

# Državni zakonik

za

kraljevine in dežele v državnem zboru zastopane.

Kos XLVII. — Izdan in razposlan dne 13. septembra 1870.

## 111.

### Dopustno pismo od 21. aprila 1870,

za delo in rabo lokomotivne železnice od Pelznji do Brezna (Homutova) s kriloma na Žatec v Most in Duhcov.

## M i F r a n c J o ž e f P r v i , po Božji milosti 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 so knez Rihard Metternich-Winneburg, Anton pl. Stark, grof Jaromir Černin, grof Jan Lazansky, Dr. Theodor Hassmann in Vilhelm Daniel prosili, da bi jim se dopustilo delati in rabiti železnico od Pelznji do Brezna (Homutova) s kriloma na Žatec v Most in Duhcov, zazdelo Nam se je, z ozirom na občno koristnost tega podjetja, imenovanim prosilcem po postavi za dopuščanje železnic od 14. septembra 1854 (Drž. zak. št. 238) in po postavi od 13. aprila 1870 (Drž. zak. št. 56) to dopuščenje podeliti tako le:

Člen 1. Podeljujemo koncesionarjem pravico, narediti in rabiti lokomotivno železnico od Pelznji v Brezno (Homutov), ki se bo stikala z novimi potezami c. kr. priv. Buštjegradske železnice, in pa krili na Žatec zarad zveze s c. kr. priv. železnico od Ustja nad Labo do Teplie na eni strani v Most (Brüx), na drugi strani v Duhcov (Dux).

Člen 2. Koncesionarji prevzemajo dolžnost, na zahtevo državne uprave koncesionirano železnico od Pelznji na Klatove do Eisensteina na češko-bavarski meji tedaj nadaljevati, kadar bo z bavarske strani zagotovljeno, da se naredi železnica od Deggendorfa na Zwiesel do Eisensteina.

Ustanoviti tanje pogoje za to nadaljevanje pridržuje se tisti dobi, ko pojde za zvršitev.

Člen 3. Koncesionarji se zavezujejo, da v členu 1 naštete železnice v treh mesecih, od dne, katerega jim se izroči ta dopustnica, delati začno in v treh letih po tem dodelajo, ter dodelano železnico s krili vred občni službi izročé.

Da izpolnijo to dolžnost, to morajo koncesionarji zagotoviti s 100.000 gl. avst. velj., ki jih za kavcijo odštejejo.

Le-ta kavcija mora se odšteti v gotovem denarji ali pa dati v borsnih papirjih po kursu ali v bankovnih menicah, ter se jim povrne, berž kakor se izkaže, da se je za delo te železnice 400.000 gld. primerno potrošilo.

Spisi in pisma o tem povodu narejena uživajo prostost od pristojbin in štemplja.

Člen 4. Cesta sama in nje uredba za vožnjo naj se naredi po črtežu na drobno ustanovljenem, ki ga je ministerstvo za trgovino potrdilo.

Zlasti se je pri delanju železnice ravnati po zahtevah ministerstva za trgovino in po obstoječih občnih stavilnih in policijskih predpisih.

Prenaredbe v načrtih so pridržane odobrenju državne uprave.

Spodnje delo vse te železnice sme se narediti samo za eno kolejo.

Državna uprava ima pravico takrat zahtevati ondi, kjer se ji bo zdelo potrebno, da se napravi spodnje delo za drugo kolejo in ta koleja naredi, kadar bo letni sirovi dohodek skozi dve leti zaporedoma 140.000 gld. v srebru na miljo presegal.

Zastran stikališč železničnih morajo koncesionarji z dotičnimi upravami skleniti dogovor, kateri naj se predloži ministerstvu trgovine v odobrenje.

Državni upravi je pridržana pravica, ako bi se dorazumenje ne doseglo, postaviti pogoje za vzajemno porabo voz domačih sosednjih železnic in za dopeljavo rudniških in drugih železnic po lastni potrebi v to železnico.

Člen 5. Koncesionarjem se za izpeljavo koncesionirane železnice dodeljuje pravica razlastitve po določbi dotičnih postav.

Ista pravica naj se dodeli koncesionarjem zastran železnocestnih kril do posameznih obrtnišč, o katerih bi državna uprava spoznala, da so koristna za javni interes.

