

Državni zakonik

za

kraljevine in dežele v državnem zboru zastopane.

Kos XXXIX. — Izdan in razposlan dne 10. septembra 1885.

122.

Postava od 6. septembra 1885,

o tem, pod katerimi uveti bode podeliti novo dopusti o poslovršbe na severni železnici, slovoči po cesarji Ferdinandu, in kako naj se zvršijo pravice do odkupa, katere bode v istem pridržati državi.

S privolitvijo obeh zbornic državnega zbora ukazujem takó :

Člen I.

Vladi se daje oblast, delničarski družbi izključljivo privilegovane Cesar-Ferdinandove severne železnice, katera v bodoče imej firmo (trdko): „C. kr. privilegovana Cesar-Ferdinandova severna železnica“ pod uveti in načini, ustanovljenimi v niže sledečem dogovoru, katerega sta ministra za financije in trgovino z ravnateljstvom imenovane družbe na Dunaji dne 10. januarja 1885 ukrenila, dopustilo (koncesijo) za poslovršbo po železnicah, navedenih v §. 1 dogovora, podeliti sosebno proti temu, da naj z dobo, ko se podelí to dopustilo, privilegij od 4. marcija 1836 (Št. 50 zb. p. p.) z dodatki vred izgubi svojo moč.

Člen II.

Zgornji pooblastitvi postavlja se dalje še ta uvet, da morata §§. 7 in 23 dogovora sluti (glasiti) takó le:

§. 7.

Pravica, določevati tarife, kakor tudi deležnost čistega dobička pridržuje se državi za celo družbino javno železnocestno omrežje (§§. 1, 9, 10 in 15) — izimši samo lokalne železnice (§§. 16 in 19), — po meri naslednjih določil:

1. Normalne (tudi specialne) tarife, izimne tarife in postranske pristojbine za vožnjo ljudi in blaga (brzovoznega blaga, voznega blaga, živih živali, vozil in mrličev), tako tudi razredbo blaga in splošna tarifna določila (del I) za preva-

žanje blaga brzovoznega in drugega, po tem živih živali, vozil in mrličev ustanavlja, zaslišavši družbo, vsak čas c. kr. ministerstvo trgovine.

2. Družba hoče se temu, kakor ministerstvo trgovine tarife določi, podvreči brez pridržka in brez ozira na svoj čisti dobiček, koliko ga bode, ako pri tem ministerstvo za trgovino:

- a) tarif, katere je družba uže današnjega dne niže postavila nego so na zahodnih državnih železnicah, ne zniža pod to izmero;
- b) v ostalem za omrežje severne železnice ne ustanovi nižjih tarif, nego so dne 10. januarja 1885 veljavše normalne (tudi specialne) tarife in izimne tarife zahodno od Dunaja mesta ležečih glavnih prog avstrijskega državnega železnocestnega omrežja.

Pri tem bode tarife za kopano ogljije iz Ostravsko-Karvinskega okroga vsak čas od jame, odnosno z rudniškega Dombavskega kolodvora — vračunjuje pristojbino manipulacijsko, — ki naj se z 20 kr. avstr. veljave od bečve (tone) največ odmerja, — in sicer takó ustanoviti, da se za rudniško železnico — vzevši enotno srednjo distancijo — ne bodo računili višji enotni postavki nego po javnih železnocestnih progah, ki so predmet novemu dopustilu, in da se bodo torej vsi čiharni postavki od posamičnih jam ali rudnikov in z Dombavskega rudniškega kolodvora popolnem enake mere držali.

3. Kadar se iz sklenenega vršbenega računa katerega leta pokaže, da družbe čisti dobiček (število 6) preseza iznos, enak cifri letne dividende po 100 gld. avstr. veljave v notah za vsako delnico (akcijo) Cesar-Ferdinandove severne železnice — in vzelo se je, da je vseh delnic $74.511\frac{1}{4}$ po 1.000 gld. konv. denarja = 1.050 gld. avstr. veljave, — ima ministerstvo trgovine pravico, tarife znižati še pod izmero povedano v številu 2, lit. a—b. V tem slučaju treba je po določitih obseženih v št. 2, poslednjem odstavku, znižati v enakem razmerji tudi pristojbine rudniške železnice.

