Državni zakonik

za

kraljevine in dežele v državnem zboru zastopane.

Kos LI. — Izdan in razposlan dne 17. oktobra 1872.

142.

Dopustno pismo od 4. septembra 1872,

za lokomotivno železnico od Mosta (Brüx) do češko-saske meje pri Muldi.

Mi Franc Jožef Prvi,

po milosti Božji cesar avstrijski,

apostolski kralj ogerski, kralj češki, dalmatinski, hrvaški, slavonski, gališki, vladimirski in ilirski; nadvojvoda avstrijski; véliki vojvoda krakovski, vojvoda lotarinški, salcburški, 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 priv. delničarska družba Praško-Duhcovske železnice prosila, da bi se jej dala dopustítev v delo in rabo lokomotivne železnice od Mosta do češko-saske meje pri Muldi, zazdelo Nam se je, z ozirom na občno korist tega podjetja, imenovani družbi po postavi od 28. junija 1872 (Drž. zak. št. 104) to dopustítev podeliti tako:

§. 1. Dajemo delničarski družbi Praško-Duhcovske železnice pravico v delo in rabo lokomotivne železnice od Mosta na Gorenji Litvinov, Osek, Grob in Niklasberg do češko-saske meje pri Muldi.

Delničarska družba priv. Praško-Duhcovske železnice ima dolžnost, ako bi državna uprava zahtevala, in po načinih, ki jih ona določi, napraviti zvezno železnico od Novega mesta do češko-saske meje, ki se bode stikala z železnico po Mogelniški dolini narejeno.

Kar se tiče stikov teh črt s saskimi železnicami, in krétne službe v dotičnih vkupnih menjalnih postajah, to se bodo dotična določila ustanovila v državni pogodbi, katera se sklene s kraljevsko sasko vlado, ter bode dolžnost delničarskega društva Praško-Duhcovske

železnice, ali njenih pravonaslednikov, podvreči se določílom te državne pogodbe in dolžnostim iz nje za-njo izvirajočim.

§. 2. Družba je dolžna, železnico od Mosta na Gorenji Litvinov in Osek do Groba v dveh letih, od današnjega dne, dalji kos do saske meje, vendar ob enem z železnico, ki se s saske strani od Freiberga do češke meje naredí, a zadnji čas v treh letih, od današnjega dneva, dokončati in dodelano železnico v vožnjo izročiti.

§. 3. Družba prevzema dolžnost, ob svojem trošku bodi 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 porabiti 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 družbineh tleh brez povračila ali odškodovanja. Družba naj zastonj po svojih železničnih ljudeh take državne črte nadgledati in vzdrževati pomaga.

Še ima družba dolžnost, po svoji železnici robo in pripravo državnotelegrafskega zavoda po tarifah za vojaške transporte danih odpravljati in na svojih kolodvorih in postajah zastonj spravljati in hraniti.

V vseh teh zadevah dolžna je družba, za časa z državnotelegrafskim zavodom poseben dogovor skleniti.

§. 4. Tako železnica od Mosta do Mulde, kakor tudi eventualno zvezna železnica od Novega mesta stikajoča se z železnico po Mogelniški dolini, naj se šteje in ima za celokupen del že dopuščenih črt Praško-Duhcovske železnocestne družbe, ter bodo za-njo, kar se tiče tarife, veljala določila dopustnice od 25. junija 1870 (Drž. zak. št. 97).

Toda železnicam v §. 1 pričujočega dopustnega pisma omenjenim dopušča se pri odmeri voznine za take kose, ki imajo 1 : 60 in še več strmca, jemati v račun poldrugo dolgost.

V drugem se pridržuje vladi pravica, po izteku prvih devet obratnih let po odprti železnici od Mosta do meje pri Muldi, zaslišavši Praško-Duhcovsko železnocestno družbo ali nje pravonaslednike, za železnice v §. 1 omenjene in tako tudi za črte že z dopustnim pismom od 25. junija 1870 dopuščene, ukazati primerno znižbo tarif.

