

von Steiermark den Betrieb der schmalspurigen Landesbahnen Pöltschach-Gonobitz, 14,9 km, und Preding-Wieseldorf-Stainz, 11,5 km zu übernehmen, und die G.-V. vom 28. Mai 1894 zur Übernahme des Betriebes der Bahn Kapfenberg-Seebach-Au, 23,0 km. Die G.-V. vom 26. Mai 1898 ermächtigte die Verwaltung zur Übernahme des Betriebes auf der Lokalbahn Bozen-Kalturn (Überetscherbahn), 15,1 km, und weiters wurden in Pacht genommen: Die Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel, Grobelno-Rohitsch, Laibach-Oberlaibach, S. Michele-Mezolombardo, die Mendelbahn und die Lokalbahn Mori-Arcoriva a. G. Die rücksichtlich dieser Linien — ausgenommen die Lokalbahn Grobelno-Rohitsch — abgeschlossenen Betriebsverträge beruhen auf dem Prinzipie der Selbstkosten-Vergütung, wobei der Überetscherbahn eine Garantie von in maximo jährl. fl. 15 000 zur Verzinsung und Tilg. der fl. 1 100 000 Prior.-Aktien dieser Bahn eingeräumt wurde. Als Entgelt für die Betriebsführung der Lokalbahn Grobelno-Rohitsch sind 50% der Bruttoeinnahmen unter Festsetzung eines Minimalbetrages stipuliert. Ausserdem sind erpachtet Wien-Pottendorf-Wr.-Neustadt-Grammat-Neusiedl, Leoben-Vordernberg, Graz-Köflach und Lieboch-Wies, Radkersburg-Luttenberg, Güns-Steinamanger. Die Strecke Wörgl-Innsbruck ist den Westlichen Staatsbahnen ab Eröffnung der Arlbergbahn für deren Durchgangsverkehr zur Mitbenutzung überlassen. Ein ähnliches Verhältnis ist für Felixdorf-Neustadt (Aspangbahn), Zapresic-Agram, Agram-Sissek (Ungar. Staatsbahn) verabredet. Die Ges. besitzt ferner Hotel-Anlagen am Semmering und in Abazzia, ein Walzwerk in Graz, eine Fabrik für Sicherungsanlagen in Wien und eine Imprägnierungsanstalt in Salloch; im Jahre 1900 wurde ein Kohlenbergwerk in der Nähe von Gonobitz erworben. Die Hotelanlagen in Abbazia sind im Mai 1910 durch Kauf in das Eigentum der von einem Konsortium für diesen Zweck gegründeten Oesterreichischen Akt.-Ges. der Hotels u. Kuranstalten in Abbazia übergegangen; der hierbei erzielte Buchgewinn wurde im Geschäftsjahr 1911 verrechnet.

**Staatsgarantie:** Laut Vertrag vom 13. April 1867 wurde für das österr.-ungar. Netz (exkl. Lokalbahnen) die staatliche Zinsgarantie in eine Brutto-Ertragsgarantie umgewandelt und pro 1866 auf fl. 91 000 pr. Meile festgesetzt, für 1867—75 alsdann jährlich um fl. 1000 steigend, sodass die Garantie ab 1875 die Maximalhöhe von jährlich fl. 100 000 pr. Meile bezw. fl. Pap. 13 182 pr. km erreichte und in dieser Höhe bis Koncessionsende bestehen bleibt. Nur für die Linien Villach-Franzensfeste (eröffnet 20. Nov. 1871) und St. Peter-Fiume (eröffnet 25. Juni 1873) wurde lt. Vertrag vom Febr. 1869, sanktioniert durch Gesetz vom 20. Mai 1869 — eine Spezialgarantie für Verzinsung und Tilgung des in 5% Oblig. (Ser. B) aufzunehmenden Baukapitals mit der Massgabe gewährleistet, dass dem Staate aus dieser Garantie keine weitere pekuniäre Belastung erwachsen dürfe, als welche denselben auf Grund der Brutto-Ertragsgarantie (pr. km fl. 13 182) treffen würde. Zu den Baukosten dieser beiden Linien hatte der Staat nach Vereinbarung vom 27. Juli 1869 einen Beitrag von fl. 13 000 000 zu leisten, bezw. da diese fl. 13 000 000 in der aufgenommenen 5% Oblig.-Anleihe (Serie B) von fl. 50 000 000 mit enthalten, hat der Staat für den Dienst seines Anteils von fl. 15 000 000 eine feste Annuität von fl. 762 047,40 beizutragen. Etwaige Staatszuschüsse sind mit 4% zu verzinsen und mit  $\frac{1}{4}$  jener Beträge zu tilgen, um welche das Bruttoerträgnis in den betr. Jahren das garantierte Erträgnis übersteigt. Zuschüsse aus der Garantie sind seit längerer Zeit nicht mehr in Anspruch genommen worden, auch existieren hieraus keinerlei Verpflichtungen mehr.

