

B e i l a g e n.

A.

P r i v i l e g i u m s - U r k u n d e

für das

Wechselhaus S. M. von Rothschild zur Errichtung einer Eisenbahn
zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz
und Troppau, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka
und bei Bochnia.

Wir Ferdinand der Erste, von Gottes Gnaden Kaiser von Osterreich, König zu Jerusalem, zu Ungarn, Böhmen, der Lombardie und Benedig, zu Dalmatien, Croatien, Slavonien, Galizien, Lodomerien und Illyrien, Erzherzog zu Osterreich, Herzog zu Lothringen, Salzburg, Steier, Kärnthen, Krain, Ober- und Nieder-Schlesien, Großfürst in Siebenbürgen, Markgraf in Mähren, gefürsteter Graf zu Habsburg und Tyrol &c. &c.

Nachdem Uns das Wechselhaus S. M. v. Rothschild allerunterthänigst gebeten hat, ihm ein ausschließendes Privilegium zu dem Baue einer Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und Biala, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia zu erteilen, so haben Wir Uns in Erwägung der Gemeinnützigkeit dieses Unternehmens bewogen gefunden, demselben das angesuchte Privilegium auf fünfzig nach einander folgende Jahre mit folgenden Concessionen und unter nachstehenden Bedingungen zu verleihen.

1. Dem Wechselhause S. M. v. Rothschild soll es nämlich frei stehen, zur Ausübung dieses ihm allergnädigst bewilligten Privilegiums einen Actien-Verein zu bilden, wovon es den Actien-Plan Unserer vorläufigen Genehmigung vorzulegen haben wird.

2. Obschon das gegenwärtige Privilegium bloß auf die Bahn von Wien nach Bochnia mit den Nebenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und Biala, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia sich beschränkt, und die Errichtung anderer Seitenbahnen von ähnlicher Art immerhin wieder eine eigene Bewilligung nach einer darüber vorausgegangenen

Verhandlung erfordert, so wird dem Wechselhause S. M. v. Rothschild dennoch auch so- gleich die Berechtigung, auch ähnliche Seitenbahnen zur Herbeischaffung der Baumaterialien zu errichten, jedoch nur mit dem Beisatze bewilligt, daß, wenn diese auch nach vollendetem Baue noch bleibend aufrecht erhalten werden wollten, dasselbe darüber noch eine besondere Bewilligung anzufuchen haben werde.

3. Der Bau dieser Bahn soll bei seiner Ausführung nach den für öffentliche Straßen beste- henden Gesetzen behandelt werden; nur hat der Unternehmer, bevor zur Abschätzung der zum Baue benötigten Gründe und der in die Bahnlinie fallenden Gebäude geschritten wird, mit dem Eigenthümer eine gütliche Ausgleichung zu versuchen.

4. Auch hat derselbe da, wo die Eisenbahn eine bestehende notwendige Straße durch- schneidet, oder über Bäche und Flüsse geht, in ersterer Beziehung die Verbindung der Straße über oder unter der Bahn auf eine brauchbare Art herzustellen, dann, wo der Grund einer schon bestehenden Straße zu der Bahn verwendet wird, eine andere Straße von demselben Zustande, wie die eingezogene, herzurichten, in der letztern Beziehung jedoch dafür zu sorgen, daß die Übersehung der Bäche und Flüsse nur auf eine dem Laufe und der Benützung derselben unschäd- liche Weise geschehe, worüber, so wie über alles übrige Bau- Detail dieser Unternehmung der- selbe seine speciellen Bauanträge, jedoch nur in Beziehung auf die dabei obwaltenden öffentlichen Rücksichten noch immer vorläufig der Würdigung der betreffenden Länderstelle zu unterziehen haben wird, wo dann, sobald die dießfällige Genehmigung von der Landesstelle entweder für die ganze Länge der Eisenbahn oder für eine einzelne Strecke erfolgt ist, eben diese Behörde zugleich den Befehl an die Besitzer der betreffenden Grund- und Gebäudetheile zu erlassen hat, letztere der Eisenbahn- Unternehmung gegen angemessene Schadloshaltung eigenthümlich abzutreten.

Sollte die bei solchen Abtretungen immer vorher zu versuchende gütliche Ausgleichung nicht zu Stande kommen, und daher die gerichtliche Schätzung solcher Grundstücke und Gebäude vor- genommen werden, so ist der gerichtliche Schätzungswert bei Gerichte zu depositiren, und soll sodann die Eisenbahn- Unternehmung von den politischen Behörden gegen die etwaigen aus dem Schätzungs- Acte entstehenden weitem Anstände der Grund- oder Gebäudebesitzer in dem Baue der Bahn mit allem Nachdrucke geschützt werden, ohne daß jedoch letzteren dadurch die Ausstra- gung ihrer allenfälligen Anstände auf dem ordentlichen Rechtswege benommen wird.