§. 5. Delničarska družba Praško-Duhcovske železnice je dolžna v §. 10 dopustnice dane 25. junija 1870 obsežena določila o transportih vojakov in olajšilih gredočih potujočim vojakom tako po že dopuščenih kakor tudi po železnicah v §. 1 omenjenih raztegniti isto tako na deželno brambovstvo obéh državnih polovíc, tirolske deželne strelce, ne samo kadar potujejo ob državnem trošku, nego tudi pri službenem potovanji ob svojem trošku, k vajam in priglednim zborom, potem vojaško stražno krdelo c. kr. civilnih sodišč dunajskih, c. kr. žandarmstvo, ter po vojaški osnovano finančno in varnostno stražo.

Družba se v istem obsežku zavezuje, pristati na dogovor, o nabavi in imetji opravnih rečij za vojaške transporte in o vzajemnem pripomaganji z vozili ob večjih vojaških transportih in na propis o prevažanji vojakov po železnicah, ter tudi na potlejšnji, 1. junija 1871 obveljávši dogovor*) o transportu takih bolníkov in ranjencev, katere je ležeče prevažati ob troških vojaške blagajnice.

---

*) Normalni ukazi c. kr. vojnega ukaznika od l. 1871, 22. kos, št. 79.

Tudi naj se družba, kar se tiče oddajanja služeb dosluženim podoficirjem iz vojske, vojnega pomorstva in deželnega brambovstva, udaje določílom, kar jih na to méri v §. 38 vojne postave 1868. leta*), in določilom, ki jih ima o zvrševanji tega paragrafa v moč vvedeni zakon od 19. aprila 1872 (Drž. zak. št. 60).

§. 6. Železnici, zaznamenáni v §. 1, dovoljujejo se ta polajšila:

a) oprostítev od kólekov in od pristojbin vsem pogodbam, vlogam in drugim pismom v dobavo glávnice ter v delanje in opravo železne ceste do tistega časa, ko se prične vožnja;

b) oprostítev od kólekov in od pristojbin ob prvi izdatbi délnic in predstvenih obligacij ter tudi začasnih (interimskih) listov in od presnémščine, ki bi jo bilo plačati od kupljenih zemljišč.

c) oprostítev od dohodkarine in od kólečnih pristojbin kuponom ter tudi od vsacega davka, ki bi se morebiti postavil s prihodnjimi zakoni, na deseti let od današnjega dneva.

Za odstavkom *c)* dovoljena oprostítev od dohodkaríne se more tako zvrševati, da bode Praško-Duhcovska železnična družba dohodkaríno odpravljala po razmerji miljske dolžave dozdanje črte k novi.

§. 7. Pričujoče dopustílo ugasne ob enem z dopustílom dne 25. junija 1870 (Drž. zak. št. 97) danim.

§. 8. Ako ta dopustnica ne določuje drugače, bodo uveti v dopustnem pismu od 25. junija 1870 (Drž. zak. št. 97) Praško-Duhcovski železnici ustanovljeni veljali tudi za nadaljevalne črte v §. 1 omenjene.

Resno opominjáje vsacega, da ne dela zoper to, kar ustanovljuje le-ta dopustnica, in dodeljujóč družbi pravico, zastran izkazne škode pred Našimi sodišči zahtevati odškodbe, 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, četrtega dne meseca septembra, v letu po odrešenji sveta tisoč osem sto sedemdesetem in druzem, Našega cesarjevanja četrtem in dvajsetem.

Franc Jožef s. r.

Auersperg s. r. **Banhans** s. r. **Pretis** s. r.

*) Državnega zakonika št. 151.

143.

Dopustno pismo od 14. septembra 1872,

za lokomotivno železnico od Bolzana (Bocena) v Meran.

Mi Franc Jožef Prvi,

po milosti Božji cesar avstrijski;

apostolski kralj ogerski, kralj češki, dalmatinski, hervaški, slavonski, gališki, vladimirski in ilirski; nadvojvoda avstrijski; véliki vojvoda krakovski, vojvoda lotarinški, salcburški, 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 baron Karol Schwarz, pl. Janez Putzer-Reibegg in pl. Eduard Weinhart prosili, da bi jim se dalo delati in rabiti lokomotivno železnico od Bolzana v Meran, ki bi se stikala z južno železnico, zazdelo Nam se je, z ozirom na občno korist tega podjetja, imenovanim prositeljem to dopustílo po postavi za dopuščanje železnic od 14. septembra 1854 (Drž. zak. št. 238), in po postavi od 28. junija 1872 (Drž. zak. št. 103) dati tako:

§. 1. Dajemo koncesijonarjem pravico v delo in obrat lokomotivne železnice od Bolzana v Meran, ki se bode stikala z južno železnico.

