

# Državni zakonik

za

kraljevine in dežele v državnem zboru zastopane.

Kos LI. — Izdan in razposlan dne 21. novembra 1871.

## 135.

### Dopustno pismo od 22. oktobra 1871,

o lokomotivni železnici od Levova čez Stryj in Skolo do gališko-ogerske meje na Beskidu, potlej od Stryja v Stanislavov.

## 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.

Ker so prosili knez Kalikst Poninjski, knez Adam Ljubomirski, dr. Toma Rayski, Karel vitez pl. Hubieki, knez Hijeronim Ljubomirski, gališka deželna banka z avstrijsko občno banko vred, da bi se jim dala delati in rabiti lokomotivna železnica od Levova čez Stryj in Skolo do gališko-ogerske meje na Beskidu, v zvezo z ogersko, od Munkača tjakaj dopuščeno železnico poleg krila od Stryja čez Bolehov, Dolino in Kaluš v Stanislavov do Levovsko-Črnoviško-Jaške železnice, zazdelo Nam se je, z ozirom na občno korist tega podjetja, imenovanim prosilcem po zakonu od 25. maja 1871, Drž. zak. št. 51, in po železnocestnem dopustnem zakonu od 14. septembra 1854, Drž. zak. št. 238, to dopustilo dati tako :

§. 1. Dajemo koncesionarjem pravico v delo in obràt lokomotivne železnice od Levova čez Stryj in Skolo do gališko-ogerske meje na Beskidu, v zvezo z ogersko, od Munkača tjakaj dopuščeno železnico poleg krila od Stryja čez Bolehov, Dolino in Kaluš v Stanislavov do Levovsko-Črnoviško-Jaške železnice.

§. 2. Glavna črta se od gališke po Karlu Ludoviku slovóče ali od Levovsko-Črnoviško-Jaške železnice odcepi blizu njenega stikališča pri Levovu, in držala bode čez Šćerec na Stryj, ter od tod čez Skolo in Tuhlo po Oporski dolini, a nad Oporcem vnide v prerov, katerega sta obojni vladi določili pod Beskidskem razvodjem, ki deli deželno mejo.

Krilna železnica pojde iz Stryjskega kolodvora, bližaje se Bolehovu, Dolini in Kalušu, ter se z Levovsko-Črnoviško-Jaško železnico stakne na severu od Stanislavova na levem bregu Bistrice.

Na Stryjskem kolodvoru naj se stakne tudi Hyrovsko-Stryjska črta, dopuščena 5. septembra 1870.\*)

Koncesijonarji se mogó zgoraj omenjenih črt ogniti, kadar bodo na drobno klinili te železnice; edinega mesta poprej imenovanemu Beskidskemu prerovu nij smeti nikakor premeniti.

Kar se tiče izdelovanja in vpolaganja dotičnih črtežev ter z njimi zvezanih uradovanj, treba se bode koncesionarjem brez ozira držati ukaza trgovinskega ministerstva od 4. februarja 1871, Drž. zak. št. 8.

§. 3. Največji klanci se ustanavljajo tako :

mej Levovom in Stryjem . . . . .	7 na tisoč,
„ Stryjem in postajo v Lavočnem . . . . .	9 „ „
„ Lavočnim in deželno mejo . . . . .	23 „ „
„ Stryjem in Stanislavovom . . . . .	15 „ „
Krivínskega poluprečnika sme biti :	
mej Levovom in Skolim . . . . .	400 metrov,
„ Stryjem in Stanislavovom . . . . .	300 „
„ Skolim in mejo . . . . .	250 „

Mej nasprotne krivúlje je vtikati konči (vsaj) po 40 metrov dolge preme (ravne) črte.

§. 4. Dopuščena črta sama in nje uredba za vožnjo naj se napravi po črtežih na drobno ustanovljenih, ki jih je trgovinskemu ministerstvu potrditi, in po pogodbah o izdelovanji in zalaganji, katere je tudi položiti pred trgovinsko ministerstvo.

Posebno se je ob delanji železne ceste vladati po zahtevah trgovinskega ministerstva in po zdaj veljavnih občnih stavbenih in policijskih propisih.

Prenaredbe v črtežih o delanji se prihranjajo odobritvi državne uprave, ako bi se javnemu občilu in trdnemu obstanku železnice ter tudi v izpolnjevanje zakonitih določil kazale potrebne po dovršenem vojaško-tehničnem pregledu in po političnem obhodu ceste, zapovedanem vsled §. 6 železnocestnega dopustnega zakona.

Da delo bode trdno in trpežno, zato smejo koncesijonarji samo dobro gradivo rabiti po pravilih umetelnosti.

V zidanje spodnjega dela se sme jemati edino hidravlični klak (mort).

Umeteljna dela pod železnico je napraviti iz kamena ali železa.

Vendar je koncesionarjem svobodno, ob prvinapravi železo začasno nadomestiti z lesom, bodi si z finančnih uzrokov ali zato, da bi se železo laže dovažalo, ali da se železnica hitreje dodela.

\*) Državni zakonik št. 135.

A tedaj je leseno izdelovanje tako narediti, da ne bode treba železnocestne vožnje ustavljati, kadar se bode s kakim drugačnim nadomeščalo, in večji mostovi z lesenimi polami naj se torej postavljajo zunaj dokončno ustanovljene železnocestne osi.

