

Državni zakonik

za

kraljevine in dežele v državnem zboru zastopane.

Kos XXXII. — Izdan in razposlan dne 16. julija 1880.

88.

Dopustno pismo od 11. junija 1880,

za lokomotivno železnico od Bocna (Bolzana) do Merana.

M i F r a n c J o ž e f P r v i,
po milosti Božji cesar avstrijski;

apostolski kralj ogerski, kralj češki, dalmatinski, hrvaški, slavonski, gališki, vladimirski in ilirski; nadvojvoda avstrijski; veliki vojvoda krakovski, vojvoda lotarinški, saleburški, štirski, koroški, kranjski, bukovinski, gornje-sleški in dolnje-sleški; veliki knez erdeljski; mejni grof moravski; pokneženi grof habsburški in tirolski itd. itd. itd.

Ker sta grof Anton Brandis in Henrik Böhm zaprosila, da bi jima se dala dopustitev ali koncesija v delo in rabo lokomotivne železnice od Bocna do Merana, stikajoče se z južno železnico, vzvidelo Nam se je z ozirom na občno korist tega podjetja imenovanima prositeljema po postavi o dopuščanji železnice od 14. septembra 1854 (Drž. zak. št. 238) in postavi od 11. marcija 1876 (Drž. zak. št. 38) to dopustitev podeliti tako le:

§. 1.

Dajemo koncesijonarjema pravico narediti in uživati lokomotivno železnico od Bocna do Merana, ki se bode stikala z južno železnico.

§. 2.

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

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

(Slovenščah.)

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

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

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

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

Spodnje delo železnice utegne se utesniti na eno samo kolejo.

Koncesionarja jemljeta na se dolžnost, zarad porabe kolodvora Bocenskega priv. južnoželeznične družbe, in o uredbi vozne službe ondi, kjer bode prehajališče, pogajati se z imenovano družbo ter dotični dogovor položiti v odobrenje pred državno upravo. Troške za razširjalne stavbe, ki bi bile potrebne novi železnici na omenjenem kolodvoru, bodeta koncesionarja nosila.

Ako bi se tak dogovor z južnoželeznično družbo ne napravil, to imata koncesionarja sicer pravico, narediti si svoj kolodvor; ali dolžna bodeta, napraviti kolejo v stik s tujo železnico ter vsaj za vožnjo ljudi urediti vkupno kolodvorno službo.

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

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

Koncesionarja sta vendar v dolžnosti, za povračilo dotičnih troškov dopuščati dovod zveznih železnic, katere bi obrtna podjetja, ležeča ob koncesionirani železnici, naredila v to, da bi po njih svoje izdelke vozila v stiku z dotičnimi kolodvori takó, da bode po tem železnocestna služba kar najmanj mogoče ovirana, proti temu, da se povrne, kar bode troškov odtod.

§. 3.

Koncesionarja sta dolžna, delo železnice v treh mesecih računeč od današnjega dne, začeti in v treh letih od istega časa računeč, dokončati, dodelano železnico v občno službo izročiti ter vožnjo po njej ves čas, dokler traja koncesija, nepretrgoma vzdržavati.

Da bodo zgornjih rokov držali se in druge dolžnosti dopustnega pisma izpolnjevali, dolžna sta koncesionarja državni upravi dati varnost, položivši v kavcijo 200.000 goldinarjev avstr. velj.

Kavcija bodi v gotovini ali vrednotnicah, v katerih se nalagajo novci varovancev.

Kavcija se dá nazaj, kadar bode dovršeno spodnje delo koncesionirane ceste

Spisi in listine narejeni o tem povodu prosti so pristojbin in štemplja.

§. 4.

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

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

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

§. 5.

Koncesijonarjema se je ob delu in rabi dopuščene ceste držati tega, kar ustanavlja to dopustno pismo, ter tudi tega, kar velevajo semkaj meréči zakoni in ukazi (zlasti železnocestni dopustni zakon od 14. septembra 1854 (Drž. zak. št. 238) in železnocestni krétni red od 16. novembra 1851 (Drž. zak. od l. 1852 št. 1) in po zakonih in ukazih, kateri se morebiti pozneje dadó.

