

Državni zakonik

za

kraljevine in dežele v državnem zboru zastopane.

Kos VII. — Izdan in razposlan dne 14. marcija 1877.

15.

Dopustnica od 25. januarja 1877,

za lokomotivno železnico od mesta Lokta do postaje Loket Novosedelske.

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 Loketska mestna občina v družbi s Henrikom Böhm in vitezom Hermanom Schwind prosila za koncesijo v delo in rabo drugotne železnice od mesta Loketskega do postaje Loketsko-Novosedelske priv. Buštjegradske železnice, zadelo 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 28. marcija 1875 (Drž. zak. št. 57) podeliti takó:

§. 1.

Dajemo koncesionarjem pravico v delo in rabo lokomotivne železnice od mesta Lokta (Lakta) do postaje Loket-Novosedelske priv. Buštjegradske železnice, eventualno s privzetjem dovozne železnice, že narejene od nekdanj vitez-Haidingerjevih kopališč na podzemeljsko oglje do omenjene železnocestne postaje.

§. 2.

Ta železnica bodi drugotna (sekundarna) železnica s pravilno širino koleje.

Cesta naj se izdelata in za vožnjo opravi po črtežih na drobno ustanovljenih, ki jih odobri trgovinsko ministerstvo, in po tehničnih uvetih, kakor se postavijo.

Pri tem naj se gleda na to, da se troški za delo kolikor je mogoče umanjšajo ter je zlasti z ozirom na maksimalno hitrost vlakov, katera pri tej železnici ne sme prestopati 12 kilometrov na uro, dopustiti vse olajšave, ki so vsled te manjše hitrosti mogoče.

Pri nabavi vozil, šín in drugih železnocestnih sestavnih delov, kakor tudi vseh drugih v opravo služočih reči mora se pod enakimi uveti dajati prednost domačim tvornicam.

Tehnične črteže za delo in opravo železnice naj se trgovinskemu ministerstvu za časa predložé, ter je kaj na tanko izpolnjevati zaukazila državnih nadzornih oblastev, ki jih o ti priliki, ali sploh dadó.

Takisto so koncesionarji tudi dolžni, delaje železnico, izpolniti vse, kar bi trgovinsko ministerstvo z javnih oziróv pozneje zahtevalo ter zlasti držati se veljavnih občnih stavbenih in policijskih propisov.

Spodnje delo železnice utegne utesniti se na eno samo kolejo.

Koncesionarji so dolžni zarad porabe Loket-Novosedelskega kolodvora priv. Buštjegradske železnocestne družbe in o uredbi vozne službe ondi, kjer bode prehod, prizadevati si za dogovor ter položiti ga pred državno upravo v odobrenje.

Ako bi se ne sklenil s Buštjegradsko železnico dogovor, kakoršen ustreza ekonomnim interesom te drugotne železnice, to imajo koncesionarji sicer pravico, napraviti si svoj kolodvor, nego dolžni bodo, narediti kolejo v stik s tujo železnico ter skrbeti za to, da se prevoznja ljudi z lastne na tujo železnico kolikor je moči olajša.

Gledé uvetov takega stika in vkupne kolodvorne službe za vožnjo ljudi hočejo se koncesionarji podvreči izreku trgovinskega ministerstva, ako bi se o tem ne domenili z dotično železnico.

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

Ali dolžnost koncesionarjev bode, za povračilo dotičnih troškov dopuščati dovod zveznih železnic, katere bi obrtna podjetja, ležeča ob koncesionirani železnici, naredila v to, da bi po njih svoje izdelke vozila do železnice, in sicer takó, da bode železnična služba kar najmanj mogoče ovirana.

§. 3.

Koncesionarjem je dolžnost, delo železnice v treh mesecih, štejoč od današnjega dne, začeti in v poldrugem letu od istega časa dokončati, dodelano železnico v javno službo izročiti in ves ta čas, dokler bode veljala koncesija, nepretrgoma v službi vzdržavati.

§. 4.

Da izdelajo dopuščeno železnico, priteza so koncesionarjem pravica razlastitve (razsvojitve) po določenih dotičnih postavnih propisov.