§. 2. Cesta sama in nje uredba za vožnjo naj se napravi po črtežih na drobno ustanovljenih, ki jih je trgovinsko ministerstvo potrdilo.

Posebno se je ob delanji držati tudi zahtevanj, katera pridejo od trgovinskega ministerstva, in zdaj veljavnih občnih stavbenih in policijskih propisov.

Dotična dela za železnico naj se razpišejo v ponudo.

Prenaredbe v načrtih so pridržane odobrenju državne uprave, če bi se po tem, kar tehnični pregled in politični po §. 6 postave za dhpuščanje 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 na krétanje zdelo treba ali da je želeti, naj se železnocestna zaklinjena črta ali na drobno zdelani 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.

Spodnje delo železne ceste se utegne utesniti na eno samo kolějo, toda predore, koli kor jih bode treba, napraviti je precej v svetli širjavi za dve koléji ter imajo koncesijonarji dolžnost, most čez Izako pri Bolzanu brž narediti z dvema kolejama in izdelati mu stebre v širjavi za dve koléji do nad višine, ki jo voda utegne kdaj doseči.

Državna uprava ima pravico, da sme spodnje delo za drugo kolejo ter napravo druge koléje po tistih kosovih, koder bi se jej zdelo treba, zahtevati tedaj, ako bode letnega kosmatega dohodka dve leti zaporedoma po več nego po 140.000 gld. v srebru od milje.

Vse mostove, vse znamenitejše predmete in umetne stavbe narediti je enkrat za vselej iz železa in kamenja.

Koncesijonarji se zavezujejo, zaradi porabe kolodvora južne železnice v Bolzanu, kakor tudi o uredbi krétne službe pri prehodu z ene na drugo železnico skleniti dogovor z južno železnico.

Troške za kaka potrebna razširjálna dela na Bolzanskem kolodvoru bodo nosili koncesijonarji. Dotični dogovor je položiti pred državno upravo, da ga odobrí.

Državni upravi se prihranja pravica, ako bi se dogovor ne dognal, določiti uvete o vzajemni uporabi vozov sosednjih tozemskih železnic in o dovodu rudarstvenih in obrtnih železnic v svojo rabo.

§. 3. Koncesijonarji se zavezujejo, da bodo delo koncesijonirane železnice v šest mesecih od današnjega dne začeli, in v dveh letih dodelali in dodelano javni službi izročili.

Koncesijonarji so za izpolnítev te in drugih v dopustnici izgovorjenih dolžnosti dali državni upravi varščíno odštevši ji 50.000 goldinarjev avstr. veljave po meri posebej izdanega kavcijnega pisma.

§. 4. Koncesijonarjem se v zvršbo dopuščene železnice daje pravica razsvojítve po zakonítih, semkaj meréčih določilih.

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

§. 5. Koncesijonarji se imajo ob delu in krétanji dopuščene ceste držati tega, kar ustanavlja to dopustno pismo, ter tudi tega, kar velevajo semkaj meréči zakoni in ukazi [zlasti železnocestni dopustni zakon od 14. septembra 1854*), železnocestni krétni red od 16. novembra 1851**) in red za signale od 16. junija 1872, Drž. zak. št. 80], ter zakonov in ukazov, kateri bi se v prihodnje utegnili razglasiti.

§. 6. Koncesijonarji imajo torej tudi posebno dolžnost, pošto in poštne postavljence, po propisu §.fa 68 v omènjenem železnocestnem krétnem redu zastonj voziti; a poštna uprava ima oblast, vozovlaku, kateri vsak dan odhaja od vsake končne postaje, določati ure, katere mu je odhajati, in kako hitro mu je sam in tja voziti.

