

Državni zakonik

za

kraljevine in dežele v državnem zboru zastopane.

Kos IV. — Izdan in razposlan dne 13. februvarja 1878.

12.

Dopustno pismo od 28. novembra 1877,

za lokomotivno železnico od Dunaja v Aspang.

M i F r a n c J o ž e f P r v i,
po milosti Božji cesar avstrijski;

apostolski kralj ogerski, kralj češki, dalmatinski, hervaški, slavonski, gališki, vladimirski in ilirski; nadvojvoda avstrijski; véliki vojvoda krakovski, vojvoda lotarinški, saleburški, štirski, koroški, kranjski, bukovinski, gornje-sleški in dolnje-sleški; véliki knez erdeljski; mejni grof moravski; pokneženi grof habsburški in tirolski itd. itd. itd.

Ker je Bruseljska anonimna družba, imajočo firmo: Société Belge de chemins de fer zaprosila, da bi se ji dala dopustitev (koncesija) v delo in rabo lokomotivne železnice od Dunaja v Aspang, vzvidelo Nam se je, z ozirom na občno korist tega podjetja, imenovani družbi po postavi o dopuščanji železnic od 14. septembra 1854 (Drž. zak. št. 238) in postavi od 8. julija 1877 (Drž. zak. št. 62) to dopustitev podeliti takó:

§. 1.

Dajemo družbi „Société Belge de chemins de fer“ pravico narediti in uŹivati lokomotivno železnico od Dunaja na Maria-Lanzendorf, M  llersdorf, Trumau in Pitten v Aspang.

DruŹba je v dolŹnosti, na zahtev trgovinskega ministerstva napraviti zvezo prej imenovane železnice z zdanjjo progo juŹne železnice pri Dunajskem Novem mestu v tem slu  čaju, ako bi se juŹne železnice druŹba ne posluŹila svoje predstvene pravice, izvesti takŹno Źeleznocestno zvezo.

§. 2.

Železnico to je urediti kot lokalno železnico s pravilno medkolesno širino. Delo železnice in uredba za vožnjo naj se izvede po črtežih na drobno ustanovljenih, ki jih potrdi trgovinsko ministerstvo, in po tehničnih uvetih, kateri se postavijo. Pri tem naj se, kolikor je moči, gleda na znižbo troškov ter je zlasti z ozirom na zdaj namišljeno maksimalno brzino od 20, oziroma 40 kilometrov na uro dopustiti vse pri tej manjši brzini mogoče olakšice, dokler ona ostane.

Vozila, šine in drugi železni deli, in vsi drugi opravni in vzdržavani predmeti morajo se jemati iz domačih tvornic.

Tehnične črteže za delo in opravo železnice je trgovinskemu ministerstvu predložiti za časa ter se bode najnatačneje držati ukazov, ki jih državna nadzorna oblastva o tej priliki ali sploh izdadó.

Takisto je koncesionar dolžan pri delu izpolniti tudi vse, kar bi trgovinsko ministerstvo z javnih ozirov, — ne krateč olakšic gledé dela v 3. odstavku tega paragrafa omenjenih, — pozneje zahtevalo, ter držati se veljavnih občnih stavbenih in policijskih propisov.

Spodnje delo železnice utegne se utesniti na eno samo kolejo.

Državna uprava ima pravico, spodnje delo za drugo kolejo ter nje resnično napravo po tistih kosih, koder bi se ji zdelo potrebno, zahtevati tedaj, kadar bode letnega kosmatega dohodka dve leti zaporedoma poprek čez dvajset tisoč goldinarjev v srebru na kilometer.

Koncesionar jemlje na se dolžnost, v tem slučaju, ko bi on moral v §. 1 omenjeno zvezo proge Dunaj-Aspang z zdanjo progo južne železnice pri Dunajskem Novem mestu na zahtev trgovinskega ministerstva izvesti, zaradi porabe kolodvora južno-železnične družbe v Dunajskem Novem mestu, in o uredbi vozne službe ondi, kjer bode prehajališče, pogajati se z imenovano družbo ter dotični dogovor položiti v odobrenje pred državno upravo.

Troške za razširjavna dela, ki bi jih na omenjenem kolodvoru treba bilo za novo železnico, naj nosi koncesionar.