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

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

§. 5.

Koncesionarjem se je 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 (Drž. zak. št. 238) in železnocestni krétni red od 16. novembra 1851 (Drž. zak. od l. 1852 št. 1) in po zakonih in ukazih, kateri se morebiti pozneje dadó.

Kar se pa vožnje same tiče, odpuščajo se v zmislu člena III postave od 28. marcija 1875 (Drž. zak. 57) varnostne naredbe propisane v redu železnocestne vožnje v toliko, kolikor se bode z ozirom na znižano maksimalno hitrino trgovinskemu ministerstvu zdelo, da se smejo, ter bodo na to stran veljali dotični posebni propisi, ki jih izdá trgovinsko ministerstvo.

§. 6.

Gledé tega, kar bode storiti za poštni zavod, naj v zmislu člena III postave od 28. marcija 1875 (Drž. zak. št. 57) veljajo naslednja določila.

Koncesionarjem je dolžnost, pošto in poštno postavljenice voziti z železnocestnimi vlaki, vendar smejo oni za to in za druge storitve na korist pošti zahtevati primerno vračilo, ki se ustanovi po domembi.

Vozni črteži vlakov za odpravo pošte služečih, ki jih pa ne bode čez tri v 24 urah na vsako stran, naj se ustanové z odobrenjem trgovinskega ministerstva, kateremu bode tudi vsako namenjeno predrugačbo voznega reda naznanjati najmanj štirnajst dní, predno začne veljati.

Ako bi za zvrševanje poštnih služb na poslednji postaji v Loktu potrebne bile posebne prostorine, napraviti bode poseben dogovor o odškodbi ali najemščini za prostor, kateri se v ta namen odloči.

Delo poštnih uprav je skrbeti za notranjo opravo, snaženje, svečavo in kurjavo v teh prostorih.

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

§. 7.

Koncesijonarji prevzemajo dolžnost, telegraf, ki bi ga o svojem času bilo
napeti v železnocestno službo in za dajanje znamenj (signalov), in o napravi ka-
terega je skleniti poseben dogovor z državno-telegrafskim zavodom, dajati upo-
rabljati tudi za državne in privatne poslanice.

Državni upravi je na voljo, na zemljšču, ki so ga koncesijonarji kupili ali ki
ga sicer rabijo za železnocestne namene, brez vsega vračila ali odškodovanja,
sama za se telegraf napeti in ko bi železnica napravila si telegraf za vozno službo,
žice državnega telegrafa na podpornjah ónega telegrafa pritrditi.

Koncesijonarji naj zastonj po svojih železničnih ljudeh take državne črte
nagledati in vzdržati pomagajo.

Še imajo koncesijonarji 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.

§. 8.

Na železnici, omenjeni v §. 1, bode za zdaj samo en vozovni razred za pre-
važanje ljudi.

Visokost voznine za ljudi in blago podvržena je naslednjim utesnitvam:

1. Pri prevažanju potnikov med mestom Loktom in postajo Loket-Novos-
sedelsko ne sme se, dokler bode en sam vozovni razred, od ene osebe čez 25 kr.
jemati.

Ako se vvede še drugi vozovni razred, sme pristojbina za višji razred zgor-
njo jednico k večjemu za 50 odstotkov presegati.

2. Z ozirom na prevažanje blaga po omenjeni železnici ne sme tarifni posta-
vek za eno bečvo (tono) iti čez 60 krajcarjev.

Pri naslednjem blagu, ki je: kopano oglje, koaks, žito, mlinarsko blago,
krompir, gnojiva, apnarsko in zidarsko kamenje, naj se ustanovi znižana tarifa po
50 kr. največ.

3. Kar se tiče postranskih pristojbin in drugih določil o vožnji, naj veljajo
zaukazila za Buštjegradsko železnico dana.

Po izteku vsakih pet gospodarstvenih let pristoji trgovinskemu ministerstvu
pravica, pregledati tarife, a gledati bode pri tem vendar, da se železnici primeren
dohodek ohrani. Proti volji koncesijonarjev naj se vsakakor tarife ne znižavajo
dotle, dokler se ne primeri, da je železnica v dveh letih zaporedoma dala čistega
dohodka najmanj po sedem odstotkov napravnega kapitala.

