

Državni zakonik

za

kraljevine in dežele v državnem zboru zastopane.

Kos XVII. — Izdan in razposlan dne 29. aprila 1880.

41.

Dopustno pismo od 9. marcija 1880,

za lokomotivno železnico od postaje Časlavske na Žleb v Ronov in Zavratac s krilom od Skovic v Vrde in Bučice.

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. itd.

Ker je podjetništvo Schön in Vessely v Pragi in vitez Herman Schwind zaprosilo, da bi mu se dala dopustitev ali koncesija v delo in rabo drugotne železnice od postaje Časlavske priv. avstrijske severo-zahodne železnice na Žleb v Ronov in Zavratac s krilom od Skovic v Vrde in Bučice, vzvidelo Nam se je z ozirom na občno korist tega podjetja imenovanim prositeljem po postavi o dopuščanju železnice od 14. septembra 1854 (Drž. zak. št. 238) in postavi od 1. junija 1879 (Drž. zak. št. 88) to dopustitev podeliti tako le:

§. 1.

Dajemo koncesionarjem pravico narediti in uživati lokomotivno železnico od postaje Časlavske priv. avstrijske severo-zahodne železnice na Žleb v Ronov in Zavratac s krilom od Skovic v Vrde in Bučice,

(Slovenšč.)

§. 2.

Železnico to je urediti kot drugotno železnico s pravilno medkolesno širino.

Delo železnice in uredba za vožnjo naj se izvede po črtežih na drobno ustanovljenih, ki jih potrdi trgovinsko ministerstvo, in po tehničnih uvetih, kateri se postavijo.

Pri tem naj se, kolikor je moči, gleda na znižbo troškov ter je zlasti z ozirom na maksimalno brzino, katera na ti železnice ne sme prestopati dvajset (20) kilometrov na uro, dopustiti vse pri tej manjši brzini mogoče olakšice.

Vozila, šine in drugi železni deli, in vsi drugi opravnii predmeti morajo se jemati iz domačih tvornic.

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

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

Spodnje delo železnice utegne se utesniti na eno samo kolejo.

Koncesijonarji jemljó na se dolžnost, zaradi porabe kolodvora Časlavskega priv. avstrijske severo-zahodne železnice, in o uredbi vozne službe ondi, kjer bode prehajališče, pogajati se z imenovano družbo ter dotični dogovor položiti v odobrenje pred državno upravo.

Ako bi se ekonomnim interesom drugotne železnice ustrezajoč dogovor z upravo priv. avstrijske severo-zahodne železnice ne napravil, to imajo koncesijonarji sicer pravico, narediti si svoj kolodvor; ali dolžni bodo, napraviti kolejo v stik s tujo železnico ter v slučajih voženja ljudi poskrbeti vsaj za vso mogočo olakšico te vožnje o prehodu z lastne na tujo železnico.

Gledé uvetov takega stika in vkupne kolodvorne službe podmetajo se koncesijonarji izreku trgovinskega ministerstva, ako bi se ne dosegel dogovor s stično železnico.

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

Koncesijonarji so vendar v dolžnosti, za povračilo dotičnih troškov dopuščati dovod zveznih železnic, katere bi obrtna podjetja, ležeča ob koncesijonirani železnici, naredila v to, da bi po njih svoje izdelke vozila do železnice takó, da bode po tem železnocestna služba kar najmanj mogoče ovirana.

§. 3.

Koncesijonarjem dodeljuje se pravica, železnico narediti deloma po državni cesti, ki drži od Časlave v Hrudim. Ali oni imajo dolžnost, izpolniti točno uvete postavljene za porabo te ceste, sosebno povrniti cestni blagajni, kar bi po napravi in uživanji železnice bilo več troškov za vzdrževanje imenovane državne ceste in

v slučajih, ko bi se pozneje kdaj državni upravi vzvidelo več ne dopuščati železnice po tej cesti, odstraniti železnocestne naprave in o svojem trošku cesto postaviti nazaj v izvorno stanje.