Kadar se pokaže gnjiloba, ali najpozneje v devetem obratnem letu je na čas postavljene lesene mostove nadomestiti sè železnimi, a nadomeščevalnih troškov nikakor nij devati v obratni račun.

Z ozirom na to nadomeščanje naj se odloži izdatba primernege števila obligacij (§. 24.)

Ako bi se ob delanji zaradi ekonomije ali obrata zdelo treba ali da je želeti, naj se železnocestna zaklinjena črta ali na drobno izdelani črteži izpremené, s čimer vendar nij predruščati cestne meri, določene v §§. 1 in 2, niti nij dovoljeno, da bi v primeri z odobreno zaklinjeno črto sploh smelo biti kaj bistveno slabéje, kar se tiče leže in meri, — tedaj je dovolitve v tako izpremembo iskati pri državni upravi.

Železnico je narediti samo za eno koléjo. Državna uprava ima pravico, da sme spodnje delo za drugo kolejo ter napravo druge koleje po kosovih mej Levovom in severnim vhomom v Beskidski prerov zahtevati tedaj, ako bode letnega kosmatega dohodka dve leti zaporedoma po več nego po 140.000 gld. v srebru od milje.

Ako bi se državno poroštvo (§. 17) primerno povišalo, tedaj je vlada vselej upravičena ukazati, naj se napravi druga koleja.

Koleje treba narediti po kraljevskih ogerskih normalijah, razen ako bi koncesionarji morebiti nasvetovali, da se kaj boljje napravi.

A šine bodo tehtale po 32 1/2 kilogramov na miljo (20.57 colnih funtov na črevelj), niti se ne bode zahtevala večja teža po tacihi klancih, kateri bodo imeli nad 10 na tisoč. V pogodbah o narejanji šin treba da se jim izgovori štiriletna rabnost od tistega dneva, katerega se prične vožnja.

Preklade bodo konči po 2<sup>m</sup> 50 dolge ter dobôve ali mecsnove.

Koder se napravijo dvojne koleje, naj bodo na odprti cesti konči po 3<sup>m</sup> 50, a v postajah konči po 4<sup>m</sup> 75 nárazno od srede do srede.

Ogibalne koleje na postajah naj bodo konči po 500 metrov dolge od kraja do konca.

Vse dolžave ogibalnih in stranskih kolej bodi do petnajst odstotkov železnocestne dolgosti.

Luči mej kolejama bodi 1<sup>m</sup> 436, a v krivúljah jo je primerno pomnožiti.

Breberišče naj v visokosti prekladnega površja ima konči po 3<sup>m</sup> 40 resnične površne širine, in v železnocestni osi konči po 0<sup>m</sup> 35 globočine.

A da se bode voda odtekala, zato naj zemlja pod lesovjem bode tako po šujci, da bode na obe strani rastla oménjena globočina, merjena zgoraj doli od prekladnega površja.

Ob vsaki strani je dalje od prostora, posutega z brebirjem, treba zemlje še do 0<sup>m</sup> 50 ven napustiti, tako da bode konči (vsaj) po 4<sup>m</sup> 40 fiktivne površne širine zemlja imela ondod, koder se nasipom ali rovom podaljšajo obronki.

Kjer bode breberišče ograjeno s kamenjem, naj se mu površna širina razdaljša konči do 4<sup>m</sup> 40.

Kakoršen je kateri kraj posebe, tako bode odmerjati globočino in širokost rovom, po katerih bode odtekala voda, a niz nikakor ne sme biti izpod 0<sup>m</sup> 25 širok niti ne izpod 0<sup>m</sup> 75 globok pod površno širino železne ceste (pod prekladnim površjem.)

Po navadnih tleh naj se po  $1\frac{1}{2}$  črevelj obronkov napravi, bodi si zemljo treba nasipati ali odkopavati.

Prolazi, sezajoči do železnocestne površne širine, in mostovi pod železnico treba da imajo na železnocestni površni širini po  $4^m$  40 luči na širjavo, ter napravijo naj se jim držaji ali zidane ogradbe, kolikor in koder bode zahtevala ostražnost (varnost).

Visokost in širjava se provoznim in prolaznim odprtínam ustanóví, kakor bodo ukazovali razni kraji; vendar si je sploh prizadevati, da bodo ceste in kolovozi imeli konči po  $4^m$  50 luči na višino.

Mostovom, po katerih se bode vozilo čez železnico, naj se mej oporami napravi konči po  $8^m$  00 luči na širjavo ter luči na visokost konči po  $4^m$  80 nad zgornjim robom šin.

Prerovi naj v prekladni visokosti imajo konči po  $4^m$  40 luči na širjavo in konči po  $5^m$  50 na visokost nad prekladami.

V večjih prerovih je na vsákih 50 metrov narediti dolblíne, zakótljaje imenovane.

Ves Beskidski prerov, katerega je nekaj na ogerski nekaj na gališki zemlji, in tu sicer 723 metrov na dolžavo, zdela sama kraljevska ogerska vlada.

Koncesionarji treba da v svoj delež za tróške tega prerova dadé samo 614.550 gld. avstr. veljave povprečníné, katero bode vsled opomina c. kr. trgovinskega ministerstva plačevati na rokove, kakor bode napredovalo zdelovanje.

