

Državni zakonik

za

kraljevine in dežele v državnem zboru zastopane.

Kos LVI. — Izdan in razposlan dne 3. decembra 1870.

135.

Dopustno pismo od 5. septembra 1870,

za delo in rabo lokomotivne železnice od Hyrova v stiku s prvo ogersko-gališko zvezno železnico na Drogobyč do Stryja in krila od Drogobyča do Boryslava.

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

apostolski kralj ogerski, kralj češki, dalmatinski, hrvaški, 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 so graf Janez Krasicki, grof Franc Mycielski, Dr. Adolf Weiss, grof Janez Dunin, grof Janez Stadnicki, vitez Inocenz Kowalski in Vilhelm pl. Glaser prosili, da bi jim se dopustilo delati in rabiti lokomotivno železnico od Hyrova na Drogobyč v Stryj s krilom od Drogobyča do Boryslava, zazdelo Nam se je, z ozirom na občno koristnost tega podjetja, imenovanim prosilcem po postavi od 13. aprila 1870, Drž. zak. št. 56 ex 1870, o prostosti od davkov za nove železnice, to dopuščenje podeliti tako le:

Člen 1. Podeljujemo koncesionarjem pravico, narediti in rabiti lokomotivno železnico od Hyrova na Drogobyč do Stryja, ki se bode stikala s prvo ogersko-gališko zvezno železnico, in pa krilo od Drogobyča do Boryslava.

Člen 2. Cesta sama in nje uredba za vožnjo naj se naredí po črtežu na drobno ustanovljenem, ki ga je ministerstvo za trgovino potrdilo.

Zlasti se je pri delanji in rabi te železnice prav na tanko držati zahtev, ki jih trgovinsko ministerstvo na podlogi veljavnih postav in ukazov izreče, in veljavnih občnih stavilnih in policijskih propisov.

Prenaredbe v načrtih so pridržane odobrenju državne uprave, ako bi se po tem, kar tehnični pregled in politični po §. 6 postave za dopušcanje železnic od 14. septembra 1854 *) zapovedani obhod ceste pokaže, vidile potrebne za javno občenje in za varnejši obstanek ceste, kakor tudi za izpolnitev postavnih določil.

Ako bi se pri izpeljevanju dela iz ozirov na stavbeno ekonomijo ali na službo pokazalo, da se mora ali da je koristno odstopiti od železničnega črteža ali od načrtov na drobno ustanovljenih, — s čimer se pa v čl. 1 določena mer železnice ne sme predrugačiti, niti se sploh smejo razmerja gledé na ležo in mer obrniti na slabše, — mora se takej predrugačbi tudi izprositi potrjenje od državne uprave.

Spodnje delo vse te železnice sme se narediti samo za eno kolejo, vendar je treba že pri nakupovanji potrebnega zemljišča zagotoviti uvete za prihodnjo pridobitev sveta drugi koleji odmenjenega.

Državna uprava ima pravico takrat zahtevati ondi, kjer se ji bo zdelo potrebno, da se napravi spodnje delo za drugo kolejo in ta koleja naredi, kadar bo letni kosmati dohodek skozi dve leti zaporedoma 140.000 gld. v srebru na miljo presegal.

Koncesionarji se zavezujejo zarad porabe kolodvorov že obstoječih ali dopuščenih železnic na stikališčih njihne ceste, kakor tudi o uredbi službe pri prehodu z ene na druge železnice skleniti dogovor z dotičnimi upravami. Troške za potrebna razširjalna dela na tujih kolodvorih bodo trpeli koncesionarji.

Državni upravi je pridržana pravica, ako bi se dorazumenje ne doseglo, postaviti pogoje za vzajemno porabo voz domačih sosednjih železnic in za dopeljavo rudniških in drugih železnic po lastni potrebi v to železnico.

Člen 3. Koncesionarji se zavezujejo, da bodo delo železnice od Hyrova do Drogobyča in krila od Drogobyča do Boryslava v štirih mesecih po podeljeni koncesiji začeli, delo najpozneje v letu dni po času, ko se odpre kos prve ogersko-gališke železnice od Premyslja do Hyrova (vendar ne pred koncem leta 1873), dokončali in dodelano železnico občni službi izročili.

