

Državni zakonik

za

kraljevine in dežele v državnem zboru zastopane.

Kos LXIII. — Izdan in razposlan dne 29. decembra 1872.

170.

Dopustno pismo od 10. novembra 1872,

delničarski družbi privilegirane po cesarici Elizabeti slovóče železnice v delo in rabo lokomotivne železnice iz Gornje-Štajarskega v Salzburg in Severne Tirole.

M i F r a n c J o ž e f P r v i,
po milosti **B o ž j i c e s a r a v s t r i j s k i,**

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 delničarska družba privilegirane po cesarici Elizabeti slovóče železnice prosila, da bi se ji dala dopustitev (koncesija) v delo in rabo lokomotivne železnice iz Gornjega-Štajarskega v Salzburg in Severno Tiroljsko, zazdelo Nam se je, z ozirom na obéno korist tega podjetja, imenovani družbi po postavi o dopušéanji železnic od 14. septembra 1854 (Drž. zak. št. 238) in postavi od 10. aprila 1872 (Drž. zak. št. 48) to dopustitev dati tako:

§. 1. Dajemo delničarski družbi privilegirane železnice cesarice Elizabete pravico v delo in rabo lokomotivne železnice od Salzthala blizo Črminj (Rottenmana) stikajoé se s c. kr. privilegirano železnico cesarjeviéa Rudolfa, na Radstadt v Bischofshofen in od tod po Pongavskem in Pinogavskem na Celje ob Jezeru, Saalfelden, St. Janez in Kitzbúchel na Tirolskem v Wörgl, da bode zveza s severno-tiroljsko érto privilegirane južne železnice, in tako tudi od Bischofshofen v Halin in Salzburg v stik s privilegirano železnico cesarice Elizabete v nje kolodvoru v Salzburgu.

(Slovenisch.)

§. 2. Družba je dolžna kupiti Saleburško-Halinsko železnico in pri tem držati se uvetov v §. 19 dopustnice za to železnico od 7. septembra 1869 (Drž. zak. št. 31) ustanovljenih.

§. 3. Cesta sama in nje uredba za vožnjo naj se napravi po črtežih na drobno ustanovljenih, ki jih je trgovinskemu ministerstvu potrditi in po pogodbah o delu, ki naj se predložé trgovinskemu ministerstvu v potrdbo.

Črtežem tem, ki se imajo izdelati, in pogodbam o delanji železnice naj služijo v podlogo določila uvetovnikov, ki jih je trgovinsko ministerstvo postavilo za kose od Halina v Bischofshofen, od Selzthala v Bischofshofen, od Bischofshofen-a v Wörgl, in kateri naj se smatrajo za celokupen del tega dopustnega pisma.

Takisto naj veljá tudi uvetovnik, katerega je trgovinsko ministerstvo postavilo glede naprave in oprave te železnice sploh.

Tehnične črteže za delo in opravo železnice naj se trgovinskemu ministerstvu predložé začasa ter se bode pri delu držati posebnih dotičnih zahtev trgovinskega ministerstva in veljavnih občnih stavbenih in policijskih propisov.

Prenaredbe v načrtih so pridržane odobrenju državne uprave, če bi se po tem, kar tehnični pregled in politični po §. 6 postave za dopuščanje železnic zapovedani obhod ceste pokaže, vidile potrebne za javno občenje in za varnejši obstanek ceste, kakor tudi za izpolnitev postavnih določeb.

Predrugáčbe v železnocestni črti, kakor je zaklinjena, ali na drobno izdelanih črtežev, ki bi se ob delanji zaradi ekonomije ali obrata zdele potrebne ali koristne, dopuščene so z dovolitvijo trgovinskega ministerstva pod tem uvetom, da se ne izpremené glavna mer, določena v §. 1 niti vmesne točke, ondi imenovane.

Razen predorov in predmetov večjega razsežaja od 20 metrov treba železnico napraviti z eno kolejo; vsi predori naj se izdelajo za dve koleji in zidanje vseh predmetov, katerih razsežaj prestopa 20 metrov, treba precej za dve koleji narediti.

Družba je tudi dolžna, kolikor bode na njej, pospešiti, kar bode moči, zemljeknjižni odpis za železnico pridobljenih zemljišč, ter skrbeti, da se kolikor je mogoče hitro pred knjižno ugotovitvijo potrebna trdna izmera zemljišč in končni račun opravi.

Državna uprava ima pravico, tedaj zahtevati spodnje delo za drugo kolejo tekoče železnice ter napravo druge koleje po tistih kosovih, kjer se ji bode zdelo primerno; ako bode letnega kosmatega dohodka dve leti zaporedoma, po izplačilu kakih zãjmov od države prejetih in pod uvetom redne ustanovitve rezervnega fonda (§. 20), več nego 140.000 goldinarjev v srebru od milje.

Družba se zavezuje, zaradi porabe kolodvorov zdanjih ali že dopuščenih železnic ondi, kjer se nje železnica stika, ter tudi o uredbi krétne službe ondi, kjer je prehajališče sè železnice na železnico, skleniti dogovor z udeleženiimi železnocestnimi upravami ter predložiti ga državni upravi v odobrenje.

Troški potrebni za razširjalna dela na obstoječih dotičnih kolodvorih naj se opravljajo iz zagotovljenega napravnega kapitala.

Letnina, ki se bode zaradi soporabe stičnih kolodvorov vsled dogovora plačevala, sme se v gospodarstvenem računu postavljati med gospodarstvene troške.

Ako ne bi se napravil dogovor o soporabi tujega kolodvora, sme družba sezidati svoj kolodvor, ali dolžna je, stikalno koléjo v tujo železnico napraviti ter prizadejati si konči, da se za vožnjo ljudi upelje vkupna kolodvorna služba.

Gledé uvetov takega stika in vkupne kolodvorne službe za vožnjo ljudi udá se družba temu, kar izreče vlada, ako ne bi se napravil domenek o tem z dotično železnico.

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

Ali družba ima dolžnost, dopustiti napravo in pritik zvezovalnih železnic, katere bi hotela ob glavni železnici stoječa obrtna podjetja zdelati v svojih proizvodov prevážanje do glavne železnice, z vhomom v dotične kolodvore tako, kakor bi družbo najmanj težilo, proti povračilu troškov, kateri bi se ji napravili s tem.

§. 4. Družba je dolžna v §. 1 imenovane železnice najpozneje v treh letih, počevši od današnjega dne, izdelati in gotovo železnico do te dobe v občno službo izročiti.

Izpolnitev te dolžnosti je družba zagotovila položivši 500.000 goldinarjev avstr. veljave v kavecijo in v slučajih, če se ne izpolni ta dolžnost, sme se izreči, da je kavecija zapadla.

Spisi in pisma, ki se naredé o tem povodu, uživajo prostost pristojbin in štemplja.

§. 5. Društvu se je ob delu in obratu dopuščene ceste držati tega, kar ustanavlja to dopustno pismo, ter tudi tega, kar vevavajo 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.

§. 6. Gledé tega, kar bode storiti za poštni zavod, veljala bodo po ti železnici ta-le določila:

1. Družba naj zastonj vozi pošto in poštné postavljence po propisu §. 68 v redu za železnocestno vožnjo.

Poštna uprava ima pravico, v odpravo pošte rabiti vse po voznem črteži ustanovljene kurirske, brze, poštné vlake, vlake za ljudi in vlake meševite.

Pri brzih in kurirskih vlakih je vendar izključena odprava voznopoštних poslatev.

Vozni črteži vlakov za poštno odpravo namenjenih naj se ustanavljajo z odobrenjem trgovinskega ministerstva, kateremu treba najmanj štirinajst dni poprej priobčiti vsako namišljeno prenarredo v tem črteži.

2. Družba je dolžna ob svojem trošku napraviti in vzdrževati za odpravo pošte potrebne navadne in ambulančne vozove, k čemur se šteje tudi zunanje snaženje in mazaenje vóz.

Razen brzih in kurirskih vlakov ima družba pri vsakem vlakú, za katerega pošta zahteva, zastonj dati in voziti, kakor pošta sprevidi, ali en voz z osem kolesi ali dva četvero-kolesna voza, ki naj so opravljeni, kakor pošta veleva.

Ako pošta spozná potrebo, pri kakem vlakú razen voza z osem kolesi ali dveh četvero-kolesnih dati še več voz za poštné namene, bode pošta družbi za vsak čez to število dan četverokolesni voz in za vsako v poštni službi prevoženo miljo po en goldinar trideseti krajcarjev avstr. veljave povračevala.

Pri tistih vlakih, pri katerih pošta ne zahteva posebnega voza za se, tedaj zlasti pri brzih in kurirskih vozéh, naj se ji za vožnjo poštne poslatve prepusti primerno opravljeno, popolnoma odločen in najmanj dva kupeja obsegajoč del železničnega voza. Ako bi ne bilo mogoče v omenjeni prostor spraviti kakih večjih zavojev ali vreč s pismi, bode železnocestna uprava skrbela, da se kam drugam v vlaku varno pospravijo.

Voze poštni službi namenjene mora družba, kakor je navada, razsvetliti, kakor razsvetljuje vozove za ljudi; troške za nenavadno osvečavo notranjih prostorov in za kurjavo nosi pošta sama.