Ako se vsled takšnih nadaljnjih znižeb tarif najde, da čisti dobiček družbe (št. 6) ne dosega povedane visokosti, sme zarad tega družba samo zahtevati, da se tarife toliko predrugačijo, kolikor je previdoma potrebna, da one izgube več ne bode.

4. Ako se po meri redno sklenenega vršbenega računa enega leta pokaže, da je v istem doseženi čisti dobiček družbe prestopil iznos od 100 gld. avstr. veljave na delnico, treba bode prebitok — ne kratač trgovinskemu ministerstvu pristojne pravice, še dalje znižati tarife, — po polovici razdeliti med državo in družbo ter je družba dolžna, delež, ki pripada državi na svobodno razpolaganje, v štirih tednih po završku vršbenega računa odpraviti na državno upravo.

5. Prebitni deleži, ki po zgornjih določitih (št. 4) državi pripadajo, izločijo se iz čistih donosov železnocestne poslovrsbe, kadar se bode odkupščina določala (§. 5, lit. a).

6. V št. 2 do 4 imenovani čisti dobiček družbe ugame se pod nadzorom trgovinskega ministerstva, kateremu je pridržana pregledba dotičnih računov, leto za letom na ta način:

- a) Za rudniške naprave (družbine rudnike na kopano ogljije, Ostravsko rudniško železnico, briketno fabriko Ostravsko) z ene, in za javno železnocestno podjetje (§§. 4 in 5), obsezajoče druga družbina podjetja razven lokalnih železnic (§§. 16 in 19), katero o svojem času pripade nazaj državi, odnosno podleži odkupni pravici, z druge strani postavijo se ločeni poslo-

vršbeni računi, v katere bode vpostavljeni vršbene dohodke in vršbene razhodke dotičnih podjetij. Družbini dohodki iz obresti in obrestovanje njenih visečih in pa založenih dolgov, kateri stopajo na mesto visečih, po tem donosi družbinih zalogov (fondov), kolikor jih ostane po odbitku dotičnih bremen, niso predmet poslovršbenega računa. Nasproti treba je vanj vpostavljeni kot dohodek javnega železnocestnega podjetja obresti prihajajoče družbi od povprečne odkupščine za 600.000 gld. avstr. veljave v notah, ako bi država (§. 14) odkupila družbin delež Dunajske zvezne železnice.

b) Troški občne uprave in vsi drugi razhodki, ki zadevajo vsekolino družbinih podjetij ali družbo kot tako, vendar izimši obrestovanje in odplačevanje napravne glavnice, porazdelé se na poslovršbene račune po ključu, ki ga ustanovi trgovinsko ministerstvo.

c) Od vršbenega prebitka, ki se po le tem za javno železnocestno podjetje najde, odbijejo se naslednji členi ali postavki:

aa) iznosi potrebni vsakokratno za obrestovanje in razdolžbo (amortizacijo) družbinih predstvenih zajmov, kolikor se isti ne tičejo lokalnih železnic (§§. 16 in 19), doštevši letnine, ki jih je po §. 4 dajati v razdolžbeni zalog;

bb) iznosi, ki jih je po črteži vsled sukcesivnega izžrebovanja v števil. 3 imenovanih delnic v njih odplačilo po nominalni njihovi vrednosti uporabljati, odbivši obresti po pet od sto, ki prihajajo na uže izžrebane delnice, ter prirastajo razdolžnini.

d) Kar po odbitku pod aa) in bb) navedenih postavkov od poslovršbenega prebitka javnega železnocestnega podjetja ostane, to je čisti dobiček družbe v zmislu števil. 2 do 4.