Kolikorkrat poštna služba zahteva po več nego po en četverokolesen voz, koncesijonarji od vsacega voza, kar jih več dadé, na miljo dobodo odméno (odškodnino), katera se dogovorno v pravični ceni ustanoví.

Ako bi se poštni upravi zdelo na dopuščeni železnici vvêsti ambulantno pošto, kakoršno druge avstrijske železnice že imajo, naj koncesijonarji namesto četverokolesnih navadnih voz v to potrebne četverokolesne, po zahtevanji poštne uprave dogotovljene poštne ambulantne vozove brez povračila napravijo in vzdržé.

---

*) Državni zakonik št. 238.
**) Drzavni zakonik iz leta 1852, št. 1.

V opravljanje poštne službe na postajah, kjer je že ali se pozneje napravi poštni urad, je v železnocestnem poslopji zastonj dati poštno pisarnico, katera ne bode imela nad po eno sobo in po eno prostorišče z dotičnimi pripravami; ako bi prišlo še večjih semkaj meréčih potreb, naj se ukrene poseben dogovor.

Dalje imajo koncesijonarji dolžnost, poštne poslatve — ki nemajo novčne vrednosti — in katerih ne spremlja noben poštni uradnik ali služabnik, na dotične postaje brez posebnega povračila odpravljati in ondi jih izročati.

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

§. 7. Koncesijonarji prevzemajo dolžnost, ob svojem trošku bodi 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 porabiti 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 družbinih tleh brez povračila ali odškodovanja. Koncesijonarji naj zastonj po svojih železničnih ljudeh take državne črte nadgledati in vzdržati pomagajo.

Še imajo koncesijonarji dolžnost, po svoji železnici robo in pripravo državnotelegrafskega zavoda po tarifah za vojaške transporte danih odpravljati in na svojih kolodvorih in postajah zastonj spravljati in hraniti.

V vseh teh zadevah dolžni so koncesijonarji, za časa z državnotelegrafskim zavodom poseben dogovor skleniti.

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

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

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

Ako bi se pokazala potreba še bolj znižati voznino za ljudí in če bi koncesijonarji ne mogli, podeliti primernih zlajšíl popotnim III razreda, bodo oni dolžni, po ukazu trgovinskega ministerstva vvesti IV. razred (voz za stoječe), v katerem se bode po devet krajcarjev od milje plačevalo.

Ko preteče deset let krétanja, ima vlada pravico, tu uravnane voznine za ljudí primerno znižati, zaslišavši koncesijonarje ali njih pravonaslednike.

Pri brzovlakih, ki morajo imeti vsaj vozove I. in II. razreda, smejo se te tarife povišati za 20 odstotkov, pod to pogojo, da se pri teh brzovlakih ne bo vozilo z manjšo hitrostjo, nego je navadno, računeč poprek, pri brzovlakih drugih avstrijskih železnic.

b) Maksimalna tarifa blágu ob navadni hitrosti od colnega centa na miljo:

v normalnem razredu I. po	. . . . . 2·5	kr. avstr. velj.
„ „ „ II. „	. . . . . 2·75	„ „ „
„ „ „ III. „	. . . . . 3·—	„ „ „

V znižanem razredu *A* (brez razločka, po koliko se prevaža): od žita, moke, meljáve, rajža, ovočja (sadja), vina, smol, cunj in krp, solí, neprečiščenega sladkorja, železa po . . . . . 2·25 kr. a. v.;

v znižanem razredu *B* (kadar se v vožnjo oddá konči (vsaj) po 100 colnih centov): od lesa tesarskega in raznim izdelkom služečega, nad 18 črevljev dolzega, od asfalta, železnih odpadkov, zeleníčja, apna, gnojíl, čresla, kaménih ploč po . . . . . 2·— „ „ „

v znižanem razredu *C* (kadar se vozovi polno naložé): od kamenja zidarskega in lomljenega, od rudnín, repe v krmo in v sladkor, od drv, lesa tesarskega in raznim izdelkom služečega, ne nad 18 črevljev dolzega, od črnega in rjavega kopanega ogljija, od koaksa, opeke, peska, prstí, surovega železa po . . . . . 1·5 „ „ „