Kar se pa vožnje same tiče, odpuščajo se v zmislu člena VII postave od 11. marcija 1876 (Drž. zak. št. 38) varnostne naredbe propisane v redu železnocestne vožnje in dotičnih dodatnih ukazih v toliko, kolikor se bode z ozirom na znižano maksimalno bržino trgovinskemu ministerstvu zdelo, da se smejo, ter bodo na to stran veljali dotični posebni propisi, ki jih izdá trgovinsko ministerstvo.

Zlasti bodeta koncesijonarja dotle, dokler čisti donosi železnice v dveh zapored idočih gospodarstvenih letih ne dadó najmanj obresti po 5 od sto za napravni kapital, odvezana dolžnosti, vzdržavati pravo ponočno vožnjo.

§. 6.

Gledé tega, kar bode storiti za poštni zavod, naj veljajo naslednja določila:

1. Koncesijonarja sta dolžna, pošto in poštne postavljenice po propisu §^a 68 železnocestnega voznega reda zastonj voziti, in za tega delj poštni upravi pri vlakih vozečih same ljudi ali pri meševitih vlakih, katerih vendar ne bodi čez 3 na vsako mer v 24 urah idočih, dati v razpolog en kupé za poštne poslatve in o odpravi s parnimi vozmi, enemu kupeju primeren prostor. Troškove za primerno priredbo teh kupejev naj nosi e. kr. poštni zavod.

Dalje idoče oprave naj bodeta koncesijonarja dolžna samo za povračilo, o katerem se naredí dogovor.

Vozni črteži vlakov za odpravo pošte služečih naj se po veljajočih ta čas Propisih ustanové z odobrenjem nadzornega oblastva.

Ako bi ne bilo mogoče spraviti v tist prostor posamezne večje povezke ali vreče pisem, naj železnična uprava skrbi, da se kam drugam varno denejo v istem vlaku.

Za navadno osvečavo kupejev v poštno službo določenih skrbita koncesionarja kakor pri vozovih za ljudi; a troškove za nenavadno ravsvetljenje notranjih prostorov in za kurjavo nosi poštni zavod.

2. Poštna uprava ima pravico, ukazati, da nje organi pošto na vseh v to določenih vlakih spremljajo.

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

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

3. Za izvrševanje poštne službe na končni postaji v Meranu treba zastonj prepuščati v železničnem poslopju eno primerno sobo z izbico za opravo in ako bi bilo na to stran še večjih potreb, bode treba posebnega dogovora gledé odškodnine, ki se bode v podobi najemščine dajala za večji prostor.

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

4. Na tistih kolodvorih, na katerih ni poštne uprave, naj koncesionarja na zahtevo poštne uprave po železničnih za to sposobnih postavljenih dasta poštne poslatve, razen vrednostnih poslatev, od vlakov sprejemati in organom poštne uprave izročati in za ta čas, dokler se ne izroči poštному organu, varno hraniti, za plačilo, katero poštna uprava določi.

Tam, kjer bi po sprevidu poštne uprave bilo potreba za poštno službo, naj koncesionarja ponudita svoje ljudi poštному zavodu, da pomagajo poštne poslatve nakladati in razkladati, za plačilo takemu delu primerjeno.

Ali v obeh prej omenjenih slučajih bode poštna uprava kolikor bode moči ozirala se gledé takih postaj, v katerih bi bila samo utesnjena podnevna služba, na te posebne lokalne razmere.

Pisma, katera si o upravljanju železnice med saboj pošilja železnocestna ravnateljstva ali upravno svetovanje ter njemu pokorni organi ali ti organi med saboj, smejo na dotičnih železnocestnih kosih odpravljati postavljenim železne ceste.

§. 7.

Koncesionarja prevzemata dolžnost, telegrafe, ki bi jih o svojem času bilo potreba napeti za železnocestno službo in za dajanje znamenj, in o katerih napravi se je posebe dogovoriti z državnim telegrafnim zavodom, dajati uporabljati tudi za državne in privatne poslanice.