§. 9.

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

§. 10.

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

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

§. 11.

Transporti vojakov naj bodo po znižanih tarifnih cenah, in to po tistem dogovoru, kateri je o tem ter o polajšilih potujočim vojakom mej vojnim ministerstvom in mej ravnateljstvom severne, po cesarji Ferdinandu slovoče železnice ukrenen 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 mej njimi o prevažanju vojakov dogovorila določila, državi ugodnejša, naj dobodo veljavo tudi kar se tiče tu dopuščene železnice.

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

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, po tem 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 sè železnocestnimi društvi ukreniti o vzajemnem pripomaganji z osebjem ob velikih vojaških transportih in na propis o vojaških transportih po železnicah.

Tem dolžnostim so koncesionarji podvrženi samo toliko, kolikor se bode njih izpolnitev zdela mogoča pri ti drugotni železnici in pri dopuščeni jej olajšilih gledé dela, uredbe in vvedene vožnje ali kretnje.

Koncesionarji, kar se tiče oddajanja služeb dosluženiim podoficirjem iz vojske, vojnega pomorstva in deželnega brambovstva, udajó se določilom, kar jih je v zakonu od 19. aprila 1872 (Drž. zak. št. 60).

§. 12.

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

§. 13.

Gnanci in kaznjenci, in pa njih spremniki, le-ti tudi na vožnji domov, naj se vozijo, plačujoč samo po pol voznine za ljudi.

Za take prevažance, ki jih je — ako je moči — spraviti v kak predelek voza same za se, domeniti se je s pristojnimi oblastvi gledé določnih dní in vlakov.

§. 14.

Gledé poslatev, odpravljanih za državne konjerejske zavode, in njih spremnikov naj veljajo tisti tarifni postavki kakor za prevožnje vojaške z gori stoječo utesnitvijo.

§. 15.

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.

Predstvene obligacije ne smejo se izdati, predno se dodela železnica.

Z njimi dobavljene vsote ne sme biti nad polovico napravne (osnovne) glávnice.

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

Predstvene obligacije treba poprej odplačati nego délnice.

Društvo, ki se napravi, preide v vse pravice in dolžnosti koncesijonarjev; družbena pravila treba, da potrdi državna uprava.

§. 16.

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

§. 17.

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

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

Komisar, katerega postavi državna uprava, tudi sme, kolikorkrat se mu zdi primerno, hoditi v seje upravnega odbora ali drugega zastopa, kateri veljá za družbe načelništvo, ter k občnim zborom, in ustavljati vse naredbe, kvarne državni koristi.

Za ta nadzor koncesionarji ne povračujejo nič v državno blagajnico; takisto se koncesionarji odvezujejo tudi dolžnosti, izrečenih v §. 89 reda železnocestne vožnje od 16. novembra 1851 (Drž. zak. od l. 1852 št. 1) gledé povračila večjih troškov, ki bi se nabrali po policijskem ali dohodarstvenem nadzoru, in pa gledé uradnih prostorij, ki bi jih bilo zastonj nabaviti in vzdržavati.

§. 18.

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

Ako bi se dovozna železnica k nekdam Haidinger-jevimi jamam privzela, tedaj ugasne koncesija za to dovozno železnico še le z iztekom tu ustanovljene dopustne dobe.

A državna uprava sme izreči, da je koncesija izgubila svojo 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^{sa}, za lit. b) železnocestnega dopustnega zakona niti ne posebno s političnimi ali novčnimi krizami.

§. 19.

Državna uprava si prihanja pravico, kadar mine trideseti let po današnjem dnevi, da more vselej to železnico odkupiti za odškodnino v gotovem, ki jo dá koncesionarjem.

