

Državni zakonik

za

kraljevine in dežele v državnem zboru zastopane.

Kos V. — Izdan in razposlan dne 6. marcija 1875.

10.

Dopustno pismo od 3. novembra 1874,

za lokomotivno železnico od Leobersdorfa do Sv. Hipolita z nekimi krili vred.

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, 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 je grof Viktor Wimpffen v družbi z Adolfom Horst, Leopoldom Hutterstrasser, Aleksandrom Curti in Avgustom Köstlin prosil, da bi jim se dala koncesija (dopustitev) v delo in rabo železnic od Leobersdorfa do Sv. Hipolita (St. Pölten) s panogo v Schrambach, eventualno v Freiland, od Leobersdorfa v Gutenstein in od Pöchlarna v Gaming, zazdelo Nam se je, z ozirom na občno korist tega podjetja imenovanim prosnikom to koncesijo po postavi o dopuščanji železnic od 14. septembra 1854 (Drž. zak. št. 238) in postavi od 16. maja 1874 (Drž. zak. št. 64) podeliti takó:

§. 1. Dajemo koncesionarjem pravico v delo in rabo lokomotivnih železnic:

- a) Od Leobersdorfa na Altenmarkt-Hainfeld in Wilhelmsburg do Sv. Hipolita s krilno železnico od Scheibmühla v Schrambach, eventualno Freiland;
- b) od Leobersdorfa v Gutenstein;
- c) od Pöchlarna v Gaming.

Krilo od Scheibmühla v Schrambach bode pod uveti, ki jih pričujoče dopustno pismo postavlja za krilno železnico, podaljšati do Freilanda, ako bi državna uprava to zahtevala.

Vrhi tega imajo koncesionarji dolžnost, na zahtev državne uprave in pod dotičnimi uveti, ki jih ona o svojem času postavi, še dalje naslednje lokomotivne železnice dodelati in službi izročiti, namreč:

1. Neposredstveno železnocestno zvezo med Leobersdorfom in Ebenfurtom, vendar ne prej, dokler ne bode izvedena železnica, projektirana od Gjura (Raab) do avstro-ogerske meje pri Ebenfurtu.

2. Železnocestno zvezo med Sv. Hipolitom in krajem Traismauer zvanim.

3. Železnocestno zvezo od Traismauer v Mautern.

Pod *b)* in *c)* omenjeni železnici Leobersdorf-Gutenstein in Pöchlarn-Gaming je, kar se tiče dela in vožnje, kot drugotni (sekundarni) železnici izvesti takó, da se bodo po njih vlaki samo z maksimalno hitrostjo od dvanajst kilometrov na uro vozili.

Enako določilo bode eventualno veljalo za železnični zvezi Sv. Hipolit-Traismauer in Traismauer-Mautern, imenovani pod 2 in 3.

Takisto je tudi pod *a)* imenovano panogo od Scheibmühla v Schrambach, eventualno Freiland, kar se tiče oprave in rabe, dotle imeti za drugotno železnico, dokler državna uprava, z ozirom na prihodnji podaljšek zgornjega krila ne ukaže, — kar sme vsak čas, — napravo dopolniti in uvrediti vožnjo po njej z večjo hitrostjo.

§. 2. Delo železnic imenovanih v §. 1 in uredba za vožnjo po njih naj se izvede po črtežih na drobno ustanovljenih, ki jih mora ministerstvo trgovine, potrditi in po uvetih, ki jih ono postavi, in tako tudi po pogodbah o delu in dajanji potrebščin, katere je ministerstvu trgovine predložiti v odobrenje.

I črtežem tem, ki jih je izdelati na drobno, i pogodbam o delu in dajanji robe naj služijo v podlogo določila uvetnikov, ki jih postavi ministerstvo trgovine, oziroma dotičnih odobrenih osnov za delo in opravo, a gledé njih ustanovitve in uporabe bode se gledalo, kolikor bode koli moči na to, da se troškovi dela znižajo, in zlasti kar se tiče dela železnic Leobersdorf-Gutenstein in Pöchlarn-Gaming, po katerih maksimalna hitrost vlakov ne sme prestopati dvanajst kilometrov na uro, bodo se dovolila vsa polajšila, katera so vsled te manjše hitrosti le mogoča.

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

Takisto so koncesionarji dolžni pri delu izpolniti tudi vse, kar bi trgovinsko ministerstvo z javnih ozirov pozneje zahtevalo ter držati se veljavnih občnih stavbenih in policijskih propisov.

Prenaredbe v načrtih so pridržane odobrenju državne uprave, če bi se potem, kar pregled in politični po §. 6 postave za dopuščanje železnic zapovedani obhod ceste pokaže, vidile potrebne za javno občenje in za varnejši obstanek ceste, kakor tudi za izpolnitev postavnih določeb.

Ako bi se ob delanji z ozirov na ekonomijo ali kretanje zdelo treba ali da je želeti, naj se železnocestna zaklinjena črta ali na drobno izdelani črteži izpremené, s čimer vendar nij predrugačati cestne gledí (Richtung), določene v §. 1, niti nij dovoljeno, da bi v primeri z odobreno zaklinjeno črto sploh smelo biti kaj bistveno slabéje, kar se tiče léže in gledí, — tedaj je dovolitve v tako izpremembo iskati pri državni upravi.