7. Vsi prepiri o znižbah tarif, omenjenih pod števil. 3 § 7, in tako tudi o čistem dobičku, ki se ugiblje po števil. 6 tega paragrafa, spadajo pred razsodišče sestavljeno iz sedem udov, v katero po dva ude imenuje vsaka izmed obeh pravnih strank, a ostale tri ude polni svetovalstveni zbor vrhovnega sodnega dvora voli iz svoje sredine, in to razsodišče razloča le-te prepire, a ob enem tudi vse kake prepire o svoji lastni pristojnosti na prvi in poslednji stopinji ter ne bodi nikakega nadaljšnjega vzklica do rednega sodnika.“

§. 23.

„Ako bi iz tega dogovora nastali kaki zasebno-pravni prepiri, katerih dogon ni pridržan razsodišču (§. 7), naj jih razloča c. kr. deželno sodišče na Dunaji.“

Člen III.

V členu II, §. 7, št. 2, lit. a—b imenovane tarife, katerim podvreči se je družba po napomnjenem odstavku dolžna, treba je precej vvesti, čim bode nova koncesija podeljena, ter naj veljajo kot maksimalne tarife.

Člen IV.

Uravnujoč tarife za omrežje severne železnice (§§. 7 in 8 dogovora) naj se pri enakih razmerih z domačo produkcijo ne postopa neugodnejše, nego s produkcijo vnanjih dežel.

Člen V.

Za zvrševanje pravice trgovinskemu ministerstvu po členu II, §. 7, št. 3 pristojne, tarife zniževati, veljá naj sploh to načelo, da naj normalne (tudi specialne) tarife, izimne tarife in postranske pristojbine po omrežji severne železnice ne bodo više odmerjane, nego so vsakočasne tarife zahodnih državnih železnic, ter je v tem postopati takó le:

- a) Ako bi ta čas, ko se imajo tarife znižati, navedene tarife zahodnih državnih železnic bile nižje od tarif severno-železničnega omrežja, treba je le te znižati na mero prvih;
- b) kadar ní tako, kakor se je reklo pod a), ali če je ondukaj v misel vzeta znižba tarif uže storjena, naj se nadaljnje znižbe tarif zvršijo v toliko, kolikor se zdí biti potrebno z ozirom na koristi (interese) skup zadevajoče in po meri občnih narodno-gospodarstvenih potreb;
- c) tarife naj se takó (lit. a in b) znižujejo brez ozira na to, da se s tem previdoma v bodoče umanjša delež dobička, ki je državi po členu II, §. 7, št. 4 pridržan.

Člen VI.

Vlada naj skrbi za to, da bodo vsakovrstni prispevki v pričuvni zalog (reservni fond), ki se vpostavljajo v poslovršbeni račun (člen II, §. 7, št. 6), najstrožje na mero resnične potrebe omejeni.

Člen VII.

Vladi se daje oblast, v času, katerega ona določi, po dogovorjenih načinih zvršiti pravico državi v §. 14 zgoraj omenjenega dogovora pritegneno ter odkupiti šestinski delež Dunajske zvezne železnice, ki ga ima Cesar-Ferdinandova severna železnica.

Člen VIII.

Za slučaj, ko bi se zvršila državi v §. 5 dogovora pridržana pravica, odkupiti vsekoliko podjetje, katero je predmet novemu dopustilu, zaukazuje se uže zdaj, da bode pri ugibanji čistih donosov železnocestne poslovršbe, katero nastopi po §. 5, lit. a dogovora zarad tega, da se določi odkupščina, od vršbenih razhodkov, ki se vpostavijo v poslovršbeni račun, izločevati one davke, kakoršni so pridobnina in dohodarina itd., katere iz odkupščine plačevati bi družba tudi po storjenem odkupu dolžna bila v zmislu zakonov, veljajočih o času odkupa.

Člen IX.

Pričujoča postava pride v moč z dnem, katerega bode razglašena, ter je Mojemu ministru za financije in Mojemu trgovinskemu ministru naročeno zvršiti jo.

Na Dunaji, dne 6. septembra 1885.

Franc Jožef s. r.

Taaffe s. r.

Dunajewski s. r.

Pino s. r.

Dogovor

sklenen na Dunaji dne 10. januarja in 17. julija 1885 med c. kr. ministrom za finance in c. kr. ministrom trgovine v imenu državne uprave z ene in pooblaščenimi zastopniki ravnateljstva n. priv. Cesar-Ferdinandove severne železnice z druge strani.