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

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

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

V vseh gori omenjenih odnosih dolžnost je koncesijonarjev za časa skleniti poseben dogovor z državno-telegrafsko upravo.

§. 8.

Na železnici v §. 1. omenjeni naj bosta v vožnjo ljudi za zdaj samo dva razreda vóz.

Vozovi prvega razreda naj bodo takisto narejeni kakor vozovi prvega razreda na ostalih železnicah, a vozovi drugega razreda najmanj tako, kakor vozovi tretjega razreda po drugih železnicah.

Kot maksimalna tarifa za vožnjo ljudi se ustanavlja, i. t. od osebe in kilometra

za I. razred		5·0 kr. avstr. velj. v srebru
„ II. „		3·0 „ „ „ „ „

Ako bi se pokazala potreba voznino še bolj znižati, dolžnost bode koncesijonarjev, na zahtevo trgovinskega ministra ali voznino za drugi razred znižati ali pa vvesti še drug razred (voz za stoječe) po 2·0 kr. avstr. velj. v srebru od osebe in kilometra.

V ostalem so gledé tarif za ljudi merodavna določila postave od 15. julija 1877 (Drž. zak. št. 64).

§. 9.

Za prevažanje blaga na koncesijonirani železnici naj veljá naslednja maksimalna tarifa od bečve in kilometra v krajevarjih avstr. velj. v srebru :

A. Brzovozno blago.

1. Za navadno brzovozno blago 20 kr.
2. Za pogodovano brzovozno blago, kakor: mleko in pridelke iz mleka, zelenje, frišno meso, kruh itd. in nazaj voženo prazno posodje polovica zgornjega postavka.

B. Vozno blago.

1. Za navadno vozno blago 12 kr.
2. Za pogodovano vozno blago, kakor: kopano ogljije, koaks, žito, mlinarske proizvode, krompir, gnojiva, les, kamenje zidarsko in za vapno pri polnih vozéh, po tem železo in niže vrste železnino, če se najmanj 5000 kilogramov na vožnjo odda 8 „

Po potrebi smejo se tudi za drugo po legi železnice važno blago z odobrenjem trgovinskega ministra postaviti posebne tarife z znižanimi postavki.

Razredbe blaga in vsa vožnjo blaga zadevajoča postranska določila in postranske pristojbine potrebujejo odobrenja trgovinskega ministra.

§. 10.

Trgovinskemu ministru pristoji pravica, tarife vsak čas znižati v slučajih, ako železnica v dveh zapored idočih gospodarstvenih letih dá čistega donosa najmanj 5 odstotkov napravnega kapitala. Takisto sme trgovinski minister, ako bi po deželah avstro-ogerske monarhije, zastopanih na državnem zboru nastala nadloga in nenavadna dragina pri živeži za ljudi in domačo živino, po potrebi znižati mu voznino, vendar ne izpod tistih postavkov, ki veljajo na dotični železnici za blago z najnižjo voznino.

§. 11.

Voznine in nakladnine smejo se v domačem srebrnem novci odmerjati, vendar takó, da se pristojbina z ozirom na kurs izračunjena mora v deželni valuti vzeti.

Na deželno valuto naj se tarifa preračunja takó, kakor trgovinsko ministerstvo ustanoví.

§. 12.

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

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

Koncesijonarja se zavezujeta, pristati na dogovor med avstrijskimi železnocestnimi društvi ukrenen o nabavi in imetji opravnih reči za vojaške transporte in o vzajemnem pripomaganji z vozili ob večjih vojaških transportih, potem na organska določila in na služabni propis o bojnih železnocestnih oddelkih, ter tudi na potlejšnji, 1. junija 1871 obveljavši dogovor o transportu takih bolnikov in ranjencev, katere je ležeče prevažati ob troških vojaške blagajnice.

Tako sta tudi dolžna pristati na dogovor, katerega je z železnocestnimi društvi ukreniti o vzajemnem pripomaganji z osebjem ob velikih vojaških transportih in na propis o vojaških transportih po železnicah.