Ako bi se takšen dogovor z južno-železnično družbo ne napravil, to ima koncesionar sicer pravico, narediti si svoj kolodvor; ali dolžan bode, napraviti kolejo v stik s tujo železnico ter na zahtev trgovinskega ministerstva poskrbeti vsaj za neposrednji prehod v vožnji ljudi.

Gledé uvetov takega stika in neposrednjega prehoda vožencev z železnice na železnico podmeta se koncesionar izreku trgovinskega ministerstva, ako bi se ne dosegel dogovor s stično železnico.

Državni upravi se prihranja pravica, ako bi se dogovor ne dognal, določiti uvete o vzajemni porabi vozov tozemskih sosednih železnic in o dovodu rudarstvenih in obrtovnih železnic.

Koncesionar je v dolžnosti, za povračilo dotičnih troškov dopuščati dovod zveznih železnic, katere bi obrtna podjetja, ležeča ob koncesijonirani železnici, naredila v to, da bi po njih svoje izdelke vozila do železnice, s stikom se zadevnimi kolodvori takó, da bode po tem železnocestna služba kar najmanj mogoče ovirana.

§. 3.

Koncesionar je dolžan, zadnji čas v šest mesecih, računeč od današnjega dne, nadrobni projekt proge Dunaj-Aspang, ali vsaj najmanj osem kilometrov njene dolžine obsegajoč del tega projekta, položiti pred trgovinsko ministerstvo v odobrenje, ter v dveh tednih po dobljenem dovoljenji za delo začeti z delom samim.

Vsa v §. 1 omenjena železnica od Dunaja v Aspang naj se v štirih letih, počenši od današnjega dne, dodela, v javno službo izroči ter ves ta čas, dokler boe koncesija trpela, nepretrgoma v službi vzdrži.

Koncesionar je za dopolnitev te, in drugih gledé dela po dopustnici prevzetih dolžnosti državni upravi dal varnost, položivši v kavcijo en milijon goldinarjev avstrijske veljave efektivno v avstrijski državni renti.

Kavcija se boe do treh četrtin po meri napredujočega dela nazaj dala, a poslednja četrtina se izroči stoprv mesec dni po tem, ko se vožnja po celi proggi Dunaj-Aspang začne.

Ako bi se v dopustnici ustanovljena dolžnost gledé dela železnice v §. 1 imenovane in začetka vožnje po njej ne izpolnila, zapade kavcija, kolikor je boe še ležalo, na korist državni blagajni.

S tem povodom izdani spisi in listine uživajo prostost pristojbine in štemplja.

Zveza v §. 1 omenjena z južno-železnico pri Dunajskem Novem mestu naj se dodela in v službo izroči ob enem z glavno železnico, ako bi se dovolitev dela najdalje leto dni pred začetkom vožnje po glavni železnici izdala.

V nasprotnem slučaju boe to zvezo najpozneje leto dni po dani dovolitvi dela dovršiti in v službo izročiti.

§. 4.

Da izdela dopuščeno železnico, priteza se koncesionarju pravica razlastitve (razsvojitve) po določilih dotičnih postavnih propisov.

Ista pravica se koncesionarju dodeli tudi zastran tistih krilnih železnic, ki bi se imele narediti do posameznih obrtniških zavodov, in o katerih bi državna uprava spoznala, da jih je v javnem interesu napraviti.

Koncesionar je dolžan kar se dá, in kolikor mu je moči pospešiti zemljiško-knjižni odpis zemljišč pridobljenih za železnico, oziroma naredbe potrebne za zvršitev postave od 19. maja 1874 (Drž. zak. št. 70) zarad železniško-knjižne zagotovitve dotičnih pravnih razmerov, ter skrbeti za to, da se kar je najhitreje mogoče zemljišča, kakor se mora zgoditi pred knjižno ugotovitvijo, dokončno razmerijo in računi do dobrega doženó.

§. 5.

Koncesionarju se je ob delu in rabi dopuščene ceste držati tega, kar ustanavlja to dopustno pismo, ter tudi tega, kar velevalo semkaj meréči zakoni in

ukazi (zlasti železnocestni dopustni zakon od 14. septembra 1854 (Drž. zak. št. 238) in železnocestni krétni red od 16. novembra 1851 (Drž. zak. od l. 1852 št. 1) in po zakonih in ukazih, kateri se morebiti pozneje dadó.