Dagegen schuldete die Gesellschaft dem Staate noch auf den Kaufpreis der Linie Wien-Triest einen Kaufschillingsrest von fl. Silber 30 000 000 und für die Lombardisch-Venetianische Linie einen Kaufschillingsrest von Österr. Lire 30 000 000 (3 Öst. Lire = fl. 1 C.-M. Silb.). Diese Schuld ist ab 1870 lt. Vertrag vom 13. April 1867 und Zusatzvertrages vom 25. Febr. 1876 ab 1879 mit  $\frac{1}{10}$  des Bruttoertrags, soweit derselbe pr. km fl. 14 100 = fl. 107 000 pr. Meile resp. mit  $\frac{1}{4}$  des Bruttoertrags, soweit derselbe pr. km fl. 14 500 = fl. 110 000 pr. Meile übersteigt, zu tilgen und zwar wird zunächst die Tilgung für die Schuld Wien-Triest durchgeführt. Bis Ende 1880 wurden im ganzen fl. Noten 6 387 996,32 oder fl. 6 166 405,35 Silber Abschlagszahlungen auf den Kaufschillingsrest geleistet. In dem erwähnten Verträge ist auch bestimmt, dass die Zahlung des  $\frac{1}{10}$  bezw.  $\frac{1}{4}$  aus dem Mehrertrage insolange und in dem Masse nicht stattzufinden hat, als dasselbe zur Entrichtung der Einkommensteuer in Anspruch genommen werden müsste. Auf Grund dieser Bestimmung hatte nun die Gesellschaft, da sie seit dem 1. Jan. 1880 die österreich. Einkommensteuer zahlt, und diese Zahlungen ab 1880—89 jährlich grössere Beträge erforderten, als sie aus dem  $\frac{1}{10}$  bezw.  $\frac{1}{4}$  des Mehr-Bruttoertrages auf Kaufschillingsrest an den Staat abzuführen gehabt hätte, die Abzahlungen eingestellt. Die Staatsverwaltung war jedoch anderer Ansicht und verklagte die Gesellschaft am 12. Mai 1885 beim Schiedsgericht auf Zahlung von fl. 1 008 616 nebst 6% Zinsen ab 20. Nov. 1881, nahm auch die aus dem Ertrag pro 1889 à Konto Restschuld überwiesenen fl. 264 583,72 und auf Richtigstellung weitere fl. 86 831,77 nicht auf Kaufschillingsrest, sondern à Konto der 6% Zinsen in Empfang. Durch Schiedsspruch vom 24. Febr. 1897 wurde die Streitfrage endgültig entschieden. Die auf Grund dieses Schiedsspruches für die Jahre 1880 bis inkl. 1895 fällig gewordene Abschlagszahlung auf den Kaufschillingsrest für die Linie Wien-Triest zuzügl. der 6% Verzugszinsen bis zum Zahlungstage (31. März 1897) betrug fl. 1 669 949,78 und wurde aus dem Erlöse der