Te dolžnosti koncesijonarja imata samo v toliko, kolikor se njih izpolnjevanje z ozirom na drugotnost te železnice in na polajšila vsled tega dodeljena gledé naprave, opreme in cele službe zdi biti zvršljivo.

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

§. 13.

Državni uradniki, postavljeni in služabniki, kateri po naročilu oblastva, čujočega nad upravo in krétnjem železnih cest, ali kateri državnim koristim na obrambo vsled tega dopustila ali z dohodarstvenih ozirov železnico rabijo ter izkažejo naročilo tega oblastva, naj se, če se po tistem kosu v resnici ljudje vozijo, po dotičnih uredbah s popotnim pratežem (robo) vred vozijo brezplačno.

§. 14.

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

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

§. 15.

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

§. 16.

Koncesijonarjema priteza se pravica napraviti delniško družbo in v dobitvev potrebnih novcev izdati na prinesitelja ali na imena slovóče délnice in predstvene obligacije, katere se na avstrijskih borsah smejo prodajati in uradno zaznamenavati.

Prioritete ne smejo izdati se, predno je dokončana železnica.

S predstvenimi obligacijami dobavljene vsote ne sme biti nad polovico napravne (osnovne) glavnice, odbivši dolžni iznos ponapredščin, katere državna uprava na temelji postave od 11. marcija 1876 (Drž. zak. št. 38) koncesijonarjema v delanje ceste dodeli.

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

Predstvene obligacije treba poprej odplačati nego délnice.

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

§. 17.

Koncesijonarja imata oblast, agencije v domači in unanjih državah postavljati, kakor tudi napravljati vozila za ljudi in blago po vodi in na suhem, držéč se obstoječih propisov.

§. 18.

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

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

Komisar, katerega postavi državna uprava, tudi sme, kolikokrat se mu zdi primerno, hoditi v seje upravnega odbora ali drugega zastopa, kateri velja za družbe načelnistvo, ter k občnim zborom, in ustavljati vse sklepe in naredbe, nasprotne zakonom ali družbenim pravilom, oziroma kvarne državni koristi.

Za tu ustanovljeno nadziranje železnocestnega podjetja koncesionarja plačujeta v državno blagajno letno vprečno povračilo z ozirom na dotično poslovno breme, koliko naj bode, to določi državna uprava.

§. 19.

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

Državna uprava sme izreči, da je koncesija izgubila svojo moč, ako se ne bi dostal rok, v §. 3 ustanovljen začetku in zvršetku delanja in začetku vožnje, in bi se prestop roka ne mogel opravičiti ni v zmislu §. 11^a, lit. b) železnocestnega dopustnega zakona niti ne posebno s političnimi ali novčnimi krizami.

§. 20.

Državna uprava si prihranja pravico, da more vselej v §. 1 imenovano železnico odkupiti za odškodnino v gotovem, ki jo dá koncesionarjema.

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

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

To velja tudi za slučaj, če se železnica odkupi pred sedmim letom, ali v takem slučaju bilo bi zgornjo letnino povišati za 10 odstotkov.

Odškodba naj se po izboru državne uprave dá ali v renti, enaki zgornjemu srednjemu, odnosno minimalnemu donosu, ki naj se koncesionarjema v dobi še ostali koncesije poluletno plačuje, ali pa z enkratnim plačilom tistega iznosa, ki je v času odkupnje primeren kapitalni vrednosti računsko najdeni na temelji petodstotnih obresti letnih rent, kar jih do iztečaja koncesije za izplačilo dospe.