Se se zavezujejo koncesionarji, da bodo kos od Drogobyča do Stryja dodelali in občni službi izročili v letu dni od tistega časa, ko se stikališče Stryj po rabljeni železnici strne s katerim bodi mestom Levovsko-Črnoviške železnice ali pa z ogerskimi železnicami.

Da izpolnijo to dolžnost, to morajo koncesionarji zagotoviti s 100.000 gld. a. v., ki jih državni upravi za kavcijo odštejejo.

Ta kavcija se povrne, brž kakor se izkaže, da se je za delo železnice od Hyrova do Drogobyča, in pa od Drogobyča do Stryja potrošilo za vsako po 200.000 gld.

Spisi in pisma o tem povodu narejena uživajo prostost od pristojbin in štemplja.

Člen 4. Koncesionarjem se za izpeljavo koncesijonirane železnice dodeljuje pravica razlastitve po določbi dotičnih postav.

Ista pravica naj se dodeli koncesionarjem zastran železnocestnih kril do posameznih obrtnišč, o katerih bi državna uprava spoznala, da so koristna za javni interes.

Člen 5. Koncesionarji se imajo pri delanju koncesijoniranih cest in pri njih rabi držati tega, kar ustanavlja pričujoče dopustno pismo, kakor tudi tega, kar velevajo na to stran dane postave in ukazi [zlasti postava za dopušcanje železnic od 14. septembra 1854, in reda za vožnjo po železnicah od 16. novembra 1851 **)], in tako tudi postav in ukazov, ki bi se v prihodnje utegnili izdati.

*) Državnega zakonika od leta 1854, št. 238.

***) Državnega zakonika od leta 1852, št. 1.

Člen 6. Koncesionarji imajo tedaj zlasti tudi zastoj voziti pošto in pošne postavljence po predpisu §. 68 omenjenega reda za vožnjo po železnicah, in pošna uprava ima oblast za vozovlak, ki od končnih postaj vsak dan odrine, določiti, kdaj ima oditi in kako hitro ima voziti med tema končnima postajama tje in nazaj.

Kolikorkrat bi pošna služba zahtevala več nego en voz z štiri kolesi, dobé koncesionarji za vsak voz, ki ga več dadó za ta namen, odškodnino na miljo, ki se ustanovi dogovorno v pravšni ceni.

Ako bi se poštni upravi potrebno zdelo, na koncesionirani železnici vpeljati ambulatno pošto, kakoršna je po drugih avstrijskih železnicah, morajo koncesionarji namesto navadnih voz z štirimi kolesi brez vračila napraviti in vzdrževati za to potrebne osmo- ali četvero-kolesne vozove za poštno ambulanco narejene po zahtevanju pošne uprave.

Za opravljanje pošne službe mora se po postajah pripravna pošna pisarnica v železničnem posloplju zastoj prepustiti, in to k večemu po ena izba in ena čumnata za potrebno opravilo, in ako bi na to stran bilo še večjih potrebščin, naj se napravi poseben dogovor.

Dalje imajo koncesionarji dolžnost, pošne pošiljke — ki nimajo denarne vrednosti — in katerih ne spremlja noben poštni uradnik ali služabnik, brez posebnega povračila na dotične postaje odpravljati in ondi jih izročiti.

Pisma, ki si jih gledé na upravo železnice ravnateljstvo železnično (upravno svetovalstvo) in pa organi njemu podložni ali ti organi med sabo pošiljajo, smejo se na dotičnih kosih ali daljavah te železnice odpravljati po železničnih postavljenih.

Člen 7. Koncesionarji imajo dolžnost, upravi državnega telegrafa napeljava telegrafov poleg železnice na železničnih tleh brez posebnega povračila dopustiti.

Toda telegrafska uprava se mora s koncesionarji domeniti zastran mesta, kje ima napeljava iti.

Dalje morajo koncesionarji brez posebnega plačila prevzeti varovanje telegrafske napeljave po železničnem osebju.

Nasproti pa imajo koncesionarji tudi pravico žice (drát) za železnični telegraf pritrjevati na kole državnega telegrafa.

Železnični telegraf, če državna uprava zastran državnih poslanic (depeš) drugače ne zapové, in zastran privatnih ničesar ne dogovori, rabi se edino za naznanila, ki se tičejo vožnje po železnici, in torej je ta poraba pod vplivom in nadzorom državne uprave.