Kar se pa vožnje same tiče, odpuščajo se v zmislu člena III postave od 8. julija 1877 (Drž. zak. št. 62) varnostne naredbe propisane v redu železnocestne vožnje in dotičnih dodatnih ukazih v toliko, kolikor se bode z ozirom na znižano maksimalno hitrido trgovinskemu ministerstvu zdelo, da se smejo, ter bodo na to stran veljali dotični posebni propisi, ki jih izdá trgovinsko ministerstvo.

§. 6.

Gledé tega, kar bode storiti za poštni zavod, naj veljajo naslednja določila:

1. Koncesijonar je dolžan, pošto in poštne postavljenice po propisu §^{ta} 68 železnocestnega voznega reda zastonj voziti, in za tega delj poštni upravi pri vlakih vozečih same ljudi ali pri meševitih vlakih dati v razpolog en kupé za poštne poslatve. Troškove za primerno priredbo teh kupejev nosi poštni zavod. Dalje idoče oprave naj bode koncesijonar dolžan samo za povračilo, o katerem se naredí dogovor.

Vozni črteži vlakov za odpravo pošte služečih naj se ustanové z odobrenjem trgovinskega ministerstva, kateremu bode tudi vsako namenjeno predrugačbo voznega reda naznanjati najmanj štirinajst dní, predno začne veljati.

Ako bi ne bilo mogoče spraviti v tist prostor posamezne večje povezke ali vreče pisem, naj železnična uprava skrbi, da se kam drugam varno denejo v istem vlaku.

Za navadno osvečavo kupejev v poštno službo določenih skrbi koncesijonar kakor pri vozovih za ljudi; a troškove za nenavadno razsvetljenje notranjih prostorov in za kurjavo nosi poštni zavod.

2. Poštna uprava ima pravico, ukazati, da nje organi pošto na vseh v to določenih vlakih spremljajo.

Zastonj je voziti poštne uradnike, kondukterje in služabnike, pošto spremljajoče, in tako tudi organe poštnega zavoda, ki se pošljejo, da poštno službo nadzirajo ali da se je naučé; a ti se morajo opravičiti z listi višjega poštnega ravnateljstva.

Še ima poštna uprava pravico, na vseh vlakih, ki jih ne spremljajo njeni organi, izročati upravi, katero koncesijonar postavi, pisemsko pošto, da jo organi železnocestne uprave odpravljajo.

3. Za zvrševanje poštne službe na končnih postajah na Dunaji in v Aspangu treba zastonj prepuščati v železničnem poslopji eno primerno sobo z izbico za opravo in ako bi bilo na to stran še večjih potreb, bode treba posebnega dogovora gledé odškodnine, ki se bode v podobi najemščine dajala za večji prostor.

Delo poštne uprave je skrbeti za notranjo opravo, snaženje, svečavo in kurjavo v teh prostorih.

4. Na tistih kolodvorih, na katerih ní poštnih uradov, naj koncesijonar na zahtevo poštne uprave po železničnih za to sposobnih postavljenicah dá poštne po-

slatve, razen vrednostnih poslatcev, od vlakov sprejemati in organom poštnega zavoda izročati in za ta čas, dokler se ne izroče poštnemu organu, varno hraniti, za plačilo, katero poštna uprava določi.

Tam, kjer bi po sprevidu poštnega zavoda bilo potreba za poštno službo, naj koncesijonar ponudi svoje ljudi poštnemu zavodu, da pomagajo poštne poslatve nakladati in razkladati, za plačilo takemu delu primerjeno.

Pisma, katera si o upravljanji železnice med saboj pošilja železnocestno ravnateljstvo ali upravno svetovalstvo ter njemu pokorni organi ali ti organi med saboj, smejo na dotičnih železnocestnih koséh odpravljati postavljeni železne ceste.

§. 7.

Državni upravi je na voljo, državnega telegrafa žice pritrčiti na podpornjah železnocestnega telegrafa, ki naj se napne o koncesijonarjevem trošku po zaukazu ali posredstvu državno-telegrafskega zavoda, ali pa brez vsega vračila in odškodovanja sama za se telegraf napeti na zemljišči, ki ga je koncesijonar kupil ali katero sicer rabi za železnocestne namene.

Koncesijonar naj zastonj po svojih železničnih ljudeh take državne proge nadgledovati in vzdržavati pomaga.