Državna uprava ima pravico, koncesionarjem ali njih pravonasledniku naložiti, da napravijo spodnje delo za drugo kolejo na železnici Leobersdorf-Sv. Hipolit in na krilu v Schrambach, eventualno Freiland, in da šine po nji položé na tistih kosovih, kjer se jim bode zdelo primerno, v tem slučaju namreč, kadar bode letnega kosmatega dohodka dve leti zaporedoma čez 160.000 gld. v srebru od milje.

Koncesionarji so dolžni, zaradi soporabe kolodvorov ali drugih delov že služéčih ali dopuščenih železnic, kjer se v §. 1 omenjene železnice z njimi stikajo, ter tudi o uredbi kretne službe ondi, kjer je prehajališče ali menjališče, skleniti dogovor z dotičnimi železno-cestnimi upravami ter položiti ga pred državno upravo v odobrenje.

Ako bi se dogovor o vkupni porabi tujega kolodvora ne dosegel, to imajo koncesionarji sicer pravico, napraviti si svoj kolodvor; ali dolžni so, narediti kolejo v stik s tujo železnico ter vsaj za vožnjo ljudi urediti vkupno službo na kolodvoru.

Gledé na uvete takega stika in vkupne kolodvorne službe za vožnjo ljudi hočejo se koncesionarji podreči izreku trgovinskega ministerstva, ako bi se o tem ne dogovorili s stično železnico.

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

Ali koncesionarji so dolžni, za povračilo dotičnih troškov dopuščati dovod zveznih železnic, katere bi obrtna podjetja, ležeča ob koncesioniranih železnicah, naredila za to, da bi po njih svoje izdelke vozila do železnice, s stikom z dotičnimi kolodvori takó, da bode železnična služba kar najmanj mogoče ovirana.

§. 3: Koncesionarji so dolžni, delo železnice od Leobersdorfa v Sv. Hipolii v dveh mesecih, štejoč od današnjega dne, začeti in to črto s krilom v Schrambach eventualno Freiland, v treh letih, štejoč od istega časa, dokončati, dodelane železnice občni službi izročiti ter ves ta čas, dokler bode trpela koncesija, neprenehoma v službi obdržati.

Koncesionarji naj za dopolnitev te in drugih v koncesiji naloženih dolžnosti državni upravi na zahtev dadó varnost s tem, da položé 50.000 goldinarjev avstr. veljave za kavcijo.

§. 4. Koncesionarjem se v zvršbo dopuščene železnice daje pravica razsvojitve po zakonitih, semkaj meréčih določilih.

Ista pravica se koncesionarjem priteza tudi, kar se tiče železnocestnih kril, do posameznih obrtnih zavodov morebiti kdaj izdelanih, o katerih bi državna uprava sodila, da jih je izdelati na javno korist.

Koncesionarji so dolžni, kolikor je mogoče in kolikor bode na njih, storiti, da se za železnico pridobljena tla precej iz zemljiških knjig odpišejo, oziroma, da se izvedejo naredbe po postavi od 19. maja 1874 (Drž. zak. št. 70) potrebne za varovanje dotičnih pravnih razmerov po železnocestni knjigi, ter skrbeti za to, da se dokončna premera zemljišč, katero je dognati pred knjižno ugotovitvijo, in zadnji računi kolikor je moči hitro dovršijo.

§. 5. Koncesionarjem se je ob delu in krétanji dopuščenih cest držati tega, kar ustanavlja to dopustno pismo, ter tudi tega, kar vevajo 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)], ter zakonov in ukazov, kateri bi se v prihodnje utegnili razglasiti.

Gledé kretnje po drugotnih železnicah Leobersdorf-Gutenstein in Pöchlarn-Gaming, po katerih se bode z maksimalno hitrostjo od dvanajst kilometrov na uro vozilo, in pa po krilu Scheibmühl-Schrambach, eventualno Freiland, bode se vendar v zmyslu oblasti s členom VI postave od 16. maja 1874 (Drž. zak. št. 64) dane varnostne naredbe, zapovedane v železnocestnem kretnem redu odpuščale v toliko, kolikor se bode trgovinskemu ministerstvu zdelo, da se sme z ozirom na ponižano maksimalno hitrost, ter bodo na to stran veljali posebni propisi o vožnji (kretnji), ki jih izdá ministerstvo trgovine.

§. 6. Gledé tega, kar bode storiti za poštni zavod, veljala bodo po teh železnicah ta-le določila:

1. Koncesionarji naj zastonj vozijo pošto in poštno postavljenice po propisu §. 68 v redu za železnocestno vožnjo.

Poštna uprava ima pravico, v odpravo pošte rabiti vse po voznem črteži ustanovljene vlake za ljudi.

Pri brzih in kurirskih vlakih, ako se vvedó, je vendar izključena odprava voznopoštih poslatev.

Vozni črteži vlakov za poštno odpravo namenjenih naj se ustanavljajo z odobrenjem trgovinskega ministerstva, kateremu treba najmanj 14 dni poprej priobčiti vsako namišljeno prenarodbo v tem črteži.

