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 4% Mark-Anleihe bezahlt. Die unverzinsliche Kaufschillingsrestschuld für Wien-Triest und weiteres für die lomb.-venetianischen Linien betrug Ende 1899 noch fl. 30 675 351; aus den Betriebsüberschüssen des Jahres 1899 wurden auf den Kaufschillingsrest der Linie Wien-Triest fl. 1 259 477 abgezahlt. Nach dem Übereinkommen von 1901 wurden auf die für die Jahre 1900—1904 einschliesslich entfallenden Kaufschillingsraten eine à Konto Kapital zu verrechnende Abschlagszahlung von K 15 224 000 (bestritten aus dem Erlös der 4% Investitionsanleihe von 1900) geleistet, vorbehaltlich der nach Ablauf dieser Periode stattfindenden Abrechnung auf Grund der nach den tatsächlichen Betriebsergebnissen entfallenden Abschlagszahlungen u. unter Berücksichtigung des vereinbarten 4% igen Zinsfusses. Nach den tatsächlichen Betriebsergebnissen waren aber für diese Periode K 25 294 609 zu leisten. Die Zinsabrechnung für den vorausgezählten Betrag von K 15 224 000 ergab K 881 420; ferner waren im Juli 1904 weitere K 2 000 000 seitens der Ges. gezahlt worden, so dass noch ein Restbetrag von K 7 189 189 zu berichtigen war. Die für das Jahr 1905 ermittelte Abschlagszahlung betrug K 7 976 357, diejenige für das Jahr 1906 K 8 754 990. Infolge dieser Zahlungen hat sich der Kaufschillingsrest für die Linie Wien-Triest u. für die ehemaligen lombardisch-venetianischen Eisenbahnlinien auf K 16 737 646 reduziert. Die in den Jahren 1908 u. 1909 fällig gewesenen Abschlagszahlungen hat die Ges. nicht geleistet, so dass am 31./12. 1915 noch K 16 737 646 u. 6% Zs. auf K 10 332 310 vom 29./6. 1908 ab, sowie 6% Zs. des Restbetrages von K 6 405 335 vom 28./6. 1909 ab, zusammen K 23 893 198, ausstehen. Dieser Restbetrag soll nach dem Übereinkommen vom 29./11. 1915 aus dem Erlöse einer neu aufzunehmenden Anleihe im Betrage von frs. 150 000 000 getilgt werden.

Übereinkommen vom 29./11. 1915: Nach langjährig n schwierigen Verhandlungen ist am 29./11. 1915 von den Vertretern der k. k. Staatsverwaltung nach vorheriger Einigung mit der kgl. ung. Regierung, der Ges. u. den Prioritätsgläubigern das Übereinkommen betreffend die Regelung der finanziellen Verhältnisse der Südbahn-Ges. unterzeichnet worden und am 7./12. 1915 ist die kuratelbehördliche Genehmigung seitens des Handelsgerichts Wien, erfolgt. Die hauptsächlichsten Bestimmungen dieses Übereinkommens sind: Das