Člen 6. Koncesionarji se imajo pri delanju koncesioniranih cest in pri njih rabi držati tega, kar ustanavlja pričujoče dopustno pismo, kakor tudi tega, kar velevajo na to stran dane postave in ukazi [zlasti postava za dopušcanje železnic od 14. septembra 1854, in reda za vožnjo po železnicah od 16. novembra 1851 \*)], in tako tudi postav in ukazov, ki bi se v prihodnje utegnili izdati.

Člen 7. Koncesionarji imajo tedaj zlasti tudi zastoj voziti pošto in poštno postavljenice po predpisu §. 68 omenjenega reda za vožnjo po železnicah, in poštna uprava ima oblast za vozovlak, ki od končnih postaj vsak dan odrine, določiti, kdaj ima oditi in kako hitro ima voziti med tema končnima postajama tje in nazaj.

Kolikorkrat bi poštna služba zahtevala več nego en voz z osem kolesi ali dva čveterokolesna vozá, dobé koncesionarji za vsak voz, ki ga več dadó za ta namen, odškodnino na miljo, ki se ustanovi dogovorno v pravšni ceni.

Ako bi se poštni upravi potrebno zdelo, na koncesionirani železnici vpeljati ambulatno pošto, kakoršna je po drugih avstrijskih železnicah, morajo koncesionarji namesti navadnih

\*) Državnega zakonika od leta 1852, št. 1.

voz z osmimi ali štirimi kolesi brez vračila napraviti in vzdrževati za to potrebne osmo- ali četerokolesne vozove za poštno ambulanco narejene po zahtevanju poštne uprave.

Za opravljanje poštne službe mora se, če poštna uprava želi, pripravna poštna pisarnica v železničnem poslopju zastoj prepustiti, in ako bi na to stran bilo še večjih potrebščin, naj se napravi poseben dogovor.

Dalje imajo koncesionarji dolžnost, poštne pošiljke — ki nimajo denarne vrednosti — in katerih ne spremlja noben poštni uradnik ali služabnik, brez posebnega povračila na dotične postaje odpravljati in ondi jih izročati.

Pisma, ki si jih gledé na upravo železnice ravnateljstvo železnično (upravno svetovalstvo) in pa organi njemu podložni ali ti organi med sabo pošiljajo, smejo se na dotičnih kosih ali daljavah te železnice odpravljati po železničnih postavljenjih.

Člen 8. Koncesionarji imajo dolžnost, upravi državnega telegrafa napeljavo telegrafov poleg železnice na železničnih tleh brez posebnega povračila dopustiti.

Toda telegrafska uprava se mora s koncesionarji domeniti zastran mesta, kje ima napeljavo iti.

Dalje morajo koncesionarji brez posebnega plačila prevzeti varovanje telegrafske napeljave po železničnem osehju.

Nasproti pa imajo koncesionarji tudi pravico žice (drát) za železnični telegraf pritrjevati na kole državnega telegrafa.

Železnični telegraf, če državna uprava zastran državnih poslanic (depeš) drugače ne zapové, in zastran privatnih ničesar ne dogovori, rabi se edino za naznanila, ki se tičejo vožnje po železnici, in torej je ta poraba pod vplivom in nadzorom državne uprave.

Člen 9. Visokost voznine za ljudi in blago podvržena je sledečim utesnitvam:

Maksimalna tarifa na avstrijsko miljo, in to pri popotnih za osebo

v I. razredu . . . . .	30 kr. avstr. velj.
„ II. „ . . . . .	25 „ „ „
„ III. „ . . . . .	15 „ „ „

Ako bi se pokazala potreba, voznino za ljudi še bolj znižati, ter bi koncesionarji ne mogli primerna polajšila dodeliti popotnikom III. razreda, dolžni bodo, po naročilu trgovinskega ministerstva, vvesti IV. razred (vozove za stoječe), v katerih se bo plačevalo po devet krajcarjev na miljo.

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.