2. Koncesionarji so dolžni za črto Leobersdorf-Sv. Hipolit ob svojem trošku napraviti in vzdrževati za odpravo pošte potrebne navadne in ambulančne vozove, k čemur se šteje tudi zunanje snaženje in mazanje vóz.

Razen brzih in kurirskih vlakov imajo koncesionarji pri vsakem vlaku po črti Leobersdorf-Sv. Hipolit, za katerega pošta zahteva, zastonj dati in voziti, kakor pošta sprevidi, za zdaj en četvero-kolesen voz, ki naj bo opravljen, kakor pošta veva in ko bi se pokazala potreba, en voz z osem kolesi, ali dva četvero-kolesna.

Ako pošta spozná potrebo, pri kakem vlaku po črti Leobersdorf-Sv. Hipolit razen voza z osem kolesi ali dveh četvero-kolesnih dati še več voz za poštno namene ali dati jih sploh na kateri drugih koncesioniranih črt, bode pošta koncesionarjem za vsak čez to število dan četverokolesen voz in za vsako v poštni službi prevoženo miljo po en goldinar avstr. veljave povračevala.

Pri vseh vlakih vozečih ljudi po črtah Leobersdorf-Gutenstein, Pöchlarn-Gaming in Scheibmühl-Freiland, in pri tistih vlakih, pri katerih pošta ne zahteva posebnega voza za se, tedaj zlasti pri brzih in kurirskih vozéh, ako se vvedejo, naj se ji za vožnjo poštnih poslativ zastonj prepusti primerno opravljen, popolnoma in najmanj en kupej obsegajoč del železničnega voza.

Ako bi ne bilo mogoče v omenjeni prostor spraviti kakih večjih zavojev ali vreč s pismi, bode železnocestna uprava skrbela, da se kam drugam v vlaku varno pospravijo.

Voze poštni službi namenjene morajo koncesionarji, kakor je navada, razsvetljevati, kakor razsvetlujejo vozove za ljudi; troške za nenavadno osvečavo notranjih prostorov in za kurjavo nosi pošta sama.

3. Poštna uprava ima pravico, ukazati, da nje organi pošto na vseh vlakih spremljajo.

Zastonj je voziti poštno 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 koncesionarji postavijo, pisemsko pošto, da jo organi železnocestne uprave odpravljajo.

4. Za izvrševanje poštne službe na postajah črte Leobersdorf-Sv. Hipolit 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.

5. Na tistih kolodvorih črte Leobersdorf-Sv. Hipolit, na katerih ni poštnih uradov, po tem na kolodvorih črt Leobersdorf-Gutenstein, Pöchlarn-Gaming in Scheibmühl-Schrambach bodo koncesionarji na zahtevo poštne uprave po železničnih za to sposobnih postavljenih poštnih poslativ od vlakov sprejemali in organom poštnega zavoda izročali in za ta čas, dokler se ne izročé poštne organu, varno hranili, za plačilo, katero poštna uprava določi.

Tam, kjer bi po sprevidu poštne uprave bilo potreba za poštno službo, naj koncesionarji ponudijo svoje ljudi poštne uprave, da pomagajo poštnim poslativam nakladati in razkladati, za plačilo takemu delu primerjeno.

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

§. 7. Koncesionarji prevzemajo dolžnost, ob svojem trošku bode po zaukazu ali posredstvu državnega telegrafskega zavoda toliko telegrafov, kolikor bode za železnično krétno službo in dajanje znamenj (signalov) potrebno, napeti, opraviti in vzdrževati.

Državna uprava si pridržuje pravico, železnični telegraf porabljati tudi za odpravo državnih in privatnih poslanic.

Državni upravi je na voljo, žice (drat) državnega telegrafa pritrditi ob podpornjah železničnega telegrafa ali svoje telegrafe napeti po tleh, ki so jih koncesionarji kupili ali ki jih za železnične namene sicer rabijo, brez povračila ali odškodovanja.

Koncesionarji naj zastonj po svojih železničnih ljudeh take državne črte nadgledati in vzdržati pomagajo. Še imajo koncesionarji dolžnost, po svoji železnici robo in pripravo državno-telegrafskega zavoda po tarifah za vojaške transporte danih odpravljati in na svojih kolodvorih in postajah zastonj spravljati in hraniti.

V vseh teh zadevah dolžni so koncesionarji, za časa z državno-telegrafskim zavodom poseben dogovor skleniti.

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

Maksimalna tarifa na avstrijsko miljo, in to popotnikom od osebe:

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

Od brzovlakov, ki bi se pozneje vozili po črti Leobersdorf-Sv. Hipolit, kateri treba da imajo konči (vsaj) vozove I. in II. razreda, smejo se te tarife povišati za 20 odstotkov, s tem uvetom, da ti brzovlaki ne bodo tekli z manjšo hitrostjo, nego je, povprek računéč, navadno brzovlakom drugih avstrijskih železnic.

