinka m. p.,
H. Sichrosky m. p., Generalsecretär.

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.

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.