Člen 8. Visokost voznine za ljudi in blago podvržena je sledečim utesnitvam :

Maksimalna tarifa na avstrijsko miljo, in to pri popotnih za osebo :

a) pri vlakih, ki vozijo zgolj ljudi :

v I. razredu	36	kr. avstr. velj.
„ II. „	27	„ „ „
„ III. „	18	„ „ „

b) pri mešvitih vlakih :

v I. razredu	30	kr. avstr. velj.
„ II. „	25	„ „ „
„ III. „	15	„ „ „

Ako bi se pokazala potreba, voznino za ljudi še bolj znižati, ter bi koncesionarji ne mogli primerna polajšila dodeliti popotnikom III. razreda, dolžni bodo, po naročilu trgovinskega ministerstva, vvesti IV. razred (vozove za stoječe), v katerih se bo plačevalo po 10 krajcarjev na miljo.

Maksimalna tarifa za stran blaga pri navadni hitrosti na colni cent in miljo: 3 kr. avstr. velj.

Izjemno imajo za sledeče reči pri polnih vozovih veljati tile postavki voznine:

- a) Za žito in sočivje, mlenje, sol, železo in železne izdelke, drva in les, sirovo ali očiščeno zemeljsko olje in zemeljski vosk $2\frac{5}{10}$ kr. a. v.
- b) za premog, kòaks, stiskano šoto, rude, kalisoli in drug gnoj, železne plošče, kamenje zidarsko in apnarsko 2 kr. av. velj.

Za odpravnino se vzema od vsega blaga po 2 kr. na colni cent. V tem je zapopadeno plačilo za nakladanje in razkladanje in za občno zavarstvo.

Ako bi dotičnik sam blago nakladal ali razkladal, bode se za odpravnino samo po 1.5 kr. od colnega centa jemalo.

Zastran voznine od drugih stvari, zastran ustanovljenja ležarine, razredbe blaga in drugih določeb gledé na prevažanje blaga treba bo tako ravnati, da dotične cene in določbe ne bodo smele nikakor biti večje in nadležnejše od ónih, ki veljajo na severni državni železnici.

Uravnavanje voznin za ljudi in blago med tu postavljenimi mejami pristoji koncesijonarjem.

Pri tem pa se nima nikomur osebno predstvo dajati. Če se torej kakemu odpravniku ali pošiljaču blaga pod gotovimi pogoji voznina zniža ali ktera druga ugodnost dodeli, mora se ta znižba ali ugodnost dodeliti vsem odpravnikom ali pošiljačem, kateri so voljni izpolniti iste pogoje.

Vse posebne tarife se morajo javno razglasiti.

Toda postavodavstvu je vsak čas pridržana uredba tarife za vožnjo ljudi in blaga. Taki uravnavi se imajo koncesijonarji podvreči.

Vsakakor ima državna uprava oblast, primerno znižati voznino s stranskimi pristojbami vred, brž kakor čisti dohodek zadnjih dveh let preseže deset odstotkov.

Člen 9. Dopusča se odmerjati in pobirati voznino od ljudi in blaga v domačem srebrnem denarju, vendar tako, da se plačilo po kursni vrednosti preračunjeno mora v deželnem denarju jemati.

Tarifa se mora vsak mesec posebej na zaprosbo železnične uprave, kakor tudi na zaukaz državne uprave, po srednjem kursu srebra v preteklem mesecu preobrniti (reducirati) na deželni denar, pri čemer se brez privolitve železnične uprave ne sme iti čez 5 odstotkov izpod srednjega kursa.

Člen 10. Transporti vojakov se morajo po znižani tarifi opravljati, in to po dogovoru na to stran med vojnim ministerstvom in ravnateljstvom cesarja Ferdinanda severne železnice dne 18. junija 1868 *) sklenenem, kterege določbe so celokupni del dopustnega pisma.

Ako bi se pa kdaj z vsemi avstrijskimi železnicami ali z večino njih zastran prevažanja vojakov dogovorile določbe državi ugodnejše, naj imajo one veljavo zadobiti tudi za koncesijonirano železnico.

Te določbe naj se obračajo tudi na stražo finančno in varnostno, ki sta uravnani po vojaško.