Vrh tega imajo koncesionarji kaj potanko izpolniti vsa ukazila državnih oblastev, ki jim se dadó v interesu varne voznje po državni cesti.

Naposled se koncesionarji v dolžnosti, železnocestno voznjo po državni cesti vselej brez pravice do odškodbe in za dotle ustaviti, dokler bi se to vojaškemu oblastvu vzvidelo neogibno potrebno za prehod vojaških krdeč ali za kake druge vojaške operacije.

§. 4.

Koncesionarji so dolžni, delo železnice v treh mesecih računeč od današnjega dne, začeti, kosa Časlavo-Žlebski in Skoviško-Vrdsko-Bučiški zadnji čas v dveh letih, od istega časa računeč, dokončati, dodelano železnico v občno službo izročiti ter voznjo po njej ves čas, dokler traja koncesija, nepretrgoma vzdržavati.

Da se bodo zgornjih rokov držali, dolžni so koncesionarji na zahtev državne uprave dati varnost, položivši v kavejjo tisoč (1000) goldinarjev v gotovini ali v vrednotnih papirjih, v katerih se nalagajo novi varovancev.

§. 5.

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

§. 6.

Koncesionarjem se je ob delu in rabi dopuščene ceste 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) in po zakonih in ukazih, kateri se morebiti pozneje dadó.

Kar se pa voznje same tiče, odpuščajo se v zmislú člena III postave od 8. julija 1877 (Drž. zak. št. 62) varnostne naredbe propisane v redu železnocestne voznje in dotičnih dodatnih ukazih v toliko, kolikor se bode z ozirom na znižano

maksimalno brzino trgovinskemu ministerstvu zdelo, da se smejo, ter bodo na to stran veljali dotični posebni propisi, ki jih izdá trgovinsko ministerstvo.

§. 7.

Gledé tega, kar bode storiti za poštni zavod, naj v zmislu člena III postave od 1. junija 1879 (Drž. zak. št. 88) veljajo naslednja določila:

Dolžnost koncesionarjev je, pošto in ako se vožnja ljudi vvede, tudi poštne postavljenice odpravljati z vlakom, ki pojde v vsakih 24 urah enkrat na vsako mer ali stran, ali za to in vsako drugo opravilo v svrhe poštnega zavoda smejo zahtevati primerno povračilo, ki se ustanoví po domembi. Ali pismena pošta brez novcev in vrednostnih poslatev mora se zastonj odpravljati.

Vozni črteži vlakom, s katerimi se pošta vozi, naj se po vsakokratnih veljavnih propisih z odobrenjem nadzornega oblastva ustanavljajo. Ako bi za poštno službo bile v kaki postaji potrebne posebne prostorije, sklene se poseben dogovor gledé odškodbe v podobi najmovine dajane za porabo teh prostorij, ki jih dobavijo koncesionarji.

Notranja oprava, snažba, svečava in kurjava v teh prostorijah spada med dolžnosti poštné uprave.

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

§. 8.

Koncesionarji prevzemajo dolžnost, telegrafe, ki bi jih o svojem času bilo potreba napeti za železnocestno službo in za dajanje znamenj, za pravšno zameno, ki se dogovori, dajati uporabljati tudi za državne in privatne poslanice.

Državni upravi je na voljo, brez vsega vračila in odškodovanja sama za se telegraf napeti na zemljišči, ki so ga koncesionarji kupili ali katero sicer rabi za železnocestne namene, a če si železnica za svojo službo napne telegraf, pritrđiti žice državnega telegrafa na podpornjah tega železnocestnega telegrafa.

Koncesionarji naj zastonj po svojih železničnih ljudeh take državne proge nadgledovati in vzdržavati pomagajo, kolikor v to ni potreba posebne strokovnjaške znanosti.

Še so koncesionarji v dolžnosti, po svoji železnici robo in pripravo državno-telegrafskega zavoda po tarifah za vojaške transporte danih voziti in na svojih kolodvorih in postajah zastonj spravljati in hraniti.