Maksimalna tarifa zastran blaga pri navadni hitrosti na colni cent in miljo:

I. razred . . . . .	2 kr. avstr. velj.
II. „ . . . . .	2 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> „ „ „
III. „ . . . . .	3 „ „ „

Izjemno imajo za sledeče reči pri polnih vozovih veljati tile postavki voznine:

	Za prvih 10 milj	Za vsako večo daljavo
za žito in sol . . . . .	1·5 kr.	1·4 kr.
„ drva in les . . . . .	1·2 „	1·0 „
„ premog, koaks, stiskano šoto, rude, železne plošče, kamenje zidarsko in apnarsko . . . . .	1·0 „	0·8 „

Za odpravnino se vzema od vsega blaga po 2 kr. na colni cent. V tem je zapopadeno plačilo za nakladanje in razkladanje in za občno zavarstvo.

Ako bi dotičnik sam blago nakladal ali razkladal, bode se za odpravnino samo po 1·5 kr. od colnega centa jemalo.

Zastran voznine od drugih stvari, zastran ustanovljenja ležarine, razredbe blaga in drugih določeb gledé na prevažanje blaga treba bo tako ravnati, da dotične cene in določbe ne bodo smele nikakor biti večje in nadležnejše od ónih, ki veljajo na železnici po cesarji Franc Jožefu imenovani.

Uravnavanje voznin za ljudi in blago med tu postavljenimi mejami prístoji koncesionarjem.

Pri tem pa se nima nikomur osebno predstvo dajati. Če se torej kakemu odpravniku ali pošiljaču blaga pod gotovimi pogoji voznina zniža ali ktera druga ugodnost dodelí, mora se ta znižba ali ugodnost dodeliti vsem odpravnikom ali pošiljačem, kateri so voljni izpolniti iste pogoje.

Vse posebne tarife se morajo javno razglasiti.

Toda postavodavstvu je vsak čas pridržana uredba tarife za vožnjo ljudi in blaga. Taki uravnavi se imajo koncesionarji podvreči.

Člen 10. Dopusča se odmerjati in pobirati voznino od ljudi in blaga v domačem srebrnem denarju, vendar tako, da se plačilo po kursni vrednosti preračunjeno mora v deželnem denarju jemati.

Tarifa se mora vsak mesec posebej na zaprosbo železnične uprave, kakor tudi na zaukaz državne uprave, po srednjem kursu srebra v preteklem mesecu preobrniti (reducirati) na deželni denar, pri čemer se brez privolitve železnične uprave ne sme iti čez 5 odstotkov izpod srednjega kursa.

Člen 11. Transporti vojakov se morajo po znižani tarifi opravljati, in to po dogovoru na to stran, kakor tudi gledé polajšíl za potujoče vojake, med vojnim ministerstvom in ravnateljstvom cesarja Ferdinanda severne železnice dne 18. junija 1868 \*) sklenenem, kterege določbe so celokupni del dopustnega pisma.

Ako bi se pa kdaj z vsemi avstrijskimi železnicami ali z večino njih zastran prevažanja vojakov dogovorile določbe državi ugodnejše, naj imajo one veljavo zadobiti tudi za koncesionirano železnico.

Te določbe naj se obračajo tudi na stražo finančno in varnostno, ki sta uravnani po vojaško.

Koncesionarji se zavezujejo, da bodo na koncesionirani železnici potujočim vojakom naklanjali polajšila, ki so jih vse uprave avstrijskih železnic dodelile, sosebno upravstvo c. kr. priv. južnosevernonemške zvezne železnice s pravnovezno izreko od 17. decembra 1866 (in družba državne železnice z izreko od 28. julija 1867).

Koncesionarji se zavezujejo, da pristopijo obstoječemu dogovoru avstrijskih železnocestnih uprav zastran vzajemnega pripomaganja z vozili pri večih vojaških transportih, in pa organskim določbam in službenemu propisu za vojne železnocestne oddelke.

Člen 12. Državni uradniki, postavljenici in služabniki, ki po naročilu gosposke nadgledujoče upravo železnice in vožnjo po njih, ali zarad varstva državnih interesov po koncesiji ali iz dohodarstvenih ozirov porabijo železnico in izkažejo naročilo te gosposke, morajo se s potno robo vred zastonj voziti.

\*) Normalni ukazi c. kr. armadnega ukaznika od 1. 1868, 21. kos, št. 97.