Da se določi odkupščina, sešteje 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 vsaj letnine v srebru, potrebne za obresti po 5% in za razdolžitev v dopustni dobi imenske napravne glavnice, ki jo je dovolila državna uprava, tedaj se ta minimalna vsota ustanovi za čisti dohodek, katerega je odmeri odkupščine deti 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 opravilo (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 dopuščeni 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 opravila 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; od kapitalov, kar se jih za delo potroši iz lastnih koncesijonarskih denarjev, ne smejo se po nikakem obresti zaračunjati;

- 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 krétné oprave, tedaj je móči na to stran meréče troške prišteti na pravni glavnici, če je državna uprava pritrčila v namerjavane nove stavbe ali v pomnožilo krétnih oprav, ter če so troški tako dokazani, kakor je treba.

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

§. 20.

V §. 1 dopuščeni železnici dodeljuje država naslednja olajšila:

- a) Oprostitev od štampiljev in pristojbin za vse pogodbe, vloge in druge listine v nabavo kapitala, in za delo ter opravilo železnice do časa, ko se začne vožnja;
- b) oprostitev od štampiljev in pristojbin za prvo izdatbo delnic in predstvenih obligacij z interimalnimi listi vred in od presnemščine, kar se je nabere o nakupu zemljišča;
- c) oprostitev od dohodkarine, od plačevanja štampeljskih pristojbin kuponom gori omenjenih predstvenih obligacij, in tako tudi od vsakega davka, kateri bi se utegnil vvesti s prihodnjimi postavami, trideset (30) let od dne dane koncesije računeč.

Po slučaju, ako se dovozna železnica k nekdam Haidinger-jevimi jamam na premog porabi ali pridobi za novo podjetje, bodo zgornja polajšila zmislooma veljala tudi za to dovozno železnico in za pogodbe, ki se naredé zarad te porabe ali pridobitve.

§. 21.

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

Kar se tiče premičnih stvari, kakor so: lokomotive, vozovi, premične mašine, orodje ter druge naprave in gradiva, kolikor so potrebne in dobre, dalje služiti krétanju, naj, kar se tiče cene, zastoj državi preide vsega tega toliko, da bode ustrezalo prvi v ustanóvni glavnici obseženi krétni opravi.

Ako to dopustilo mine, ter tudi, ako se odkupi (§. 19) železnica, ostaja koncesionarjem last rezervnega zaloga napravljenega iz lastnih dohodkov podjetja in kar ima denarjev tirjati, po tem last posebnih del in poslopij napravljenih ali pridobljenih iz lastnega imetka, kakor so: peči za koaks, apnenice, tvornice (fabrike) mašinam ali družemu orodju, shranišča, doki, hranišča kopanemu ogljiju in drugim stvarim, katere so sezidali ali si pridobili vsled pooblastila od državne uprave z izrečnim pristavkom, da ne bodo pritiklina železnici.

§. 22.

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 okolnostih, še predno dopustilu mine čas, izreči, da je dopustilo moč izgubilo.

Resno opominjaje vsacega, da ne dela zoper to, kar ustanovljuje le-ta dopustnica, in dodeljujoč koncesionarjem 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, pet in dvajsetega dne meseca januarja, v letu po odrešnji sveta tisoč osem sto sedemdesetmem, Našega cesarjevanja dvajset devetem.

Franc Jožef s. r.



Auersperg s. r.

Chlumecky s. r.

Pretis s. r.

16.

Ukaz ministerstva za trgovino od 22. februvarja 1877,

o tem, kako je na metersko mero preobračati določila o meri stoječa v ukazu trgovinskega ministerstva od 31. avgusta 1874 (Drž. zak. št. 122), s katerim se izdaje začasen red plovstva in porečne policije za zgornje-avstrijski in doljnje-avstrijski kos reke Dunave.

Na podlogi postave od 31. marcija 1875 (Drž. zak. št. 62) ustanovljajo se v ministerskem ukazu od 31. avgusta 1874 (Drž. zak. 122), s katerim se izdaje začasen red plovstva in porečne policije za gornje-avstrijski in doljnje-avstrijski kos Dunave reke, nasledne premembe zaradi preobrnjenja mer na metersko mero:

V I. oddelku:

1. v §. 6 odstavku 3 naj se namesto: „9 palcev“ dene: „24 centimetrov“.
2. v §. 6 odstavku 4 naj se namesto: „30 sežnjev dolge in 7 sežnjev široke“ dene: „60 metrov dolge in 14 metrov široke“.