3. Poštna uprava ima pravico, ukazati, da nje organi pošto na vseh vlakih spremljajo.

Zastonj je voziti poštne uradnike, kondukerje in služabnike, pošto spremljajoče, in tako tudi organe poštne uprave, ki se pošljejo, da poštne službo nadzirajo ali da se je nauče, a ti se morajo opravičiti z listi višjega poštnega ravnateljstva.

Še ima poštna uprava pravico, na vseh vlakih, ki jih ne spremljajo njeni organi, izročiti upravi, katero družba postavi, pisemsko pošto, da jo organi železnocestne uprave odpravljajo.

4. Za izvrševanje poštne službe na postajah treba zastonj prepuščati v železničnem poslopju eno primerno sobo z izbico za opravilo in ako bi bilo na to stran še večjih potreb, bode treba posebnega dogovora glede odškodnine, ki se bode v podobi najemščine dajala za večji prostor.

Delo poštne uprave je skrbeti za notranjo opravilo, snaženje, svečavo in kurjavo v teh prostorih.

5. Na tistih kolodvorih, na katerih nij poštne uradov, bode družba na zahtevo poštne uprave po železničnih za to sposobnih postavljenih poštne poslatve od vlakov sprejemala in organom poštne uprave izročala in za ta čas, dokler se ne izroči poštne uprave, varno hranila, za plačilo, katero poštna uprava določi.

Tam, kjer bi po sprevidu poštne uprave bilo potreba, naj družba ponudi svoje ljudi poštne uprave, da pomagajo poštne poslatve nakladati in razkladati, za plačilo takemu delu primerjeno.

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

§. 7. Družba prevzema dolžnost, ob svojem trošku bode po zaukazu ali posredstvu državnega telegrafskega zavoda toliko telegrafov, kolikor bode za železnično krétno službo in dajanje znamenj (signalov) potrebno, napeti, opraviti in vzdrževati.

Državna uprava si pridržuje pravico, železnični telegraf porabiti tudi za odpravo državnih in privatnih poslanic.

Državni upravi je na voljo, žice (drat) državnega telegrafa pritrditi ob podpornjah železničnega telegrafa ali svoje telegrafe napeti po družbinih tleh brez povračila ali odškodovanja. Družba naj zastonj po svojih železničnih ljudeh take državne črte nadgledati in vzdrževati pomaga.

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

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

§. 8. Glede voznine za ljudi in blago bodo veljala določila dopustnice od 8. marca 1856 (T. M. U. št. 19) in oziroma razpisa trgovinskega ministerstva od 23. oktobra 1858, št. 21,176.

Vendar naj glede voznine za žito in sol, drva in les, kopano oglje, koaks, stiskano šoto, rude, železo v ploščah, apnarsko in zidarsko kamenje pri polnih vozéh veljajo določila člena IV, odstavek 7 v postavi od 1. junija 1868 (Drž. zak. št. 56) za avstrijsko severno-zahodno železnico.

V drugem je družba dolžna, pri vožnji blaga gledé stranskih pristojbin, imenovanja in razredbe blaga, in tako tudi gledé drugih določil o vožnji, po tem sploh glede okroglih števil pri preračunu tarif po vsakokratni postavni meri in vagi pokoriti se temu, kar zaukaže trgovinsko ministerstvo.

Vse pogodbe o vožnji z drugimi železnocestnimi upravami treba položiti pod trgovinsko ministerstvo, da jih odobri.

Vsikakor sme državna uprava vozaríno za ljudi in blago s pritičnimi plačili vred primerno znižati dati brž kakor bode čisti dohodek zadnjih dveh let presegal deset odstotkov napravnega kapitala.

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

Pri blagu, katero se z železnice cesarjeviča Rudolfa po črtah v §. 1 omenjenih prevažava na druge železnice in nasproti, naj se maksimalna voznina v dopustnici ustanovljena zniža za dvajset odstotkov.

Takisto se ustanavlja, da po tem, ko se začne vožnja po projektirani železnici (Arelski) od Inšpruka v Bludenc, bodo se gledé blaga v neposrednji vzajemni vožnji prehajajočega z zdanjih železnic po cesarici Elizabeti slovócih na železnice v §. 1 imenovane, in nasproti-te nove železnice glede tarifovanja štele in imele za del že obstoječih železnic.

Vse posebne tarife je javno razglasiti.

Sicer se vedno prihranja zakonodavstvu, določila o vozaríni od ljudij in blaga devati v red; družba treba da se taki uredbi pokoruje.

§. 9. Dovoljuje se, odmerjati in pobirati vozaríno od ljudij in od blaga v domačih srebrnih novcih, a to tako, da je tudi v deželnih novcih jemati plačilo, po kurzni vrednosti preračunjeno.

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

§. 10. Transporti vojakov naj bodo po znižanih tarifnih cenah, in to po tistem dogovoru, kateri je o tem ter o polajšilih potujočim vojakom mej vojnim ministerstvom in mej ravnateljstvom severne, po cesarji Ferdinandu slovóče železnice ukréne 18. junija 1868*), in tega dogovora določila treba da so celokupen del dopustnega pisma.

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

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 obsežajo tudi deželno brambovstvo obeh državnih polovic, tirolske deželne strelce, potem vojaško stražno krdelo e. kr. civilnih sodišč dunajskih, e. kr. žandarmstvo, ter po vojaški osnovano finančno in varnostno stražo.

Družba se zavezuje, pristati na dogovor mej avstrijskimi železnocestnimi društvi ukrenen o nabavi in imetji opravnih rečij za vojaške transporte in o vzajemnem pripomaganju 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 je tudi dolžna pristati na dogovor, katerega je sè železnocestnimi društvi ukreniti o vzajemnem pripomaganju z osebjem ob velikih vojaških transportih in na propis o vojaških transportih po železnicah.

Družba, kar se tiče oddajanja služeb dosluženiim podoficirjem iz vojske, vojnega pomorstva in deželnega brambovstva, udaje se določilom, kar jih na to méri v §. 38 vojne postave 1868. leta***), in kar jih je v posebnem, v izvrševanju tega paragrafa razglašenem zakonu od 19. aprila 1872 (Drž. zak. št. 60).

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

§. 12. Družbi železnice po cesarici Elizabeti slovóče se tudi priteza pravica, napraviti délničarsko društvo in v dobitvev za napravo železnic po §. 1 potrebnih noveev izdati na pri-nesitelja ali na imena slovóče délnice in predstvene obligacije, katere se na avstrijskih bor-sah smejo prodajati in uradno zaznamenávati.

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

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

Predstvene obligacije treba poprej odplačati nego délnice.

Poroštvo državne uprave za obresti izrečeno v §. 16 sme se za predstvene obligacije, od dne, katerega se izdado, po zahtevi družbe dovoliti s tem uvetom, da se za plačilo obresti dá primerna varščina.

Kdaj bode zavarovanje primerno, to razločuje samo državna uprava, ter družba na to stran nima vgovora.

§. 13. Gospodarstveni račun novih v §. 1 omenjenih železnic piše se posebej in ne skup z računom ostalih črt cesarice Elizabetine železnice.

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

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

***) Državni zakonik št. 151.

Troški edino za nove črte storjeni smejo se naravnost na obtežbo računa o gospodarstvu teh črt postavljati:

Vkupni troški novih kosov in drugih črt železnice po cesarici Elizabeti slovóče razdeljujejo se tako le:

- a) Ravnateljstveni in upravni troški v primeri k miljam, ki jih vlaki na dotičnih črtah pretekó;
- b) vsakovrstni potrebi primerna založba penzijskih, provizijskih in podpornih blagajnic v primeri na dotičnih črtah izplačevanih plač in mezd;
- c) popravni, vzdrževalni in povračilni troškovi za vozila v primeri k miljam, ki jih železnični vlaki na dotičnih črtah pretekó in drugi vozovi prehodijo;
- d) troški za Saleburški kolodvor v primeri k vlakom, dohajajočim z novih kosov in z Dunajskc-Saleburške črte cesarice Eizabetine železnice in tjakaj odhajajočim.

Kaki stanovitni prejemki upravnega svetovalstva ne smejo se postavljati na tisti gospodarstveni račun, kateri se predloži državni upravi zaradi poročstva ali garancije.

Nasproti se pa na ta gospodarstveni račun smejo kakor potroški postavljati vsote, katere bi se plačale za notiranje izdanih papirjev na domačih in vnanjih borsah in za davke, ki jih bode po izteku prostosti v §. 22 dodeljene podjetje plačevalo od teh kosov; glede štampeljskih pristojbin od kuponov to nij dopuščeno.

§. 14. Delničarska družba železnice po cesarici Elizabeti slovóče je dolžna, ko se dodela projektirana železnica od Inspruka v Bludenz, ali pa zadnji čas po preteklem osmem letu od dne, ko se začne vožnja po železnicah v §. 1 imenovanih, vprašanje o izenačenji zdanjih delnic železnice po cesarici Elizabeti slovóče z delnicami nove železnice, torej zedinjenje za zdaj še ločenih družeb v eno neločeno podjetje podnesti v sklepanje glavnemu zboru, kateri se napravi, kakor velevajo pravila.

§. 15. Družba ima oblast, agencije v domačih in vnanjih deželah postavljati, kakor tudi napravljati vozila ljudem in blágu po vodi in po suhem, držéč se zdaj veljavnih propisov.