§. 1.

Pod firmo „Izključljivo privilegovana Cesar-Ferdinandova severna železnica“ pri trgovinskem sodišči vpisani delničarski družbi, katere firma naj posledaj slove „C. kr. privilegovana Cesar-Ferdinandova severna železnica“, podeljuje se novo dopustilo za poslovršbo po vseh od te družbe do zdaj dodelanih ali pridobljenih železnicah, katere služijo javnemu prometu.

Te železnice so seosebno:

1. Glavna železnica od Dunaja do Krakova s krili v Brno, Olomuc, Opavo, Belsko, Granico in Mislovice;
2. krilne železnice od Floridsdorfa v Jedlese, od Gänserdorfa v Marchegg in od Bogumina (Oderberg) do pruske meje;
3. moravsko-sleška severna železnica od Brna na Olomuc v Sternberg s krilom od Nezamislic v Prerov;
4. panoga od Dunajskega kolodvora severne železnice do Dunavske nabrežine in k Dunavski pobrežnici;
5. železnica od Belskega v Živec;
6. železnica od Bretislava (Lundenburga) v Grussbach in Zellerndorf.

Novo dopustilo podeljuje se na podlogi veljajočih postav in v zmislu ukaza od ministerstva za trgovino, obrte in javne gradnje od 14. septembra 1854 (Drž. zak. št. 238), o podeljevanji koncesij za gradnjo zasebnih železnic (postava o dopušcanji železnic).

Z dobo, ko se podeli novo dopustilo, izgubi svojo moč najvišji privilegij od 4. marcija 1836 (Zbirka političnih postav 64. zvezek, št. 50, stran 436).

Ob enem izgube svojo moč poznejša, delničarski družbi Cesar-Ferdinandove severne železnice podeljena dopustila od 12. aprila 1840, 7. junija 1845, 18. marcija 1847, 26. junija 1858 (ukaznik trgovinskega ministerstva št. 38), 6. maja 1867 (Drž. zak. št. 82), 22. junija 1875, 30. maja 1876 (Drž. zak. št. 88) in 23. avgusta 1876 (Drž. zak. št. 112).

Vendar ostane s preinakami ukrenenimi v pričujočem dogovoru veljavno po določilih v §§. 17 do 20 Najvišjega dopustnega pisma od 6. maja 1867, Drž. zak. št. 82, za moravsko-sleško severno železnico dodeljeno državno poroštvo za oni letni donos, kateri je potreben v obrestovanje in amortizacijo efektov izdanih zarad dobave železnocestne napravne glavnice.

§. 2.

Določila nove koncesije bodo se počenshi od časa, katerega se podeli koncesija, uporabljala na vse v §. 1 navedene železnice, katere naj posledaj sestavljajo eno enotno ali edinstveno omrežje.

S to dobo ugasnejo vse kakeršne koli družbi kot taki, ali v oziru na posamične sestavine nje-
nega železnocestnega omrežja doslej pripuščene izime ali eksemcije, posebne pravice in opro-
stitve s časnimi oprostitvami od davkov in pristojbin vred, ki so ji bile dodeljene za železnice nave-
dene v §. 1, št. 5 in 6.

Po le-tem se zlasti naslednje dogovorno ustanavlja:

- a) O podelitvi novega dopustila pridrži se državi gledé vsega železnocestnega omrežja družbinega, tudi onih železnic, ki so bile na podlogi najvišjega privilegija od 4. marnca 1836 izvedene ali v rečeno omrežje pozneje privzete, pravica pripadnosti, kakor tudi odkupna pravica po meri tu niže stoečih določil.
- b) Obrana proti napravi novih železnic dodeli se, — dokler bode novo dopustilo v veljavi, samo v obsegu, kakor ga določa §. 9, lit. b) postave o dopuščanju železnic od 14. septembra 1854, Drž. zak. št. 238.
- c) V novem dopustilu uravnajo se storitve ali oprave za vojaške svrhe, za c. kr. telegrafski zavod in za druge veje javne službe po meri onih dopustilnih določil drugih avstrijskih zasebnih železnic, katera so državi najugodnejša.