Maksimalna tarifa blágu ob navadni hitrosti od colnega centa in milje:

v I. razredu	2 kr. avstr. veljave,
„ II. „	2·5 „ „ „
„ III. „	3 „ „ „

Izjemno bodo za te le reči pri polnih vozéh, oziroma pri oddaji od najmanj 100 colnih centov naslednjih reči, veljali ti znižani postavki od colnega centa in milje:

A.	B.	C.
Žito, krompir, sočivje, mlinarsko blago, sól in pretopljeno železo	Drva in resje, tudi les, če ne sega éz voz	Kopano oglje, koaks, stisnena šota, rude, železo v ploščah, apnarsko in zidarsko kamenje, posipni brebir, pesek in gnojíva
krajearjev avstr. velj.		
1·5	1·2	1·0

Odpravljarine se od vsacega blaga jemlje po dva krajcarja od colnega centa, v čemur je tudi plačilo od nakladanja in razkladanja ter od občnega zavarstva. Ako dotičnik sam naklada ali razklada, tedaj se vzame samo po 1·5 kr. odpravljarine od colnega centa.

Kar se tiče vozarine drugih stvari, ustanovila ležarine ter drugih občilnih določil, treba se je tako vēsti, da dotične cene in določila nikakor ne bodo večje in nadležnejše nego na južni železnici. Ob odmerjanji voznine sme se poldruga dolgost šteti takim kosom, ki visé po 1 : 60 in še bolj.

Koncesionarji so dolžni, pri vožnji blaga gledé stranskih pristojbin, nomenklature in razredbe blaga, kakor tudi drugih določil o vožnji, potem sploh zastran izokrogljevanja števil, potrebnega pri preračunjanji tarif z ene postavne mere in vage na drugo podvreči se ukazom trgovinskega ministerstva.

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

A nikomur se v tem ne sme dajati osebna prednost. Ako bi se torej kateremu pošiljaču ali odpravniku blaga s kakimi uveti znižala vozarina od blaga, ali bi se mu dalo drugačno polajšilo, pritegniti je vsem pošiljačem ali odpravnikom, kateri so voljni, izpolniti iste uvete.

Vse posebne tarife je javno razglasiti.

Po izteku pet gospodarstvenih let ima vlada pravico zaslišavši koncesionarje ali njihove pravonaslednike primerno znižati gornje tarife in zlasti umanjšane postavke za poslatve gori imenovanega blaga v polnih vozéh ali v množinah od najmanj 100 centov.

Sicer se vedno prihranja zakonodavstvu, določila o vozarini od ljudi in blaga devati v red; koncesionarji naj se taki uredbi pokorujejo.

§. 9. 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 ustanoví trgovinsko ministerstvo.

§. 10. Transporti vojakov naj bodo po znižanih tarifnih cenah, in to po tistem dogovoru, kateri je o tem ter o polajšilih potujočim vojakom med vojnim ministerstvom in med ravnateljstvom severne, po cesarji Ferdinandu slovóče železnice ukréne 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 preglednim zborom, potem vojaško stražno krdelo c. kr. civilnih sodišč dunajskih, c. kr. žandarmstvo, ter po vojaški osnovano finančno in varnostno stražo.

Koncesionarji se zavezujejo, 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 so tudi dolžni 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 imajo koncesionarji zastran črt Leobersdorf-Gutenstein in Pöchlarn-Gaming, potem krila Scheibmühl-Schrambach, eventualno Freiland, samo v toliko, kolikor se njih izpolnjevanje z ozirom na drugotnost teh železnic in na polajšila vsled tega dodeljena gledé naprave, opreme in cele službe zdi biti zvršljivo.

Koncesionarji, kar se tiče oddajanja služeb dosluženiim podoficirjem iz vojske, vojnega pomorstva in deželnega brambovstva, udajó se določilom, kar jih na to meri v §. 38 vojne postave 1868. leta (Drž. zak. št. 151), in kar jih je v zakonu od 19. aprila 1872 (Drž. zak. št. 60).

§. 11. 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 železnic rabijo ter izkažejo naročilo tega oblastva, naj se s popotnim pratežem (robo) vred vozijo brezplačno.

§. 12. Gnance in kaznjence, kakor tudi njih spremstvo, le-to tudi nazaj gredé, voziti je za pol pristojbine III. razreda za ljudi.

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

§. 13. Državna uprava ima pravico, ako bi po avstrijskem cesarstvu živež bil nenavadno drag, znižati mu vozaríno na polovico maksimalne cene.

§. 14. Koncesionarjem se tudi priteza pravica, napraviti délničarsko društvo in v dobitvev potrebnih novcev izdati na prinesitelja ali na imena slovoče délnice in predstvene obligacije, katere se na avstrijskih borsah smejo prodajati in uradno zaznamenavati.

S predstvenimi obligacijami dobavljene vsote ne sme biti nad tri petíne napravne (osnovne) glavnice.

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

Predstvene obligacije treba poprej odplačati nego délnice.

Društvo prejde v vse pravice in dolžnosti koncesionarjev; družbena pravila treba, da potrdi državna uprava.

§. 15. Konecijonarji imajo oblast, agencije v domačih in vnanjih deželah postavljati, kakor tudi napravljati vozila ljudem in blagu po vodi in po suhem, držêč se zdaj veljavnih propisov.

§. 16. Državná uprava ima pravico, uvériti se, da so delo železne ceste ter tudi krétna oprava, 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 gospodarjenje.

