

**Concessionsurkunde zum Bau und Betrieb einer Locomotiv-Eisenbahn von Bludenz über Feldkirch und Bregenz an die österreichisch-bayerische Gränze bei Loiblach mit Zweigbahnen von Feldkirch an die Rheingränze bei Buchs und von Lautrach an die österreichisch-schweizerische Gränze bei St. Margarethen<sup>1</sup>**

**vom 17. August 1869**

Wir Franz Joseph der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Österreich, Apostolischer König von Ungarn, König von Böhmen, Dalmatien, Kroatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien; Erzherzog von Österreich; Grossherzog von Krakau, Herzog von Lothringen, Salzburg, Steyer, Kärnthen, Krain, Bukowina, Ober- und Niederschlesien; Grossfürst von Siebenbürgen; Markgraf von Mähren; gefürsteter Graf von Habsburg und Tirol etc. etc. etc.

Nachdem Carl Ganahl in Verbindung mit der Firma Getzner, Mutter & Comp., die priv. österreichische Creditanstalt für Handel und Gewerbe, Thomas Brassey, Gebrüder Klein und Carl Schwarz die Bitte um Ertheilung der Concession zum Bau und Betrieb einer Locomotiv-Eisenbahn von Bludenz über Feldkirch nach Bregenz und an die bayerische und schweizerische Gränze gestellt haben, so finden Wir Uns bewogen, in Erwägung der Gemeinnützigkeit des Unternehmens den genannten Bittstellern diese Concession auf Grund des Gesetzes vom 20. Mai 1869 (R. G. Bl. Nr. 91), in Betreff der Zugeständnisse und Bedingungen für die Unternehmung dieser Eisenbahn, wie folgt zu ertheilen:

§ 1

Wir verleihen den Concessionären das Recht zum Bau und Betrieb einer Locomotiv-Eisenbahn von Bludenz über Feldkirch und Bregenz an die österreichisch-bayerische Gränze bei Loiblach, mit Zweigbahnen von Feldkirch an die Rheingränze bei Buchs und von Lautrach an die österreichisch-schweizerische Gränze bei St. Margrethen zum Anschlusse an die bayerischen und schweizerischen Eisenbahnen.

§ 2

Die Ausführung des Baues und der Betriebseinrichtung der Bahn hat nach Massgabe der von dem Handelsministerium genehmigten Detail-Bauprojekte stattzufinden.

Insbesondere ist sich beim Bau auch nach den von dem Handelsministerium zu stellenden Anforderungen und nach den bestehenden allgemeinen Bau- und polizeilichen Vorschriften zu benehmen.

Für Änderungen in den Bauprojekten bleibt die Genehmigung der Staatsverwaltung vorbehalten, in soferne solche nach Massgabe des Resultates der technischen Revision und der nach Vorschrift des § 6 des Eisenbahnconcessionsgesetzes<sup>2</sup> vorzunehmenden politischen Begehung der Trace im Interesse des öffentlichen Verkehres und zur Sicherstellung des Bestandes der Bahn, dann zur Erfüllung der gesetzlichen Bestimmungen sich als erforderlich darstellen werden.

---

<sup>1</sup> Text in der im Reichsgesetzblatt für das Kaiserthum Österreich, Jg. 1869, Nr. 169 publizierten Fassung (S. 591).

<sup>2</sup> Reichsgesetzblatt vom Jahre 1854, Nr. 238.

Sollte sich bei der Bauausführung aus bauökonomischen oder Betriebsrücksichten eine Abänderung der Bahntracen oder der Detailpläne als notwendig oder wünschenswert darstellen, wodurch jedoch die im § 1 bestimmte Bahnrichtung nicht verändert wird und gegenüber der genehmigten Trace im Allgemeinen eine wesentliche Verschlechterung der Niveau- und Richtungsverhältnisse nicht stattfinden darf, so muss zu einer solchen Abänderung die Genehmigung der Staatsverwaltung eingeholt werden.