Gledé tega, kar ima družba storiti za c. kr. pošto, uporabljala se bodo določila, obsežena v naslednjem §. 3.

- d) Dokler bode veljala nova koncesija, treba je razdolžbo delničarske glavnice družbine izvesti po črteži, katerega odobri c. kr. državna uprava.

Vsak predstven zajem in pa vsako pomnoženje delniške glavnice treba da prej odobri c. kr. državna uprava, kateri ostaje pridržano tudi odobravati obrazce, kakeršni naj se upo-
rabljajo.

- e) Izrečno se prihranja v polnem obsegu, kakor pri kateri koli drugi zasebni železnocestni družbi c. kr. vladi zvrševanje državne pravice do nadzora po zvanih v to oblastvih in organih, sosebno po cesarskem komisarji, kateri bode imel tudi pravico, biti pričujoč v vseh sejah družbinega načelnštva.

§. 3.

Gledé tega, kar ima družba storiti za c. kr. pošto, dogovorjeno je naslednje:

- a) Družba ima dolžnost, poštnim namenom potrebne prostorije na Dunaji in zunaj Dunaja mesta po vsakočasni potrebi zastoj dobavljati.
- b) Družba ima dolžnost, pošto, spremljajoče jo uradnike in služabnike in pa nadzornike z vsakim vlakom, ki ga napoveduje vozni črtež, odpravljati in v to potrebne vozove, po potrebah poštnega upravnstva narejene, tudi poštno-ambulančne vozove, zastoj dobavljati in vzdrževati.
- c) Voziti bode:

I. brez odplate

1. pod b) navedene poštno organe,
2. z brzovlaki (kurirskimi vlaki) po en četverokolesni ambulančni voz,
3. z vlaki za ljudi in meševitimi vlaki, (med temi poslednjič omenjenimi razumevajo se tudi vlaki za blago, s katerimi se tudi ljudje vozijo), en osmerokolesni ali dva četvero-
kolesna voza,

II. za odplato

4. pridane vozove z vlaki za ljudi in meševitimi vlaki, ter dobiva družba za vsak četvero-
kolesni pridani voz za kilometer vožnje, če se voz res rabi za poštno vožnjo, povračila po 17 kr. avstr. veljave.
5. Glavne in pridane vozove z brzovoznimi vlaki za blago ali s tvornimi vlaki takisto, da povračilo za vsak četverokolesni voz (brez razločka, bodi si glaven ali pridodan voz) za kilometer vožnje, če se res rabi za poštno vožnjo, po 9 kr. avstr. veljave iznaša.
- d) Letna povprečnina od 10.500 gld., ki se opravlja po dozdanjih domembah za odpravo voz poštno ambulančije, naj po podeljeni koncesiji odpade ter ne bode za to odpravo poslej c. kr. pošta nič več povračevala.
- e) Pisemsko-poštne poslatve, ki jih ne sprevaža noben poštnik, naj železnocestni služniki posre-
dujejo.

§. 4.

Veljavnost novega dopustila se končá z 31. dnem decembra 1940.

S to dobo prejde last vsega podjetja, katero je predmet nove koncesije, sosebno last železnic samih, last zemljišča in tal in pripadajočih zidanic ali stavbin, z vso neprimično in premično pri-

tiklino vred, tudi vozilnega parka in vsakovrstne zaloge, zdajci vsled postave in neposredstveno na državo.

Last preide takó brezodplatno; vendar se v zmislu ukazila, stoječega v §. 8 postave o dopušcanji železnic od 14. septembra 1854, Drž. zak. št. 238, določa, da boče za vozilni park povrniti cenilno vrednost, katera se najde s posebno domembo ali — ako bi se taka domemba do iztečaja koncesije ne napravila — ustanovi z uporabo zmislu primerno propisov o razlastitvi zarad naprave železnic in dotične poslovršbe.

Last pričuvnih zalogov, napravljenih iz vršbenih donosov, ostane družbi.