Komisar, katerega postavi državna uprava, tudi sme, kolikorkrat se mu zdí primerno, hoditi v seje upravnega odbora ali drugega zastopstva, ki veljá za družbeno načelnišvo, ter k oběnim zborom, in ustavljati vse sklepe in naredbe, postavam ali družbenim pravilom nasprotno, oziroma kvarne državni koristi.

Konecijonarjem je dolžnost, od tu ustanovljenega nadzora nad podjetjem delanja z ozirom na opravila z njim združena v državno blagajnico plačevati povprečno letno povračilo, kateremu državna uprava vsoto določi.

§. 17. Dopustna doba in z njo vred v §. 9 lit. b) železnocestnega dopustnega zakona izrečena obramba proti napravi novih železnic se ustanavlja na devetdeset let, štejóč od dneva, katerega se prične vožnja po železnicah v §. 1 a), b) in c) naštetih, in ko ta doba preteče, mine koncesija.

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

§. 18. Državna uprava si prihranja pravico, kadar mine trideseti let po tistem dnevi, ko se je začela vožnja po vseh dopuščenih železnicah, da more vselej te železnice odkupiti za odškodnino v gotovem, ki jo dá koncesijonarjem.

Da se doloži odkupščina, seštejó 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 za podjetje.

Ako bi vendar tako najdeni srednji čisti dohodek ne dosegel v srebru konči 5²/₁₀ odstotkov imenske napravne glavnice, ki jo je dovolila državna uprava, tedaj se ta minimalna vsota ustanoví za čisti dohodek, katerega je odmeri odkupščine déti v podlogo.

Dvajseteri, po teh načelih določeni čisti dohodek bodi odkupščina.

Številko imenske napravne glavnice je pred državno upravo položiti na odobrilo, in k tej glavnici spadajo:

- a) Troški za najpoprejšnja dela in za naredbo projekta;
- b) troški za delanje in za prvo krétno opravo (rekše do konca prvega krétnega leta po začetni vožnji na vsej dopuščeni železnici), ter tudi vsi drugi troški, katerih je potreba zaradi naprave in izročitve vožnji, kar se tiče dopuščenih železnic, razen vsote, za točko a) že omenjene;

- c) petodstotne obresti od glavničnih vsot med delanjem do začetka vožnje po vsej dopuščeni železnici vplačanih v taki meri, kakor delanje in krétna oprava speje v napredek, po odbitih čistih dohodkih, kar bi jih prišlo od kakih posameznih železnocestnih, poprej vožnji izročeni kosov, in po odbitih obrestih, katere bi se nabrale od vplačanih a ne takoj uporabljenih novcev, toda samo v toliko, kolikor so se take obresti res izplačale;
- d) troški za pribavo novcev, oziroma vsota povprečne, z dovolitvijo državne uprave pritegnene izgube pri kursu, kadar se ob izdajatvi délnic in predstvenih obligacij išče potrebna gotovina.

Ako bi se po prvem letu vožnje še napravljale nove stavbe ali ako bi se pomnožile krétne oprave, tedaj je môči na to stran meréče troške prišteti napravni glavnici, če je državna uprava pritrdila v namerjavane nove stavbe ali v pomnožilo krétnih oprav, ter če so troški tako dokazani, kakor je treba.

§. 19. Vrh tega je dolžnost koncesionarjem vsako v §. 1 pod a), b) in c) imenovanih železnic, kadar bode izdelana, ako bi se tako državni upravi zdelo potrebno ali primerno, na njeno zahtevanje odstopiti družemu železnocestnemu podjetništvu za odméno, katero treba da to podjetništvo njim dá.

Kakšna in koliko bode te odméne, to se najprvo ostavlja (pušča) dogovoru obeh stranek.

A kadar bi se tak dogovor ne dosegel, tedaj treba v odméno plačati gotovo glavnico, in določiti jej bode visočino po načelih, katera so zgoraj v §. 18 ustanovljena o tem, kako bi bilo, ako bi državna uprava odkupila železnico.

Samo ob tem slučaju, ako se ne bi železnica še krétala sedem a vendar pet let, treba povprečni čisti dohodek najugodnejšega leta čisti dohodek déti v podlogo odmerjanju odkupščine.

Ako bi zahtevanje prišlo, da se odstopi železnica, predno mine prvo leto vožnje, tedaj, kakor sploh ob vseh slučajih, ní odkupščine ustanovljati izpod tiste minimalne vsote, katero bi trebalo da državna uprava po §. 18 plača za odkup železne ceste.

§. 20. Železnicam, imenovanim v §. 1 tega dopustnega pisma pod a), b) in c) dovoljujejo se ta le financijalna polajšila:

- a) Oprostitev od dohodkarine in od štempeljskih pristojbin kuponom ter tudi od vsacega davka, ki bi se morebiti postavil s prihodnjimi zakoni, med delanjem in na dvajset let od dneva, katerega se začne vožnja po dotični črti;
- b) oprostitev od štempljev in od pristojbin vsem pogodbam, vlogam in drugim pismom v dobavo glavnice ter v delanje in opravo železne ceste do tistega časa, ko se prične vožnja;
- c) oprostitev od štempljev in od pristojbin ob prvi izdatbi délnic in predstvenih obligacij ter tudi začasnih (interimskih) listov in od presnemščine, ki bi jo bilo plačati od kupljenih zemljišč.