Še je koncesijonar v dolžnosti, po svoji železnici robo in pripravo državno-telegrafskega zavoda po tarifah za vojaške transporte danih voziti in na svojih kolodvorih in postajah zastonj spravljati in hraniti.

Državna uprava si pridržuje pravico, železnocestni telegraf porabiti zastonj za državne poslanice ter o njega porabi za zasebne poslanice skleniti dogovor s koncesijonarjem.

Ako se gledé zasebnih poslanic ne napravi dogovor, bode železnica smela svoj telegraf rabiti samo in edino za naznanila ali priobčila, katera se tičejo železnocestne vožnje, ter stoji ta raba pod vplivom in nadzorom državne uprave.

§. 8.

Visokost voznine za ljudi in blago podvržena je naslednjim utesnilom :

Voznina od osebe in kilometra v avstr. velj. :

za I. razred	4·8 krajcarji,
„ II. „	3·6 „
„ III. „	2·4 krajcarja.

Imeti vôz I. razreda koncesijonar ní dolžán.

Na brzovlakih, ki bi se pozneje vozili po črtah te železnice, kateri pa morajo vsakakor imeti vozove dveh razredov, smejo se tarife te povišati za 20% ako srednja brzina teh vlakov, vštevaje pomudo na postajah, najmanj 37 kilometrov na uro iznaša.

Koncesijonarjeva dolžnost bode, na zahtev trgovskega ministerstva, zgornje tarife pri meševitih vlakih znižati k večjemu za 20%.

Ako bi se pokazala potreba še večje znižbe, ter bi koncesijonar ne mogel, dodeliti primerne olakšice v III. razredu vozov, dolžan bode, po naroku trgovskega ministerstva vvesti IV. razred (voz za stoječe) s tarifnim postavkom po 1·5 krajcar od osebe in kilometra.

Maksimalna tarifa blagu ob navadni brzini od bečve (tone) in kilometra:

za navadno brzovozno blago	20	kr.
„ ponižano „ „	8	„
„ prazne nazaj idoče posode	6·5	„
„ posamič šteto blago razreda I.	6·5	„
„ „ „ „ „ II.	5·5	„
„ blago naloženo na voze razred A	5	„
„ „ „ „ „ B	4	„
„ „ „ „ „ C	3·5	„
„ žito in sol posebna tarifa št. I.	4·5	„
„ vsakovrstni les in drva pos. tarifa št. II.	4	„
„ kopano oglje, koks in prosto opeko, izimna tarifa I.	2·5	„

Koncesijonar je dolžan, gledé stranskih pristojbin, nomenklature in razredbe blaga, zastran voznine ostalih predmetov kakor tudi drugih določil o vožnji, ljudi in blaga podvreči se ukazom trgovskega ministerstva.

Na izvoljo se daje koncesijonarju vozarino od ljudi in blaga devati v red v mejah, zgoraj določenih.

A nikomur se v tem ne sme dajati osebna prednost.

Tarife se smejo znižati samo v podobi izimnih tarif, katere je javno razglasiti, kakor vse druge.

Po izteku pet gospodarstvenih let ima vlada pravico zaslišavši koncesijonarja primerno znižati gornje tarife za dotle, dokler je železnica v obeh poslednjih gospodarstvenih letih vrgla letnega čistega dohodka, ki daje najmanj deset odstotkov v §. 19 ustanovljenega napravnega kapitala.

Sicer se vedno prihranja zakonodavstvu, določila o vozarini od ljudi in blaga devati v red.

Koncesijonar naj se taki uredbi pokoruje.

§. 9.

Ako bi po deželah avstro-ogerske monarhije, zastopanih na državnem zboru, nastala nadloga in nenavadna dragina pri živeži za ljudi in domačo živino, bode trgovsko ministerstvo imelo pravico, po potrebi znižati mu voznino, vendar ne izpod tistih postavkov, ki veljajo na dotični železnici za blago z najnižjo voznino.

Isto določilo veljá, ako se vzajemno postopanje zagotovi, tudi za slučaje, ko bi po deželah ogerske krone nastala takšna potreba.

§. 10.

Dovoljuje se, odmerjati in pobirati vozarino od ljudi in od blaga v domačih srebrnih novcih, a to tako, da je tudi v deželnih novcih jemati plačilo, po kurzni vrednosti preračunjeno.

Tarifa naj se na deželne novce preobrača (reducira) po tistih računskih načinih, ki jih ustanovi trgovinsko ministerstvo.