§. 16. Za črte v §. 1 naštete zagotavlja država poročstvo letnega čistega dohodka z razdolžno vsoto vred v maksimalnem znesku od 54.400 goldinarjev — štiri in petdeset tisoč štiri sto goldinarjev avstrijske veljave v srebru meroma od milje — za čas, dokler bode veljala dopustitev, tako da kadar bi letni dohodek ne dosegel zagotovljene vsote, državna uprava nadopolní, kar bode manjkalo.

Poročstvo se začne tist dan, katerega se odpre celi železnični kos za vožnjo, a zastran prej odprtih kosov v primeri števila milj odprtega kosa k vsi dolgosti železnice brž kakor se z odprtjem istega napravi nepretrgana zveza tozemskih železnic med Selzthalom ali Halin-Saleburgom na eni in Wörglom na drugi strani.

§. 17. Od zagotovljenega letnega čistega dohodka naj se porabi v razdolžbo kapitala tist del, katerega določi državna uprava po razdolžilnem od nje odobrenem črteži, vsled katerega se izdani kapital odplača v času veljavne koncesije.

§. 18. Doplačilo, katero bi državna uprava zavolj prevzete dobrostojnosti morebiti imela opraviti, naj se po storjenem pretresu predloženih dokumentiranih letnih računov tri mesece po predložbi istih za izplačo nakaže.

Državna blagajnica bo pa tudi popred v odkup doteklih kuponov od delnic in obligacij po potreščini ugotovljeni na podlogi predurka dohodkov opravljala delna odplačila družbi, katera bi šest tednov pred dotekom izplačilnega roka za to prosila, pod pridržkom obratnika, kateri se bo na podlogi letnega računa storil.

Če bi se po dokončni ustanovitvi letnega računa, ki se ima najpozneje v treh mesecih po izteku gospodarstvenega leta predložiti, pokazalo, da so predjemščine bile previsoke, ima družba, kar je preveč prejela, in pa še obresti od tega po šest na sto, precej povrniti.

Najpozneje v enem letu po izteku dotičnega gospodarstvenega leta pa se mora zahtevati doplačilo od države, ker sicer ugasne pravica do tega doplačila.

§. 19. Znesek, ki ga plača državna uprava vsled prevzete dobrostojnosti, šteje se zgolj za zajem ali posojilo, ki nosi obresti po štiri od sto.

Kadar čisti dohodek teh železnic presega zagotovljeni letni znesek, mora se polovica dotičnega presežka brž za povračilo dane predjemščine z obrestmi vred odpraviti na državno upravo, dokler se do dobrega ne odplača.

Od druge polovice treba del, ki ga državna uprava določi po pravilih, položiti v rezervni zalog (§. 20).

Dotekle obresti se morajo opraviti pred izplačilom posojil.

Kar bi država imela tirjati v imenu takih posojil ali obresti, ki bi še ne bile izplačane takrat, kadar koncesija prestane ali kadar se železnica odkupi, mora se opraviti iz premoženja, katero je podjetju še ostalo.

§. 20. Ko preteče prvo obratno leto, napravi se rezervni zalog, namenjen v zagrnjanje preizrednih troškov, nabave vozil in obratnih naredeb, tako tudi za nove stavbe in razširjave.

Vanj se odkažejo:

- a) Ostanek stavbenega kapitala, če je kakšen;
- b) vsota zastaranih obresti in dividend;
- c) doplačilo od 5 odstotkov polovice čistega dohodka, presegaajočega zagotovljeno letno vsoto;
- d) denarji skupljeni za prodano staro robo gornjega dela in za prodana vozila, ako se enoliko ne potroši za nabavo novih vozil.

§. 21. Da se zavaruje državni upravi interes, ki ga ima zbog prevzete dobrostojnosti, gre ji pravica, prepričati se, da je delo železnice z železnocestno opravilo in uredbo v vsem primerno in trdno izpeljano, in zaukazati, da se napake na to stran odvrčajo in oziroma odstranjajo.

Državna uprava ima pravico po svojem človeku pregledovati gospodarjenje.

Komisar, ki ga postavi državna uprava, ima tudi pravico, kolikorkrat za dobro najde, priti v seje upravnega svetovavstva, kakor tudi k velikim zborom, ter kake državnemu interesu škodne naredbe ustaviti.

Državna uprava bo skrbela za to, da se bo prigledovanje o gospodarstvu godilo tako, da o predložbi letnega računa praviloma ne bo drugega treba nego pregledati ga samo po številkah.

Družba ima dolžnost, za to državno nadziranje dela in obrata z ozirom na opravila s tem pomnožena letno poprečnino, katero odmeri državna uprava, plačevati v državno blagajnico. Kollavdacija po dovršenem delu pridržuje se državni upravi.

§. 22. Železnici omenjeni v §. 1, dovoljujejo se še ta le financijalna polajšila :

a) Oprostitev od dohodkarine in štempeljskih pristojbin kuponom, ter tudi vsacega davka, kateri bi se utegnil vvesti s prihodnjimi postavami, ta čas, ko se bode delala, in devet let po dnevi, katerega se na njej začne vožnja.

Za državne predjemščine podjetje ne plačuje dohodkarine;

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

Za plačilo štempeljv in pristojbin od vseh pogodeb, vlog in drugih pisem za nabavo kapitala, dela in oprave železnic dovoljuje se rok do časa, ko se po dotičnih železnice kosih vožnja začne.

§. 23. Koncesionarjem se v zvršbo dopuščene železnice daje pravica razsvojitve po zakonitih, semkaj meréčih določilih.

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

§. 24. Dopustna doba postavlja se na devetdeset let od dne, katerega se začne vožnja po vsi v §. 1 omenjeni železnici.

§. 25. Ta dopustitev mine, ko preteče v §. 24 postavljena doba.

A dopustilo tudi izgubi 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.^{5a}, za lit. b) železnocestnega dopustnega zakona niti ne posebno s političnimi ali novčnimi krizami.

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

Da se določi odkupščina, seštejó se letni čisti dohodki, kar jih je podjetje imelo v poslednjih sedmih letih pred samim odkupom; od tega se odbijejo čisti dohodki dveh najslabéjših let in povprečni čisti dohodek ostalih petih let se izračuni za podjetje.

Ako bi vendar tako najdeni srednji čisti dohodek ne znesel konči pet odstotkov v srebru nominalnega napravnega kapitala, kakor ga je odobrila državna uprava, ustanavlja se ta minimalna vsota za čisti dohodek, ki bode podloga odmeri odkupščine.

§. 27. Kadar mine koncesija in tist dan, ko 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 železnocestno krétanje potrebna poslopja na odhajališčih in prihajališčih, stražarnice in nadzorovalnice z 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 kréтанju, naj prejde toliko teh reči in oziroma toliko vrednosti zastonj na državo, da se bo vjemalo s prvo železnično opravo, ki je zapopadena v napravnem kapitalu.

Po odkupu železnice in od dne tega odkupa prihaja država, plačevaje vsako leto izračunjen prihodek, brez drugega vračila v last in uživanje tu koncesionirane železnice z vsemi prej omenjenimi dotičnimi reči, tako premičnimi kakor nepremičnimi.

Ako to dopustilo mine, ter tudi, ako se odkupi železnica, ostaja koncesionarjem last rezervnega zaloga napravljenega iz lastnih dohodkov podjetja in kar ima denarjev firjati, po tem last posebnih del in poslopij napravljenih ali pridobljenih iz lastnega imetka, kakor so: peči za koaks, apnénice, livnice, tovarne (fabrike) mašinam 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 priteklna železnici.

§. 28. 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 dopustilo mine čas, izreči, da je dopustilo moč izgubilo.

Resno opominjaje vsacega, da ne dela proti določilom te dopustnice, in dovoljujój 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 cesarstvu glavnem in prestolnem mestu na Dunaji, desetega dne meseca novembra, v letu po odrešenji sveta tisoč osem sto sedemdesetem in družem, Našega cesarjevanja četrtem in dvajsetem.

Franc Jožef s. r.



Auersperg s. r.

Banhans s. r.

Pretis s. r.

Üvetovnik I

za izdelovanje železnice Selzthal-Bischofshofenske, brez zadnjega kolodvora a z razširjevalnimi stavbami v Rudolfove železnice kolodvoru Selzthalskem.

I. Poteza in izdelovanje.

Člen 1.

Železnični kos, ki se bode izdeloval, ločil se bo v Selzthalu od obstoječe cesarjeviča Rudolfove železnice, ter držal od tod po Aniški dolini do nad Radstadta ter potem čez razvodje pri Ebnu do Bischofshofna, kjer se konča pri postajnem začetki.

Pri podrobnem klinjenji, katero oskrbuje izdelovalni podjetnik, sme se odstopiti od predloženih načrtov, toda samo toliko, da se s tem ne premeni v tem členu določeni glavni pravec železnice, da se ne poveča njena dolžava, ter da se ne poslabšajo razmere glede pravca in položaja.

Člen 2.

Podrobni projekt je izdelati po določilih ukaza trgovinskega ministerstva od 4. februarja 1871 (Drž. zak. št. 8) ter predložiti ga državni upravi v odobrenje.

Člen 3.

Zemljišča, potrebna za izdelanje železnice, dadó se podjetniku v porabo.

Vsa zemljišča, katerih je treba za pridobitev in napravo vsakovrstnega gradiva, mora podjetnik odkupiti si o svojih troških.

Isto tako spadajo njemu, ako se neodkukpljene parcele začasno rabijo v njegov osebni prid ali v polajšanje delalcem, ali če se poškodovajo njih sadovi, vsi troški, kateri iz tega izvirajo.