Družba ima dolžnost, državi preoddati železnico bremen prosto, čim poteče koncesija.

Ako bi vendar tist čas od knjižno na železnico vpisanih predstvenih zajmov družbe kaj bilo po dozdanjih razdolžbenih črtežih še ne izžrebanih ostankov, prevzame jih država kot samoplačevalka proti temu, da družba državi prav tist čas prepusti v last razdolžen zalog, ki ga ona napravi in hrani in do katerega boče drugi ključ imela e. kr. državna uprava; v ta zalog naj se dne 31. decembra 1886 in tako vsako izmed naslednjih let, dokler boče koncesija še trajala, iz družbinih sredstev po 63.063 gld. 02 kr. avstr. velj. v srebru in 19.648 gld. 52 kr. avstr. velj. v notah odkaže.

Ta dotacija zaloga, od iste idoče obresti in obrestne obresti naj se koristonosno naložé takó, kakor državna uprava določi.

Dobro se razumeva, da dobodi družba popolno pravico do svobodnega razpolaganja z onim razdolžnim zalogom in bodi odvezana dolžnosti, dalje vzdrževati in zakladati ga, čim razdolžbene črteže svojih predstvenih zajmov takó uravná, da se ti zajmi, dokler teče koncesija, do dobrega odplačajo.

§. 5.

C. kr. državni upravi pridržuje se pravica, vsečiharno podjetje, katero je predmet novemu dopustilu, počenshi od 1. januarja 1904 kadar si koli bodi za državo odkupiti.

Če se poprime te pravice, pridobi država last železnic in njih pritikline v razsežaji, povedanem v §. 4, sosebno tudi vozilnega parka, za katerega boče vendar v slučaji odkupa opraviti posebno povračilo.

V §. 4 omenjeni pričuvni zalogi ostanejo družbina last, nasproti boče po §. 4 napravljeni razdolžni zalog v oni visokosti, katero boče do odkupnega časa privzemši dotle natekle obresti in obrestne obresti dosegel, preoddati državi v last, in po tem družba ne boče več opravljala nadaljšnjih letnin v ta zalog, marveč, če jih boče po meri končnih določil v §. 4 še sploh potreba, bodo se iste letnine odbile od odkupščine, ki jo boče plačati družbi.

Poleg teh bodo veljala še naslednja določila:

- a) Da se določi odkupščina, najdejo se čisti donosi železnocestne poslovršbe, doseženi v sedmih vršbenih letih, katera so bila pred samim odkupom; od teh se odbijeta dve najneugodnejši vršbeni leti ter se srednji čisti donos ostalih petih let izračuni. Soglasno se priznava, da se za poslednje „vršbeno leto izmed semih let, ki je teklo neposrednje pred samim odkupom“, ima razumeti poslednje vršbeno leto, katerega računi uže popolnem završeni predležé, torej v slučaji, ako bi se odkupna pravica s 1. dnem januarja 1904 zvršila, leto 1902. Ugibaje čisti donos treba je razhodkom poslovršbenega računa doračunjati tudi razhodke ali troškove za rekonstrukcije in obnove vsakovrstne, ki so bili plačani iz pričuvnih ali obnovnih zalogov, a nasproti naj se od vršbenega prebitka ne odbijajo troški za obresti in amortizacijo (bremena predstvenih zajmov, dodavši dotacijo razdolžnega zaloga omenjeno v §. 4, odplačevanje in obrestovanje delničarske glavnice), ki se nahajajo v oddelku E splošnega računskega obrazca za poslovršbo avstrijskih železnic od 1. januarja 1867.
- b) Letnina, enaka srednjemu čistemu donosu, najdenemu, kakor se je gori reklo, za še ostali čas koncesije sestavlja (veljá za) odkupščino.
- c) Še ne izžrebane ostanke na železnico knjižno vpisanih družbinih predstvenih zajmov prevzame država, da jih boče — odbivši od odkupščine in vračunjuje jih va-njo — sama in edina plačala — pod uvetom, da družba doseže oprošćenje od svoje osebno vežoče dolžnosti, kolikor je to zakonito potrebno in dopuščeno.