Zgornje maksimalne tarifne postavke od blaga je, če zahteva državna uprava, znižati, in to po normalnih razredih za 5 odstotkov, a po znižanih razredih za 10 odstotkov, kadar kosmati letni dohodek železnice zraste do 125.000 gld. v srebru od milje, ter zaradi tega, ako bi pozneje kosmati dohodek omahnil pod imenovano vsoto, vendar nij predrugačati znižanih tarif, in pod zgornjimi uveti je potlej, ob vsacem poznejšem narastu letnega kosmatega dohodka za 25.000 gld. od milje, zgornje maksimalne tarifne postavke dalje zniževati za 5 odstotkov, in sicer do tiste meje, da bode vsega znižíla za 50 odstotkov ónih maksimalnih tarifnih postavkov, kakoršni so po dopustílu.

Za odpravljaríno se sme od kamenja zidarskega in lomljenega, od rjavega in črnega kopanega ogljija, potlej od koaksa jemati po 1·5 krajcarjev od colnega centa, a od vsega ostalega blaga po dva krajcarja od colnega centa, v čemer je tudi že plača od nakladanja in razkladanja ter splošna zavarščina.

Ako dotičnik sam naklada ali razklada, tedaj se vzame samo po $^5/_{10}$ kr. odpravljaríne od colnega centa.

Kar se tiče vozaríne za ostale reči, določevanja ležarine in drugih zaukazov o vožnji, delati je tako, da dotične cene in določbe ne bodo nikakor večje nadležnejše, nego na c. kr. priv. južni železnici.

Dolžnost koncesijonarjev je pri vožnji blaga vpeljati tudi na tej železnici imenstvo in razredbo blaga, in tista določila gledé prevažanja, ki veljajo pri c. kr. priv. južni železnici.

Na izvoljo se daje koncesijonárjem, vozaríno od ljudíj 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 odpravníku blaga s kakimi uveti znižala vozarína od blaga, ali bi se mu dalo drugačno polajšílo, treba to znižbo ali polajšílo pritegniti vsem pošiljáčem ali odpravníkom, kateri so voljni, izpolniti iste uvete.

Vse posebne tarife je javno razglasiti.

Sicer se vedno prihranja zakonodavstvu, določila o vozaríni od ljudíj in blaga devati v red; koncesijonarji treba da taki uredbi pokorujejo.

§. 9. Dovoljuje se, odmerjati in pobirati vozaríno od ljudij 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 mej vojnim ministerstvom in mej ravnateljstvom severne, po cesarji Ferdinandu slovóče železnice ukrénen 18. junija 1868*) in tega dogovora določila treba da so celokupen del dopustnega pisma.

Ako bi se kdaj z vsemi avstrijskimi železnicami ali z večino mej njimi o prevažanji vojakov dogovorila določila, državi ugodnejša, naj dobodo veljavo tudi kar se tiče tu dopuščene železnice.

Ta določila obsezajo tudi deželno brambovstvo obéh državnih polovíc, tirolske deželne strelce, ne samo kadar potujejo ob državnem trošku, nego tudi pri službenem potovanji ob svojem trošku, k vajam in priglednim zborom, potem vojaško stražno krdelo c. kr. civilnih sodišč dunajskih, c. kr. žandarmstvo, ter po vojaški osnovano finančno in varnostno stražo.

Koncesijonarji se zavezujejo, pristati na dogovor, mej avstrijskimi železnocestnimi upravami in mej železnocestnimi društvi ukrenen o nabavi in imetji opravnih rečij 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 obveljávši dogovor ***) o transportu takih bolníkov in ranjencev, katere je ležeče prevažati ob troških vojaške blagajnice.

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

Koncesijonarji, kar se tiče oddajanja služeb dosluženim nižjim častnikom iz vojske, vojnega pomorstva in deželnega brambovstva, udajejo se določilom, kar jih na to méri v §. 38 vojne postave 1868. leta †), in določilom, ki jih ima o zvrševanji tega paragrafa v moč vvedêni zakon od 19. aprila 1872 (Drž. zak. št. 60.)

§. 11. Državni uradniki, postavljenci 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 pratéžem (robo) vred vozijo brezplatno.