Člen 4.

Največji klanci, kateri so dopuščeni na kosi, ki se bode izdeloval, merijo:

- a) Od Bischofshofna v Eben $1:50 = 20\text{‰}$ brez kakega nasprotnega klanca;
- b) od Ebna v Salzthal $1:400 = 25\text{‰}$; a nasprotni klanec $1:100 = 10\text{‰}$.

Za najmanjši krivinski poluprečnik se dopušča:

a) mej Bischofshofnom in Ebnom 250m ;

b) mej Ebnom in Selzthalom 300m ;

Mej nasprotnimi krivuljami morajo se vmestiti preme črte konči 40m dolge.

Člen 5.

Železnica naj se izdela razen prerovov in predmetov, ki imajo nad 20m razpetine, za samotere koleje; vsi prerovi naj se delajo za dvojne koleje, isto tako naj se zidovje vseh predmetov, ki imajo nad 20m razpetine, takoj napravi za dvojne koleje.

Člen 6.

Luči mej kolegama bodi 1^m 436, a v krivúljah jo je primerno pomnožiti.

Breberišče naj v visokosti prekladnega površja ima konči po 3^m 40 resnične površne širine, in v železnocestni osi konči po 0^m 40 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^m 50 ven napustiti, tako da bode konči (vsaj) po 4^m 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^m 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^m 25 širok niti ne izpod 0^m 75 globok pod površno širino železne ceste (pod prekladnim površjem.)

Odkopni obronki naj se napravijo gradivu primerni in terpežni, a nasipni navadno na 1¹/₂ čevljev.

Člen 7.

Prolazi sezajoči do železnocestne površne širine in mostovi i. t. d. pod železnico, imajoči po 20^m in menj razpetine, morajo imeti v višini železnocestne površine konči 4^m 50 širjave.

Zidovje vseh predmetov, imajočih nad 20^m razpetine, treba, da ima v višini železnocestne površine konči 8^m 0 širjave.

Ako zahteva ostrážnost (varnost), o čemur se bo določevalo pri predlaganji podrobnih projektov, treba, da se napravijo prolazom, mostom i. t. d. držaji ali zidane ogradbe.

Visokost in širjava odprtih vseh predmetov določi se po krajnih razmerah, samo da je sploh pri prolazih za ceste in kolovoze prizadevati si, da bodo imeli po 4^m 50 luči na višino.

Člen 8.

Mostovom, po katerih se bode vozilo čez železnico, naj se mej oporami napravi konči po 8^m 00 luči na širino, ter luči na visokost nad zgornjim robom šin v osi vozne ceste konči po 5^m.

Člen 9.

Prerovi morajo imeti na širjavo konči 8^m 2 luči in na višavo konči 6^m 3 nad prekladami.

V prerovih naj se napravijo od 50 do 50 metrov rešilni zakotljaji.

Člen 10.

Da bode delo trdno in trpežno, smejo podjetniki rabiti samo dobro gradivo in sicer po pravih umetelnosti.

V zidanji je raba navadnega apna prepovedana, rabiti se sme samo hidravlični klak.

Umeteljna dela pod železnico napraviti je iz kamna ali železa.

II. Gornje delo in dajanje znamenj.

Člen 11.

Koder se napravijo dvojne koleje, naj bodo na odprti cesti po 3^m 3, a v postajah po 4^m 75 náravno od srede do srede.

Raván vsakega kolodvora in postaj, katere se kje napravijo, mora po polnem vstrezati poslopjem, kolejnim pokladam, nakladališčem in hraniščem z dvorišči vred i. t. d. ki se tam napravijo, in dovozne ceste — ako njih naprava zadeva podjetnika — morajo se narediti po ukazih državne uprave.

Člen 12.

Podjetnik položi vse koleje z menjališči in vrtilnicami vred, postavi vsa znamenja in izvêde vse mehanične naprave, potrebne za té in za óne, ter preskrbi tudi vožnjo vsega gradiva, potrebnega za gornje delo in drugzega gradiva od bližnje postaje krétajoče se železnice, kamor se mu pošilja, o svojih troških.

Montiranje pa, kolikor zahteva delo mehanika, ne zadeva podjetnika.

III. Visoke stavbe.

Člen 13.

Visoke stavbe morejo se zvršiti po normalijah zapadne po cesarici Elizabeti slovóče železnice.

Zidati je razen razširjalnih poslopij v stični postaji Selzthalski

4	postaje	II.	razreda,
4	„	III.	„
2	„	IV.	„

Sprejemna poslopja II. razreda morajo imeti po 370 □^m resnično zazidanega minimalnega prostora, a III. razreda po 210 □^m. Vsa sprejemna poslopja II. in III. razreda naj se zidajo z enim nastropjem ter naj imajo potrebne kletne prostore.

Vse postaje II. razreda dobé razen tega pokrit perón, ki meri 260 □^m prostora, in 2 prosto stoječi stranišči.

Sprejemna poslopja IV. razreda se zidajo samo pri tleh s 120 □^m resnično zazidanega prostora.

Sedajnje sprejemno poslopje krilne postaje Selzthalske poveča naj se z enostropnim zidanjem za konči 225 □^m zazidanega prostora.

Tudi v teh poslopih naj se napravijo potrebni kletni prostori.

Podjetnik pa ima dolžnost, tudi na drugih krajih, ako bi zahtevala državna uprava, napraviti postajišča z ogibalno koléjo in s pritličnim sprejemnim poslopjem s kletjo vred, ki ima 98 □^m resnično zazidanega prostora.

Člen 14.

Čuvajnice bodo vse pritlične ter imajo resnično zazidanega prostora po 46 □^m; pridá se jim klet, vodnjak ali vodovod in prosto stoječe stranišče.

Zidati je v postaji Selzthalski 1, v vsaki izmed 10ih vmesnih postaj 2, in poleg tega na tekočem kosu Selzthal-Bischofshofenskem še konči 80 čuvajnic, ter tako postavi jih, da se morejo brez zapreke ob svojem časi položiti druge koléje.

Ako bi bilo iz katerega koli namena, 2 čuvajnici stekniti v dvojno, mora tá pokrívati 103 □^m prostora.

Člen 15.

V 11 kolodvorih železnice, ki se bo zidala, napraviti je: lesena hranišča, skupaj z 2.110 □^m; potem hranišča za oglje, skupaj z 330 □^m; razna nakladališča, skupaj z 1.700 □^m; nakladališča za drva skupaj z 3.400 □^m; in hranišča za gasilno pripravo, skupaj z 20 □^m prostora.

Poleg teh je v postaji Selzthalski zidati:

Hranišče za prehodno blago z 200 □^m prostora, enostropno uradniško stanovanje s kletjo vred z 400 □^m konči resnično zazidanega prostora; dalje kolarnica za 10 voz ter vozarnica za 6 lokomotiv s 348 □^m prostora za delarnice, sè stanovišči vred za osobje kurilnice ter vlakovodno osobje, zidovje za veliko lokomotivno vrtilnico z 38.5' = 12^m dolgim poluprečnikom; poslednjič podstavbo za 5 malih vrtilnic s 14.84' = 4.62^m dolgim poluprečnikom.

Za napravo glavne delarnice bode se posebno skrbelo.

Vsa postajna poslopja je kriti z gradivom, ki je ognju trdno.

Člen 16.

V postajah: Eben, Schladming, Gröbming, Steinach in Selzthal napraviti je popolno vrejene dovolj vodé dajóče vodne postaje, vsako z nabirališči iz kovanega železa, ki bodo skupaj držala konči 2.690 k.' = 82.16 k. metrov, iz katerih se bodo pojile lokomotive.

Poslopja vodne postaje naj imajo potrebne prostore, da v njih prebiva sisalčni čuvaj ter vanje se spravlja kurjava.

Poleg tega treba napraviti v Selzthalu 5, v ostalih 4 vodnih postajah po 2 snažišči s potrebnimi vodnimi žrjavi in vodovodi.

Da se pripravlja voda v imenovanih vodnih postajah, izdelati je ali popolnem zadostujoče naravne vodovode ali pa sisalke na sopar, ki bodo zmožne dovolj vodé dajati.

Podjetnik mora izdelati vodnopostajna poslopja z vodnjaki vred, potem snažišča, žrjavne podstavbe, vodotoke, kakor tudi oskrbeti pripravo, montiranje in postavbo vseh potrebnih opravnih stvari, tako izrečno nabirališč, strojev, žrjavov, cevij i. t. d. o svojih troških.

Člen 17.

V vseh postajah je izdelati, kakor potreba zahteva, podstavbe in hišice za mostne tehtnice, talno zidovje dvigalnim žrjavom, kakor vsem napravam, ki jih zahteva obrat, potrebne rove, po katerih voda odtaka, jame i. t. d.

Isto tako je podjetniku pripraviti različne pritekline vseh poslopij, vsa hranišča za orodje, gasilno pripravo in druga hranišča, ter ne samo zravnanje kolodvorov in 1¹/₂ meter visoko ograjo sploh; nego tudi posamnih hranišč, gospodarskih, dvornih in vrtnih prostorov oskrbeti, in povesod potrebne vodnjake za železnično osobje napraviti.

Povesod, koder zahteva državna uprava, ogradí se tudi tekoča cesta z navadnimi koli.