5. Bei Anlegung eigener Pachhöfe, nebst Beamtenwohnungen, Schmieden, Wagnereien und Stallungen, dann bei Errichtung eigener Wirthshäuser an der Bahn, hat sich die Unter- nehmung den bestehenden Gesetzen und der Provinzial- Verfassung zu unterziehen, und hinsicht- lich der für die Bahn eingelösten Grundstücke und Gebäude, so wie bezüglich des Unternehmungs- Capitals, wird ihr keine andere Befreiung oder Ausnahme von Steuern, so wie von öffentlichen und Gemeindelasten zugestanden, als welche schon in den bestehenden Gesetzen begründet ist.

6. Bei den an der Eisenbahn vorkommenden Diebstählen oder boshaften Beschädigungen soll sich genau nach den bestehenden Gesetzen gerichtet werden.

7. Wir berechtigen die Unternehmung, auf dieser Bahn sowohl Personen, als alle Arten

Güter und Waaren, mit eigenen Wagen und mit Pferde- oder Dampfkraft, jedoch unbeschadet dem Postregale, zu verführen, auch diese Befugniß an Andere zu überlassen.

8. Von Seite der Staatsverwaltung wird während der Dauer des Privilegiums diese Bahn nie anders in Anspruch genommen werden, als daß die Unternehmung selbst die zu transportirenden Gegenstände verführe, und derselben dafür die Fracht, wie solche für die Privatgüter von ihr bestimmt, oder von Fall zu Fall durch freiwillige Übereinkunft besonders bedungen werden wird, bar bezahlt werde.

9. Eben so wird während der Dauer des Privilegiums von Seite der Staatsverwaltung an der von der Unternehmung hergestellten Eisenbahn keine Weg- und Brückenmauth errichtet und eingehoben werden. Die Befreiung der Eisenbahn von den Mäuthen für die etwaige Benützung der öffentlichen Straßen und Brücken findet zwar nicht Statt, jedoch kann in dem Falle, wo die Eisenbahn-Unternehmung sollte nachweisen können, daß die wirkliche Abnahme der gesetzlichen Weg- und Brückenmauth von ihrem Fuhrwerke entweder sich auf einen größern Betrag belaufen würde, als ihr aus dem Gesichtspunkte einer bloßen billigen Entschädigung der Straßen- und Brückenanstalt eigentlich obläge, oder daß diese Abgabe durch die Form der Einhebung von jedem einzelnen betretenen Fuhrwerke derselben auf ihre Unternehmung störend einwirke, eine Ausgleichung solcher Mißverhältnisse unter andern Modalitäten, allenfalls mit der Entrichtung eines Pauschalbetrages verwilligt, und einem besondern Übereinkommen derselben mit der Gefällsbehörde zugewiesen werden.

Was übrigens Waarenzölle, Verzehrungs-Abgaben und dergleichen betrifft, muß sich in dieser Hinsicht lediglich nach den allgemeinen Vorschriften benommen werden.

10. Nach Ablauf der fünfzig Privilegial-Jahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobilar-Zugehörungen der dann erloschenen Unternehmung als Eigenthümer frei schalten, über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten, und wenn er selbst oder die Abnehmer jener Zugehörungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten, und diese als nützlich sich bewährt hätte, wird die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbei zu lassen.

11. Auch gestatten Wir zur mehreren Begünstigung der Unternehmung, daß sie ihre eigene bei dem Wiener Mercantil- und Wechselgerichte zu protokollirende Firma führen dürfe, und daß diese Behörde ihre competente Instanz in Fällen der Eisenbahn sey.

12. Schließlich bestimmen Wir ausdrücklich, daß dieses Privilegium als nicht ertheilt und bezüglich als erloschen anzusehen sey, wenn binnen der ersten zwei Jahre vom heutigen Tage an, nicht wenigstens Eine Meile der Eisenbahn erbaut ist, oder wenn innerhalb zehn Jahren von dem oberrwähnten Tage an gerechnet, die ganze Bahn zwischen Wien und Bochnia nicht vollständig ausgeführt ist.