§. 11.

Transporti vojakov naj bodo po znižanih tarifnih cenah, in to po tistem dogovoru, kateri je o tem ter o polajšilih potujočim vojakom med vojnim ministertvom in med ravnateljstvom severne, po cesarji Ferdinandu slovóče železnice ukreñenem 18. junija 1868, in tega dogovora določila treba da so celokupen del dopustnega pisma.

Ako bi se pa kdaj z vsemi avstrijskimi železnicami ali z večino med njimi o prevažanji vojakov dogovorila določila, državi ugodnejša, naj dobodo veljavo tudi kar se tiče tu dopuščenih železnic.

Ta določila obsezajo tudi deželno brambovstvo obéh državnih polovic, tirolske deželne strelce, in to ne samo ob potovanji na račun državne blagajnice, nego tudi ob službenem potovanji na svoj račun k vajam v orožji in priglednim zborom, potem vojaško stražno krdelo c. kr. civilnih sodišč dunajskih, c. kr. žandarstvo, ter po vojaški osnovano finančno in varnostno stražo.

Koncesijonar se zavezuje, pristati na dogovor med avstrijskimi železnocestnimi društvi ukrenen o nabavi in imetji opravnih reči za vojaške Transporte in o vzajemnem pripomaganji z vozili ob večjih vojaških transportih, potem na organska določila in na služabni propis o bojnih železnocestnih oddelkih, ter tudi na potlejšnji, 1. junija 1871 obveljavši dogovor o transportu takih bolnikov in ranjencev, katere je ležeče prevažati ob troških vojaške blagajnice.

Tako je tudi dolžan pristati na dogovor, katerega je z železnocestnimi društvi ukreniti o vzajemnem pripomaganji z osebjem ob velikih vojaških transportih in na propis o vojaških transportih po železnicah.

Te dolžnosti koncesijonar ima samo v toliko, kolikor se njih izpolnjevanje z ozirom na lokalnost te železnice in na polajšila vsled tega dodeljena gledé narave, opreme in cele službe zdi biti zvršljivo.

Koncesijonar se zavezuje, da se hoče pri oddajanji služeb v zmislu postave od 19. aprila 1872 (Drž. zak. št. 60) ozirati na doslužene podoficirje iz vojstva, vojnega pomorstva in deželnega brambovstva.

§. 12.

Državni uradniki, postavljeni in služabniki, kateri po naročilu oblastva, čujočega nad upravo in krétanjem železnih cest, ali kateri državnim koristim na obrambo vsled tega dopustila ali z dohodarstvenih ozirov železnico rabijo ter izkažejo naročilo tega oblastva, naj se s popotnim pratežem (robo) vred vozijo brezplačno.

§. 13.

Gnance in kaznjence, kator tudi njih spremstvo, le-te tudi nazaj gredé, voziti je za pol pristojbine tretjega razreda za ljudi.

Take Transporte je spravljati v posebne kupeje ter je za-nje s pristojnimi oblastvi dogovarjati dan in vlak.

§. 14.

Gledé blaga, kar ga pošiljajo državni konjerejski zavodi, in spremljavcev, naj veljajo znižane tarife, kakor za vojaške transporte.

Isto veljá tudi za moštvo teh zavodov.

§. 15.

Družbi Société Belge de chemins de fer priteza se — ne krateč nje osebne dolžnosti, dopuščeno železnico narediti in o službo izročiti, — tudi pravica, vse s pričujočo koncesijo ustanovljene pravice in dolžnosti predjati na samostalno avstrijsko delničarsko družbo, ki se napravi v to, — in v dobitev potrebnih novcev izdati na prinesitelja ali na imena slovóče délnice in predstvene obligacije, katere se na avstrijskih borsah smejo prodajati in uradno zaznamenavati. S predstvenimi obligacijami dobavljene vsote ne sme biti nad polovico napravne (osnovne) glavnice, a izdajati se one ne smejo pred, no bode plačilo obresti in odplačilo kapitala po izkazih, ki jih vlada pretehta, dovoljno založeno z resničnimi in varnimi čistimi dohodki železnice.

Ako se predstvene obligacije izdadó v tuji valuti, treba vsoto poočítiti tudi v avstrijski veljavi.