IV. Poračun, založnina ali kavcija in splošni uvét.

Člen 18.

Takoj, ko se naznani podjetniku, da je sprejet njegov projekt, mora on dela kar najkrepkejše začeti ter tako izvrševati, da bodo končana v roku, katerega je sam ponudil, ki pa ne smé nikakor iti čez tri leta, ter se more pričeti kolavdacija izdelane poteze.

Člen 19.

Odplačuje se vsak mesec po razmeri storjenega dela ter po odtrganji 5 odstotnega založninskega zapustka.

Člen 20.

Podjetnik ima dolžnost prevzeti železnični kos izdelati v vseh posamnostih z vestnim ozirom na vse posebne tirjatve c. kr. uradov, kakor tudi po polnem po pravilih umetelnosti, trdno in trpežno.

Podjetnik je torej odgovoren za vse, kar je ali sam v tem oziru zakrivil, ali óni, katere rabi pri izdelovanji.

Podjetnik mora vplačati založnino, da bode izpolnjeval svoje dolžnosti; založnina obstoji nekoliko v tem, da se položé vrednostni listi v resničnem znesku 5 odstotkov vse izdelane vsote, in nekoliko v tem, da se pridržuje pri vsakem odplačevanji zapustek.

Poroštvo za vsa dela trpí eno leto po zvršeni kolavdaciji, katero je pravilom začeti v enem mesecu po zvršenem delu, ter končati štiri mesece po tem.

Pogreške, kateri se pokažejo pred koncem tega časa, popravi podjetnik po nakazih državne uprave o svojih troških, ter se zaveže, ako potrebno, za solidnost s primernim zneskom še za eno leto.

V meri, kakor se po tem uvétu izkaže solidnost železnice, vrne se podjetniku vsa založnina.

Ako bi se podjetnik s počasnim ali slabim zvrševanjem del nesposobnega pokazal, ali sicer v kateremkoli oziru ne izpolnjeval prevzetih dolžnostij, more se delo drugemu izročiti in vsa škoda iz tega izvirajoča poravnati brez pomiselka s položeno založnino.

Člen 21.

Osobe, katere postavi država ali koncesionar da čuvajo izdelovanje, smejo povsod, kjer zahteva izdelovanja prid, neposredno stvari se poprijeti, in vsakemu, kdor ima pri izdelovanji opredek, naložiti je dolžnost, da njih ukaze brez ugovora sluša.

Člen 22.

Podjetnik ima slednjič dolžnost podyreči se ukazom, katere mu dá državna uprava v natanjčnejšo določbo teh uvetov.

Uvetovnik II

za izdelovanje železnice Bischofshofenske z deli na Salcburški postaji do kolodvora v Bischofshofenu.

I. Poteza, razsvojitev in občna pravila.

Člen 1.

Železnični kos, ki se bode izdeloval, stikal se bo v Halinu z zdanjo Salcburg-Halinsko železnico ter pojde na Golling in Werfen do Bischofshofena.

Pri podrobnem klinjenji, katero oskrbuje izdelovalni podjetnik, sme se odstopiti od predloženih načrtov, toda samo toliko, da se s tem ne premeni v tem členu določeni glavni pravci železnice, da se ne poveča njena dolžava, ter da se ne poslabšajo razmere glede pravca in položaja.

Člen 2.

Podrobni projekt je izdelati po določilih ukaza trgovinskega ministerstva od 4. februarja 1871 (Drž. zak. št. 8) ter predložiti ga državni upravi v odobrenje.

Člen 3.

Zemljišča, potrebna za izdelanje železnice, dadó se podjetniku v porabo.

Vsa zemljišča, katerih je treba za pridobitev in napravo vsakovrstnega gradiva, mora podjetnik odkupiti si o svojih troških.

Isto tako spadajo njemu, ako se neodkupljene parcele začasno rabijo v njegov osebni prid ali v polajšanje delalcem, ali če se poškodovajo njih sadovi, vsi troški, kateri iz tega izvirajo.

Člen 4.

Od Bischofshofna v Halin nij dopuščen večji klanec nego $1 : 300 = 3 \cdot 3 \text{‰}$ niti večji nasprotni klanec nego $1 : 100 = 10 \text{‰}$, niti manjši krivinski polomer nego 300m .

Mej nasprotnimi krivuljami morajo se vmestiti preme črte konči 40m dolge.

Člen 5.

Železnica naj se izdela razen prerovov in predmetov, ki imajo nad 20m razpetice, za samotere koleje; vsi prerovi naj se delajo za dvojne koleje, isto tako naj se zidovje vseh predmetov, ki imajo nad 20m razpetice, takoj napravi za dvojne koleje.

Člen 6.

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

Breberišče naj v visokosti prekladnega površja ima konči po 3m 40 resnične površne širine, in v železnocestni osi konči po 0m 40 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^m 50 ven napustiti, tako da bode konči (vsaj) po 4^m 40 fiktivne površne širine zemlja imela odod, koder se nasipom ali rovom podaljšajo obronki.

Kjer bode breberišče ograjeno s kamenjem, naj se mu površna širina razdaljša konči do 4^m 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^m 25 širok niti ne izpod 0^m 75 globok pod površno širino železne ceste (pod prekladnim površjem.)

Odkopni obronki naj se napravijo gradivu primerni in terpežni, a nasipni navadno na 1¹/₂ čevelj.

Člen 7.

Prolazi sezajoči do železnocestne površne širine in mostovi i. t. d. pod železnico, imajoči po 20^m in menj razpetine, morajo imeti v višini železnocestne površine konči 4^m 50 širjave.

Zidovje vseh predmetov, imajočih nad 20^m razpetine, treba, da ima v višini železnocestne površine konči 8^m 0 širjave.

Ako zahteva ostražnost (varnost), o čemur se bo določevalo pri predlaganji podrobnih projektov, treba, da se napravijo prolazom, mostom i. t. d. držaji ali zidane ogradbe.

Visokost in širjava odprtih vseh predmetov določi se po krajnih razmerah, samo da je sploh pri prolazih za ceste in kolovoze prizadevati si, da bodo imeli po 4^m 50 luči na višino.

Člen 8.

Mostovom, po katerih se bode vozilo čez železnico, naj se mej oporami napravi konči po 8^m 00 luči na širino, ter luči na visokost nad zgornjim robom šin v ósi vozne ceste konči po 5 metrov.

Člen 9.

Prerovi morajo imeti na širjavo konči 8^m 2 luči in na višavo konči 6^m 3 nad prekladami.

V prerovih naj se napravijo od 50 do 50 metrov rešilni zakotljaji.

Člen 10.

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

V zidanji je raba navadnega apna prepovedana, rabiti se sme samo hidravlični klak.

Umeteljna dela pod železnico napraviti je iz kamna ali železa.

II. Gornje delo in dajanje znamenj.

Člen 11.

Koder se napravijo dvojne koleje, naj bodo na odprti cesti po 3^m 5, a v postajah po 4^m 75 nárazno od srede do srede.

Raván vsakega kolodvora in postaj, katere se kje napravijo, mora po polnem vstrezati poslopjem, kolejnim pokladam, nakladališčem in hraniščem z dvorišči vred i. t. d. ki se tam napravijo, in dovozne ceste — ako njih naprava zadeva podjetnika — morajo se narediti po ukazih državne uprave.

Člen 12.

Podjetnik položi vse koleje z menjališči in vrtilnicami vred, postavi vsa znamenja in izvede vse mehanične naprave, potrebne za té in za óne, ter preskrbi tudi vožnjo vsega gradiva, potrebnega za gornje delo in drugega gradiva od bližnje postaje krétajoče se železnice, kamor se mu pošilja, o svojih troških.

Montiranje pa, kolikor zahteva delo mehanika, ne zadeva podjetnika.

III. Visoke stavbe.

Člen 13.

Visoke stavbe morejo se zvršiti po normalijah zapadne po cesarici Elizabeti slovoče železnice.

Zidati je razen razširjalnih poslopij v stični postaji Salcburški še 2 novi postaji i. t. ena pri Gollingu, druga pri Werfenu.

Sprejemna poslopja teh dveh postaj naj se zidajo z enim nastropjem ter naj imajo potrebne kletne prostore. Vsako naj v resnici zalega najmanj po 370 □^m površine.

Ona dobé razen tega pokrit perón, ki meri 260 □^m prostora in 2 prosto stoječi stranišči.

Podjetnik pa ima dolžnost, tudi na drugih krajih, ako bi zahtevala državna uprava, napraviti postajišča z ogibalno koléjo in s pritličnim sprejemnim poslopjem s kletjo vred, ki ima 98 □^m resnično zazidanega prostora.

Člen 14.

Čuvajnice bodo vse pritlične ter imajo resnično zazidanega prostora po 46 □^m; pridá se jim klet, vodnjak ali vodovod in prosto stoječe stranišče.

Zidati je v vsaki izmed obeh vmesnih postaj 2, v Salcburgu 1 in poleg tega na tekočem kosu Halin-Bischofshofenskem še konči 27 čuvajnic, ter tako postaviti jih, da se morejo brez zapreke ob svojem časi položiti druge koléje.

Ako bi bilo iz katerega koli namena, 2 čuvajnici stekniti v dvojno, mora tá pokrívati 103 □^m prostora.

Člen 15.