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

- a) troški pripravljalnih del in sestave projekta,
- b) troški dela in prve oprave (t. j. do konca prvega gospodarstvenega leta po začetni vožnji na vsi koncesijonirani železnici), in vsi drugi troški, ki se mo-

rajo o povodu naprave železnične in oprave za vožnjo neogibno plačati zunaj iznosa uže v točki a) omenjenega;

- c) interkalarne obresti po 5% za kapitale med delanjem do začete vožnje po vsi koncesijonirani železnici po meri napredujočega dela, in službene oprave vplačane po odbitih čistih dohodkih od posameznih kosov, ki bi se bili poprej v službo izročili, in po odbitih obrestih, ki so se dosegle iz vplačanih in ne precej uporabljenih novcev, vendar samo v toliko, kolikor so se take interkalarne obresti resnično izplačale; od kapitalov, katere so koncesijonarji iz svojega porabili za delo, ne računijo se nikakor obresti;
- d) troški za nabavo novcev, oziroma iznos z odobrenjem državne uprave dodeljene srednje izgube na kursu pri nabavi potrebne gotovine novčene pri izdatbi delnic in predstvenih obligacij.

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

§. 21.

Še sta koncesijonarja dolžna, dodelano železnico, ako bi se državni upravi vzvidelo potrebno ali koristno, na nje zahtev odstopiti drugemu železnocestnemu podjetju za odmeno, katero ono dá.

Kaka in kolika bodi ta odmena, to se prepušča v prvi vrsti obema stran-kama, da se domeniti.

Ako bi se vendar domemba taka ne naredila, naj, se v odmeno dá gotov kapital, ki mu se iznos določi po načelih gori v §. 20 za odkup železnice po državni upravi ustanovljenih.

§. 22.

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

- a) oprostitev od dohodarine, od plačevanja štempeljskih pristojbin kuponom in tako tudi od vsakega novega davka, kateri bi se utegnil vvesti s prihodnjimi postavami, dokler se bode delala in dvajset let od dne, katerega se začne vožnja po celi železnici;
- b) oprostitev od štempljev in pristojbin za vse pogodbe, vloge in druge listine v nabavo kapitala in za delo ter opravo železnice do časa, ko se začne vožnja;
- c) oprostitev od štempljev in pristojbin za prvo izdatbo delnic in predstvenih obligacij z interimalnimi listi vred, in od presnemščine, kar se je nabere o nakupu zemljišča.

§. 23.

Ko mine dopustilo in tist dan, kadar mine, preide na državo brez vračila neobreménjena svojína in užitek dopuščene železnice, posebno tal, zemeljnih in

umeteljskih del, vse spodnje in vrhnje naprave železne ceste in vse nepremične priteklina, 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 krétanju, naj državi preidejo v toliki množini in vrednosti zastonj, kolikor se vjemlje s prvo službeno opravo, obseženo v napravnem kapitalu.

Po odkupu železnice in z dnem tega odkupa pride država izplačavši odkupščino ustanovljeno v §. 20 brez drugega vračila v last in užitek te tukaj koncesijonirane železnice z vsemi prej omenjenimi dotičnimi rečmi, naj bodo premične ali nepremične.

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

§. 24.

Državni upravi se dalje prihranja pravica, ako bi se poleg vsega poprejšnjega svarila po večkrat prelomile ali opustile dolžnosti, naložene v dopustnici ali v zakonih, poprijeti se naredeb, primernih zakonom ter po okolnostih — še predno izteče koncesija, izreči da je ista ugasnila.

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

V dokaz tega izdajemo to pismo, naudarjeno z Našim večjim pečatom, v Našem cesarstvu glavnem in prestolnem mestu na Dunaji, enajstega dne meseca junija, v letu po odrešenji sveta tisoč osem sto osemdesetem, Našega cesarjevanja tridesetem drugim.

Franc Jožef s. r.



Taaffe s. r.

Korb s. r.

Kriegs Au s. r.

89.

Dogovor od 7. julija 1880,

kateri se je na temelji postave od 11. marcija 1876 (Drž. zak. št. 38) in Najvišje dopustitve od 11. junija 1880 med c. kr. trgovinskim in c. kr. finančnim ministerstvom v imenu državne uprave z ene strani in gospodoma grofom Antonom Brandis in Henrikom Böhm kot koncesijonarjema železnice od Bocena do Meran z druge strani v kraji in dne, kakor niže sledi, sklenil takó le :

§. 1.