Predstvene obligacije treba poprej odplačati nego délnice in te se morajo odplačati, predno koncesija ugasne.

Družbena pravila treba, da potrdi državna uprava.

§. 16.

Koncesijonar ima oblast, agencije v domači in unanjih državah postavljati, kakor tudi napravljati vozila za ljudi in blago po vodi in na suhem, držéč se obstoječih predpisov.

§. 17.

Državna uprava ima pravico, uvériti se, da so delo železne ceste ter tudi krétna oprava, posebno vozila, po vseh delih namenu primerna in trdno narejena, in ukazati, da se napake na to stran odvrnejo in oziroma odpravijo.

Tudi ima državna uprava pravico, po svojem človeku pregledovati gospodárjenje. Komisar, katerega postavi državna uprava, tudi sme, kolikokrat se mu zdí primerno, hoditi v seje upravnega odbora ali drugega zastopa, kateri veljá za družbe načelništvo, ter k občnim zborom, in ustavljati vse naredbe, kvarne državni koristi.

Za tu ustanovljeno nadziranje železnocestnega podjetja naj koncesijonar z ozirom na dotične večje poslove plačuje v državno blagajno neko letno povprečnino, ki jo državna uprava ustanóvi.

Naproti se koncesijonar odvezuje dolžnosti, izrečenih v §. 89 reda železnocestne vožnje od 16. novembra 1851 (Drž. zak. od l. 1852 št. 1) gledé povračila večjih troškov, ki bi se nabrali po policijskem ali dohodarstvenem nadzoru. A dolžan bode zastonj nabaviti in vzdržavati uradne prostorije na kolodvoru, potrebne za dohodarstveno čuvanje in odpravljanje.

§. 18.

Dopustna doba in z njo vred v §. 9 lit. b) železnocestnega dopustnega zakona izrečena obramba proti napravi novih železnic se ustanavlja na devetdeset let, šteječ od dneva, katerega se prične vožnja na celi v §. 1 omenjeni železnici od Dunaja v Aspang, in mine po tem roku.

Državna uprava sme izreči, da je koncesija izgubila svojo moč, ako se ne bi dostal rok, v §. 3 ustanovljen začetku in zvršetku delanja in začetku vožnje, in bi se prestop roka ne mogel opravičiti ni v zmislu § 11^{ga}, za lit. b) železnocestnega dopustnega zakona niti ne posebno s političnimi ali novčnimi krizami.

§. 19.

Državna uprava si prihranja pravico, kadar mine trideseti let po današnjem dnevi, da more vselej v §. 1 imenovano železnico odkupiti za odškodnino v gotovem, ki jo dá koncesionarju.

Da se določi odkupščina, seštejejo se letni čisti dohodki, kar jih je podjetje imelo v poslednjih sedmih letih pred samim odkupom; od tega se odbijejo čisti dohodki dveh najslabejših let in povprečni čisti dohodek ostalih petih let se izračuni.

Dvajseterni znesek čistega po teh načelih najdenega dohodka velja za odkupščino.

Ako bi vendar tako najdeni srednji čisti dohodek ne dosegel vsaj letnine v srebru, potrebne za obresti po 5^o/₁₀₀ in za razdolžitev v dopustni dobi imenske napravne glavnice, ki jo je dovolila državna uprava v vsoti od osemdeset tisoč golarjev avstr. veljave v srebru na kilometer, tedaj se bode ta letnina ta čas, dokler trpi koncesija, plačevala kot gotova odškodba, za katero se odkupi železnica. Ako bi po izteku prvega gospodarstvenega leta bilo treba še drugih novih staveb, ali bi se pomnožile vozne oprave in vozila, smejo se dotični troškovi tako, kakor troški za dovozne do te dobe narejene železnice in zvezne koleje, in za eventualno nadaljevanje od kanala Dunajskega Novega mesta do blizu Dunajske glavne colnije, potem za eventualno zvezno železnico do južne železnice, naposled kaki večji troškovi za dvojno kolejo po prosti cesti prišteti napravnemu kapitalu, ako je državna uprava privolila v gori omenjene nove stavbe ali v pomnožitev voznih oprav, in če se troškovi ti, kakor velja, izkažejo.

§. 20.

Koncesionar, oziroma naslednik mu, dolžan je tudi, še predno izteče v §. 19 določeni rok za odkup, odstopiti koncesionirano železnico državni upravi za odškodbo od le-te plačevano v tem slučaju, ko bi državna uprava zahtevala zarad nadaljevanja železnice proti štirski deželi.