V treh kolodvorih železnice, ki se bo zidala, napraviti je: lesena hranišča, skupaj z 370 □^m; razna nakladališča, skupaj z 2170 □^m; nakladališča za drva skupaj z 1400 □^m potem hranišča za oglje, skupaj z 735 □^m površine.

Poleg teh je v postaji Salcburški zidati: uradniško stanovanje dvojnega nadstropja s kletjo vred z 720 □^m konči resnično zazidanega prostora; dve zidani hranišči, vsako z 850 □^m prostora, dalje kolarnica za 12 voz ter vozarnica za 6 lokomotiv s 348 □^m prostora za delarnice, sè stanovališči vred za osobje kurilnice ter vlakovodno osobje, shramba za gasilnice in zidovje za veliko lokomotivno vrtilnico z 38,5' = 12^m dolgim

premerom; poslednjič podstavbo za 4 male vrtilnice s $14 \cdot 84$ čevljev = 4^m dolgim premerom.

Za napravo glavne delarnice bode se posebno skrbelo. Vsa postajna poslopja je kriti z gradivom, ki je ognju trdno.

Člen 16.

V postajah Salzburg in Golling napraviti je popolno vrejene dovolj vodé dajoče vodne postaje, vsako z nabirališči iz kovanega železa, ki bodo skupaj držala konči $2 \cdot 600$ k. čevljev = $82 \cdot 16$ k. metrov, iz katerih se bodo pojile lokomotive.

Poslopja vodne postaje naj imajo potrebne prostore, da v njih prebiva sisalčni čuvaj ter se spravlja vanje kurjava.

Poleg tega treba napraviti v Salzburgu 3, v Gollingu 2 snažišči s potrebnimi vodnimi žrjavami in vodovodi.

Da se pripravlja voda v imenovanih vodnih postajah, izdelati je ali popolnem zadostujoče naravne vodovode ali pa sisalke na sopar, ki bodo zmožne dovolj vodé dajati.

Podjetnik mora izdelati vodnopostajna poslopja z vodnjaki vred, potem snažišča, žrjavne podstavbe, vodotoke, kakor tudi oskrbeti pripravo, montiranje in postavo vseh potrebnih opravnih stvari, tako izrečno nabirališč, strojev, žrjavov, cevij i. t. d. o svojih troških.

Člen 17.

V vseh postajah je izdelati, kakor potreba zahteva, podstavbe in hišice za mostne tehtnice, talno zidovje dvigalnim žrjavom, kakor vsem napravam, ki jih zahteva obrat, potrebne rove, po katerih voda odtaka, jame i. t. d.

Isto tako je podjetniku pripraviti različne pritekline vseh poslopij, vsa hranišča za orodje, gasilno pripravo in druga hranišča, ter ne samo zravnanje kolodvorov in $1\frac{1}{2}$ meter visoko ograjo sploh; nego tudi posamnih hranišč, gospodarskih, dvornih in vrtnih prostorov oskrbeti, in povsod potrebne vodnjake za železnično osobje napraviti.

Povsod, koder zahteva državna uprava, ogradí se tudi tekoča cesta z navadnimi koli.

IV. Poračun, založnina ali kavcijska in splošni uvét.

Člen 18.

Takoj, ko se naznani podjetniku, da je sprejet njegov ofert, mora on dela kar najkrepkejše začeti ter tako izvrševati, da bodo končana v roku, katerega je sam ponudil, ki pa ne smé nikakor iti čez tri leta, ter se more pričeti kolavdacija izdelane poteze.

Člen 19.

Odplačuje se vsak mesec po razmeri storjenega dela ter po odtrganji 5 odstotnega založninskega zapustka.

Člen 20.

Podjetnik ima dolžnost prevzeti železnični kos izdelati v vseh posamnostih z vestnim ozirom na vse posebne tirjatve e. kr. uradov, kakor tudi po polnem po pravilih umetelnosti, trdno in trpežno.

Podjetnik je torej odgovoren za vse, kar je ali sam v tem oziru zakrivil, ali óni, katere rabi pri izdelovanji.

Podjetnik mora vplačati založnino, da bode izpolnjeval svoje dolžnosti; založnina obstoji nekoliko v tem, da se položé vrednostni listi v resničnem znesku 5 odstotkov vse izdelane vsote, in nekoliko v tem, da se pri vsakem odplačevanji pridržuje zapustek.

Poroštvo za vsa dela trpi eno leto po zvršeni kolavdaciji, katero je pravilom začeti v enem mesecu po zvršenem delu, ter končati štiri mesece po tem.

Pogreške, kateri se pokažejo pred koncem tega časa, popravi podjetnik po nakazih državne uprave o svojih troških, ter se zaveže, ako potrebno, za solidnost s primernim zneskom še za eno leto.

V meri, kakor se po tem uvétu izkaže solidnost železnice, vrne se podjetniku vsa založnina.

Ako bi se podjetnik s počasnim ali slabim zvrševanjem del nesposobnega pokazal, ali sicer v kateremkoli oziru ne izpolnjeval prevzetih dolžnostij, more se delo drugemu izročiti in vsa škoda iz tega izvirajoča poravnati brez pomiselnika s položeno založnino.

Člen 21.

Osobe, katere postavi država ali koncesionar da čuvajo izdelovanje, smejo povsod, kjer zahteva izdelovanja prid, neposredno stvarí se poprijeti, in vsakemu, kdor ima pri izdelovanji opravke, naložiti je dolžnost, da njih ukaze brez ugovora sluša.

Člen 22.

Podjetnik ima slednjič dolžnost podvreči se ukazom, katere mu dá državna uprava v natanjčnejšo določbo teh uvetov.

Uvetovnik III

za izdelovanje železnice Bischofshofen-Wörgl, s kolodvorom Bischofshofenskim i razširjevalnimi stavbami v kolodvoru Wörgelskem južne železnice.

I. Poteza in izdelovanje.

Člen 1.

Železnični kos, ki se bode izdeloval, začne se na severnem kraji Bischofshofenskega kolodvora ter bode držal od tod po Sališki dolini do Bruka, potem trga Celja na jezeru neposrednje dotaknivši se na Saalfelden čez razvodje pri Hochfilzen ter doseže v dolini Pilsko-jezerske Ahe, Sv. Ivan na Tiroljskem.

Od Sv. Ivana se potegne z ozirom na Kitzbüchel in Hopfgarten do Wörgelske postaje južne železnice, ki se razširi.

Pri podrobnem klinjenji, katero oskrbuje izdelovalni podjetnik, sme se odstopiti od predloženih načrtov, toda samo toliko, da se s tem ne premeni v tem členu določeni glavni pravec železnice, da se ne poveča njena dolžava, ter da se ne poslabšajo razmere gledé

pravec in položaja; vendar se že tukaj glavni pravec ceste med Saalfelden in Brukom in med Sv. Ivanom na Tiroljskem in Wörgelom drugače nego v projektu ustaravlja tako, da treba železnico na zahodnem, a ne vzhodnem bregu Celskega jezera z dotiko trga Celja na jezeru in na Kitzbühel po Brüksenski dolini narediti in ne na Elmau.

Isto tako se že zdaj določuje, da nij narediti po črteži postaje v Allbachu, nego pri Leogangu.

Člen 2.

Podrobni projekt je izdelati po določilih ukaza trgovinskega ministerstva od 4. februarja 1871 (Drž. zak. št. 8) ter predložiti ga državni upravi v odobrenje.

Člen 3.

Zemljišča, potrebna za izdelanje železnice, dadó se podjetniku v porabo.

Vsa zemljišča, katerih je treba za pridobitev in napravo vsakovrstnega gradiva, mora podjetnik odkupiti si o svojih troških.

Isto tako spadajo njemu, ako se neodkupljene parcele začasno rabijo v njegov osobni prid ali v polajšanje delalcem, ali če se poškodovajo njih sadovi, vsi troški, kateri iz tega izvirajo.

Člen 4.

Največji klanci, kateri so dopuščeni na kosi, ki se bode izdeloval, merijo:

- a) Od Wörgla v Saalfelden $1:44 = 22.7\%$, nasprotni klanec $1:150 = 20\%$;
- b) od Saalfelden v Bischofshofen $1:150 = 6.67\%$; a nasprotni klanec $1:100 = 10\%$.

Najmanjši krivinski polomer bodi vsaj 300^m ; samo od Saalfelden do Bischofshofen sme iti do 250^m doli.

Mej nasprotnimi krivuljami morajo se vmestiti preme črte konči 40^m dolge.

Člen 5.

Železnica naj se izdela razen prerovov in predmetov, ki imajo nad 20^m razpetine, za samotere koleje; vsi prerovi naj se delajo za dvojne koleje, isto tako naj se zidovje vseh predmetov, ki imajo nad 20^m razpetine, takoj napravi za dvojne koleje.

Člen 6.

Luči mej kolejama bodi $1^m 436$, a v krivúljah jo je primerno pomnožiti.

Breberišče naj v visokosti prekladnega površja ima konči po $3^m 40$ resnične površne širine, in v železnocestni osi konči po $0^m 40$ globočine.

A da se bode voda odtekala, zato naj zemlja pod lesovjem bode takó 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 $0^m 50$ ven napustiti, tako da bode konči (vsaj) po $4^m 40$ 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 $4^m 40$.

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^m 26 širok niti ne izpod 0^m 75 globok pod površno širino železne ceste (pod prekladnim površjem.)

Odkopni obroki naj se napravijo gradivu primerni in terpežni, a nasipni navadno na 1¹/₂ čevelj.