§. 9.

Koncesionarji imajo dolžnost, vvesti na zahtev vlade po glavni potezi od Časlave v Zavratac vožnjo ljudi z meševitimi vlaki takó, da bode voženju ljudi služil vlak, ki pojde vsak dan enkrat na vsako mer ali stran.

Voznine ki se bobo pobirale v tem slučaju, podvržene se odobrenju državne vlade.

Zastran kril, ki jih izdelajo, ne naloži se koncesionarjem dolžnost, pravilne vožnje ljudi. Ali dopuščeno jim bodi, voziti lastnike, imetelje ali upravnike, in tako tudi uradnike, služabnike in delavce poleg železnocestnih kril ležečih kmetijskih in obrtniških podjetij po tarifi, za katero se s temi podjetji poprej zmenijo, a v tem slučaju morajo se pod istimi uveti tudi druge osebe po omenjenih krilih odpravljati.

Vrši naj se ta vožnja po propisih, za vožnjo ljudi veljajočih, kolikor so uporabni na dotični način voženja, in držeč se posebnih naredeb, ki bi jih trgovinsko ministerstvo morebiti zarad varnosti dalo.

§. 10.

Visokost voznine za blago podvržena je naslednjim utesnilom:

1. Pristojbina, pobirana za vožnjo blaga pri polnih vozovih, ne sme, kadar se vozi od Časlave do mesta onstran Žleba glavne proge od Časlave v Zavratac, 1 gld. 60 kr., a v vseh drugih slučajih 90 kr. od bečve (tone) presegati.

Za krila do enega kilometra dolga ustanavlja se za odpravo blaga pod zgornjimi uveti tarifa z vsemi postranskimi pristojbami vred na 20 krajcarjev od bečve največ (maksimalno).

2. Kadar se vozi posamezno blago (kosi blaga), smejo za to pobirane pristojbe, ki se od 10 do 10 kilogramov z najmanjo (minimalno) težo od 30 kilogramov računijo, zgornji po tem preračunjeni tarifni postavki za 50% največ presežati.

Koncesionarjev dolžnost je, na svoji železnici v ostalem uporabljati za priv. avstrijsko severo-zahodno železnico veljavna ukazila gledé postranskih pristojbin in drugih tarifnih določil a gledé nomenklature in klasifikacije blaga podvreči se ukazilom trgovinskega ministerstva.

Po iztečaju petega gospodarstvenega leta pristoji trgovinskemu ministerstvu pravica pregledati tarife, pri čemer bode vendar paziti, da se železnici zagotové primerni dohodki.

Proti volji koncesionarjev naj se vsekakor tarife ne znižujejo dotle, dokler železnica v dveh zapored idočih gospodarstvenih letih ne dá čistega donosa od najmanj sedem (7) odstotkov napravnega kapitala.

Voznine in nakladnine in druge pristojbine smejo se samo v veljavni zakoniti deželski veljavščini brez adzija računiti.

§. 11.

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

§. 12.

Transporti vojakov naj bodo po znižanih tarifnih cenah, in to po tistih določilih o tem ter o polajšilih potujočim vojakom, katera ta čas veljajo pri priv. avstrijski severo-zahodni železnici.

Ta določila obsezajo tudi deželno brambovstvo obeh 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, 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 koncesionarji imajo samo v toliko, kolikor se njih izpolnjevanje z ozirom na drugotnost te železnice in na polajšila vsled tega dodeljena gledé naprave, opreme in cele službe zdi biti zvršljivo.

Koncesionarji se zavezujejo, da se hočejo pri oddajanji služeb v zmislu postave od 19. aprila 1872 (Drž. zak. št. 60) ozirati na doslužene podoficirje iz vojstva, vojnega pomorstva in deželnega brambovstva.

§. 13.

Gledé blaga, kar ga pošiljajo državni konjerejski zavodi, in spremljavcev, naj veljajo znižane tarife, kakor za vojaške transporte, z utesnilom gori stoječim.