Državna uprava zavezuje se, ter hoče koncesijonarjema železnice Bocen-Meranske na temelji postave od 11. marcija 1876 (Drž. zak. št. 38) in Najvišje dopustne listine od 11. junija 1880, da se delo te železnice brž začne in izvede, podeliti obrestne erarialne ponapredščine za milijon goldinarjev avstr. veljave v notah.

§. 2.

Ponapredščine za delo po §. 1 bodo se po meri, kakor koncesijonarja, odnosno nju pravnasledniki z delom naprej pojdejo in si gradiva dobavijo, na podlogi izkazov storitve, potrjenih po državnih nadzornih organih, v trimesečnih rokih pozneje pri c. kr. ministerialni izplačevalnici Dunajski na neštempljano potrdnico o prejemu dajale.

§. 3.

Zarad ovedbe delnih izplačil ponapredščine koncesijonarjema ustanavlja se :

1. Vsak v kosmatem dodelani kilometer spodnjega dela (pridobitev zemljišča, zemeljna dela, pritična dela in umetna dela) računi se, dokler skupna dolžina narejenega spodnjega dela ne doseza 20 kilometrov, s 30.000 gld., a če iznosi 20 ali več, vendar ne doseza 25 kilometrov s 33.000 gld., naposled če iznosi 25 ali več kilometrov, s 36.000 gld.

Kosi tega dela manj nego 100 metrov dolgi, naj se računeč skupno dolžino narejenega spodnjega dela ne jemljó v preudarek.

Ko bode vrhno ali gornje delo popolnem položeno, smeli se bodo troškovi za spodnje delo dotičnega kosa računiti s 37.500 gld. na kilometer.

2. Gradivo gornjega dela računijo se z 11.500 gld. na vsak kilometer.

3. Za polaganje vrhnega dela in posipanje preudarja se po 3.500 gld. na kilometer.

4. Za visoke stavbe računi se, čim so vse pod streho, 100.000 gld.

5. Vozila postavljajo se v račun do skupnega iznosa od 200.000 gld. a troškove je treba izkazati.

Troški za pripravljalna dela, nadzor dela in interkalarne obresti merijo se tako, da se troški dela po poprejšnjih določenih poistinjeni povišajo s prikladom od 7 odstotkov, ki predstavlja troškove prejemljenih storitev.

V kolikor gradivo pri zgornjem računu v preudarek vzeto še ni postalo priklina železnice, morata koncesijonarja izkazati, da sta pridobila last tega gradiva.

Železnični kosi, ki bi se vsled poznejše dovršbe odgovarjajočega jeza za uredbo Adiže reke ali z drugih razlogov izvedli provizorno, naj se pri ovedbi državnih ponapredščin gledé spodnjega dela ne jemljó nikakor v račun, a gledé vrhnega dela naj se jemljó samo v oziru na gradivo gornjega dela po njih uporabljeno in to do maksimalne izmere, kakor bodo dotični definitivno dodelani kosi dolgi.

Organu, ki ga državna uprava postavi za nadzor dela, na voljo je, kadar koli hoče, pogledati v knjige in računske priloge koncesionarjev.

§. 4.

Visokost plačil ponapredščine koncesionarjema postavlja se na 40% stroškov za vse uže dovršene storitve, odbivši poprej dane ponapredščine.

Čim ponapredščine koncesionarjema za delo dane dosežejo 800.000 gld. vsega skup, smejo se nadaljnje ponapredščine samo tedaj in do tistega iznosa dati, kadar in v kolikor ostanek, kar se namreč od celega iznosa ponapredščin za 1.000.000 gld. ni izročilo, preseza 40% tistega iznosa stroškov, ki se more izkazati, da je še potreben za popolno dovršbo in opravo železnice za vožnjo.

Ko se začne vožnja po celi železnici, naj se tudi kak ostanek od skupne erarialne ponapredščine za 1.000.000 gld. koncesionarjema izroči, in ta ostanek predstavlja subvencijo za stroške vseh v zgornjem paragrafu ne specificiranih storitev in naprav.