Der Unterbau des Bahnnetzes kann auf die Anlage eines Geleises beschränkt werden. Die Staatsverwaltung ist berechtigt, auf die Herstellung des Unterbaues für das zweite Geleise sowie auf dessen Legung in jenen Strecken, wo sie es für nothwendig findet, in dem Falle zu dringen, wenn der jährliche Rohertrag während zweier aufeinander folgender Jahre die Summe von 140'000 fl. in Silber per Meile überschreitet.

Rücksichtlich der Anschlüsse des concessionirten Bahnnetzes an die bayerischen und schweizerischen Eisenbahnen ist der Staatsvertrag vom 5. August 1865 (R. G. Bl. Nr. 138), sammt allen eventuell im Nachhange zu demselben von der österreichischen Regierung noch zu treffenden Vereinbarungen für die Concessionäre massgebend.

Wenn für die Mitbenützung eines fremden Bahnhofes eine Rente gezahlt werden muss, so darf dieselbe in der Betriebsrechnung unter den Betriebsspesen verrechnet werden.

Der Staatsverwaltung bleibt das Recht vorbehalten, in Ermanglung eines Einverständnisses die Bedingungen für die gegenseitige Wagennützung der künftig etwa zu Stande kommenden inländischen Nachbarbahnen und für die Einmündung von Bergwerks- und anderen Bahnen zu eigenem Gebrauche zu bestimmen.

### § 3

Die Concessionäre verpflichten sich, den Bau der concessionirten Eisenbahn noch im laufenden Jahre zu beginnen, binnen drei Jahren, vom heutigen Tage an gerechnet, zu vollenden und die fertige Bahn dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

Die Concessionäre haben auf Verlangen der Staatsverwaltung für die Erfüllung dieser Verpflichtung durch den Erlag einer Caution im Betrage von 100'000 fl. österr. Währung Sicherstellung zu leisten.

Dieser Cautionsbetrag muss im Baren oder in börsenmässigen Effecten zum Curswerthe oder in bankfähigen Wechselln geleistet werden.

Die aus diesem Anlasse hervorgehenden Acte und Urkunden geniessen die Gebühren- und Stämpelfreiheit.

### § 4

Den Concessionären wird zur Ausführung der concessionirten Eisenbahn das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der diesfälligen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll den Concessionären auch bezüglich jener zu einzelnen industriellen Etablissements etwa herzustellenden Flügelbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

### § 5

Die Concessionäre haben sich bei dem Bau und Betrieb der concessionirten Bahnen nach dem Inhalte der gegenwärtigen Concessionsurkunde sowie nach den diessfalls be-

stehenden Gesetzen und Verordnungen (namentlich nach dem Eisenbahnconcessions-gesetze vom 14. September 1854 und der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851<sup>3</sup>), dann nach den etwa künftig zu erlassenden Gesetzen und Verordnungen zu benehmen.

## § 6

Die Concessionäre haben daher auch insbesondere die Post und die Postbediensteten nach Vorschrift des § 68 der gedachten Eisenbahnbetriebsordnung unentgeltlich zu befördern, wobei die Postverwaltung für einen von jeder Endstation täglich abgehenden Zug die Abfahrtsstunde und dessen Geschwindigkeit für jede Richtung zu bestimmen befugt ist.

So oft der Postdienst mehr als einen achträdigen oder zwei vierrädrige Wagen erfordert, erhalten die Concessionäre für jeden weiter beizustellenden Wagen eine zu vereinbarende billige Entschädigung per Meile.

Wenn die Postverwaltung auf der concessionierten Bahn eine ambulante Post, wie sie auf anderen österreichischen Bahnen bereits besteht, einzuführen findet, so sind anstatt der achträdigen oder vierrädigen gewöhnlichen Wagen die hiezu erforderlichen acht- oder vierrädigen nach den Anforderungen der Postverwaltung eingerichteten Post-ambulance-Wagen von den Concessionären ohne Entgelt herzustellen und zu erhalten.

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

Die Concessionäre sind ferner verpflichtet, die ohne Begleitung von Postbeamten oder Dienern abgehenden – 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 Eisenbahndirection (Verwaltungsrath) und ihren untergeordneten Organen oder zwischen diesen unter sich geführt werden, dürfen auf den bezüglichen Bahnstrecken durch die Bediensteten der Bahnanstalt befördert werden.