Ali tudi v tem slučaju ne odstopi se železnica prej, nego bode železnica pet let v službi.

Da se hoče odstop železnice, treba je koncesionarju naznaniti šest mesecev pred resničnim odstopom.

Kakšna in kolika bodi odškodba, to se prepušča v prvi vrsti dogovoru obeh strank.

Ako bi se pa tak dogovor ne dosegel, tedaj bode v odškodbo dati gotov kapital v srebru, ki mu se znesek določi po naslednjih določilih:

Ako se železnica odstopi po petem in pred desetim gospodarstvenim letom, bode koncesionarju na voljo, izmed gospodarstvenih let, kar jih je bilo pred odstopom, izvoliti si tisto leto, katerega čisti dohodek se vzame v podlogo izmeri odškodnega kapitala.

Ako se odstopi po desetem gospodarstvenem letu in pred odkupnim rokom, ustanovljenim v §. 19, seštejejo se po koncesionarji izkazani čisti dohodki podjetja, kar jih je imelo v petih letih pred odkupom; od tega se odbijejo čisti dohodki dveh najslabejših let, ter se za leto dni izračunjeni srednji čisti dohodek ostalih treh let, ali — ko bi tako najdeni srednji čisti znesek bil manjši od srednjega čistega dohodka obeh poslednjih gospodarstvenih let pred odstopom, izračunjenega na eno leto, le-ta poslednji srednji znesek vzame v podlogo izmeri odškodbe.

Po zgornjih določilih najdeni čisti dohodek se bode štel za večni prihod, ter v kapital obrnil po obrestnem merilu, ki bode po dobi odstopa različno.

Obrestno merilo iznese:

2⁰/₀, ako se železnica odstopi po petem in pred desetim gospodarstvenim letom,

2¹/₂⁰/₀, ako se odstopi po desetem in pred petnajstim gospodarstvenim letom,

3⁰/₀ ako se odstopi po petnajstem in pred dvajsetim gospodarstvenim letom, in

4⁰/₀, ako se odstopi po dvajsetem gospodarstvenem letu do odkupnega roka, kakor je postavljen v §. 19.

Tako izračunjeni kapital je odškodba za odstop železnice.

Ako bi se zahtevalo, da se železnica poprej odstopi nego po izteku zgornjih gospodarstvenih razdobj, ne bodi odkupščina manjša od tiste odškodnine, ki bi se podala po določilih prejšnjih odstavkov, ako bi se železnica bila odstopila prav ob izteku najbližje prejšnje gospodarstvene dobe.

Vrh tega ima koncesionar še pravico na povračilo troškov, ki mu jih prizadene odstop železnice, in na polni odkup vseh tistih vže dovršenih ali v delu bivajočih obnovnih in razširjavnih staveb, ki jih je koncesionar svršil ali začel po izteku tistega leta, katerega čisti dohodek je vzet za podlogo odškodbi.

Za ta slučaj, ko bi kapital, izračunjen po čistem dohodku kakor je gori rečeno, bil manjši od tega, ki bi se podal, ako se k troškom koncesionarjevim:

a) za pripravna dela in sestavo projekta,

b) za delo železnice in vso prvo službeno opravo (t. j. do konca prvega gospodarstvenega leta po začetni vožnji od konca do konca železnice), in za vse druge investicije, potrebne povodom delá in oprave koncesionirane železnice, doštejejo še troški za interkalarne obresti, na vsako stavbeno leto povprek izmerjene s poltretjim odstotkom vsega kapitala, in šest odstotkov obresti za ves zgornji

izračunjen resnični napravni kapital, kot obresti za prvo gospodarstveno leto, tedaj bode koncesionarju na voljo, zahtevati plačilo vsega tako najdenega zneska v srebru, na mesto plačila kapitalne vsote, izračunjene po čistem dohodku.

§. 21.