§. 21. Kadar mine koncesija in tisti dan, ko mine, prihaja država brez vračila v neobteženo last in uživanje koncesionirane železnice, zlasti tal, zemeljnih

in umetnih del, cele spodnje in vrhnje naprave in vse nepremične železnične pri-
teklina, 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 stvari, kakor so: lokomotive, vozovi, premične mašine,
orodje ter druge naprave in gradiva, kolikor so potrebne in dobre dalje služiti
kréтанju, naj prejde toliko teh reči in oziroma toliko vrednosti zastonj na državo,
da se bo vjemalo s prvo železnično opravo, ki je zapopadena v napravnem
kapitalu.

Po odkupu železnice in od dne tega odkupa prihaja država, plačavši v §. 18
ustanovljeno odkupščino, brez drugega vračila v last in uživanje tu koncesijoni-
ranih železnic z vsemi prej omenjenimi dotičnimi rečmi, tako premičnimi kakor
nepremičnimi.

Ako to dopustilo mine, ter tudi, ako se odkupi železnica, ostaja koncesijo-
narjem last rezervnega zaloga napravljenega iz lastnih dohodkov podvzetja in kar
ima denarjev tirjati, po tem last posebnih del in poslopij napravljenih ali pridob-
ljenih iz lastnega imetka, kakor so: peči za koaks, apnenice, tovarne (fabrike)
mašinam ali družemu orodju, shranišča, doki, hranišča kopanemu ogljiju in dru-
gim stvarim, katere so sezidali ali si pridobili vsled pooblastila od državne
uprave z izrecnim pristavkom, da ne bodo pritekline železnici.

§. 22. Državni upravi se dalje prihranja pravica, ako bi se poleg vsega
poprejšnjega svarila po večkrat prelomile ali opustile dolžnosti, naložene v dopust-
nici ali v zakonih, poprijeti se naredeb, primernih zakonom, ter po okolnostih,
še predno dopustilo mine čas, izreči, da je dopustilo moč izgubilo.

§. 23. Resno opominjaje vsacega, da ne dela zoper to, kar ustanovljuje le-ta
dopustnica, in dodeljujój koncesijonarjem 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, tretjega dne meseca
novembra, v letu po odrešnji sveta tisoč osem sto sedemdesetčetrtm, Našega
cesarjevanja dvajset šestem.

Franc Jožef s. r.



Auersperg s. r.

Banhans s. r.

Pretis s. r.

11.

Dogovor od 31. januarja 1875,

o dajanji državnih ponapredščin za napravo železnice od Leobersdorfa do Sv. Hipolita (St. Pölten) s stranskimi potezami (krili) vred.

I.

Državna uprava se zavezuje, da hoče gospodom koncesionarjem lokomotivne železnice, katera se na podlogi postave od 16. maja 1874 (Drž. zak. št. 64) in najvišje odobrenega dopustnega pisma naredí:

- a) od Leobersdorfa na Altenmarkt, Hainfeld in Wilhelmsburg, do Sv. Hipolita s panogo od Scheibmühla v Schrambach, eventuelno Freiland;
- b) od Leobersdorfa v Gutenstein; in
- c) od Pöchlarna v Gaming, za tega delj, da bi se delo imenovanih železnic precej začelo in v rokih, povedanih v členu III tega dogovora dokončalo, brezobrestne ponapredščine do dveh milijonov pet sto tisoč goldinarjev (2,500.000) avstrijske veljave v bankoveih dajati in za tirjatev odtod izvirajočo v plačilo jemati po polni imenski vrednosti delnice (akcije) od delničarske družbe, katera se napravi na podlogi najvišjega dopustnega pisma.

Ker je državna ponapredščina od 2.5 milijonov goldinarjev določena ne samo za železnico Leobersdorf-Sv. Hipolit s panogo Scheibmühl-Schrambach, eventuelno Freiland, nego tudi za železnico Pöchlarn-Gaming in Leobersdorf-Gutenstein, nasproti pa se tudi pomisliti mora na eventuelnost, da se utegneta poslednji dve črti pozneje izvesti, nego črta Sv. Hipolit-Leobersdorf, to bode za ta slučaj primeren del državne ponapredščine pridržati, oziroma uporabiti za črti Pöchlarn-Gaming in Leobersdorf-Gutenstein.

Prejete ponapredščine je z delnicami odriniti brž kakor se izdadó, a najpозneje takrat, ko se začne vožnja po kateri gori omenjenih železnic.

Počensí od 1. dne januarja tistega leta, ki pride potem, ko se začne vožnja po železnici Leobersdorf-Sv. Hipolit, začne se potegovanje dividende za toliko delnic, kolikor jih zalega gotove ponapredščine za omenjeno črto izdane, vendar nikakor ne za več nego polovico vseh delnic, ki jih država prevzame v nominalni vsoti od 1,250.000 gl., za ostanek začne se dobivanje dividende 1. dne januarja tistega leta, ki pride po tem, ko se začne vožnja po obeh črtah Leobersdorf-Gutenstein in Pöchlarn-Gaming.

II.