*) Normalni ukazi c. kr. armadnega ukaznika od l. 1868, 21. kos, št. 97.

Koncesionarji se zavezujejo, da pristopijo obstoječemu dogovoru avstrijskih železnocestnih uprav zastran vzajemnega pripomaganja z vozili pri večih vojaških transportih, in pa organskim določbam in službenemu propisu za vojne železnocestne oddelke.

Člen 11. Državni uradniki, postavljeni in služabniki, ki po naročilu gosposke nadgledujoče upravo železnic in vožnjo po njih, ali zarad varstva državnih interesov po koncesiji ali iz dohodarstvenih oziror porabijo železnico in izkažejo naročilo te gosposke, morajo se s potno robo vred zastonj voziti.

Člen 12. Državna uprava ima pravico, kadar bi živež v avstrijskem cesarstvu bil nenavadno drag, ponižati za-nj voznino na polovico maksimalne cene.

Člen 13. Koncesionarjem se daje tudi pravica, napraviti družbo delničarsko in za nabor potrebnega denarja izdati delnice in predstvene obligacije slovóče na prinesca ali na stanovitna imena, ki se smejo na avstrijskih borsah prodajati in uradno notirati.

Znesek, nabavljen s predstvenimi obligacijami, ne sme preseči treh petin napravnega kapitala.

Ako se predstvene obligacije izdadó v tuji valuti, mora se znesek tudi v avstrijski valuti naznaniti.

Predstvene obligacije se morajo prej odplačati nego delnice.

Družba nastopi vse pravice in dolžnosti koncesionarjev. Družbena pravila potrebujejo potrjenja državne uprave.

Člen 14. Koncesionarji imajo oblast, agencije v domačih in vnanjih deželah postavljati, kakor tudi napravljati vozila za ljudi in blago po vodi in po suhem, držeč se obstoječih predpisov.

Člen 15. Za železnico koncesionirano se dodeljujejo od strani države te-le polajšila :

- a) Oprostitev od dohodnine in štempeljskih pristojbin za kupone, kakor tudi od vsakega davka, ki bi se morebiti s prihodnjimi postavami vpejal, za trideset let.
- b) Oprostitev od štemplja in pristojbin za vse pogodbe, vloge in druga pisma za nabavo kapitala, in za delanje in opravo železnice do tistega časa, ko se izroči občni službi.
- e) Oprostitev od štempeljev in pristojbin za prvo izdatbo delnic in predstvenih obligacij kakor tudi začasníc (interinalnih listov), in prenosnine, ki bi jo bilo plačati od kupljenega zemljišča.

Člen 16. Državna uprava ima pravico prepričati se, da je železnica v vseh delih namenu primerno in trdno narejena in za službo opravljena, ter zaukazati, da se napake na to stran odvrnejo in oziroma odstranijo.

Tudi ima državna uprava pravico, po svojem človeku pregledovati gospodarjenje.

Komisar, ki ga postavi državna uprava, sme tudi, kolikorkrat mu se treba zdí, priti v seje napravnega odbora, kakor tudi k velikim zborom, ter državnemu interesu škodljive naredbe ustavljati.

Za le-to nadgledovanje železničnega podjetja morajo koncesionarji z ozirom na opravila s tem združena v državno blagajnico plačati počez letno povračilo, kterege znesek določi državna uprava v primeri k dotični dajatvi ostalih tuzemskih železnic.

Člen 17. Doba, doklej bo koncesija trpela in po §. 9, b) postave za dopuščanje železnic varovana, da se ne smejo napraviti nove železnice, ustanovljuje se na devetdeset let od tistega dne, katerega se začne vožnja po celi koncesionirani železnici, in ko ta doba preteče, mine koncesija.

Koncesija izgubi svojo moč tudi, ako se rok v čl. 3 ustanovljeni za dokončanje dela in za odprtje železnice ne bi dostal, ter bi se prestop roka ne mogel opravičiti ne v zmislu §. 11, b) postave o dopuščanju železnic, niti sosebno s kako politično ali finančialno krizo.

Člen 18. Državna uprava si pridržuje pravico, kadar preteče trideset let od dne, katerega se je izdala dopustnica, vsak čas odkupiti koncesijonirano železnico.