Člen 13. Državna uprava ima pravico, kadar bi živež v avstrijskem cesarstvu bil nenavadno drag, ponížati za-nj voznino na polovico maksimalne cene.

Člen 14. Koncesionarjem se daje tudi pravica, napraviti družbo delničarskn in za nabor potrebnega denarja izdati delnice in predstvene obligacije slovóče na prinesca ali na stanovitna imena izdane najmenj za 150 gld. v srebru, ki se smejo na avstrijskih borsah prodajati in uradno notirati.

Znesek, nabavljen s predstvenimi obligacijami, ne sme preseči treh petin napravnega kapitala.

Ako se predstvene obligacije izdadó v tuji valuti, mora se znesek tudi v avstrijski valuti naznaniti.

Predstvene obligacije se morajo prej odplačati nego delnice.

Člen 15. Koncesionarji imajo oblast, agencije v domačih in vnanjih deželah postavljati, kakor tudi napravljati vozila za ljudi in blago po vodi in po suhem, držeč se obstoječih predpisov.

Člen 16. Koncesionarji se zavezujejo, da bodo krepko podpirali napravo krilnih železnic v založišča podzemeljskega oglja poleg glavne železnice, da se kupčija s premogom opomore, oziroma da po dogovoru z dotičniki sami napravijo take železnice, izgovorivši si določeno množino voziva in priklad k tarifi, ter se pridržuje ministerstvu za trgovino, da odobri, kam bodo take železnice šle in kdaj naj se dodelajo. Ako bi se ne dosegel dogovor z lepa, določuje ministerstvo trgovine, pri čemer se bo gledalo na zagotovljeni in zadostni znesek za obresti in razdolžbo napravnega kapitala, potrošenega za dotična krila.

Člen 17. Državna uprava ima pravico prepričati se, da je železnica v vseh delih namenu primerno in trdno narejena in za službo opravljena, ter zaukazati, da se napake na to stran odvrnejo in oziroma odstranijo.

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

Komisar, ki ga postavi državna uprava, sme tudi, kolikorkrat mu se treba zdí, priti v seje napravnega odbora, kakor tudi k velikim zborom, ter državnemu interesu škodljive naredbe ustavljati.

Za le-to nadgledovanje železničnega podjetja morajo koncesionarji z ozirom na opravila s tem združena v državno blagajnico plačati počez letno povračilo, katerega znesek določi državna uprava v primeri k dotični dajatvi ostalih tuzemskih železnic.

Člen 18. Koncesionarji so dolžni, posebno gledati na državne uradnike, ki so zarad premenjenega upravnega organizma ostali odkazni (disponibel), če prosijo za kako službo, če so pripravi za-njo in če zadostijo temu, kar bo zahteval službeni red, katerega postavijo koncesionarji.

Še prevzemajo koncesionarji dolžnost, da bodo sosebno gledali na pripravne doslužene vojake, sosebno pa dobro dosluživše podoficirje po meri cesarskega ukaza od 19. decembra 1853\*) če se oglasé za kako službo, in da bodo brez pridržka pristopili določbam postave za podpirane železnice na to stran izdati se imajoče, kar se tiče podeljevanja služeb podoficirjem.

Dalje se zavezujejo koncesionarji, da bodo o svojem času skrbeli za to, da se le-ta dolžnost sprejme v načrt družabnih pravil, katerega bi ministerstvu notranjih reči predložili.

\*) Državnega zakonika št. 266.

Člen 19. Za železnice v členu 1 omenjene se dodeljujejo ta-le polajšila:

- a) Oprostitev od dohodnine in štempeljskih pristojbin za kupone, kakor tudi od vsakega davka, ki bi se morebiti s prihodnjimi postavami vpeljal, za dvajset let.
- b) Oprostitev od štemplja in pristojbin za vse pogodbe, vloge in druga pisma za nabavo kapitala, in za delanje in opravilo železnice do tistega časa, ko se izroči občni službi.
- c) Oprostitev od štempelj in pristojbin za prvo izdatbo delnic in predstvenih obligacij kakor tudi začasnice (interimskih listov) in prenosnine, ki bi jo bilo plačati od kupljenega zemljišča.