## § 7

Die Concessionäre haben die Verpflichtung, der Staatstelegraphenverwaltung die Herstellung von Telegraphenleitungen längs der Bahn auf ihrem Grund und Boden ohne besondere Vergütung desselben zu gestatten.

Die Telegraphenverwaltung hat sich jedoch über den Platz der Ausstellung mit den Concessionären zu verständigen.

Ferner haben die Concessionäre die Bewachung der hergestellten Leitung durch ihr Bahnpersonale ohne besonderes Entgelt zu übernehmen.

Dagegen haben die Concessionäre auch das Recht, die Drähte für den Betriebs-telegraphen an die Pfähle der Staatstelegraphen zu befestigen.

Die Benützung des Betriebstelegraphen bleibt, wenn von der Staatsverwaltung in Bezug auf Staatsdepeschen nicht eine besondere Verfügung sowie in Bezug auf Privatdepeschen nicht eine Übereinkunft getroffen wird, ausschliesslich auf die den Bahn-

---

<sup>3</sup> Reichsgesetzblatt vom Jahre 1852, Nr. 1.

betrieb betreffenden Mittheilungen beschränkt und steht daher diese Benützung unter dem Einflusse und der Aufsicht der Staatsverwaltung.

## § 8

Die Höhe der Fahr- und Frachtpreise wird folgenden Begrenzungen unterworfen:

Maximaltarif per österreichische Meile und zwar bei Reisenden die Person:

Für die I. Classe	30 kr. österr. Währ.
Für die II. Classe	25 kr. österr. Währ.
Für die III. Classe	15 kr. österr. Währ.
Für die IV. Classe (im Stehwagen)	9 kr. österr. Währ.

Bei Schnellzügen, welche mindestens aus Wägen der I. und II. Classe bestehen müssen, dürfen diese Tarife um 20 Percent erhöht werden unter der Bedingung, dass die bei diesen Schnellzügen zu beobachtende Fahrgeschwindigkeit nicht geringer sei als die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit bei den Schnellzügen der übrigen österreichischen Bahnen.

Maximaltarif bezüglich der Waaren bei gewöhnlicher Geschwindigkeit per Zollcentner und Meile:

I. Classe	1.95kr. österr. Währ.
II. Classe	2.25 kr. österr. Währ.
III. Classe	3.00 kr. österr. Währ.

Ausnahmsweise haben für folgende Gegenstände bei vollen Ladungen nachstehende Frachtsätze zu gelten:

A. Getreide und Salz	1.5 kr. österr. Währ.
B. Brenn- und Schnittholz	1.2 kr. österr. Währ.
C. Mineralkohle, Coaks, gepresster Torf, Erze, Eisenflossen, Kalk- und Bausteine	1.0 kr. österr. Währ.

Als Expeditionsgebühr werden für alle Güter 2 Kreuzer per Zollcentner eingehoben, worin die Auf- und Abladegebühr und allgemeine Assecuranz einbezogen ist.

Wenn das Auf- und Abladen von der Partei besorgt wird, so wird die Expeditionsgebühr nur mit 1.5 Kreuzer per Zollcentner eingehoben.

Rücksichtlich der Frachtpreise der übrigen Gegenstände, der Festsetzung des Lagerzinses, der Classification der Waaren und der sonstigen Verkehrsbestimmungen ist sich derart zu benehmen, dass die diessfälligen Preise und Bestimmungen auf keinen Fall höher und lästiger sein dürfen als auf der Tiroler Linie der priv. Südbahngesellschaft.

Die Regelung der Fahr- und Frachtpreise innerhalb der vorstehend fixierten Gränzen steht den Concessionären frei.

Hierbei darf aber eine persönliche Bevorzugung nicht stattfinden. Wenn daher einem Versender oder Frachtunternehmer unter gewissen Bedingungen eine Herabsetzung der Frachtpreise oder eine andere Begünstigung gewährt wird, so muss diese Herabsetzung oder Vergünstigung allen Versendern oder Frachtunternehmern, welche die nämlichen Bedingungen eingehen, zugestanden werden.