S to povprečnínó je obseženo vnénje ozidje prerova in tudi odcejalni jarek, a ne posipanje z brebirom niti koleja.

Tudi naj koncesionarji, kar najhitreje mogó, zdelajo izkop tikoma Beskidskega prerova, ter ogerskemu podjetniku naj zastonj dobodo na gališki zemlji tiste prostore, katerih je treba, da se bode nanje devalo gradivo, iznašano iz prerova.

Kake prepire z ogerskim podjetníštvom dokončno rzsodi c. kr. trgovinsko ministerstvo.

V Levovu in Stanislavovu že postavljeni kolodvori in kar spada k njim naj vkupno služijo tudi prevažanju ljudij in blaga po novi črti. Najemníné, kar je bode od tega ali od kacega razširjavanja, smejo koncesionarji do 25.000 gld. avstr. veljave največ postaviti v obratni račun.

Ako bi se vkupna uporaba zadela ob kake ovire ter bi v Levovu in v Stanislavovu bilo treba novih kolodvorov, tróške od njih plačajo koncesionarji, ne zahtevajóč druge odmene razen letnega dohodka, ustrežajočega poprej oménjeni najemníní.

Vozárnice in kolárnice, katerih bode koncesionarjem v Levovu in v Stanislavovu treba samo v svojo rabo, ter koleje in priteklíne naj tudi sami napravijo ob svojih tróških, kakor na kakšni vmesni postaji.

Isto veljá tudi o delárnicah, potrebnih popravam.

Na Stryjskem kolodvoru je treba prejemna poslopja in blagárnice narediti tako prostorne, da bodo dovolj velike tudi občilu Hyrovsko-Stryjske črte. Najemnína, katero bodo od tega dajali koncesionarji te črte, naj se dene mej obratne prihodke.

Ako bi voznja po kosovih Stryjsko-Beskidskem in Beskidsko-Munkáškem ne bila v istih rokah ter bi Beskidsko postajo bilo treba premeniti v prestopno postajo, ukrene se o tem poseben dogovor in poviša državno poroštvo.

Visoko zidovanje se utegne zdelati po normalijah za kraljevske ogerske državne železnice „prve vrste.“

A poslopja treba pokriti s tako stvarjo, da bode ognju trdna.

Ob oddajanji železnocestnega dela naj koncesionarji sami posebe odkupijo zemljišča, naroče šine ter napravijo vozila.

Koncesionarjem je dolžnost, vse stavbe na dopuščeni železnici narediti dovolj razširne, po polnem po umetelnih pravilih, trdne in trpézne.

Torej se bode treba koncesionarjem odgovarjati za vsako krivdo, ki bi jo s te strani naredili oni sami ali tisti ljudje, katerim bode izročeno delo.

Take krivde bi se bilo nadejati posebno tedaj, ako bi se na dovršenih delih pozneje pokazali taki nedostatki, da bi jih bilo treba predelavati ali z nova zidati že pred popravljálnim rokom, izgovorjenim naravnemu izporabku, ali ako bi že iz početka tako bili narejeni mostovi, prolazi, rovi i. t. d., da bi jih pozneje bilo treba povečavati.

Troški od tega zadenó koncesionarje brez povišanega poroštva od države, ter se ne smejo postavljati v obratni račun, ako bi zaradi tega bilo treba naprejšnjih prejemščin v ime državnega poroštva.

Kadar se napravlja in vzdržuje rezervna zaloga, tedaj je primerno paziti, da bodo trdno zagotavljeni novci, kolikor jih bode v razširjavo kolodvorov in kar spada k njim ter v pomnožavanje vozil treba zaradi rastočega občevanja.

Koncesionarjem je dolžnost, na dopuščeno železnico postaviti tiste signalske priprave, katere so si z odobrilo trgovinskega ministerstva mej saboj dogovorile večje avstrijske železnice, in pokorovati semkaj meréчим naredbam trgovinskega ministerstva.

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 drugih železnic v svojo rabo.

Obratna rabila, in posebno lokomotive in vozovi, naj, kar se največ more, ustrezajo tehničnim dogovorom društva nemških železnocestnih uprav.

Dotične pogodbe o zalaganji treba položiti trgovinskemu ministerstvu na odobrilo. Da bode opravljena vsa železnica, treba konči teh vozil:

- a) lokomotiv, imejočih konči po 250 konjskih močij na miljo, pri čemer se po 0.3 štirjáških metrov kurilne ploskve šteje na vsako konjsko moč posebe;
- b) toliko vóz za ljudij, da bode po 50 ljudij na miljo imelo sedež;
- c) toliko vóz za blago, da bode po 30 blago vozéčih osij na miljo.

A svobodno je koncesionarjem, ob začetku obrata napraviti si samo za 20 odstotkov menj vseh vóz vkupe nego jih je, kakor je bilo oménjeno, minimalno treba redni opravi, a to s tem uvetom, da se v rezervno zalogo dene toliko novcev, kolikor bi vredna bila vozila, kar jih je premalo, namreč za lokomotivno konjsko moč s tenderjem vred konči po 100 gld., za človeški sedež konči po 100 gld., za blago vozéčo os ter ob enem za sestavne, k njej spadajoče rezervne in opravne dele konči po 900 gld.