Člen 20. Doba, doklej bo koncesija trpela in po §. 9, b) postave za dopuščanje železnice varovana, da se ne smejo napraviti nove železnice, ustanovljuje se na devetdeset let od tistega dne, katerega se začne vožnja po celi potezi, in ko ta doba preteče, mine koncesija.

Koncesija izgubi svojo moč tudi, ako se rok v čl. 3 ustanovljeni za dokončanje dela in za odprtje železnice ne bi dostal, ter bi se prestop roka ne mogel opravičiti ne v zmislu §. 11, b) postave o dopuščanju železnice, niti sosebno s kako politično ali finančno krizo.

Člen 21. Državna uprava si pridržuje pravico, kadar preteče trideset let od dne, katerega se je izdala dopustnica, vsak čas odkupiti koncesijonirano železnico.

Da se določi odkupščina, bodo se letni čisti dohodki, ki jih je podjetje v zadnjih sedmih letih pred pravim odkupom imelo, sešteli, od tega čisti dohodki dveh najslabših let odbili in po tem povprečni čisti dohodki ostalih petih let za podjetje izračunili.

Ta srednji znesek, ki pa ne sme biti manjši od pet odstotkov pravnega kapitala z ustanovljeno razdolžnino vred, se bo koncesijonarjem kakor letnina plačeval v poluletnih ratah dotle, dokler se ne izteče koncesija.

Člen 22. Kadar mine koncesija in tisti dan, ko mine, prihaja država brez vračila v neobteženo last in uživanje koncesijonirane železnice, zlasti tal, zemeljskih in umetnih del, cele spodnje in vrhne naprave in vse nepremične železnične pritekline, kakor so: kolodvori, nakladališča in razkladališča, vsa za železnično rabo potrebna poslopja na odhodih in prihodih, stražnice in nadgledovalnice z vso opravilo v stoječih mašinah in vseh nepremičninah.

Kar se tiče premičnih reči, kakor so: lokomotivi, vozovi, premične mašine, orodje in druge naprave in robe, kolikor so potrebne ali dobre za nadaljno službo, naj prejdejo na državo samo po dogovorjeni vrednosti ali po cenilu, katero se, če ena stranka zahteva, najde po zvedencih tako, kakor sodni red ustanavlja.

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

Naj mine koncesija ali naj se železnica odkupi, ostaje koncesijonarjem last rezervnega zaloga napravljenega iz lastnih dohodkov podjetja in kar imajo denarjev terjati, po tem last posebnih del in poslopij napravljenih ali pridobljenih iz lastnega imetka, kakor so: peči za koaks in apnenice, livnice, fabrike za mašine ali drugo orodje, shranišča, koaks, hranišča za premog in drugo robo, ktere so si pridobili ali sezidali po dovolbi državne uprave z izrečnim pristavkom, da ne bodo železnična pritekline.

Člen 23. Še se državni upravi pridržuje pravica, ako bi se vkljub izrečenemu svarilu po večkrat prelomile ali zanemarile dolžnosti v dopustnici ali postavah naložene, poprijeti se naredeb postavam primernih in po okolnostih, še predno izteče čas koncesije, izreči, da je koncesija moč izgubila.

Resno opominjaje vsakega, da ne dela zoper to, kar ustanovljuje le-ta dopustnica in dodeljujoč koncesionarjem pravico, zastran izkazne škode pred Našimi sodišči zahtevati odškodbe, dajemo vsem oblastim, katerih se tiče, trdno povelje, naj ostro in skrbno čujejo nad to koncesijo in vsem tem, kar se ustanavlja v njej.

V dokaz tega izdajemo to pismo, zapečateno z Našim večjim pečatom, v Našem cesarstva glavnem in prestolnem mestu na Dunaju, eden in dvajsetega dne meseca aprila v letu po odrešenju sveta tisoč osem sto sedemdesetem, Našega cesarjevanja dva in dvajsetem.

**Franc Jožef** s. r.



**Potocki** s. r.

**Pretis** s. r.

**Distler** s. r.

**112.**

## Razpis ministerstva za finance od 20. avgusta 1870,

da je mali colniji II. razreda v Schönbachu na Češkem dana oblast, pivo za izvoz odpravljati.