§. 14.

Državni uradniki, postavljenici in služabniki, kateri po naročilu oblasti, 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 oblasti, naj se, če se po tistem kosu v resnici ljudje vozijo, po dotičnih uredbah s popotnim pratežem (robo) vred vozijo brezplačno.

§. 15.

Gnance in kaznjence, kator tudi njih spremstvo, le-te tudi nazaj gredé, voziti je za pol pristojbine v vlakih za ljudi.

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

§. 16.

Koncesijonarjem priteza se s posebnim odobrenjem državne uprave ali pravica osnovati delničarsko družbo ali s pričujočo koncesijo ustanovljene pravice in dolžnosti predjati na uže obstoječo delničarsko družbo, — 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 zaznamenavati.

S predstvenimi obligacijami dobavljene vsote ne sme biti nad polovico napravne (osnovne) glavnice, a izdajati se one smejo samo po meri kosov, po katerih se začne vožnja.

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

Predstvene obligacije treba poprej odplačati nego délnice.

Družba, katera se napravi, stopi v vse pravice in dolžnosti koncesijonarjev in družbena pravila treba, da potrdi državna uprava.

§. 17.

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 propisov.

§. 18.

Državna 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, kolikokrat se mu zdi primerno, hoditi v seje upravnega odbora ali drugega zastopa, kateri veljá za družbe načelništvo, ter k občnim zborom, in ustavljati vse sklepe in naredbe, nasprotne zakonom ali družbenim pravilom, oziroma kvarne državni koristi.

Za tu ustanovljeno nadziranje železnocestnega podjetja koncesijonarji ne plačujejo v državno blagajno nikacega povračila; takisto se koncesijonarji odvezujejo 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 gledé dolžnosti, zastonj nabaviti in vzdržavati uradne prostorije.

§. 19.

Dopustna doba in z njo vred v §. 9 lit. b) železnocestnega dopustnega zakona izrečena obramba proti napravi novih železnic se ustanavlja na devetdeset (90) let, štejóč od dneva, katerega se prične vožnja in mine po tem roku.

Državna uprava sme izreči, da je koncesija izgubila svojo moč, ako se ne bi dostal rok, v §. 4 ustanovljen začetku in zvršetku delanja in začetku vožnje, in bi se prestop roka ne mogel opravičiti ni v zmislju § 11st, za lit. b) železnocestnega dopustnega zakona niči ne posebno s političnimi ali novčnimi krizami.

§. 20.

Državna uprava si prihranja pravico, kadar mine trideseti (30) let po današnjem dnevi, da more vselej v §. 1 imenovano železnico odkupiti za odškodnino v gotovem, ki jo dá koncesijonarjem.

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 najslabjših let in povprečni čisti dohodek ostalih petih let se izračuni.

Ako bi vendar tako najdeni srednji čisti dohodek ne dosegel vsaj letnine potrebne za obresti po 5^o/_o imenske napravne glavnice, ki jo je dovolila državna uprava — tedaj se ta letnina vzame kot čisti donos odmeri odkupščine v podlogo.

Dvajseterni znesek čistega po teh načelih najdenega dohodka velja za odkupščino.

Imenski napravni kapital po cifri je podvreči odobrenju državne uprave in vanj spadajo :

- a) troški pripravljavnih del in sestave projekta,
- b) troški dela in prve oprave (t. j. do konca prvega gospodarstvenega leta po začetni vožnji na vsi koncesijonirani železnici), in vsi drugi troški, ki se morajo o povodu naprave železnične in oprave za vožnjo neogibno plačati zunaj iznosa uže v točki a) omenjenega,
- c) interkalarne obresti po 5^o/_o za kapitale med delanjem do začetne vožnje po vsi koncesijonirani železnici po meri napredujočega dela, in službene oprave vplačane po odbitih čistih dohodkih od posameznih kosov, ki bi se bili poprej v službo izročili, in po odbitih obrestih, ki so se dosegle iz vplačanih in ne precej uporabljenih novcev, vendar samo v toliko, kolikor so se take interkalarne obresti resnično izplačale,
- d) troški za nabavo novcev, oziroma iznos z odobrenjem državne uprave dodeljene srednje izgube na kursu pri nabavi potrebne gotovine novčne pri izdatih delnic in predstvenih obligacij.

