

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 Gesellschaft besitzt ferner Hotel-Anlagen am Semmering, 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. Trotz der im Herbst 1918 in Kraft getretenen Tarifierhöhung im Zivil- u. Militärverkehr hat das Geschäftsjahr 1918 infolge der politischen Umwälzungen, die der Krieg mit sich brachte, mit einem Verlust von K 12 159 615 abgeschlossen. Wegen ihrer Ansprüche auf Grund des § 70 der Eisenbahn-Betriebsordnung auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung für die Benutzung ihres Bahnbetriebes seitens der Militärbehörde hat die Gesellschaft den Klageweg betreten müssen. In der beim Wiener Landgericht überreichten Klage hat sie ihre Ansprüche zunächst für die Zeit vom Kriegsbeginn bis 31. Dez. 1917 einschliessl. mit dem Betrage von K. 252 583 156.54 samt Nebengebühren beziffert und sich die Geltendmachung ihrer Ansprüche für die Zeit seit 1. Januar 1918 sowie die Geltendmachung der Ansprüche gegen die Heeresverwaltung aus anderen Rechtstiteln ausdrücklich vorbehalten. Infolge des Einspruches der Vertretung der französischen Südbahninteressenten ist der Zinsendienst der Obligationen der Ges. seit April 1919 einstweilig eingestellt.

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 Vertrage 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