3. v §. 8 naj se namesto: „12 palcev“ dene: „32 centimetrov“.
4. v §. 9 naj se namesto: „4 sežnje dolg, 3 čevlje širok, 18 do 20 palcev globok“ dene: „8 metrov dolg, 1 meter širok, 48 do 54 centimetrov globok“.
5. v §. 12 odstavku 3 naj se namesto: „10 sežnjev“ dene: „19 metrov“.
6. v §. 16 naj se namesto: „3 sežnje“ dene: „6 metrov“.
7. v §. 30 naj se namesto: „48 čevljev“ dene: „16 metrov“.
8. v §. 35 naj se namesto: „4 do 6 sežnjev“ dene: „8—12 metrov“.
9. v §. 40 odstavku 1 naj se namesto: „100 sežnjev“ dene: „200 metrov“.
10. v §. 40 odstavku 2 naj se namesto: „500 sežnjev“ dene: „1.000 metrov“.
11. v §. 45 odstavku 3 naj se namesto: „10 sežnjev“ dene: „19 metrov“.
12. v §. 45 odstavku 4 naj se namesto: „7 sežnjev“ dene: „13 metrov“.
13. v §. 46 odstavku 1 naj se namesto: „100 sežnjev“ dene: „200 metrov“.
14. v §. 46 odstavku 2 naj se namesto: „500 sežnjev“ dene: „1.000 metrov“.
15. v §. 60 naj se namesto: „na Linškem vodomeru 9 čevljev“ dene: „2·8 metra“, namesto: „na Steinskem vodomeru 12 čevljev“ dene: „3·8 metra“; in namesto: „na Dunajskem vodomeru 8 čevljev“ dene: „2·5 metra“.
16. v §. 76 odstavku 1 naj se namesto: „ $\frac{1}{4}$ milje“ dene: „2 kilometra“.

V II. oddelku, B. I:

17. v §. 1 odstavku 1 naj se namesto: „1160 sežnjev“ dene: „2.200 metrov“; v odstavku 2 naj se namesto: „360 sežnjev“ dene: „680 metrov“;
18. v §. 2 naj se namesto: „109 sežnjev“ dene: „207 metrov“.
19. v §. 3 naj se namesto: „127 sežnjev“ dene: „241 metrov“.
20. v §. 4 naj se namesto: „50 sežnjev“ dene: „95 metrov“.
21. v §. 5 naj se namesto: „33 sežnjev“ dene: „63 metrov“.
22. v §. 6 naj se namesto: „120 sežnjev“ dene: „227 metrov“; in namesto: „35 sežnjev“ dene: „66 metrov“.
23. v §. 7 naj se namesto: „95 sežnjev“ dene: „180 metrov“.
24. v §. 8 naj se namesto: „25 sežnjev“ dene: „47 metrov“.
25. v §. 10 naj se namesto: „20 sežnjev“ dene: „38 metrov“.

V II. oddelku, B. II:

26. v §. 1 naj se namesto: „3 čevlje“ dene: „1 meter“.
27. v §. 2 naj se namesto: „4 čevlje“ dene: 1·3 metra“.
28. v §. 3 naj se namesto: „2 čevlja pod ničlo do 4 čevljev nad ničlo“ dene: „0·6 metra pod ničlo do 1·3 metra nad ničlo“.
29. v §. 4 odstavku 2 naj se namesto: „3 čevlje“ dene: „1 meter“.

V II oddelku, B. III:

30. v §. 6 naj se namesto: „pet sežnjev“ dene: „10 metrov“.
31. v §. 7 naj se namesto: „sedem sežnjev“ dene: „14 metrov“; in namesto: „8 čevljev“ dene: „2·5 metra“.
32. v §. 13 naj se namesto: „300 sežnjev“ dene: „600 metrov“.
33. v §. 15 odstavku 2 naj se namesto: „pet čevljev“ dene: „1·6 metra“.