Mali colniji II. razreda v Schönbachu na Češkem daje se oblast, odpravljati za izvoz pivo s pridržkom povračila potrošnine čez colno linijo izvažano v zmislu razpisov finančnega ministerstva od 14. julija 1858, 30. novembra 1859, 23. avgusta 1863 in 28. aprila 1869 (Držav. zakonika 1858, št. 114; 1859, št. 219; 1863, št. 73 in 1869, št. 54).

**Holzgethan** s. r.

**113.**

## Ukaz ministra notranjih reči po dogovoru z voditeljem trgovinskega ministerstva od 27. avgusta 1870,

s katerim se rok (brišt) za pritožbo (rekurs) zoper rzsodbe deželjskih oblasti gledé na razlastitev zemljišč pri delanji železnic skrajšuje.

Rok za pritožbo zoper rzsodbe deželjskih oblasti gledé na razlastitev zemljišč pri delanji železnic bil je po ministerskem ukazu od 22. junija 1869, Drž. zak. št. 116, odmerjen na štiri tedne, a zdaj ze skrajšuje na 14 dni.

Le-ta ukaz pride v moč tist dan, katerega se razglasí.

Ako je pa rzsodba politične deželске oblasti izdana pred tem dnem, moči se je zoper njo še v štirih tednih pritožiti.

**Taaffe** s. r.

**Pretis** s. r.

## 114.

### Ukaz ministerstva za trgovino od 30. avgusta 1870,

kako je na varnost paziti pri narejanji železnih mostov po železnih cestah.

Na podlogi odločil reda o vožnji po železnicah od 16. novembra 1851 (Drž. zak. 1852, št. 1) ukazuje se:

§. 1. Predno se na železni cesti začne delati železen most, treba dotični stavbeni črtež pred ministerstvo za trgovino položiti na odobrenje.

V tem črteži naj bodo:

- a) Železni kosovi v splošnem pregledu in v posameznih delih na drobno zrisani, s pristavkom, iz kacega gradiva je kateri del ter kake mere mu je treba, da bode po računu mogel potrebno težo nositi.
- b) Izkaz svoje teže (stanovitne teže).
- c) Teoretični dokaz mere posameznih delov, da bodo mogli potrebno težo nositi.
- d) Pri mostovih, kateri bi imeli nad 20 metrov (10·5 sežnjev) raztežja, ali bi nenavadno bili ustrojeni, naj se preračuni največja prožna izprememba oblike, katero bi stavba dobila po naključnem obtežilu.

Imenovana predloga naj bode dvakrat prepisana. Ena ostane vladi v rokah, druga se vrne društvu z odlokom vred.

§. 2. Naključno obtežilo, katero se računom dene za podlogo, naj se vsaki koleji enako razdeli na tekoči meter, in kakor si je raztežje ali dolgost, ustanovljeno je vsaj po tej meri:

pri 3·1 čevljih po 113 dunajskih centov na čevelj pri 1 metru raztežja po 20 báčev (tón) na meter,
„ 6·3 „ „ 85 „ „ „ „ „ 2 „ „ „ 15 „ „ „ „
„ 15·8 „ „ 57 „ „ „ „ „ 5 „ „ „ 10 „ „ „ „
„ 63·3 „ „ 28 „ „ „ „ „ 20 „ „ „ 5 „ „ „ „
„ 94·9 in več čevljih 23 dunajskih centov na čevelj pri 30 in več metrih raztežja 4 báčve na meter,

a raztežjem vmes padajočim naj se dodadó potrebni vstavki (interpolacije).

Ako zgoraj omenjeno ravnomérno obtežilo ne zahteva več moči, naj se poleg tega v račun dene tudi to, da gredó po vsacem koloteču s 13 báčvami (232 dunajskimi centi) obtežene kolesne osí.

Pri nositeljih, narejenih sceloma (brez pretrge), se mora pomisliti na to, da je ravnomerno razdeljeno preskusno obtežilo lahko odločeno v dva kosa (a ne v več kosov), tako namreč, da je drugo in četrto okno ali medsteberje obteženo, tri druga tikoma pri njih ali med njima ležeča okna pa ne.