Ponapredščine za delo železnocestno, ki jih bode državna uprava po členu I tega dogovora dajala, a c. kr. finančno ministerstvo nakazovalo, bodo se vselej po meri, kolikor so gospodje koncesionarji, oziroma delničarska družba, ki se naredí, vsakrat dela dovršili in robe nabavili, na podlogi dotičnih izkazov, ki se o tem med 1. in 10. dnem vsakega meseca c. kr. trgovinskemu ministerstvu predložé in prav z razlogi podpró in ki jih državni delo nadzirajoči organ potrdi, vsak mesec dekursivno, in to vselej za to, kar se je v prejšnjem meseci storilo

in nabavilo, po c. kr. deželni glavni blagajnici na Dunaji izročile na neštempljana prejemna potrdila reprezentantom gospodov koncesionarjev, oziroma družbe, ki svojo pravico do tega veljavno izkažejo.

III.

Gospodje koncesionarji se nasproti zavezujejo:

- a) da izkažejo oddajo ostanka delniškega kapitala z ozirom na določilo člena I v postavi od 16. maja 1874 (Drž. zak. št. 64) po kursu, ki ne sme biti izpod 95 odstotkov nominalne vsote delnic, oziroma, da bodo, ako bi se — kar se ne pričakuje — neki del od gospodov koncesionarjev v znesku od 1,700.000 gl. izkazanih podpisov na delnice pozneje ne mogel realizirati, skrbeli za drugačno oddajo tistega dela napravnega kapitala po zgornjem emisijnem kursu takó, da se za vsakih 100 gl. nominalne vrednosti ostavših delnic vsaj efektivna vsota od 95 gl. nakloni podjetju, in da se vse to državnim nadzornim organom prav dokaže. Vendar prevzemajo koncesionarji to dolžnost ali zavezo samo v tem slučaju, ako vlada poprednje pogodbe, sklenjene s podjetniki dela, dajavci robe, zemljiškimi lastniki, udeleženci i. t. d., katere ji oni predložé, odobri da postanejo dokončno veljavne, ali če izhod vnovične pod vplivom vladnih organov zastran offertov dovršene razprave zagotavlja, da se prevzame vsaj toliko delnic, kolikor je bilo zagotovljeno po zgoraj omenjenih poprednjih pogodbah. Ako bi ne bilo takó, pridržavajo si koncesionarji v členu VII tega dogovora na misel vzeto odstopno pravico pod uveti, ki jih postavlja isti člen. Še le po tem, ko bi pošla vsa po oddaji delnic nabrana sredstva, bodo se smele gotovine, še potrebne za nadaljnje delo železnice, vsled posebnega dovoljenja državne uprave nabaviti z emisijo predstvenih obligacij, katerih nominalna vsota ne sme presegati treh petín skupnega nominalnega napravnega kapitala, in katerih emisijni kurs je pridržan vladnemu odobrenju;
- b) da podrobni projekt in vse druge pripravljavne naredbe tako hitro zvršijo, da bode najpozneje v dveh mesecih od dne dane koncesije, ki se je dala obenem z zgornjo najvišjo odloko, mogoče napred delo na črti Leobersdorf-Sv. Hipolit začeti in to železnico s krilom Scheibmühl-Schrambach, eventualno Freiland, zadnji čas v treh letih, črti Leobersdorf-Gutenstein in Pöchlarn-Gaming v štirih letih od dne dane koncesije dodelati in občni službi izročiti;
- c) zaradi oddaje del in vseh nabav da se hočejo v zmislu postave od 16. maja 1874 (Drž. zak. št. 64) držati ponudne poti ter izhod tega, in načrte vseh pogodb za delo in za nabavo potrebne robe, dotičnih uvetovnikov in druga izkazila predložiti c. kr. trgovinskemu ministerstvu v odobrenje ter narediti tako, da se z dotičnimi deli v osmih, najpozneje štirinajstih dnevih po prejetem odobrenji tudi res začne;
- d) da bodo skrbeli in po vsi moči prizadevali si za to, da se delničarska družba, kolikor je na gospodih koncesionarjih, v zmislu dopustnega pisma dogovorno z državno upravo v šest mesecih najpozneje ustanovi.

V pravila te družbe bode zlasti sprejeti to določbo, da bode državni upravi, — brez ozira na glasovavne pravice, katere ji, oziroma njenim zastopnikom po meri djanjske posesti delnic pravilom primerno pristojé v velikih zborih delničarskih prihodnje delničarske družbe, — vsak čas pridržana pravica, imenovati dva uda upravnega svetovavstva;

- e) da bodo skrbeli za to, oziroma da sprejmejo dotično določbo v načrt pravil prihodnje delničarske družbe, da se vsote, ki bi se pri delanji ceste in nabavi kapitala kakor koli prihranile, naklonijo podjetju in shranijo v rezervni zalog, ki se napravi s tem, da se vanj odkaže efektivna vsota, določena za nenadne troškove.

IV.

Državni upravi se za ponapredščine, ki jih ona dá po členu I, dopušča na vse stavbe železnic Leobersdorf-Sv. Hipolit s krilom v Schrambach, oziroma Freiland, Pöchlarn-Gaming in Leobersdorf-Gutenstein in na vso za delanje teh železnic spravljeno robo prva in izločivna zastavna pravica s predstvom pred vsemi iz katerega koli imena izvirajočimi terjatvami, dokler se ne izkaže, da so priskrbljeni denarji, potrebni za te železnice da se dodelajo.