- d) Iznosi potrebni v vsakem posamičnem letu do konca koncesije za obrestovanje in odplačevanje predstvenih zajmov, katere država kot samoplačevalka prevzame, in pa v §. 4 omenjene razdolžilne letnine odbijajo se od letnine odkupščinske. Kar letnine ostane po le tem, bode se v poluletnih, 30. junija in 31. decembra vsako leto do onega časa, ko poteče koncesija, dekursivno dospevajočih delih (ratah) družbi plačevalo.

§. 6.

Cesar-Ferdinandova severna železnica jemlje na se dolžnost, pod imenom državnega poroštva za moravsko sleško severno železnico prejete poroštvene ponapredščine vsega 8,088.657 gld. 21 kr. avstr. veljave v srebru z dotičnimi obrestmi po štiri od sto, kar se jih nateče do dne vračila tega dolga iz ponapredščin, v šestih mesecih po usvršenji (perfekciji) tega dogovora državi vrniti ter plačati.

Za proge moravsko-sleške severne železnice naj se v bodoče ne piše poseben račun o poslovršbi.

Cesar-Ferdinandova severna železnica jemči v bodoče tudi državi nasproti z vso svojo imovino in z vsemi svojimi dohodki v prvi vrsti in predstveno, vendar ne krateč predstvenih pravic drugim verovnikom (upnikom) pristoječih, za plačilo obresti in za amortizacijo efektov izdanih v dobavo napravne glavnice za moravsko-sleško severno železnico, in to takó, da bi samo tedaj, ko bi zgornje imetje in zgornji dohodki ne bili zadosti za omenjeno plačevanje obresti in amortizacije, mogoče bilo vnovič zahtevati državnega poroštva.

Ob enem izrekuje Cesar-Ferdinandova severna železnica, da ona za pretekli čas ne more iz poroštvenega razmerja vzdigniti nikakeršne iskovine.

Dalje se zavezuje Cesar-Ferdinandova severna železnica, da hoče kot nadomestek za nastavši po novem enotnem dopustilo odlog pravice do pripada železnocestnih kosov Floridsdorf-Jedlese, Gänserndorf-Marchegg in Bogumin-pruska meja, pristoječe državi, v šestih mesecih po usvršbi pričujočega dogovora povprek 1,314.732 gld. 11 kr. avstr. veljave v gotovih novcih državi plačati.

§. 7.

Pravica, določevati tarife, kakor tudi deležnost čistega dobička pridržuje se državi za celo družbino javno železnocestno omrežje (§§. 1, 9, 10 in 15) — izimši samo lokalne železnice (§§. 16 in 19), — po meri naslednjih določil:

1. Normalne (tudi specialne) tarife, izimne tarife in postranske pristojbine za vožnjo ljudi in blaga (brzovoznega blaga, voznega blaga, živih živali, vozil in mrličev), tako tudi razredbo blaga in splošna tarifna določila (del I) za prevažanje blaga brzovoznega in drugega, po tem živih živali, vozil in mrličev ustanavlja, zaslišavši družbo, vsak čas c. kr. ministerstvo trgovine.

2. Družba hoče se temu, kakor ministerstvo trgovine tarife določi, podvreči brez pridržka in brez ozira na svoj čisti dobiček, koliko ga bode, ako pri tem ministerstvo za trgovino:

a) tarif, katere je družba uže današnjega dne niže postavila nego so na zahodnih državnih železnicah, ne zniža pod izmero;

b) v ostalem za omrežje severne železnice ne ustanovi nižjih tarif, nego so dne 10. januarja 1885 veljavše normalne (tudi specialne) tarife in izimne tarife zahodno od Dunaja mesta ležečih glavnih prog avstrijskega državnega železnocestnega omrežja.