Na mostovih, katerim so nositelji čez 20 metrov (10·5 sežnjev) dolgi, morajo biti posebne naprave, da vozovi ne zdrknejo iz koleje, kakoršne so: debelejšje deske za pod tako, da bo na vsakem mestu, ako bi trebalo, 6.500 kilogramov (116 dunajskih centov) teže držal, podolžne braneče pražine, stranski potje zvišani nad ploskev, v kateri leže šine.

Pri manjših mostéh se priporočajo za enakšne naprave.

§. 3. Z ozirom na naključno obtežilo, določeno v §. 2, in na svojo težo, ki jo ima most, ne sme se pri kosovih, katere teža poteza, pritiska ali rine, od kovanega železa več zahtevati, nego da nosi po 800 kilogramov na kvadratni centimeter (99·1 dunajskih centov na kvadratni palec) cele ploskvi poprečnega prereza (t. j. odbivši luknje za železne kline i. t. d.)

Računeč moč železnih klinov je treba to število najmenj na 600 kilogramov (74·3 centov) znižati, kakor tudi po pravilih prelomnosti umanjšati gledé tistih kosov, kateri niso dovolj zavarovani, da ne bi se kje kako umaknili na stran.

Lito železo naj se sploh, sosebo pa pri nepodprtem delu, ne rabi za take dele, ki se potezajo. Ali se sme jemati za dele, ki se pritiskajo, to se določuje pri vsakem primeru. posebej.

§. 4. Na takih železnicah, po katerih se vozijo nenavadno težki lokomotivi, sme vlada določbe v §§. 2 in 3 dane poostriiti.

Na podružnih (vicinalnih) železnicah, katerih koleja ima različno širino, ali kjer se rabi jeklo ali izvrstno železo, kakor sploh v izimkih smejo se, če dotičniki prosijo, omenjeni uveti (pogoje) tudi olajšati.

§. 5. Če se najde, da kateri črtež nij primeren, naj se vrne, da bode predelan, ter naj se povedó napake, kar jih ima.

§. 6. Da se vlada prepriča, ali so železni mostovi narejeni po propisu, pridržuje si ona, da bode prigledovala delo, in, kjer bi se ji zdelo, ob trošku železnocestne družbe dajala skusiti dotične železne kosove, koliko trdnost imajo.

Dalje se ustanavlja, da mora take mostove, predno se začne vožnja po njih, komisija pregledati in preskusiti. K temu odbere togovinsko ministerstvo svojega človeka, kateri po tem, kar primerjanje mosta s potrjenim črtežem in opravljena poskušnja pokaže, ali izreče, da se sme vožnja po mostu začeti, ali jo pa do višjega ukaza prepové začeti.

§. 7. Železnocestni mostovi se preskušavajo z mirno stoječim obtežilom in z obtežilom, katero se po njih toči.

Na mostove čez 20 metrov (63 čevljev) dolge naj se za mirno težo deva polno v §. 2 določeno ravnomerno obtežilo dotle, dokler ne doseže svoje meje, ter naj se vsaj eno uro na njih pustí.

Za poskušnjo navpičnih opornic (omrežja) naj se obtežilo na most deva in z njega spravlja, če je moči tako, da bode najpred ena polovica in po tem druga polovica vsakega okna posamič obtežena.

Pri nositeljih iz celega narejenih naj se opravi več obtežil zaporedoma.

Da se poskusijo stebri in kar je železničnega tirú nad njimi, morata se po dve tikoma ležeči okni ob enem obtežiti, bodi prvo in drugo, po tem drugo in tretje in t. d.

Da se poskusijo sredine oken, naj se po tem prvo in tretje okno, za tema tretje in peto i. t. d. in zadnjič drugo in četrto, četrto in šesto okno i. t. d. vkup obtežé. Pri mostovih z dvema in več kolejami naj se še vsaka koleja posebej, kolikor je dolga, obteži, pri čemer se smeta, kakor zgorej, dve po dve vkup ležeči okni jemati.

Na mostéh, ki niso čez 20 metrov dolgi, in pri katerih kak materijalen zadržek brani spravi na-nje v §. 2 določeno ravnomerno obtežilo, sme se za mirno težo postaviti lokomotiv ter pridati mu samo taka ravnomerna teža, da s tem v nositeljevi sredi nastopi od prilike tisti skupni moment, kateri se ujema z zahtevami §. 2.