Wenn nun die gesetzlichen Bedingungen getreulich in Erfüllung gebracht werden, so soll die Unternehmung nicht nur dieses ihr verliehenen allergnädigsten Privilegiums sich zu erfreuen haben, sondern Wir verordnen zugleich, daß während fünfzig Jahren, von dem Tage der öffentlichen

Kundmachung dieser Urkunde anzufangen, sich außer dem Wechselhause S. M. v. Rothschild, seinen Erben oder Cessionären, und überhaupt der Actien-Gesellschaft, Jedermann enthalten solle, eine dergleichen Eisenbahn zwischen Wien und Bochnia, oder dergleichen Seitenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz und Biala, dann zu den Salzmagazinen in Dwory, Wieliczka und bei Bochnia, auf welche erwähnte Haupt- und Nebenbahnen Wir aber auch gegenwärtiges ausschließendes Privilegium hiermit ausdrücklich beschränken, zu errichten, bei sonstiger Confiscation der widerrechtlich erbauten Eisenbahn zum Vortheile des Privilegirten und noch überdies bei einer Geldstrafe von Einhundert Spezies-Ducaten in jedem Übertretungsfalle, wovon die Hälfte dem Armenfonde des Ortes, wo das Erkenntniß in erster Instanz gefällt wurde, die andere aber dem Privilegirten zuzufallen hat, und unmaßsichtlich durch das im Lande, wo die Übertretung geschieht, befindliche Fiscalamt einzutreiben ist, ohne daß jedoch hieraus dem Privilegirten Einsprüche gegen Unternehmungen von Eisenbahnen in andern als den hier namentlich bezeichneten Richtungen nach und aus Galizien erwachsen können und dürfen; wie denn auch den Übertreter dieses Privilegiums noch insbesondere Unsere Allerhöchste Ungnade treffen, und es dem Privilegirten insbesondere vorbehalten seyn soll, ihn wegen alles erweislichen Schadens zum Ersatze vor dem ordentlichen Richter zu belangen.

Den Behörden, die es betrifft, ertheilen Wir insbesondere den gemessensten Befehl, über die Handhabung dieses Privilegiums und die damit verbundenen Bedingungen zu wachen.

Das meinen Wir ernstlich.

Zu Urkund dieses Briefes, besiegelt mit Unserem k. k. und erzherzoglichen anhangenden größeren Insignel.

Gegeben und ausgefertigt mittelst Unseres lieben und getreuen Anton Friedrich Grafen Mittrowsky von Mittrowitz und Nemischl, Herrn der Herrschaft Wiesenberg in Mähren, Großkreuzes und Kanzlers des Österr. kais. Leopoldordens, Ehrenbailli und Großkreuzes des souverainen Ordens des heiligen Johann von Jerusalem, Unseres wirklichen geheimen Rathes, Kämmerers und obersten Kanzlers der vereinigten Hofkanzlei, Präsidenten der Studien-Hofcommission, Ehrenmitgliedes vieler gelehrten Gesellschaften &c. &c., in Unserer kais. Haupt- und Residenzstadt Wien, am vierten Monatstage März nach Christi Geburt im Eintausend acht hundert sechs und dreißigsten, Unserer Reiche im zweiten Jahre.

F e r d i n a n d.

Anton Friedrich Graf Mittrowsky v. Mittrowitz und Nemischl,
Oberster Kanzler.

Carl Graf v. Juzaghi.

Franz Freiherr v. Pillersdorff.

Johann Limbeck Ritter v. Lilienau.

Nach Sr. k. k. Apostol. Majestät Höchsteigenem Befehle:

Wilhelm Freiherr v. Droßdick.

B.

P r o g r a m m

über die

Bildung einer Actien-Gesellschaft zur Ausführung einer Eisenbahn von
Wien nach Bochnia in Galizien.

Seine k. k. Majestät Ferdinand I. haben allergnädigst geruhet, dem Associe des unterzeichneten Banquier-Hauses, S. M. Freiherrn von Rothschild, ein ausschließendes Privilegium auf die Anlage einer 60 deutsche Meilen langen Eisenbahn von Wien nach Bochnia in Galizien, nebst den Seitenbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Dwory und Wieliczka zu verleihen, und die Benützung derselben zum Transporte von Personen, Producten, Waaren aller Art und Hausthieren, auf 50 Jahre mit der Befugniß zu gestatten, daß auch nach Ablauf dieser Frist bei der hohen Staatsverwaltung die Verlängerung dieses ausschließenden Privilegiums angesucht werden könne, und daß in jedem Falle aber diese Eisenbahn cum appertinentiis an Grund und Boden, so wie an Gebäuden, nebst dem gesammten Fundus instructus, fortwährend das Eigenthum der hierauf zu bildenden Actien-Gesellschaft bleibe, welche das Transport-Geschäft auch fernerhin zu betreiben berechtigt seyn wird, wie dieß die demnächst im Druck erscheinende Allerhöchste Privilegiums-Urkunde ausführlich darthun wird.