§. 5. Kakor se dopustilo dá, takój je treba začeti ustanavljati črteže o delanji in odkupu zemljišč na Levovsko-Stryjskem kosu ter po tem in po ostalih kosovih treba za delo tako zgodaj in krepko prijeti ter ga nadaljevati, da se povsod dostanó, ali, ako se dá, prehité rokovi, ustanovljeni v naslednjih paragrafih.

§. 6. Rokovi začetku vožnje se tako ustanavljajo, šteječ od denašnjega dneva: od Levova v Stryj najpozneje v 1½ letu; od Stryja v Stanislavov najpozneje v 2½ letu; od Stryja v Beskid ob enem z ogerskim Beskidsko-Munkáškim kosom.

§. 7. Koncesionarjem se v zvršbo dopuščenih železnocestnih črt daje pravica razvojitve po zakonitih, semkaj meréčih določilih.

Ista pravica se koncesionarjem priteza tudi, kar se tiče tistih železnocestnih dovoznih kril, o katerih bi trgovinsko ministerstvo rzsodilo, da so javno koristna.

Koncesionarji se zavezujejo, napravo krilnih železnic v obrtne kraje, kateri so ob glavni železni cesti, v podporo občevanju najkrepkeje pospeševati, oziroma te železnice napravljati v soglasji z dotičniki, določno si izgovorivši, koliko bode iz teh krajev prevoza in koliko tarifne priklade, in trgovinskemu ministerstvu se prihranja, tem železnicam odobravati mér ter dobo njih naprave.

Ko bi se dogovor ne dognal z lepa, tedaj rzsodba pristoji trgovinskemu ministerstvu, ob čemer se bode gledalo na trdno zagotovljeno in dovolj veliko vsoto za obresti in razdolžilo ustanóvne glávnice, potrošene v dotično krilno železnico.

§. 8. Koncesionarjem se je ob delu in obratu dopuščenih cest 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, Drž. zak. št. 238, in železnocestni obratni red od 16. novembra 1851, Drž. zak. št. 1 ex 1852, ter zakonov in ukazov, kateri bi se v prihodnje utegnili razglasiti.

§. 9. Torej bode koncesionarjem tudi posebno po zmislu §. 68 železnocestnega obratnega redú zastonj voziti pošto in poštne postavljenice, a poštna uprava ima oblast, vozovlaku, kateri vsak dan odhaja od vsake končne postaje, določati uro, katero mu je odhajati, in kako hitro mu je na katero stran voziti.

Kolikorkrat poštna služba zahteva po več nego po en osmerokolesen voz ali po dva četverokolesna voza, koncesionarji od vsacega voza, kar jih več dadé, dobode odméno (odškodnino), katera se dogovorno v pravični ceni ustanoví.

Ako bi se poštni upravi zdelo na dopuščeni železnici vvésti ambulantno pošto, kakoršno druge avstrijske železnice že imajo, dolžnost je koncesionarjem, da namesto osmerokolesnih ali četverokolesnih navadnih voz brez povračila napravijo in vzdržé tej službi potrebne osmerokolesne ali četverokolesne poštne ambulantne vozove, tako narejene, da bodo ugajali zahtevam poštne uprave.

V opravljanje poštne službe na pisemskih prejemnih in izročévalnih postajah je v železničnem poslopji zastonj dati pripravno poštno pisarnico, ter ako bi bilo še večjih semkaj meréčih potreb, naj se ukrene poseben dogovor.

Dalje je koncesionarjem dolžnost, poštne poslatve — ki nimajo 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 železnocestna uprava (upravno svetovalstvo) ter njej pokorni organi ali ti organi mej saboj, smejo na dotičnih železnocestnih kosovih odpravljati postavljenici železne ceste.

§. 10. Koncesionarjem je dolžnost, upravi državnega telegrafa dovoliti, da telegrafna razvodila ob železnici na njihovi zemlji napravi brez posebnega povračila za to.

A telegrafna uprava naj se s koncesionarji dogovori o prostoru, koder bodo stala razvodila.

Koncesionarjem je dalje stražo nad napravljenim razvodilom sè svojim železnocestnim osebjem prevzeti brez posebnega plačila.

A zato bodo imeli koncesionarji pravico, žice (drat) železnocestnemu telegrafu pritrjevati na državnega telegrafa kole.

Železnocestni telegraf, če državna uprava zaradi državnih poslanic (depeš) drugače ne zapové, ter zaradi zasebnih ničesa ne dogovori, rabi samo naznanilom, katera se tičejo vožnje po železnici, in zato je ta uporaba pod vdejstvovanjem in nadzorom državne uprave.

§. 11. Visokost vozarine od ljudij in blaga se deva pod naslednja utesnila:

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

v I. razredu po . . . . .	36 kr. avstr. velj.
„ II. „ „ . . . . .	27 „ „ „
„ III. „ „ . . . . .	18 „ „ „
in „ IV. „ (v vozu za stoječe) po . . . . .	9 „ „ „

Od brzovlakov, 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 računěč, navadno brzovlakom drugih avstrijskih železnic.