Da se določi odkupščina, bodo se letni čisti dohodki, ki jih je podjetje v zadnjih sedmih letih pred pravim odkupom imelo, sešteli, od tega čisti dohodki dveh najslabših let odbili in po tem poprečni čisti dohodki ostalih petih let za podjetje izračunili.

Ta srednji znesek se bo koncesijonarjem kakor letnina plačeval v poluletnih ratah dotle, dokler se ne izteče koncesija.

Člen 19. Kadar mine koncesija in tisti dan, ko mine, prihaja država brez vračila v neobteženo last in uživanje koncesijonirane železnice, zlasti tal, zemeljnih in umetnih del, cele spodnje in vrhnje naprave in vse nepremične železnične pritekline, kakor so: kolodvori, nakladališča in razkladališča, vsa za železnično rabo potrebna poslopja na odhodih in prihodih, stražnice in nadgledovalnice z vso opravo v stoječih mašinah in vseh nepremičninah.

Kar se tiče premičnih reči, kakor so: lokomotivi, vozovi, premične mašine, orodje in druge naprave in robe, kolikor so potrebne ali dobre za nadaljno službo, naj prejde toliko teh reči in oziroma toliko vrednosti zastonj na državo, da se bo ujemalo s prvo železnično opravo, ki je zapopadena v napravnem kapitalu.

Po odkupu železnice in od dne tega odkupa prihaja država, plačujoč vsako leto ustanovljeno odkupščino brez drugega vračila v last in uživanje tu koncesijonirane železnice z vsemi prej omenjenimi dotičnimi reči, tako premičnimi kakor nepremičnimi.

Naj mine koncesija ali naj se železnica odkupi, ostaje koncesijonarjem last rezervnega zaloga napravljenega iz lastnih dohodkov podjetja in kar imajo denarjev terjati, po tem last posebnih del in poslopij napravljenih ali pridobljenih iz lastnega imetka, kakor so: peči za koaks in apnenice, livnice, fabrike za mašine ali drugo orodje, shranišča, koaks, hranišča za premog in drugo robo, ktere so si pridobili ali sezidali po dovolbi državne uprave z izrečnim pristavkom, da ne bodo železnična pritekline.

Člen 20. Še se državni upravi pridržuje pravica, ako bi se v kljub izrečenemu svarilu po večkrat prelomile ali zanemarile dolžnosti v dopustnici ali postavah naložene, poprijeti se naredeb postavam primernih in po okoloostih, še predno izteče čas koncesije, izreči, da je koncesija moč izgubila.

Člen 21. Koncesijonarji prevzemajo dolžnost, da bodo podeljevaje kake službe pred drugimi gledali na dobro dosluživše podoficirje c. kr. armade.

Resno opominjaje vsakega, da ne dela zoper to, kar ustanovljuje le-ta dopustnica in dodeljujoč koncesijonarjem pravico, zastran izkazne škode pred Našimi sodišči zahtevati

odškodbe, dajemo vsem oblastim, katerih se tiče, trdno povelje, naj ostro in skrbno čujejo nad to koncesijo in vsem tem, kar se ustanavlja v njej.

V dokaz tega izdajemo to pismo, zapečateno z Našim večjim pečatom, v Našem cesarstva glavnem in prestolnem mestu na Dunaju, petega dne meseca septembra v letu po odrešenju sveta tisoč osem sto sedemdesetem, Našega cesarjevanja dva in dvajsetem.

Franc Jožef s. r.



Potocki s. r.

Holzgethan s. r.

Pretis s. r.

136.

Razglas ministerstva za finance od 25. novembra 1870,

da se napravi v osrednjem kolodvoru c. kr. priv. avstr. družbe državne železnice Dunajske velike colnije ekspozitura.

V novem osrednjem kolodvoru c. kr. priv. avstr. državno-železnične družbe na Dunaji napravi se ekspozitura Dunajske velike colnije I. razreda, kateri se podeljujejo oblasti le-te velike colnije in pa pravica do okrajšanega colnega ravnanja ali postopka (z napovednicami), ukazane s propisom od 18. septembra 1857 (Drž. zak. št. 175) gledé blaga po železnicah voženega.

Ta ekspozitura začne svoja dela tist dan, katerega se novi železnocestni kosi družbe državne železnice odpro občni službi.

Holzgethan s. r.