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

§. 13. Koncesijonarjem se tudi priteza pravica, napraviti délničarsko društvo 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 zaznamenávati.

---

*) Normalni ukazi c. kr. vojnega ukaznika 1868. leta, 21. kos, št. 97.

**) Priklada k št. 148, v 42. kosu 1870. leta normalnih ukazov c. kr. vojnega ukaznika.

***) Normalni ukazi c. kr. vojnega ukaznika 1871. leta, 22. kos, št. 79.

†) Državni zakonik št. 151.

Dovoljenje izdatbenega kursa pristojí državni upravi.

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

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

Predstvene obligacije treba poprej odplačati nego délnice.

Društvo prevzame vse pravice in dolžnosti koncesijonarjev; družbena pravila mora državna uprava potrditi.

§. 14. Koncesijonarji imajo oblast, agencíje v domačih in vnanjih deželah postavljati, kakor tudi napravljati vozíla ljudem in blágu po vodi in po suhem, držèč se zdaj veljavnih propisov.

§. 15. Železnici, zaznamenani v §. 1, dovoljujejo se ta polajšíla:

a) oprostítev od dohodkaríne in od kólečnih pristojbin kuponom ter tudi od vsacega davka, ki bi se morebiti postavil s prihodnjimi zakoni, na dvajseti let;

b) oprostítev od kólekov in od pristojbin vsem pogodbam, vlogam in drugim pismom v dobavo glávnice ter v delanje in opravo železne ceste do tistega časa, ko se prične vožnja;

c) oprostítev od kólekov in od pristojbin ob prvi izdatbi délnic in predstvenih obligacij ter tudi začasnih (interimskih) listov in od presnémščine, ki bi jo bilo plačati od kupljenih zemljišč.

§. 16. Državna uprava ima pravico, uvériti se, da so delo železne ceste ter tudi krétna oprava, posebno vozíla, 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, kolikorkrat se mu zdí primerno, hoditi v seje upravnega odborá ter k občnim zborom, in ustavljati vse naredbe, kvarne državni koristi.

Koncesijonarjem je dolžnost, od tega nadzora nad podjetjem delanja z ozirom na opravila z njim združena v državno blagajnico plačevati povpréčno letno povračilo, kateremu državna uprava vsoto primerno 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 vsej dopuščeni železnocestni črti, in ko ta doba preteče, mine koncesija.

A dopustilo tudi izgubí moč, ako se ne bi dostal rok, v §. 3 ustanovljen 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.

§. 18. Državna uprava si prihranja pravico, kadar mine trideseti let po tistem dnevi, ko se je izdalo dopustno pismo, da more vselej dopuščeno železnico odkupiti.

Da se določi 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 najslabéjših let in povpréčni čisti dohodek ostalih petih let se izračuni za podjetje.

Ako bi vendar tako najdeni poprečni čisti dohodek ne znašal vsaj $5^2/_{10}$ odstotkov v srebru nominalnaga napravnega kapitala, kakor ga je odobrila državna uprava, ustanavlja se ta minimalna vsota za čisti dohodek, ki bode podloga odmerjanju odkupščine.

Dvajseternati znesek po teh načelih najdenega čistega dohodka je odkupščina.

Nominalni napravni kapital treba po številnem znesku podvreči potrdbi državne uprave, in va-nj spadajo:

a) Troški za pripravljavna dela in sestavo projekta;

b) troški za delo in prvo obratno opravo (t. j. do konca prvega obratnega leta potem, ko se je vožnja začela pe vsej dopuščeni železnici), vsi drugi troški, ki so bili potrebni pri napravi in opravi dopuščene železnice razen vsote pod *a)* že omenjene;

c) petodstotne obresti za zneske kapitala vplačane med delanjem do začetka vožnje po celej dopuščeni železnici, kakor napreduje delo in oprava, po odbitih čistih dohodkih od kakih posameznih železnocestnih delov, ako bi se morebiti po njih vožnja začela pred nego po celi skup, in po odbitih obrestih, ki bi se dobile iz vplačanih a ne precej potrošenih denarjev;

d) troški za na nabavo denarjev, oziroma z odobrenjem državne uprave dovoljeni srednji znesek kursne izgube pri nabavi gotovine ter izdatbi delnic in predstveenih obligacij.