Ako bi po izteku prvega gospodarstvenega leta bilo treba še drugih novih stavb, ali bi se pomnožile vozne oprave in vozila, smejo se dotični troškovi prišteti napravnemu kapitalu, ako je državna uprava privolila v gori omenjene nove stavbe ali v pomnožitev voznih oprav, in če se troškovi ti, kakor velja, izkažejo.

Po odkupu železnice in z dnem tega odkupa pride država izplačavši odkupščino brez drugega vračila v last in užitek te tukaj koncesijonirane železnice z vsemi prej omenjenimi dotičnimi rečmi, naj bodo premične ali nepremične.

§. 21.

V §. 1 tega dopustnega pisma imenovani železnici dodeljuje država naslednja financijska olajšila :

- a) Oprostitev od štempljev in pristojbin za vse pogodbe, knjižne vpise vloge in druge listine v nabavo kapitala in zagotovilo obresti od kapitala z garantiranimi množinami naklada, in za delo ter opravo železnice do časa, ko se začne vožnja;

- b) oprostitev od štampiljev in pristojbin za prvo izdatbo delnic in predstvenih obligacij z interimalnimi listi vred, po tem za vknjižbo predstvenih obligacij, in od presnemščine, kar se je nabere o nakupu zemljišča;
- c) oprostitev od dohodkarine, od plačevanja štampeljskih pristojbin kuponom in tako tudi od vsakega novega davka, kateri bi se utegnil vvesti s prihodnjimi postavami, trideset (30) let od dne dane koncesije računeč.

§. 22.

Ko mine dopustilo in tist dan, kadar mine, preide na državo brez vračila neobremenjena svojina 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 železnocestno krétanje potrebna poslopja na odhajališčih in prihajališčih, stražarnice 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 državi preide v toliki množini in vrednosti zastonj, kolikor se vjemlje s prvo službeno kapitalu opravo, obseženo v napravnem redu.

Ako to dopustilo mine, ter tudi, ako se odkupi železnica (§. 20), ostaja koncesionarjem last rezervnega zaloga napravljenega iz lastnih dohodkov podjetja in kar imajo denarjev tirjati, po tem last posebnih del in poslopij napravljenih ali pridobljenih iz lastnega imetka, kakor so: peči za koaks, vapnenice, tvornice (fabrike) mašinam ali družemu orodju, shranišča, doki, hranišča kopanemu ogljiju in drugim stvarem, katere so sezidali ali si pridobili vsled pooblastila od državne uprave z izrečnim pristavkom, da ne bodo pritiklina železnici.

§. 23.

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 izteče koncesija, izreči da je ista ugasnila.

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, devetega dne meseca marcija, v letu po odrešenji sveta tisoč osem sto osemdesetem Našega cesarjevanja tridesetem drugem.

Franc Jožef s. r.



Taaffe s. r.

Korb s. r.

Kriegs Au s. r.

(Slovenisch.)

42.

Razglas finančnega ministerstva od 20. aprila 1880, o oštepljavanji kvart za igro z dvobarvenim znamenjem pri Praškem štampeljsko-prodajnem hranišči.

Počenshi od 1. maja 1880 začne se pri c. kr. Praškem hranišči za prodajo tabaka in štampiljev v oštepljavanje kvart za igro rabeti nova mašina, s katero se naudarja štampeljsko znamenje v dveh barvah, kakor je bilo to z ukazom od 13. avgusta 1877 (Drž. zak. št. 75) ukazano za c. kr. osrednji štampeljski urad na Dunaji.

Kriegs Au s. r.