Die hochwichtigen Resultate, welche diese Eisenbahn für die Erhöhung der Production, der Industrie und des Commerzes in den Provinzen Oesterreich, Mähren, Schlesien und Galizien haben muß, sind eben so einleuchtend, als der anzuhoffende günstige Erfolg für die Interessen der an diesem großen National-Werke theilnehmenden Individuen, und bedürfen hier um so weniger einer weitläufigen Erörterung, als hierüber bereits eine nähere Darstellung unter der Presse ist.

Um dieses in so mannigfacher Beziehung patriotische, und nach seiner moralischen Überzeugung auch für die Betheiligten sehr nutzbringende Unternehmen so gemeinnützig als möglich zu machen, hat sich der Freiherr S. M. von Rothschild im Einverständnisse mit seinem gefertigten Hause entschlossen, das auf seinen Namen erworbene Privilegium in seiner vollen Ausdehnung, ohne irgend einen besondern Vortheil für sich oder sein Haus zu reserviren, einer Actien-Gesellschaft gegen einfache Vergütung der bisherigen erweislichen Vorauslagen zu überlassen.

Mehrjährige Vorarbeiten, die wiederholte Absendung sachverständiger Individuen zur Auffindung und Untersuchung der zweckmäßigsten Bahn-Trace, zur Einsammlung der bisher bei der Anlage von Eisenbahnen und deren Betriebs-Manipulation in England, Frankreich und Belgien

gemachten Erfahrungen, so wie vielfache auf authentische Daten basirte Berechnungen, gewähren die begründete Hoffnung nicht nur auf eine glückliche Ausführung des Baues, sondern auch auf eine bedeutende jährliche Dividende.

Nach den angefertigten Präliminarien dürfte die Gesamtsumme des zu dieser Unternehmung erforderlichen Capitals für die Anlage und den Transport-Betrieb, inclusive der bis zur Benützung der Bahn auflaufenden 4% Zinsen — ohne die anzulügelnden Seitenbahnen — circa 11,560,000 fl. C. M. für circa 60 deutsche Meilen betragen. Es sollen daher vorsichtsweise für mögliche Fälle 12,000 Actien à 1000 fl. C. M. ausgegeben werden, welche nach vollendeter Subscription auf Verlangen auch in halbe, mit A und B bezeichnete Antheile à 500 fl. C. M. umgeschrieben werden können.

Von diesen 12,000 Stücken à 1000 fl. C. M. hat der Privilegiums-Besitzer, um den schon vor Erscheinen des Programms an ihn gelangten vielen Anmeldungen zu genügen, bereits 8000 Stücke vergeben, und es wird daher, mit Rücksichtnahme auf andere Theilhaber, die Subscription auf die noch disponiblen 4000 à 1000 Stücke fl. C. M., vom 1. März 1836 angefangen, hier in Wien bei den Gefertigten angenommen werden.

Sollte die für den Bau der Hauptbahn präliminirte Summe durch die einlaufenden Subscriptionen überstiegen werden, so wird der Mehrbetrag über die vier Millionen, bis zum Belaufe von weiteren 2 Millionen, also im Ganzen 6 Millionen ebenfalls angenommen werden, um damit die genannten Flügelbahnen gleichzeitig erbauen zu können, und die Unterzeichneten versichern hiemit, daß am Schlusse der Subscription von dem weiter unten benannten Comité eine gewissenhafte Repartition verfaßt, und jedem Subscribenten die auf ihn entfallende verhältnismäßige Quote zugetheilt werden wird.

Die Einzahlung der Beträge geschieht nach dem Schlusse der Subscription an die gesellschaftliche Cassé in den am Fuße des Gegenwärtigen bemerkten vorläufigen Fristen, gegen Auswändigung provisorischer, von dem Comité auszustellender Certificate, bis die nach definitiver Constituirung der Gesellschaft zu entwerfenden Statuten, sobald sie die allerhöchste Genehmigung erhalten haben werden, nach geschעהener voller Einzahlung die Hinausgabe der Original-Actien gestatten werden.

Sollte die Beschleunigung des Baues während der vorläufig auf 4 bis 5 Jahre präliminirten Bauzeit frühere Zahlungsraten erfordern, so würde dieß, jedes Mal drei Monate vorher, zur allgemeinen Wissenschaft gebracht werden.

Damit aber die eingezahlten Beträge bis zu deren wirklichen Verwendung nicht nutzlos erliegen, so wird für die zwischenzeitige Verzinsung dieser Einzahlungen von dem Comité und seiner Zeit von der Direction Sorge getragen werden.