Člen 7.

Prolazi sezajoči do železnocestne površne širine in mostovi i. t. d. pod železnico, imajoči po 20^m in menj razpetine, morajo imeti v višini železnocestne površine konči 4^m 50 širjave.

Zidovje vseh predmetov, imajočih nad 20^m razpetine, treba, da ima višini železnocestne površine konči 8^m 0 širjave.

Ako zahteva ostrážnost (varnost), o čemur se bo določevalo pri predlaganji podrobnih projektov, treba, da se napravijo prolazom, mostom i. t. d. držaji ali zidane ogradbe.

Visokost in širjava odprtih vseh predmetov določi se po krajnih razmerah, samo da je sploh pri prolazih za ceste in kolovoze prizadevati si, da bodo imeli po 4^m 50 luči na višino.

Člen 8.

Mostovom, po katerih se bode vozilo čez železnico, naj se mej oporami napravi konči po 8^m 00 luči na širino, ter luči na visokost nad zgornjim robom šin y ósi vozne ceste konči po 5^m.

Člen 9.

Prerovi morajo imeti na širjavo konči 8^m 2 luči in na višavo konči 6^m 3 nad prekladami.

V prerovih naj se napravijo od 50 do 50 metrov rešilni zakotljaji.

Člen 10.

Da bode delo trdro in trpežno, smejo podjetniki rabiti samo dobro gradivo in sicer po pravih umetelnosti.

V zidanji je raba navadnega apua prepovedana, rabiti se sme samo hidravlični klak. Umeljna dela pod železnico napraviti je iz kamna ali železa.

II. Gornje delo in dajanje znamenj.

Člen 11.

Koder se napravijo dvojne koleje, naj bodo na odprti cesti po 3^m 5, a v postajah po 4^m 75 nárazno od srede do srede.

Raván vsakega kolodvora in postaj, katere se kje napravijo, mora po polnem vstrezati poslopjem, kolejnim pokladam, nakladališčem in hraniščem z dvorišči vred i. t. d. ki se tam napravijo, in dovozne ceste — ako njih naprava zadeva podjetnika — morajo se narediti po ukazih državne uprave.

Člen 12.

Podjetnik položi vse koleje z menjališči in vrtilnicami vred, postavi vsa znamenja in izvêde vse mehanične naprave, potrebne za té in za óne, ter preskrbi tadi vožnjo vsega gradiva, potrebnega za gornje delo in družega gradiva od bližnje postaje krétajoče se železnice, kamor se mu pošilja, o svojih troških.

Montiranje pa, kolikor zahteva delo mehanika, ne zadeva podjetnika.

III. Visoke stavbe.

Člen 13.

Visoke stavbe morajo se zvršiti po normalijah zapadne po cesarici Elizabeti slovóče železnice.

Zidati je razen razširjalnih poslopij v stični postaji Wörgelski

8 postaj II. razreda,

5 " III. "

1 postaja IV. "

Sprejemna poslopja v postajah Saalfelden in Bischofshofen naj bodo restavracije (gostilnice) z najmanj 506 \square^m resnično pozidanega sveta.

Sprejemna poslopja drugih postaj II. razreda morajo imeti po 370 \square^m resnično zazidanega minimalnega prostora, a III. razreda po 210 \square^m . Vsa sprejemna poslopja II. in III. razreda naj se zidajo z enim nastropjem ter naj imajo potrebne kletne prostore.

Vse postaje II. razreda dobé razen tega pokrit perón, ki meri 260 \square^m prostora, in 2 prosto stoječi stranišči.

Sprejemna poslopja IV. razreda se zidajo samo pri tleh s 120 \square^m resnično zazidanega prostora.

Sedajnje sprejemno poslopje stične postaje Wörgelske poveča naj se z enostropnim zidanjem za konči 255 \square^m zazidanega prostora.

Tudi v teh poslopih naj se napravijo potrebni kletni prostori.

Podjetnik pa ima dolžnost, tudi na drugih krajih, ako bi zahtevala državna uprava, napraviti postajišča z ogibalno koléjo in s pritličnim sprejemnim poslopijem s kletjo vred, ki ima 98 \square^m resnično zazidanega prostora.

Člen 14.

Čuvajnice bodo vse pritlične ter imajo resnično zazidanega prostora po 46 \square^m ; pridá se jim klet, vodnjak ali vodovod in prosto stoječe stranišče.

Zidati je v Wörgelu 1, v vsaki izmed 14 vmesnih postaj 2, in poleg tega na tekočem kosu še konči 99 čuvajnic, ter tako postaviti jih, da se morejo brez zapreke ob svojem čas položiti druge koléje.

Ako bi bilo iz katerega koli namena, 2 čuvajnici stekniti v dvojno, mora tá pokrivati 103 \square^m prostora.

Člen 15.

V 15 kolodvorih železnice, ki se bo zidala, napraviti je:

lesena hranišča skupaj z 2.780 \square^m ,

hranišča za oglje " " 1.035 "

pokrita nakladališča " " 1.100 "

razna nakladališča " " 3.200 "

nakladališča za drva " " 3.260 "

in hranišča za gasilno pripravo skupaj z 60 \square^m prostora.

Poleg tega je zidati:

v Wörglu hranišče za prehodno blago z 200 \square^m prostora; v Bischofshofen dvothropno, v Wörglu in Saalfelden enostropno uradniško stanovanje s kletjo vred z 400 \square^m konči resnično zazidanega prostora.

V Bischofshofen in Wörgel po eno kolarnico za 10 voz ter vozarnica v Wörglu za 6, v Bischofshofen za 12 lokomotiv s 348^m prostora za delarnice v prvi in 388□^m v zadnji postaji, sè stanovališči vred za osobe kurilnice ter vlakovodno osobe, zidovje za veliko lokomotivno vrtilnico z 38.5' = 12^m dolgim premerom v postajah Bischofshofen, Saalfelden in Wörgel; poslednjič podstavbo za 11 malih vrtilnic s 14.84' = 4.62^m dolgim premerom v istih 3 postajah.

Za napravo glavne delarnice bode se posebno skrbelo.

Vsa postajna poslopja je kriti z gradivom, ki je ognju trdno.

Člen 16.

V postajah: Wörgel, Faichten, Sv. Ivan, Saalfelden, Hochfilzen, Bruck, Lend in Bischofshofen napraviti je popolno vrejene dovolj vodé dajóče vodne postaje, vsako z nabirališči iz kovanega železa, ki bodo skupaj držala konči 2.600 k. čevljev = 82.16 k. metrov, iz katerih se bodo pojile lokomotive.

Poslopja vodne postaje naj imajo potrebne prostore, da v njih prebiva sisalčni čuvaj ter vanje se spravlja kurjavo.

Poleg tega treba napraviti v Wörglu, Saalfelden in Bischofshofen po 3, v ostalih 5 vodnih postajah po 2 snažišči s potrebnimi vodnimi žrvavi in vodovodi.

Da se pripravlja voda v imenovanih vodnih postajah, izdelati je ali popolnem zadostujoče naravne vodovode ali pa sisalke na sopar, ki bodo zmožne dovolj vodé dajati.

Podjetnik mora izdelati vodnopostajna poslopja z vodnjaki vred, potem snažišča, žrjavne podstavbe, vodotoke, kakor tudi oskrbeti pripravo, montiranje in postavo vseh potrebnih opravnih stvari, tako izrečno nabirališč, strojev, žrjavov, cevij i. t. d. o svojih troških.

Člen 17.

V vseh postajah je izdelati, kakor potreba zahteva, podstavbe in hišče za mostne tehtnice, talno zidovje dvigalnim žrjavom, kakor vsem napravam, ki jih zahteva obrat, potrebne rove, po katerih voda odtaka, jame i. t. d.

Isto tako je podjetniku pripraviti različne pritekline vseh poslopij, vsa hranišča za orodje, gasilno pripravo in druga hranišča, ter ne samo zravnanje kolodvorov in 1½ meter visoko ograjo sploh; nego tudi posamihi hranišč, gospodarskih, dvornih in vrtnih prostorov oskrbeti, in povsod potrebne vodnjake za železnično osobe napraviti.

Povsod, koder zahteva državna uprava, ogradi se tudi tekoča cesta z navadnimi koli.

IV. Poračun, založnina ali kavcija in splošni uvéti

Člen 18.

Takoj, ko se naznhi podjetniku, da je sprejet njegov ofert, mora on dela kar najkrepkejšo začeti ter tako izvrševati, da bodo končana v roku, katerega je sam ponudil, ki pa ne smé nikakor iti čez tri leta, ter se more pričeti kolavdacija izdelane poteze.

Člen 19.

Odplačuje se vsak mesec po razmeri storjenega dela ter po odtrganji 5 odstotnega založninskega zapustka.

Člen 20.

Podjetnik ima dolžnost prevzeti železnični kos izdelati v vseh posamnostih z vestnim ozirom na vse posebne tirjatte c. kr. uradov, kakor tudi po polnem po pravilih umetelnosti, trdno in trpežno.

Podjetnik je torej odgovoren za vse, kar je ali sam v tem oziru zakrivil, ali óni, katere rabi pri izdelovanji.

Podjetnik mora vplačati založnino, da bode izpolnjeval svoje dolžnosti; založnina obstoji nekoliko v tem, da se položé vrednostni listi v resničnem znesku š odstotkov vse izdelane vsote, in nekoliko v tem, da se pri vsakem odplačevanji pridržuje zapustek.

