

Eisenbach, Wien; Georg Jung, Salzburg; Dir. Ernst Schwarz, Wien; Kaiserl. Rat u. Bankier Carl Spängler, Salzburg.

Zahlstellen: Berlin: Bank f. Handel u. Ind., Nationalb. f. Deutschl., Abraham Schlesinger. Zahlung zum jeweiligen Tageskurse von kurz Wien, ferner Wien: K. k. priv. Länderbank, Salzburg: Carl Spängler.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Wien

(Lombardische Eisenbahn).

Gegründet: 1858, revid. Statut v. 16./8. 1898. **Konzessionen:** Vom 23./9. 1858, 13./4. 1867, 27./7. 1869. Die Dauer der Konz. währt bis 31./12. 1968.

Geschichtliches: Im Jahre 1858 erfolgte die Gründung einer Ges., die vom Staate die Linie Wien-Triest mit den Zweigbahnen nach Laxenburg und Oedenburg erwarb, und die sofort auch einige andere Konzessionen empfing. Diese Ges. fusionierte sich noch in demselben Jahre mit der Lombardisch-Venetianisch-Central-Italienischen Eisenbahn und der Kaiser Franz Josefs-Orientbahn (Pragerhof-Ofen, Stuhlweissenburg-Neu-Szönyi u. Oedenburg-Kanizsa). Zu diesem ersten Netz sind dann später noch verschiedene Konzessionen gekommen, die jetzt betrieb. eig. Linien sind also teils 1858, resp. 1./1. 1859 erworben, teils von da bis 1873 erbaut. Nur kleine Nebenbahnen sind seitdem eröffnet. Von dem Netz der Ges. sind die Italien. Linien durch Konvention d. d. Basel, 17./11. 1875 u. Zusatzvertrag d. d. Wien, 25./2. 1876, vom Italien. Parlament genehm. am 27./6. 1876, an Italien, die Strecke Karlstadt-Agram (49,2 km) 1880 an Ungarn verkauft worden. Die Ges. übernahm den Betrieb der Bares-Pakracz-Bahn. Sie empfängt von den Brutto-Einnahmen bis fl. 600 000 50%, hat aber jedenfalls fl. 300 000 der B.-P.-Ges. abzugeben; von ferneren Einnahmen von mehr als fl. 600 000 bis fl. 900 000 erhält die Südbahn 20%, bis diese 20 und jene 50 % von der Gesamt-Einnahme 40 % ausmachen; steigen die Einnahmen über fl. 900 000, so bezieht die Südbahn 40 % der Gesamt-Einnahme. Im Bericht ist die Linie erwähnt in Gemeinschaft mit den gleichfalls von der Ges. betriebenen fremden Bahnen: Terezovac-Suhopolje-Slatina und Bastaji-Koncanica-Zdenci, insgesamt 123,7 km Die G.-V. vom 29. Mai 1893 ermächtigte die Verwaltung, von dem Landesauschuss 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-Kaltern (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 Selbstkostenvergütung, 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 Konzessionsende 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