§. 5.

Po zgornjem dane državne ponapredščine so zajem, koncesionarjema od državne uprave podeljen.

V zavarovanje tega zajma z obrestmi in pritičnimi pristojbinami vred dajeta koncesionarja državni upravi, dokler ne bode do dobrega povrnjen, zastavno pravico na vsa od nju za napravo železnice pridobljena zemljišča in vse stavbe na njih, in tako tudi na vse gradivo dobavljeno v isto svrho, s predstvom pred vsemi terjatvami, naj izvirajo iz katerega koli pravnega imena.

Dolžnost koncesionarjev je, brez odloga izdelati knjižni vpis zastavne pravice za državno ponapredščino na vložku železnocestne knjige, ki se naredi za koncesijonirano železnico, in do dobe, dokler se ne naredi knjižni vložek, državno zastavno pravico zavarovati z izdatbo listine zastavodavne.

§. 6.

Od državne ponapredščine, dane koncesionarjema bode od začetka drugega gospodarstvenega leta počenši letne obresti po pet od sto plačevati.

V izpolnitev te dolžnosti gledé obresti naj vendar državna uprava v dobi od začetka drugega do izteka desetega gospodarstvenega leta nikakor ne zahteva več nego polovico letnih gospodarstvenih presežkov, ki bi se pri vožnji dosegli.

Ako bi od začetka drugega gospodarstvenega leta počenši polovica v enem letu doseženega previška prestopila vsoto za obresti po pet od sto potrebne, to naj se dotični previšek najpred uporabi za izplačilo še na dolg zastalih petodstotnih obresti, a po tem v odplačilo kapitala, kateri se tedaj, ako bi po izte-

čaji tridesetega gospodarstvenega leta še ves ali po nekem delu ostal ne izplačan, od tega časa počenši sme vsak čas odpovedati.

Kot prvo leto gospodarstva ali vožnje železnocestne naj tedaj, če se vožnja začne v prvi leta polovici, veljá tisto leto, v katerem se je začela vožnja, a če se je začela v drugi leta polovici, čas od dne začete vožnje do konca sledečega leta.

V ostalem je tedaj dolžnost koncesionarjev brez odloga v gotovini nazaj plačati prejete ponapredščine z obrestmi po pet od sto v državno blagajno, ako bi, kolikor je na njima, ne držala se rokov v Najvišji dopustnici za delo postavljenih.

§. 7.

V obrano posebnih interesov, ki postajajo državni upravi iz danih ponapredščin, in za tehnični nadzor železnocestnega dela pridržuje se ji pravica, neposrednje paziti na resnično in svrhi primerno uporabo vseh za delo in opremo v §. 1 imenovane železnice dobavljenih novcev po državnih za tega delj postavljenih organih kakor se ji koli vzvidi prav.

Troške tega posebnega nadzora pri delu morajo koncesionarja, odnosno njih pravnasledniki povrniti v iznosu, ki ga ustanovi trgovinsko ministerstvo.

§. 8.

Dokler bode država finančialno udeležena pri železnocestnem v §. 1 imenovanem podjetji, pridržuje se vladi pravica o prehodu koncesije na delničarsko družbo imenovati enega uda v upravni svet te družbe.

§. 9.

V zavarovanje pravic, ki jih državna uprava ima iz tega dogovora, zastavljata koncesionarja po §. 3 dopustne listine položeno kaveijo od 200.000 gld., ne krateč posebne odgovornosti, ukrenjene v omenjenem paragrafu.

§. 10.

Pričujoči dogovor izdá se v enem neštempljanem primerku, ki ostane v rokah državne uprave.

Vidimiran prepis izroči se koncesionarjema.

Na Dunaji, dne 7. julija 1880.

Za državno upravo:

C. kr. trgovinski minister:

Kremer s. r.

C. kr. finančni minister:

Dunajewski s. r

Za koncesionarja:

Grof Anton **Brandis** s. r.

Henrik **Böhm** s. r.