B. Maksimalna tarifa blágu ob navadni hitrosti od colnega centa na miljo:

I. razred . . . . .	2— kr. avstr. velj.
II. „ . . . . .	2·25 „ „ „
III. „ . . . . .	3·50 „ „ „

Izímkoma naj naslednjim stvarém, kadar se vozovi naložé polno, veljá ta vozarina:

A. Žitu in sôli:

prvih 10 milj po . . . . .	1·5 krajcarjev,
drugih 10 milj po . . . . .	1·4 „
od daljše vožnje po . . . . .	1·2 „

B. Drvom in rezanemu lesu:

prvih 10 milj po . . . . .	1·2 krajcarjev,
drugih 10 milj po . . . . .	1·0 „
od daljše vožnje po . . . . .	0·9 „

C. Kopanemu oglijju, koaksu, stlačeni šoti, rudam, železnim ploščam, apnarskemu in zidarskemu kamenju, cementu, opeki, cestnemu brebiru, zemeljni smoli, krmi in gnojilom (stlačenim) in guanu:

prvih 10 milj po . . . . .	1·0 krajcarjev,
drugih 10 milj po . . . . .	0·8 „
od daljše vožnje po . . . . .	0·6 „

Odpravljarine se od vsacega blaga jemlje po 2 krajcarja od colnega centa, v čemer 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 stvarij in ustanovila ležarine, razredbe blaga ter drugih občilnih določil, treba se je tako vèsti, da dotične cene in določila nikakor ne bodo večje in težilnejše nego na prvi ogersko-gališki železnici.

A vrhu tega je koncesionarjem dolžnost, ob prevožnji, kar se tiče stranskih pristojbin, imenovanja blaga in devanja ga v razrede ter drugih prevoznih določil, pokorovati naredbam c. kr. trgovinskega ministerstva.

Koncesionarji se zavezujejo, da v prehajalnem občilu ne postavijo neugodnejših tarif in prevoznih določil, nego so ob enacem razdalji na dotičnih krilnih železnicah.

§. 12. Na izvoljo se daje koncesionarjem, vozarino od ljudij in blaga devati v red v mejah, določenih s §. 11.

A nikomur se v tem ne sme dajati osebna prednost.

Ako bi se torej kateremu pošiljaču ali odpravniku blaga s kakimi uveti znižala vozarina ali bi se mu dalo drugačno polajšilo, treba to znižbo ali polajšilo pritegniti vsem pošiljáčem ali odpravnikom, kateri so voljni, izpolniti iste uvete.

Vse posebne tarife in druga polajšila je javno razglasiti.

Vse pogodbe o prevažanji z drugimi železnocestnimi upravami, ki bi utegnile biti na kvaro čistemu dohodku, s poroštvom zagotovljenemu v §. 17 tega dopustnega pisma, treba da trgovinsko ministerstvo odobri, predno se zvršé.

§. 13. Sicer se vedno prihranja zakonodavstvu, določila o vozarini od ljudij in blaga devati v red; koncesionarji treba da taki uredbi pokorujejo.

A državna uprava ima vsakakor in vedno oblast ukazovati, da se vozarina od ljudij in blaga sè stranskimi pristojbinami vred primerno zniža, kakor čisti dohodek zadnjih dveh let zagotovljeno vsoto preseže za 50 odstotkov.

Državna uprava ima pravico, ako bi po avstrijskem cesarstvu živež bil nenavadno drag, znižati mu vozarino na polovico tedanje maksimalne tarife.

Ako bi naposled poznejši zakoni v red spravili vozarino od ljudij in od blaga, tudi o dopuščeni železnici bodo ti zakoni imeli polno veljavnost.

§. 14. Dovoljuje se, odmerjati in pobirati vozarino 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 ustanovi trgovinsko ministerstvo.

§. 15. Transporti vojakov naj bodo po znižanih tarifnih cenah, in to po tistem dogovoru, kateri je o tem mej državnim vojnim ministerstvom in mej ravnateljstvom severne, po cesarji Ferdinandu slovóce železnice ukréne 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 dobodó veljavo tudi kar se tiče dopuščene železnice.

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



Ta določila obsezajo tudi deželno bran obéh državnih polovic, tirolske deželne strelee, po vojaški osnovano finančno in varnostno stražo, vojaško-policijsko stražno krdelo ter vojaško stražno krdelo c. kr. civilnih sodišč dunajskih.

Koncesionarji se zavezujejo, pristati na dogovor, mej avstrijskimi železnocestnimi društvi ukrenen o vzajemnem pripomaganji z vozili ob večjih vojaških transportih, potem na organska določila, katera je potrdilo državno vojno ministerstvo, 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 sè železnocestnimi društvi ukreniti o vzajemnem pripomaganji z osebjem ob velikih vojaških transportih, in k propisu o vojaškem transportu po železnicah.

Koncesionarji, kar se tiče oddajanja služeb doslužnim nižjim častnikom iz vojske, vojnega pomorstva in deželne braní, udajejo se določilom, na to mérečim v §. 38 vojne postave \*\*\*) in določilom, s posebnim zakonom razglašenim v zvrševanje tega paragrafa.

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

§. 17. Dopuščenim železnicam država s poroštvom zagotavlja maksimalno vsoto letnega čistega dohodka z razdolžilno vsoto vred milijon dve sto osemdeset tisoč goldinarjev (1,280.000 gl.) avstr. velj. v srebru, in to na vso dopustno dobo.