Poroštvo za vsa dela trpí eno leto po zvršeni kolavdaciji, katero je pravilom začeti v enem mesecu po zvršenem delu, ter končati štiri mesece po tem.

Pogreške, kateri se pokažejo pred koncem tega časa, popravi podjetnik po nakazih državne uprave o svojih troških, ter se zaveže, ako potrebno, za solidnost s primernim zneskom še za eno leto.

V meri, kakor se po tem uvétu izkaže solidnost železnice, vrne se podjetniku vsa založnina.

Ako bi se podjetnik počasnim ali slabim zvrševanjem del nesposobnega pokazal, ali sicer v kateremkoli oziru ne izpolnjeval prevzetih dolžnostij, more sé delo drugemu izročiti in vsa škoda iz tega izvirajoča poravnati brez pomiselka s položeno založnino.

Člen 21.

Osobe, katere postavi država ali koncesionar da čuvajo izdelovanje, smejo povsod, kjer zahteva izdelovanja prid, neposredno stvarí se poprijeti, in vsakemu, kdor ima pri izdelovanji opravek, naložiti je dolžnost, da njih ukaze brez ugovora sluša.

Člen 22.

Podjetnik imá slednjič dolžnost podvreči se ukazom, katere mu dá državna uprava v natanjčnejšo določbo teh uvetov.

Uvetovnik IV

za dolžnosti koncesionarjeve glede na delo in opravo železnice od Selzthala na Gornje-Štajerskem do Wörgla na Tiroljskem s krilom od Bischofshofena v Salzburg.

Poteza zaklinjena in splošne dolžnosti.

Člen 1.

Železnica, ki se podeli koncesionarju, odloči se v Selzthalu od zdanje železnice po cesarjeviči Rudolfu slovóce, pojde po Poanižji do nad Radstadta in čez razvodje pri Ebenu v Bischofshofen, od ondód poleg Salce gori do Brucka, in dotikaje se neposredstveno trga Celja na jezeru, prestópi gredoč na Saalfelden razvodje pri Hochfilzen ter doseže v dolini Pilskojezerske Ahe St. Ivan na Tiroljskem.

Od St. Ivana se potegne železnica z ozirom na Kitzbüchel in Hopfgarten v Wörglski kolodvor južne železnice, kateri se razširi.

Krilna železnica v Salcburg se začne na kolodvoru Bischofshofenskem in se konča v Salcburškem kolodvoru zahodne železnice, kateri se razširi, in tu treba kos od Bischofshofen v Halin na novo izdelati a kos Halinsko-Salcburški zdanjemu koncesionarju odkupiti.

Dolžnosti podjetniku teh prej omenjenih železničnih kosov naložene so ustanovljene v posebnih uvetovnikih razdeljenih po treh kosih.

Po istih mora podjetnik celo spodnje delo in visoke stavbe zvršiti ter pri vrhujem delu položiti šine in postaviti mehanične naredbe in znamenja, kakor tudi vse gradivo od najbližjega kolodvora dovoziti, po čemer bode koncesionarjeva dolžnost zemljišče odkupiti in nabaviti vse ono, česar bode še potreba, da se železnica opravi popolnoma za vožnjo.

Zlasti je toraj dolžan spraviti vse gradivo gornjega dela in njegovih mehaničnih naprav, tako tudi znamenja (signale) do najbližje kretne železnične postaje, nabaviti vsa vozila, vso premično opravo za pisarnice, stražarnice in delavnice i. t. d., zadnjič zlasti tudi odkupiti že narejeno Salcburško-Halinsko železnico.

Člen 2.

Koncesionar je državni upravi odgovoren za to, da se železnica izdela po dolžnostih dotičnemu podjetniku naloženih, in da se zlasti tudi predloge naredé po določilih ukaza od 4. februarja 1871 (Drž. zak. št. 8).

Še ima koncesionar dolžnost, brezvetno izpolniti vse, kar državna uprava z ozirom na delo te železnice ukaže.

Odkup zemljišča.

Člen 3.

Koncesionar mora odkupiti vsa zemljišča in poslopja, ter plačati vse odškodbe za težje obdelovanje, za prikrajšane zasebne pravice, prepovedi i. t. d. zadnjič storiti vse naredbe, da se z lokomotivo kje ogenj ne uname.

On mora torej odkupiti potrebnega zemljišča najmanj 1 meter na vsaki strani cestišča in v gozdih v obrambo drevja potrebno progo.

Zemljišča, ki ga bode smel železnocestni stražar uživati, bodi pri vsaki stražarnici najmanj 600 □^m.

Vse ravnine, na katerih bodo stali kolodvori po novem kosu z razširjavo postaj Selzthal, Wörgl in Salcburg vred naj ne zalegajo izpod 68½ hektarov.

Zemljišča odkup naj se tako zvršuje, da podjetnik poprijevši se dela ne najde nikakih zadržkov.

Člen 4.

Koncesionar naj vse železje in ves les, za gornje delo in mehanične naprave na njem ob svojem trošku nabavi in za dobe izroči podjetniku v najbližji kretni postaji, da vse porabi kakor treba.

Gornje delo in mehanična naprava.

Člen 5.

Za horizontalne kose in za klance do vštavno 1 : 100 ali 10‰ smejo se jemati po normalijah zahodne po cesarici Elizabeti slovóče železnice šine po 70·8 colnih funtov na tekoči meter ali 22·4 colnih funtov na navadni čevelj minimalne teže.

Pri večjih klancih naj se rabijo šine enakega prereza iz besemerskega jekla. Vse šine naj se jemljó samo iz priznanih dobrih a nikoli ne iz belgijskih fužin.

V vseh krivuljah od in izpod 400^m polomera vtegneta se za vsako dolžino šin najmanj po dva zvezna droga po normalu zahodne Elizabetine železnice.

V pogodbah o narejanji šin treba da se jim izgovori najmanj triletna rabnost pri železu in desetletna pri jeklu od tistega dne, katerega se začne vožnja ter naj se te pogodbe in in pogodbe za drugo železje potrebno pri gornjem delu predložé državni upravi v odobrenje.

Preklade morajo biti konči 2^m 50 dolge, iz hrastovine ali mecesna in ne smejo biti čez 0^m 95 narazno od srede do srede.

Člen 6.

Vsa dolgost kolej s šinami je enaka vsej dolgosti železnice Selzthal-Wörgl in Bischofs-hofen-Halin več 20 odstotkov omenjene dolgosti za postranske koleje v različnih postajah teh železnic.

Kar se tiče razšira Salcburške postaje, bode trgovinskemu ministerstvu v odobrenje predložiti na drobno izdelan črtež, ki mora kazati vse, kar bode treba napraviti.

Koncesionarjeva dolžnost je vvesti po tej železnici tiste naredbe za dajanje znamenj, ki jih ukaže državna uprava, ter izpolnjevati zlasti novi propis o dajanju znamenj.

Torej jih mora za dobe nabaviti si ter podjetniku izročiti v najbližji kretni železnični postaji, da jih od ondod prepelje in postavi.

Toda koncesionarjeva reč je montiranje, namreč sodelovanje mehanika pri postavljanji, ako bi bilo potrebno.

Uredbe in naprave za kretanje ali vožnjo.

Člen 7.

Koncesionar je dolžan povsod, po potrebi, tehtala, namreč vage mostovnice, potem vzdigovalne žrjave in vse druge k kretanju potrebne naprave nabaviti in postaviti dati, in mo a izpolniti vse, kar mu državna uprava na to stran ukaže.

Tudi pri teh delih je podjetnik dolžan, z vozom dopeljati si take stvari in postaviti jih, a nabava in montiranje zadeva koncesionarja.

Člen 8.

Koncesionar mora ob svojem trošku popolnoma opraviti postaje za službo pri vožnji ljudi in blaga, za spremljanje vlakov in vzdržbo železnice, tako tudi stražnice, nabaviti vsakovrstno založno robo in potrošne stvari za trimesečno kretno dobo, z uniformami vred za železnične služabnike, in državna uprava si pridržuje pravico, spiske, ki jih o tem predloži, pregledati in, če bo treba, dopolniti.

Delalnica.

Člen 9.

O glavni delalnici, ki se v Salcburgu zgolj ob koncesionarjevem trošku napravi, in dotičnih prostorih, vrtilnicah, premikalnicah, naredbah i. t. d. treba črteže, kazala in račune stroškov posebej v potrjenje predložiti.

Vozila.

Člen 10.

Vozila, zlasti lokomotive in vozovi morajo kolikor je mogoče zadovoljavati tehničnim dogovorom društva nemških železnocestnih uprav, ako ne bi vlada med tem časom izdala posebnih propisov.

Za nabavo vozil in založnih delov ustanavlja se minimalna vsota od 80.000 gl. avstr. velj. na miljo (tudi za kos od Haliua v Saleburg) in družba bode dolžna trgovinskemu ministertvu v potrjenje predložiti kazalo (spisek), in opis naprave tistih vozil, ki si jih hoče nabaviti, in dotične pogodbe.

Člen 11.

Koncesionarjeva dolžnost je, o pravem času vso železnico tako opraviti, kakor velevajo ti uvetovniki, tako da bode mogoče ne le podjetniku nepretrgoma železnico delati, temuč tudi ko se dodela, nemudoma in o pravem času vožnjo po njej začeti.