Alle Specialtarife sind der öffentlichen Kundmachung zu unterziehen.

Es bleibt übrigens die Regelung der Fahr- und Frachttarifbestimmungen der Gesetzgebung jederzeit vorbehalten; einer solchen Regelung haben sich die Concessionäre zu unterwerfen.

Eine entsprechende Herabsetzung der Fahr- und Frachtpreise sammt Nebengebühren anzuordnen, steht der Staatsverwaltung jedenfalls zu, sobald das Reinerträgniss der letzten zwei Jahre das garantierte Reinerträgniss um 50 Percent übersteigt.

#### § 9

Es wird gestattet, dass die Fahr- und Frachtpreise in inländischer Silbermünze bemessen und eingehoben werden, jedoch so, dass die mit Berücksichtigung des Curswerthes entfallene Gebühr auch in der Landeswährung angenommen werden muss.

Die Zurückführung des Tarifes auf die Landeswährung hat von Monat zu Monat über Verlangen der Concessionäre wie auch über Anordnung der Staatsverwaltung nach dem Durchschnittskurse des Silbers im letztabgewichenen Monate stattzufinden, wobei ohne Zustimmung der Concessionäre unter 5 Percent des Durchschnittskurses nicht herabgegangen werden soll.

#### § 10

Die Militärtransporte müssen nach herabgesetzten Tarifpreisen besorgt werden, und zwar nach dem in dieser Beziehung sowie hinsichtlich der Begünstigung reisender Militärs zwischen dem Reichs-Kriegsministerium und der Direction der Kaiser Ferdinands-Nordbahn unter dem 18. Juni 1868<sup>4</sup> abgeschlossenen Übereinkommen, dessen Bestimmungen einen integrirenden Bestandteil der Concessionsurkunde zu bilden haben.

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

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

Die Concessionäre verpflichten sich, dem von den österreichischen Eisenbahngesellschaften abgeschlossenen Übereinkommen über die Leistung gegenseitiger Aushilfe mit Fahrbetriebsmitteln bei Durchführung grösserer Militärtransporte sowie den zwischen dem Reichs-Kriegsministerium und den bestehenden Bahngesellschaften vereinbarten Grundzügen über die eventuelle Aufstellung von Feld-Eisenbahn-Abteilungen beizutreten.

#### § 11

Staatsbeamte, Angestellte und Diener, welche im Auftrage der die Aufsicht über die Verwaltung und den Betrieb der Eisenbahnen führenden Behörden oder zur Wahrung der Interessen des Staates in Folge dieser Concession oder aus Gefällrücksichten die Eisenbahn benützen und sich mit dem Auftrage dieser Behörde ausweisen, müssen sammt ihrem Reisegepäck unentgeltlich befördert werden.

#### § 12

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, in Fällen ausserordentlicher Theuerung der Lebensmittel in dem österreichischen Kaiserstaate die Frachtpreise für dieselben auf die Hälfte des Maximaltarifes herabzumindern.

---

<sup>4</sup> Normal-Verordnungen des t. t. Armee-Verordnungsblattes vom Jahre 1868, 21. Stück, Nr. 97

### § 13

Den Concessionären wird auch das Recht eingeräumt, eine Actiengesellschaft zu bilden und zur Aufbringung der erforderlichen Geldmittel auf Überbringer oder auf Namen lautende Actien und Prioritätsobligationen auszugeben, welche auf den österreichischen Börsen verhandelt und ämtlich notiert werden dürfen.

Es darf jedoch nur ein solcher Betrag von Prioritätsobligationen ausgegeben werden, dass deren Verzinsung höchstens drei Fünftel des garantierten jährlichen Reinerträgnisses erfordert.

Werden die Prioritätsobligationen in einer fremden Valuta ausgegeben, so muss der Betrag auch in österreichischer Währung ersichtlich gemacht werden.

Die Tilgung der Prioritätsobligationen hat der Tilgung der Actien vorauszugehen.