V.

V zavarovanje posebnih interesov, ki izhajajo državni upravi iz tega dogovora, dopuščajo gospodje koncesionarji državni upravi pravico, po državnih v ta namen postavljenih organih kakor se ji bode koli zdelo primerno v dobi, ko se bodo železnice delale in ko se izročé občni službi, čuti nad tem, da se denarji v napravo in za kretnjo železnic, imenovanih v členu I. res in primerno uporabijo.

Troške tega posebnega nadzora povrnejo gospodje koncesionarji, oziroma delničarska družba, katera se ima napraviti, z vsoto, ki jo ustanoví c. kr. trgovsko ministerstvo, in katera ne sme presegati 60.000 gl. (šestdeset tisoč) za ta namen vračunjenih v efektivni kapital od 10¹/₂ milijonov.

Še si državna uprava prihranja pravico, organe, ki jih gospodje koncesionarji postavijo za to, da bodo delo nadzirali, zaslužek pri delu izračunjali, likvidovali in nakazovali, v njih službenem svojstvu potrjevati in njim namenjena službena navodila, službene pogodbe in disciplinarne propise odobravati.

VI.

Cesarski komisar, ki se postavi za prihodnjo družbo, bode dotle, dokler ponapredščine za delo dane ne bodo odrinjene z delnicami nove družbe, imel pravico, ustavljati ne samo take sklepe upravnega svetovavstva, ki se ne vjemajo z najvišjim dopustilom, s potrjenimi družbenimi pravili ter splošnimi postavnimi ukazili in naredbami dotičnih oblastev, temuč tudi take naredbe družbenega upraviteljstva, ki se mu zdí da nasprotujejo posebnim iz tega dogovora državi izvirajočim interesom; ali komisar je dolžan zdajci obrniti se na c. kr. trgovsko ministerstvo, da ono stvar razsodi, in ta razsodba naj se brez odloga izdá in naj veže družbo.

VII.

Državne uprave tedaj ne bodo vezale prevzete dolžnosti, marveč bode pričujoči dogovor neveljaven in ničeven, ako gospodje koncesionarji ali njihovi pravonasledniki ne izpolnijo točno, v kar so se oni zavezali, sosebn, ako se ne dostanejo v členu III ustanovljeni rokovi, — kolikor to zavisi od gospodov koncesionarjev ali od družbe, katera se naredí.

V takem slučaju so gospodje koncesionarji dolžni, nemudoma izročiti državni upravi vso gotovino iz prejetih ponapredščin, kolikor je še bode, kakor tudi z državnimi denarji plačane dobave, dela, pridobljena zemljišča i. t. d.

Pod vzdržbo te dolžnosti prihranjajo si gospodje koncesionarji pravico, od določil postavljenih v tem dogovoru tedaj odstopiti, ako bi zaradi političnih ali finančnih kriz bilo nemogoče delničarsko družbo v šestih mesecih od dne dane koncesije ustanoviti.

VIII.

Pričujoči dogovor se izdaje v enem neštempljanem primérku (ekzemplarji), kateri ostane v rokah državne uprave. — Uradno vidimiran prepis se izročí gospodom koncesionarjem.

Na Dunaji, dne 31. januarja 1875.

Za državno upravo:

Pretis s. r.

Banhans s. r.

(L. S.)

Koncesionarji:

Wimpfen s. r.

Hutterstrasser s. r.

Po pooblastilu:

za Aleksandra A. Curti:

Konst. A. Curti s. r.

Adolf Horst s. r.

Köstlin s. r.

VII

Právnický ústav v Praze, který má být zřízen v Praze, aby se zabýval výukou práva a jinými vědami, které jsou potřebné pro právní vědu. Ústav bude zřízen v Praze, aby se zabýval výukou práva a jinými vědami, které jsou potřebné pro právní vědu.

V této věci se jedná o zřízení právního ústavu v Praze, který má být zřízen v Praze, aby se zabýval výukou práva a jinými vědami, které jsou potřebné pro právní vědu. Ústav bude zřízen v Praze, aby se zabýval výukou práva a jinými vědami, které jsou potřebné pro právní vědu.

Tato věc se týká zřízení právního ústavu v Praze, který má být zřízen v Praze, aby se zabýval výukou práva a jinými vědami, které jsou potřebné pro právní vědu. Ústav bude zřízen v Praze, aby se zabýval výukou práva a jinými vědami, které jsou potřebné pro právní vědu.

VIII

Právnický ústav v Praze, který má být zřízen v Praze, aby se zabýval výukou práva a jinými vědami, které jsou potřebné pro právní vědu. Ústav bude zřízen v Praze, aby se zabýval výukou práva a jinými vědami, které jsou potřebné pro právní vědu.

Na Praze, dne 31. prosince 1875

Konečný	Za ústavu právní
Wimperl a. r.	Bachar a. r.
Hallerstein a. r.	(a. r.)
Za poslanecký	
za Alexandra A. Ferli	
Konec A. Gull a. r.	
Adolf Horn a. r.	
Kollin a. r.	