Ako letni čisti dohodek ne doraste z dopustnim pismom zagotovljene vsote, kadar se vožnja prične, tedaj nadomesti državna uprava, kolikor bi nedostajalo.

Poroštvo vsacemu izmej vseh treh oddelkov:

- a) od Levova v Stryj,
- b) od Stryja v Stanislavov,
- c) od Stryja do ogerske meje

stopi v moč tist dan, kadar se na katerem posameznem kosu prične vožnja, a kosu ad c) ne predno se bode že tudi po ogerskem stikálnem kosu vozilo do Munkača.

Po celokupnem zagotavljenem čistem dohodku v razmerji k miljskemu številu se bode odmerjalo poroštvo kosovom, izročnim vožnji.

§. 18. Predno se po vsacem posameznem teh kosov začne voziti, hoče se vlada uveriti, ali je delo tako dokončano, da more državno poroštvo nastopiti.

§. 19. Od zagotavljenega letnega čistega dohodka naj se v razdolžilo glavnice jemlje tista vsota, ki jo državna uprava odloči po razdolžnem črteži, katerega sama potrdi, in vsled katerega se izdana glavnica izplača v tem času, dokler bode trpelo dopustilo.

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

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

\*\*\*) Državni zakonik od leta 1868, št. 151.

§. 20. Doplačilo, katero bi državno upravo zaradi prevzetega poroštva morebiti zadelo, naj se po dognanem pretresu vploženih dosvedočenih letnih računov dati odkaže tri mesece potem, ko se vpolože ti računi.

A državna blagajnica v odkup doteklih délnic in obligacijskih kuponov (§. 24) tudi poprej začne po resnični potrebnosti, najdenej na podlogi preudarka o dohodkih, dajati nekólična odplačila, prihranjáje si očistek (obračunek), kateri se zgotoví na podlogi letnega računa, če se bodo koncesionarji z dotično prošnjo oglasili šest tednov pred doteklim rokom.

Ako dokončna ustanovítev letnega računa, katerega bode vpoložiti najpozneje v treh mesecih potem, ko mine obratno leto, pokaže, da so naprejšnje prejemščine previsoko bile odmerjene, naj koncesionarji mahoma povrnejo, kolikor so preveč dobili, s prištetimi šestodstotnimi obrestmi vred. A treba je najpozneje v letu dnij po zvršetku dotičnega obratnega leta oglasiti se za dodatek od države, kajti sicer mine pravica do njega.

§. 21. Vsoto, katero državna uprava plača vsled prevzetega poroštva, smatrati je samo za tako naprejšnjo prejemščino, ki daje po štiri od sto obresti na leto.

Ako bi čisti dohodek železnocestnega razmrežja presežal letno vsoto, s poroštvom zagotovljeno, tedaj je polovico tega presežka v povračilo naprejšnje prejemščine z obrestmi vred k državni upravi takój odštévati, dokler se vse ne razdolží.

Druge polovice tist del, kolikor ga državna uprava določi po pravilih, dajati je v rezervno zalogo (§. 30).

Dotekle obresti je plačati, predno so naprejšnje prejemščine povrnene.

Ako bi država imela terjati take naprejšnje prejemščine ali obresti, ki do tiste dobe, kadar prestane dopustilo ali se železnica odkupi, niso še izplačane, opraviti jih je iz óne imovine železne ceste, kar je še ostane.

§. 22. Ako bi obratnih dohodkov ne bilo dovolj obratnim troškom, ali dokler letno državno priplačilo ne bi omahnilo pod polovico zagotovljenih čistih dohodkov, upravičena je vlada, da ves ali nekoliko obrata vzame v svoje gospodarstvo, ali da ga v najem dá, ako bi se jej tako zdelo.

§. 23. Ako bi se železnica tako slabo vzdržavala ali imela tako nedostatno opravo, da bi kvara s tega pretila javni ostrážnosti ali rednemu občílu, ter ako bi koncesionarji ne mogli uveljavíti vladnih ukazov, tedaj je vlada upravičena, ob troških koncesionarjev narediti, česar bi se jej zdelo treba.

§. 24. Koncesionarjem se priznava pravica, osnovati délničarsko društvo ter v dobavo potrebnih novcev izdati na prinesitelja ali na določna imena slovóče délnice in obligacije, katere se na avstrijskih borsah smejo prodajati in uradno zaznamenávati.

A izdati se obligacij sme samo toliko, da najvišja vsota njih obresti ne seže nad tri petine zagotovljenega letnega čistega dohodka.

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

Obligacije treba poprej odplačati nego délnice.

Obrestno poroštvo od državne uprave se more obligacijam od dneva, katerega se izdadé, ako bi prosili koncesionarji, pritegniti s tem uvetom, da se o plačevanji obrestij dá primerna ostrážnost (varnost).

Samo državni upravi je razsoditi, ali je ta ostražnost primerna ali ne, in koncesionarji ne mogó o tem nič vgovarjati; društvo nastopi vse pravice in obvezljivosti koncesionarjev; odobrilo društvenih pravil se prihranja državni upravi.

§. 25. Koncesionarji imajo oblast, agencije postavljati po tozemskih in po inostranskih deželah ter tudi napravljati vozila ljudém in blágu po vodi in po suhem, držèc se zdaj veljavnih popisov.