Die Zinsengarantie der Staatsverwaltung für die Prioritätsobligationen kann über Verlangen der Concessionäre vom Tage der Ausfertigung derselben an unter der Bedingung zugestanden werden, dass für die Berichtigung der Zinsen angemessene Sicherstellung geleistet wird.

Über die Angemessenheit der Sicherstellung hat lediglich die Staatsverwaltung zu entscheiden; es steht den Concessionären eine Einwendung in dieser Beziehung nicht zu.

Die Gesellschaft tritt in alle Rechte und Verbindlichkeiten der Concessionäre; die Gesellschaftsstatuten unterliegen der Genehmigung der Staatsverwaltung.

Die allfälligen Bezüge des Verwaltungsrathes dürfen nicht in die Betriebsauslagen eingestellt werden.

### § 14

Die Concessionäre sind befugt, Agentien im In- und Auslande zu bestellen, sowie Transportmittel für Personen und Frachten zu Wasser oder zu Lande unter Beobachtung der bestehenden Vorschriften einzurichten.

### § 15

Für die concessionirten Bahnen bis zu deren Anschlusspunkten an die ausländischen Eisenbahnen wird vom Staate die Garantie eines jährlichen 5percentigen Reinerträgnisses in Silber von dem Nominal-Capitale von 1'110'000 fl. österr. Währung per Meile nebst der erforderlichen Tilgungsquote für die Dauer der Concession zugesichert.

Die Garantie hat vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Feldkirch – Bregenz - bayrische Gränze und successive vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf jeder der drei übrigen Strecken Bludenz - Feldkirch, Feldkirch - Buchs und Lautrach - St. Margarethen zu beginnen.

### § 16

Von dem garantirten jährlichen Reinerträgnisse ist derjenige Betrag zur Capitalstilgung zu verwenden, welcher durch die Staatsverwaltung nach einem von ihr zu genehmigenden Amortisationsplane, dem zu Folge das emittirte Capital während der Dauer der Concession zu tilgen ist, bestimmt werden wird.

## § 17

Der von der Staatsverwaltung aus Anlass der übernommenen Garantie allenfalls zu zahlende Zuschuss ist über vorausgegangene Prüfung der vorzulegenden documentierten Jahresrechnung drei Monate nach deren Überreichung flüssig zu machen.

Das Ärar wird jedoch auch früher zur Einlösung der verfallenen Actien- und Obligationen-Coupons nach Massgabe des auf Grund des Ertragspräliminars richtig gestellten Erfordernisses Theilzahlungen unter Vorbehalt der auf Grundlage der Jahresrechnung zu pflegenden Abrechnung leiten, wenn die Concessionäre sechs Wochen vor der Verfallszeit das bezügliche Ansuchen gestellt haben werden.

Wenn nach endgiltiger Fertigstellung 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 haben die Concessionäre den erhaltenen Mehrbetrag mit Zurechnung von 6 Percent Zinsen sofort zu refundiren.

Der Anspruch auf Leistung eines Zuschusses von Seite des Staates muss aber längstens innerhalb eines Jahres erhoben werden, widrigens derselbe erloschen ist.

## § 18

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

Wenn der Reinertrag der Bahn die garantierte Jahressumme überschreitet, ist die Hälfte des diessfälligen Überschusses sogleich zur Zurückzahlung des geleisteten Vorschusses sammt Zinsen an die Staatsverwaltung bis zur gänzlichen Tilgung abzuführen.

Von der erübrigenden anderen Hälfte ist ein von der Staatsverwaltung statutenmässig zu bestimmender Teil in den Reservefond zu hinterlegen.

Die Berichtigung der fälligen Zinsen hat der Refundirung der Vorschüsse voranzugehen.

Forderungen des Staates an solchen Vorschüssen oder Zinsen, welche bis zur Zeit des Erlöschens der Concession oder Einlösung der Bahn noch nicht bezahlt wurden, sind aus dem noch erübrigenden Vermögen der Unternehmung zu berichtigen.

## § 19

Der Bauconto wird nach Inbetriebsetzung der Bahn und nach gänzlichem Ausbaue derselben nach den von der Staatsverwaltung genehmigten Plänen geschlossen werden.