V §. 1 dopuščeni železnici dodeljuje država naslednja finančialna olajšila:

- a) Oprostitev od štampiljev in pristojbin za vse pogodbe, vloge in druge listine v nabavo kapitala, in za delo ter opravo železnice do časa, ko se začne vožnja;
- b) oprostitev od štampiljev in pristojbin za prvo izdatbo delnic in predstvenih obligacij z interimalnimi listi vred, po tem za izdatbo in vknjižbo predstvenih obligacij, ki bi se dovolila po meri djanskega čistega dohodka (§. 15), in od presnemščine, kar se je nabere o nakupu zemljišča;
- c) oprostitev od dohodkarine, od plačevanja štampeljskih pristojbin kuponom gori omenjenih predstvenih obligacij, in tako tudi od vsakega novega davka, kateri bi se utegnili vvesti s prihodnjimi postavami, med delom in trideset let od dne dane koncesije računeč.

§. 22.

Ko mine dopustilo in tist dan, kadar mine, preide država brez vračila v neobremenjeno svojino in užitek dopuščene železnice, posebno tal, zemeljnih in umetelnih del, vse spodnje in vrhnje naprave železne ceste in vse nepremične pritekline, kakor so: kolodvori, nakladališča in razkladališča, vsa v železnocestno krétanje potrebna poslopja na odhajališčih in prihajališčih, stražárnice in nadzorovalnice s vsemi opravami na stoječih mašinah in na vseh nepremičninah.

Kar se tiče premičnih stvari, kakor so: lokomotive, vozovi, premične mašine, orodje ter druge naprave in gradiva, kolikor so potrebne in dobre, dalje služiti krétanju, naj državi preide zgolj za dogovorjeno ceno, ali, če eden izmed dotičnikov zahteva, za cenilo, ki se po zvedencih najde, kakor veleva sodni red.

§. 23.

Po odkupu železnice in z dnem tega odkupa pride država izplačavši v §. 19 ustanovljeno gotovo odškodbo, brez drugega vračila v last in užitek te tukaj koncesionirane železnice z vsemi prej omenjenimi dotičnimi rečmi, naj bodo premične ali nepremične.

§. 24.

Ako to dopustilo mine, ter tudi, ako se odkupi železnica, ostaja koncesionarju last rezervnega zaloga napravljenega iz lastnih dohodkov podjetja in kar ima denarjev tirjati, po tem last posebnih del in poslopij napravljenih ali pridobljenih iz lastnega imetka, kakor so: peči za koaks, apnenice, tvornice (fabrike) mašinam ali družemu orodju, shranišča, doki, hranišča kopanemu ogljiju in drugim stvarim, katere so sezidali ali si pridobili vsled pooblastila od državne uprave z izrečnim pristavkom, da ne bodo pritiklina železnici.

§. 25.

Državni upravi se dalje prihranja pravica, ako bi se poleg vsega poprejšnjega svarila po večkrat prelomile ali opustile dolžnosti, naložene v dopustnici ali v zakonih, poprijeti se naredeb, primernih zakonom.

Resno opominjaje vsacega, da ne dela zoper to, kar ustanovljuje le-ta dopustnica, in dodeljujoč koncesionarju pravico, zastran izkazne škode pred Našimi sodišči zahtevati odméne, dajemo vsem oblastvom, katerih se tiče, trdno povelje, naj ostro in skrbno čujejo nad to dopustnico in vsem tem, kar se v njej ustanavlja.

V dokaz tega izdajemo to pismo, naudarjeno z Našim večjim pečatom, v Našem cesarstva glavnem in prestolnem mestu na Dunaji, osem in dvajsetega dne meseца novembra, v letu po odrešnji sveta tisoč osem sto sedemdesetsedmem, Našega cesarjevanja dvajset devetem.

Franc Jožef s. r.



Auersperg s. r.

Chlumecky s. r.

Pretis s. r.

13.

Razglas trgovinskega ministerstva od 29. januarja 1878, da je ugasnila koncesija za lokomotivno železnico od Dunaja v Blumau.

Na podlogi Najviše odloke od 28. novembra 1877 izrekuje se, da je ugasnila prvi avstrijski delničarski družbi plovstva po kanalu z Najvišjo dopustnico od 4. junija 1872 (Drž. zak. št. 87) podeljena koncesija v delo in rabo lokomotivne železnice od Dunaja na Leopoldsdorf, Laksenburg in Leesdorf v Blumau z ozko medkolejno širino in pa za nadaljevanje zgornje železnice od Dornau v Pitten in od Steinabrüeckl v Wöllersdorf, ki je predmet razpisu trgovinskega ministra od 31. oktobra 1872 (Drž. zak. št. 156).

Chlumecky s. r.