§. 26. Železnocestnim črtam, zaznamenánim v §. 1, dovoljuje se oprostitev od dohodkaríne in od kólečnih pristojbin kuponom ter tudi od vsacega novega davka, ki bi se morebiti postavil s prihodnjimi zakoni, mej delanjem teh cest in na devet let, štejóč od dneva, katerega se začne vožnja po črtah, v §. 1 imenovanih.

V obratni račun se smejo mej razhodke postavljati kaki troški od zaznamenóvanih efektov na tozemskih ter inostranskih borsah in tudi davki, katere bode podjetništvo plačevalo, ko mine devet let; kar se tiče kólečnih (štampeljskih) pristojbin kuponom, nij to dovoljeno.

Od državnih priplačil nij treba da podjetništvo plačuje dohodkaríno.

Dalje se dovoljuje oprostitev od kólekov in od pristojbin ob prvi izdatbi délnic in obligacij ter tudi začasnih (interimskih) listov. Enako se dovoljuje oprostitev od presnémščine, ki bi jo bilo plačati od kupljenih zemljišč.

Da se plačajo kóleki in pristojbine vsem pogodbam, vlogam in drugim pismom v dobavo glávnice ter v delanje in opravo železnocestnih kosov, temu se obrok dovoljuje dotlej, dokler se vožnja prične na dotičnem železnocestnem kosu.

Ob enem se dovoljuje, da je polovico teh pristojbin smeti postaviti v tist obratni račun, kateri potem prvi pride.

A kakih prejemkov upravnega svetoválstva nij smeti devati v obratne razhodke.

§. 27. Ako bi nadstojna oblastva ukazala, da je napraviti nove ceste, poti, železnice, vodotoče ali kaj prenarejati pri rekah, katere koncesionarjem železnice presekavajo ali se jih dotikajo, koncesionarji tega ne smejo braniti, in mogó samo zahtevati, da jih ne zadene s tega nič troškov ter da to njih črtam ne bode težilo niti dela niti obrata.

§. 28. Vlada si izrekoma prihranja pravico, da bode nove železnice stikala sè železnicami in kolodvori, oddanimi koncesionarjem.

Koncesionarji mogó edino to zahtevati, da jih na ravnost iz tega ne zadene kako breme.

Ako bi se s koncesionarji novih črt soglasje ne doseglo, tedaj vlada razsodi.

§. 29. Državna uprava ima v obrambo svoje koristi zaradi prevzetega porošstva pravico, čuti nad delanjem teh železnic ter nad opravo njih obrata, in po svojem človeku pregledovati gospodarjenje.

Komisar, katerega postavi vlada, sme, kolikorkrat se mu zdí primerno, hoditi v seje upravnega svetoválstva ter k občnim zborom, in ustavljati kake naredbe, kvarne državni koristi.

Koncesionarjem je dolžnost od zakonítega nadzora nad podjetjem železne ceste z ozirom na opravila z njim združena v državno blagajnico plačevati povprèčno letno povračilo, kateremu državna uprava vsoto določi v primeri z dajatvami drugih avstrijskih železnic.

Narečénje prvega višjega uradnika dopuščene železnice bode pod odobrilo trgo-  
vinskega ministerstva.

Koncesionarji se zavezujejo, skrbeti, da bode v upravnem svetovalstvu dotičnega dé-  
ničarskega društva vlado zastopal mož, katerega v to sama nareče.

§. 30. Koncesionarjem je dolžnost, skrbeti, da se osnuje ter primerno zaklada  
obnovna in rezervna zaloga.

Obnovno zalogo je napraviti iz odstotne vsote obratnega dohodka, katero je s pravili  
določiti.

Reservni zalogi je odkazati tiste vsote iz glávnice, katere se ob prvem delanji in opravi  
železne ceste shranijo zato, ako bi morebiti pozneje bilo kakih razširjav treba.

Reservni zalogi je torej ob prvi osnovi odkazati toliko obligacij in delnic, da jih bode  
za dva odstotka imenske ustanóvne glávnice, ustrezajoče zagotovljenemu čistemu dohodku.

Efekte, odkazane rezervni zalogi, smeti je samo tedaj izdajati, ako bi se zvrševale  
pozneje potrebne razširjave dela ali obratne oprave, in tako izdatev naj poprej odobri  
državna uprava.

Z društvenimi pravili je natančneje ustanoviti, kako bode gospodariti z obema oménje-  
nima zalogama.

§. 31. V poroštvo, da svoje dolžnosti izpolnijo, dali so koncesionarji po meri posebe  
zdelanega založniškega pisma gotov milijon goldinarjev avstr. veljave založnine državni  
upravi v roke, katerej so priznali zastavno pravico na to založnino.

Ako bodo železnocestni kosovi dodelani ob pravem času, vrne se koncesionarjem za-  
ložnina, če do tega časa nikakor ne bodo tako prelomili svojih zakonitih ali iz dopustila  
izvirajočih obvezljivosti, da bi zaradi tega založnina propala.

§. 32. Dopustna doba in z njo vred v §. 9 lit. b) železnocestnega dopustnega zakona  
izrečena obramba zoper napravo novih železnic se ustanavlja na 90 let, štejóč od dneva,  
katerega se prične vožnja po zadnjem železnocestnem kosu, in prestane po tem roku.