Zu Lasten des Bauconto werden geschrieben:

- a) die Kosten der Vorarbeiten und Projectsverfassung;
- b) die Kosten für definitive Herstellung und Einrichtung der Bahn, die Intercalarzinsen des Baucapitals, sowie sonstige Auslagen, welche aus Anlass der Errichtung und Inbetriebsetzung der Bahn nothwendig bestritten werden müssen;
- c) die Kosten der Geldbeschaffung, beziehungsweise der Betrag des durchschnittlichen Coursverlustes bei der Aufbringung der baren Geldfordernisses durch Hinausgabe von Actien und Prioritätsobligationen.

## § 20

Zur Wahrung des aus der übernommenen Garantie für die Staatsverwaltung entspringenden Interesses ist Letztere berechtigt, sich die Überzeugung zu verschaffen, dass der

Bau der Bahn sowie die Betriebseinrichtung in allen Theilen zweckmässig und solid ausgeführt werden, und anzuordnen, dass Gebrechen in dieser Beziehung hintangehalten und rücksichtlich beseitigt werden.

Die Staatsverwaltung ist berechtigt, durch ein von ihr abgeordnetes Organ Einsicht in die Gebarung zu nehmen.

Der von der Staatsverwaltung bestellte Commissär hat auch das Recht, den Sitzungen des Verwaltungsausschlusses, sowie den Generalversammlungen, so oft er es für angemessen erachtet, beizuwohnen und allfällige, dem Staatsinteresse nachtheilige Verfügungen zu sistiren.

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

## § 21

Für die im § 1 angeführten Eisenbahnlinien wird die Befreiung von der Einkommenssteuer und der Entrichtung der Coupons-Stämpelgebühren, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt wird, während der Bauzeit und durch neun Jahre, vom Tage der Betriebseröffnung aller im § 1 genannten Linien gerechnet, zugestanden.

Die allfälligen Kosten der Notirung auf in- und ausländischen Börsen, sowie die nach Ablauf von neun Jahren von der Unternehmung zu leistenden Steuern, dürfen in die Betriebsrechnung als Ausgabepost eingestellt werden; bezüglich der Coupons-Stämpelgebühren ist diess nicht zulässig.

Für die Staatszuschüsse ist von der Unternehmung keine Einkommenssteuer zu bezahlen.

Es wird ferner gestattet, dass die erste Ausgabe der Actien und Prioritätsobligationen, mit Einschluss der Interimscheine, stempel- und gebührenfrei stattfindet.

Dessgleichen wird die Befreiung von der bei den Grundeinlösungen auflaufenden Übertragungsgebühr zugestanden.

Zur Berichtigung der Stempel und Gebühren für alle Verträge, Eingaben und sonstigen Urkunden zum Zwecke der Capitalsbeschaffung sowie des Baues und der Instruirung der concessionirten Bahn wird eine Frist bis zur Eröffnung des Betriebes auf der einschlägigen Eisenbahnstrecke bewilligt.

Zugleich wird gestattet, dass die Hälfte dieser Gebühren in die nächste Betriebsrechnung aufgenommen wird.

## § 22

Die Dauer der Concession mit dem in § 9 lit. b des Eisenbahnconcessionsgesetzes ausgesprochenen Schutze gegen die Errichtung neuer Bahnen wird auf neunzig Jahre, vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der ganzen concessionirten Bahn gerechnet, festgesetzt, und sie erlischt nach Ablauf dieser Frist.

Die Concession erlischt auch, wenn der im § 3 festgesetzte Termin für die Vollendung des Baues und Eröffnung des Betriebes nicht eingehalten wird, und die Terminüberschreitung nicht im Sinne des § 11 lit. b des Eisenbahnconcessionsgesetzes und namentlich auch durch politische oder finanzielle Krisen gerechtfertigt werden könnte.

## § 23

Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, nach Ablauf von dreissig Jahren vom Tage der Ausstellung der Concessionsurkunde die concessionirte Bahn jederzeit einzulösen.