Bis zu dem Zeitpunkte, wo die Bahn vollendet, und selbst fruchtbringend seyn wird, vergütet die Gesellschafts-Cassé für diese theilweisen Einlagen den Actionären jedenfalls pro rata temporis et quanti, 4% jährliche Zinsen in halbjährigen Raten, und die Eisenbahn-Direction wird die Einleitung treffen, daß sowohl diese Zinsen, so wie seiner Zeit die jährlichen Divi-

denden, auch in Frankfurt am Main bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhnen, in London bei Herrn M. M. von Rothschild, oder in Paris bei Herren Gebrüder von Rothschild behoben werden können, zu welchem Ende dieß auch auf den jeder Actie beizugebenden halbjährigen Dividenden-Coupons bemerkt werden wird.

Um jedoch in der Fortsetzung der bereits begonnenen dringendsten Vorarbeiten keinen Stillstand eintreten zu lassen, hat sich bis zu dem Momente, wo die erste General-Versammlung einberufen werden kann, im Interesse der Gesellschaft ein provisorisches Comité aus den ersten Subscribenten gebildet, und es haben außer dem Privilegiums-Inhaber die Herren

Samuel Biedermann,
Freiherr D. v. Eskeles,
Freiherr H. v. Geymüller,
Graf Heinrich von Larisch,
Johann Mayer,
Franz Kiepl,
Heinrich Sichrovsky,
Freiherr von Sina, und
Leopold von Wertheimstein,

diese Mühewaltung bereitwilligst übernommen.

Das unterzeichnete Banquier-Haus gibt sich demnach die Ehre, das Publikum von der hiermit eröffneten Subscription in Kenntniß zu setzen.

Wien, den 22. Februar 1836.

M. A. von Rothschild & Söhne.

Termine zur Einzahlung:

30. April . 1836 . . . 10 %.	15. October 1838 . . . 10 %.
15. October 1836 . . . 10 "	15. April . 1839 . . . 10 "
15. April . 1837 . . . 10 "	15. October 1839 . . . 10 "
15. October 1837 . . . 10 "	15. April . 1840 . . . 10 "
15. April . 1838 . . . 10 "	15. October 1840 . . . 10 "

C. R e p a r t i t i o n

der
auf die Actien der k. k. privilegirten Wiener-Bochnia-Eisenbahn
angemeldeten Subscriptionen.

Da die eingelaufenen Subscriptionen auf die in Folge des Programms dd. 22. Februar zu vergebenden 6000 Stück Actien im Betrage von 6 Millionen bei dem Schlusse derselben am 15. März d. J. die Höhe von 27,490 Stücken, 27,490,000 Gulden betragend, erreichten, so hat das unterfertigte Comité im Sinne des oberwähnten Programms für angemessen erachtet, nachfolgende, auf den Grundsätzen der Billigkeit gegen die Mehrheit der Subscribern basirte Repartition festzustellen, und es erhält demnach jede bei der Unternehmung bis zum 15. März eingereichte einzelne Anmeldung

auf	1 Stück	Eine Actie	pr. 1000 fl.,	demnach	851	Subscribern	851	Actien,
» 2	»	Zwei Actien	»	»	430	»	860	»
» 3	»	Zwei	»	»	172	»	344	»
» 4	»	Zwei	»	»	119	»	238	»
» 5	»	Drei	»	»	193	»	579	»
» 6	»	Drei	»	»	57	»	171	»
» 7	»	Drei	»	»	7	»	21	»
» 8	»	Drei	»	»	24	»	72	»
» 9	»	Drei	»	»	3	»	9	»
» 10	»	Drei	»	»	180	»	540	»
» 11	»	Drei	»	»	2	»	6	»
» 12	»	Drei	»	»	17	»	51	»
» 13	»	Drei	»	»	1	»	3	»
» 14	»	Drei	»	»	3	»	9	»
» 15	»	Drei	»	»	18	»	54	»
» 18	»	Drei	»	»	2	»	6	»
» 20	»	Drei	»	»	72	»	216	»
» 24	»	Drei	»	»	2	»	6	»
» 25	»	Drei	»	»	8	»	24	»
» 30	»	Vier	»	»	21	»	84	»
» 32	»	Vier	»	»	2	»	8	»
» 35	»	Vier	»	»	2	»	8	»
» 40	»	Vier	»	»	9	»	36	»
Von 50 bis zur höchsten Summe 10 %,								
daher für angemeldete					18013	Stück	1804	»
					<hr/> Summa . 6000 Actien.			