Kadar se ob enem prevzema več, izpod 10 metrov (32 čevljev) dolgih mostov, dopušča se tudi, da se poskušnja ne raztegne na vse mostove, ako se to, kar je opravljena poskušnja pokazala, vladnemu komisarju zdi dovolj določilno.

Vlaki, ki se zarad poskušnje vozijo po mostu, naj bodo dvakrat toliko dolgi, kakor eno okno, ter naj se vzameta za to vsaj dva najtežja za tisto železnico namenjena lokomotiva in najtežja obložena voza za blago. Po vsaki koleji naj se vozi najprej polagoma (od prilike s hitrostjo od 3 milj) a potlej tako hitro, kolikor dopušča ozir na varnost, kateri se ravná po takratnih krajevnih razmerah. Na mosteh z dvema kolejama naj se skusita tudi obe koleji ob enem z vlakoma, ki v tisto mer paralelno gresta.

§. 8. Mera, koliko se oblika mostú navpik in horizontalno spremeni, naj se pri raznih poskusbah kolikor je moči na tanko pozvé in v poskusni zapisnik zapiše. Pri tem naj se hipni prožni vpogibi razločujejo od spremen, katere bi morebiti móstu od poskušnje za vsegar ostale.

§. 9. Troške preskušavanja zalaga železnocestna družba, tako tudi troške za vsako podkrepo ali preuredbo, katera bi se po tem, kar je pokazala poskušnja, videla potrebna.

§. 10. Samo če dotičniki privolijo, veljá pričujoči ukaz popolnem za železnocestne mostove, kateri so zdaj dodelani ali se zdaj narejajo.

**Pretis s. r.**

## 115.

### Ukaz ministerstva za pravosodje od 31. avgusta 1870,

s katerim se več okrajnim sodiščem v nadvojvodini Avstriji pod Anizo okoliš spreminja.

Na podlogi §. 2 postave od 11. junija 1868, Drž. zak. št. 59, odločujejo se te-le občine:

1. Eschenau, Jaudling in Jetzles iz okoliša Schremskega okrajnega sodišča;
2. Brand iz okoliša Ličavskega okrajnega sodišča;
3. Grafenberg, Klein-Reinprechtsdorf, Wartberg in Stoitzenhof; po tem
4. Strass, Elsarn in Widendorf iz okoliša Ravelsbaškega okrajnega sodišča;
5. Roiten iz okoliša Gross-Gehrungskega okrajnega sodišča;
6. Hadersdorf, Kamern in Engabrunn; po tem
7. Heitzendorf iz okoliša Kirchbergskega okrajnega sodišča (na Vagramskem);
8. Neubau iz okoliša Wolkersdorfskega okrajnega sodišča;
9. Gutenbrunn iz okoliša Atzenbruskega okrajnega sodišča;

10. Karlstetten iz okoliša Herzogenburškega okrajnega sodišča;
11. Weikendorf in Dörfles iz okoliša Marcheškega okrajnega sodišča;
12. Eschenau in Traisen iz Hainfeldskega okrajnega sodišča;
13. Inzersdorf n. W. iz okoliša Mödlinškega okrajnega sodišča

ter se odkazujejo občine: pod 1 v okoliš Bejdovskega okrajnega sodišča na Dij; pod 2 v okoliš Schremskega, pod 3 v okoliš Eggenburškega; pod 4 in 6 v okoliš Langenloiskega (Dolgo-Luškega); pod 5 v okoliš Svetelskega okrajnega sodišča; pod 7 v okoliš Kremškega mestnodelegiranega okrajnega sodišča; pod 8 v okoliš Mistelbaškega; pod 9 v okoliš Herzogenburškega okrajnega sodišča; pod 10 v okoliš Sv. Ipolitskega mestnodelegiranega okrajnega sodišča; občine pod 11 v okoliš Matzenskega; pod 12 v okoliš Lilienfeldskega in občina pod 13 v okoliš Hitzinškega okrajnega sodišča; oziroma v okoliše tem sodiščem pristojnih okrožnih (kresijskih) in preiskovalnih sodišč.

Ta ukaz pride v moč dne 20. oktobra 1870.

**Tschabusehnigg** s. r.