A dopustilo tudi izgubi moč, ako se ne bi dostali roki, v §. 6 ustanovljeni, in bi  
se prestop rokov ne mogel opravičiti ni v zmislu §. 11.<sup>6a</sup>, za lit. b) železnocestnega do-  
pustnega zakona niti ne posebno s političnimi ali novčnimi krizami.

§. 33. A državna uprava si prihranja pravico, kadar mine deset let potem, ko se je  
pričela vožnja po vsi železnici, da more 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 povprečni čisti dohodki ostalih petih let se izračunijo za podjetje.

Ta povprečna vsota, katere ne sme biti menj nego je čistega, s poroštvom zagotov-  
ljeuega dohodka, naj se koncesionarjem za letni prihodek (rento) v polletnih rokih plačuje,  
dokler mine dopustna doba.

Ako se železnica odkupi in od tistega dne, ko se odkupi, preide država brez družega  
vračila v svojino in užitek železne ceste, posebno tal, zemeljnih in umeteljnih del, vse  
spodnje in vrhnje naprave železne ceste in vse pritekline, kakor so: vozila, kolodvori,  
nakladališča in razkladališča, poslopja na odhajališčih in prihajališčih, stražárnice in nadzo-  
rovalnice z vso opravo premičnih in nepremičnih stvari.

§. 34. 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 železnocestni obrát potrebna poslopja na odhajališčih in prihajališčih, stražárnice in nadzoroválnice z vso opravo na stoječih mašinah in na vseh nepremičninah.

Kar se tiče premičnih stvaríj, kakor so: lokomotive, vozovi, premične mašine, orodje ter druge naprave in gradiva, kolikor so potrebne in dobre, dalje služiti obratu, naj, kar se tiče cene, zastonj državi preide vsega tega toliko, da bode ustrezalo prvi obratni opravi, in posebno kar se tiče vozíl, ugajalo določilom o tem v §. 4.

Ko to dopustilo mine, koncesionarjem, kadar bodo z obrestmi vred povrnilo vse naprejšnje prejemščine od države, ostane svojína rezervne zaloge, napravljene iz svojih dohodkov od podjetja, in novcev, kar jih imajo terjati, potem svojína posebnih del in poslopíj, postavljenih, oziroma pridobljenih iz svojega podjetnega imetka, kakor so: peči za koaks, apnénice, livnice, továrne (fabrike) mašinam, vozovom ali družemu orodju, shranišča, doki, hranišča kopanemu ogljiju in drugim stvarém, katere so sezidali ali si pridobili vsled pooblastila od državne uprave z izrecnim pristavkom, da ne bodo pritekline železnici.

§. 35. Ako bi koncesionarji poleg vsega poprejšnjega svaríla po večkrat prelomili ali opustili dolžnosti, naložene v dopustnici ali v zakónih, posebno ako bi se ne dostal kateri izmej rokov, ki jih ta dopustnica izrekoma ukazuje o zvršetku železne ceste ali katerega posameznega kosa na njej ter tudi o pričetku vožnje, tedaj je vlada upravičena, takój izreči, de je podarjeno dopustilo izgubilo moč, in založnino, katero so dali koncesionarji, vso ali nekoliko vzeti državni blagajnici na korist, ker je propala, in potlej po zmislu §<sup>ta</sup> 11 v železnocestnem dopustnem zakonu od 14. septembra 1854, Drž. zak. št. 238, ali kacemu družemu podjetniku podariti dopustilo v delanje omenjenih železnic ali ga dokončati ob državnih troških.

Ob teh obeh slučajih koncesionarje, ako jim ukaže državna uprava, dolžnost veže, državi, oziroma novemu koncesionarju zemljišča, kupljena v delanje železne ceste, in stavbe, že dovršene ali začete, pribavljeno orodje, mašine, vozíla in zaloge gradíva preoddati za povračílo redne in gole vrednosti, kakoršno bi te stvari imele tedaj, ko moč izgubi dopustilo.

Vsoto, katero bi za vrednost bilo potem nadomestiti, móči je, ako zahteva državna uprava, določiti s ponudno razpravo, na katere podlogi bi se potlej dalo novo dopustilo, in koncesionarji se zavezujejo, da zaradi tega dalje nikakoršne, kakor koli imenovane terjatve iskali ne bodo niti pri svojih nastopnikih niti pri državni upravi.

Koncesionarji pristajejo na to, da po zmislu §<sup>ta</sup> 13 v železnocestnem dopustnem zakonu od 14. septembra 1854, Drž. zak. št. 238, brez pravde samo upravna oblastva razsodijo vse prepire, kateri bi nastali zaradi tega, ker bi propala založnina ali železnocestno delo prevzela država, oziroma nov koncesionar, in se torej odrekajo vseh pravnih pripomočkov, kateri bi njim ali morebiti zoper teh oblastev zahtevanje pristojali.

Resno opominjáje vsacega, da ne dela proti določilom te dopustnice, in dovoljujúč koncesionarjem 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, dvajsetega in družega dne oktobra meseca, v letu po odrešnji sveta tisoč osem sto sedemdesetem in prvem, Našega cesarjevanja tretjem in dvajsetem.

**Franz Josef** s. r.



**Hohenwart** s. r.

**Holzgethan** s. r.

**Schäffle** s. r.