Zur Bestimmung des Einlöschungspreises werden die jährlichen Reinerträge der Unternehmung während der, der wirklichen Einlösung vorausgegangenen sieben Jahre beziffert, hievon die Reinerträge der zwei ungünstigsten Jahre abgeschlagen, und der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre für die Unternehmung berechnet.

Dieser Durchschnittsbetrag ist den Concessionären als Jahresrente in halbjährigen Raten bis zum Ablaufe der Concessionsdauer zu bezahlen.

## § 24

Bei dem Erlöschen der Concession und mit dem Tage des Erlöschens tritt der Staat ohne Entgelt in das lastenfreie Eigentum und in den Genuss der concessionirten Bahn, namentlich des Grund und Bodens, der Erd- und Kunstarbeiten, des ganzen Unter- und Oberbaues der Bahn und des sämmtlichen unbeweglichen Zubehörs, als: Bahnhöfe, Auf- und Abladeplätze, aller zum Bahnbetriebe erforderlichen Gebäude an den Abfahrts- und Ankunftsplätzen, Wach- und Aufsichtshäusern, sammt allen Einrichtungen an stehenden Maschinen und allen unbeweglichen Sachen.

Was die beweglichen Sachen, als: Locomotive, Wägen, bewegliche Maschinen, Werkzeuge und andere Einrichtungen und Materialien, in soweit sie zur Fortsetzung des Betriebes erforderlich und hiezu geeignet sind, betrifft, so hat von diesen Gegenständen eine solche Quantität und bezüglich Werthsumme unentgeltlich an den Staat überzugehen, welche der in dem Anlagecapitale enthaltenen ersten Betriebseinrichtung entspricht.

Durch die erfolgte Einlösung der Bahn und vom Tage dieser Einlösung tritt der Staat gegen die jährliche Auszahlung der ausgemittelten Rente ohne weiteres Entgelt in das Eigentum und in den Genuss der gegenwärtig concessionirten Bahnstrecke mit allen früher erwähnten dazu gehörigen sowohl beweglichen als auch unbeweglichen Sachen.

Sowohl beim Erlöschen dieser Concession als auch bei der Einlösung der Bahn behalten die Concessionäre das Eigentum des aus dem eigenen Ertragnisse der Unternehmung gebildeten Reservefondes und der ausstehenden Activen, dann auch jener aus dem eigenen Vermögen errichteten und rücksichtlich erworbenen besonderen Anlagen und Gebäude, als: Coaks- und Kalköfen, Giessereien, Fabriken von Maschinen oder anderen Geräthen, Speicher, Docks, Kohlen- und anderen Depots, zu deren Erbauung oder Erwerbung dieselben von der Staatsverwaltung mit dem ausdrücklichen Beisatze ermächtigt wurden, dass sie kein Zugehör der Eisenbahn bilden.

## § 25

Der Staatsverwaltung wird ferner das Recht vorbehalten, wenn ungeachtet vorausgegangener Warnung wiederholte Verletzungen oder Nichtbefolgung der in der Concessionsurkunde oder in den Gesetzen auferlegten Verpflichtungen verkommen sollten, die den Gesetzen entsprechenden Massregeln dagegen zu treffen und nach Umständen noch vor Ablauf der Concessionsdauer die Concession für erloschen zu erklären.

## § 26

Die Concessionäre übernehmen die Verpflichtung, gut gediente Unterofficiere der k.k. Armee bei Besetzung der sich ergebenden Dienststellen vorzugsweise zu berücksichtigen.

Indem Wir jedermann ernstlich verwarnen, den Bestimmungen dieser Concession entgegen zu handeln, und den Concessionären das Recht einräumen, wegen des erweislichen Schadens vor Unseren Gerichten auf Ersatz zu dringen, ertheilen Wir sämtlichen Behörden, die es betrifft, den gemessenen Befehl, über die 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 Reichshaupt- und Residenzstadt Wien am siebzehnten Tage des Monats August im Jahre des Heils eintausend achthundert sechzig und neun, Unserer Reiche im einundzwanzigsten Jahre.

Franz Josef m. p.

Taaffe m.p.

Plener m.p.

Brestel m.p.