Ako bi se po zvršetku prvega obratnega leta še dalje zidale nove stavbe ali pomnoževevale obratne oprave, smejo se dotični troški prištevati k napravni glavnici, ako je državna uprava dovolila namenjene nove stavbe ali pomnožitev obratnih oprav, in če se troški kakor treba izkažejo.

§. 19. Še so dolžni koncesijonarji, tu dopuščeno železnico, ko jo dodelajo, — ako bi državna uprava menila, da je to potrebno ali koristno, — po nje zahtevi odstopiti drugemu železničnemu podjetju za odškodovanje, katero jim le-to podjetje plača.

O načinu in vsoti te odškodnine naj se obe strani dogovorita.

Ako bi se vendar tak dogovor ne dosegel, naj se za odškodbo plača gotov kapital, kateremu se znesek določi po načelih ustanovljenih gori v §. 18 za odkup železnice po državni upravi.

Samo da treba v slučaji, ko bi železnica še ne bila sedem, temuč pet let v kretanji, srednji čisti dohodek treh najboljih let — in če bi železnica še ne bila pet let v krétanji, — čisti dohodek najboljega leta odmeri odkupščine za podlogo vzeti.

Ako bi se odstop zahteval, predno izteče prvo obratno leto, tedaj, kakor sploh v vseh slučajih, odkupščina ne bodi izpod minimalne vsote, katero bi državna uprava po §. 18 za odkup železnice plačati morala.

§. 20. Ko mine dopustilo in tist dan, kadar mine, preíde država brez vračila v neobremenjeno svojíno in užitek dopuščene železnice, posebno tal, zemeljnih in umeteljnih 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 nadzoroválnice z vsemi opravami na stoječih mašinah in na vseh nepremičninah.

Kar se tiče premičnih stvarij, kakor so: lokomotive, vozovi, premične mašine, orodje ter druge naprave in gradiva, kolikor so potrebne in dobre, dalje služiti krétanju, naj, kar se tiče cene, zastonj državi preíde vsega tega toliko in oziroma take vrednosti, da bode ustrezalo prvi v ustanóvni glávnici obseženi krétni opravi.

Po odkupu železnice in od dne tega odkupa prihaja država, plačevaje vsako leto v §. 18 postavljeno odkupščino, brez drugega vračila v last in uživanje tu koncesijonirane železnice z vsemi prej omenjenimi dotičnimi rečmi, tako premičnimi kakor nepremičnimi.

Ako to dopustilo mine, ter tudi, ako se odkupi železnica, koncesijonarjem ostane svojína reservne zalogo, napravljene iz svojih dohodkov od podjetja, in novcev, kar jih imajo terjati, potem svojína posebnih del in poslopij, postavljenih, oziroma pridobljenih iz svojega imetka, kakor so: peči za koaks, apnénice, livnice, továrne (fabrike) mašinam ali druzemu orodju, shranišča, doki, hranišča kopanemu ogljiju in drugim stvarém, katere so sezidali ali si pridobili vsled pooblastíla od državne uprave z izrecnim pristavkom, da ne bodo priteklina železnici.

§. 21. 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, ter po okoljnostih, že predno dopustilu mine čas, izreči, da je dopustilo moč izgubilo.

Resno opominjáje vsacega, da ne dela proti določilom te dopustnice, in dovoljujóč koncesijonarjem pravico, za izkazno kvaro (škodo) pred Našimi sodišči zahtevati odméne, dajemo vsem oblastvom, katerih se tiče, trdno povelje, naj ostro in skrbno čujejo nad to dopustnico ter nad vsem, kar se v njej ustanavlja.

V dokaz izdajemo to pismo, naudarjeno z Našim večjim pečatom, v Našem cesarstva glavnem in prestolnem mestu na Dunaji, štirnajstega dne meseca septembra, v letu po odrešenji sveta tisoč osem sto sedemdesetem in druzem, Našega cesarjevanja četrtem in dvajsetem.

Franc Jožef s. r.

Auersperg s. r. **Banhans** s. r. **Pretis** s. r.