Pri tem bode tarife za kopano ogljije iz Ostravsko-Karvinskega okroga vsak čas od jame, odnosno z rudninskega Dombavskega kolodvora — vračunjuje pristojbino manipulacijsko, — ki naj se z 20 kr. avstr. veljave od bečve (tone) največ odmerja, — in sicer takó ustanoviti, da se za rudniško železnico — vzevši enotno srednjo distancijo — ne bodo računili višji enotni postavki nego po javnih železnocestnih progah, ki so predmet novemu dopustilu, in da se bodo torej vsiuharni postavki od posamičnih jam ali rudnikov in z Dombavskega rudniškega kolodvora popolnem enake mere držali.

3. Kadar se iz sklenenega vršbenega računa katerega leta pokaže, da družbe čisti dobiček (število 6) preseza iznos, enak cifri letne dividende po 100 gld. avstr. veljave v notah za vsako delnico (akcijo) Cesar-Ferdinandove severne železnice — in vzelo se je, da je vseh delnic 74.511¹/₄ po 1.000 gld. konv. denarja = 1.050 gld. avstr. veljave, — ima ministerstvo trgovine pravico, tarife zni-

žati še dalje pod izmero povedano v številu 2, lit. *a—b*. V tem slučaju treba je po določilih obseženih v št. 2, poslednjem odstavku, znižati v enakem razmerji tudi pristojbine rudniške železnice.

Ako se vsled takšnih nadaljnjih znižeb tarif najde, da čisti dobiček družbe (št. 6) ne dosega povedane visokosti, sme zaradi tega družba samo zahtevati, da se tarife toliko predrugačijo, kolikor je previdoma potreba, da one izgube več ne bude.

4. Ako se po meri redno sklenenega vršbenega računa enega leta pokaže, da je v istem doseženi čisti dobiček družbe prestopil iznos od 100 gld. avstr. veljave na delnico, treba bode prebitek — ne kratač trgovinskemu ministerstvu pristojee pravice, še dalje znižati tarife, — po polovici razdeliti med državo in družbo ter je družba dolžna, delež, ki pripada državi na svobodno razpolaganje, v štirih tednih po završku vršbenega računa odpraviti na državno upravo.

5. Prebitni deleži, ki po zgornjih določilih (št. 4) državi pripadajo, izločijo se iz čistih donosov železnocestne poslovvršbe, kadar se bode odkupščina določala (§. 5, lit. *a*).

6. V št. 2 do 4 imenovani čisti dobiček družbe ugame se pod nadzorom trgovinskega ministerstva, kateremu je pridržana priglédba dotičnih računov, leto za letom na sledeči način:

a) Za rudniške naprave (družbine rudnike na kopano ogljije, Ostravsko rudniško železnico, briketno fabriko Ostravsko) z ene, in za javno železnocestno podjetje (§§. 4 in 5), obsezajoče druga družbina podjetja razven lokalnih železnic (§§. 16 in 19), katero o svojem času pripade nazaj državi, odnosno podleži odkupni pravici, z druge strani postavijo se ločeni poslovvršbeni računi, v katere bode vpostavljeni vršbene dohodke in vršbene razhodke dotičnih podjetij. Družbini dohodki iz obresti in obrestovanje njenih visečih in pa založenih dolgov, kateri stopajo na mesto visečih, po tem donosi družbinih zalogov (fondov), kolikor jih ostane po odbitku dotičnih bremen, niso predmet poslovvršbenega računa. Nasproti treba je va-nj vpostavljeni kot dohodek javnega železnocestnega podjetja, obresti prihajajoče družbi od povprečne odkupščine za 600.000 gld. avstr. veljave v notah, ako bi država (§. 14) odkupila družbin delež Dunajske zvezne železnice.

b) Troški občne uprave in vsi drugi razhodki, ki zadevajo vsekolino družbinih podjetij ali družbo kot tako, vendar izimši obrestovanje in odplačevanje napravne glavnice, porazdelé se na poslovvršbene račune po ključu, ki ga ustanovi trgovinsko ministerstvo.

c) Od vršbenega prebitka, ki se po le tem za javno železnocestno podjetje najde, odbijejo se naslednji členi ali postavki:

aa) iznosi potrebni vsakokratno za obrestovanje in razdolžbo (amortizacijo) družbinih predstvenih zajmov, kolikor se isti ne tičejo lokalnih železnic (§. 16 in 19), doštévši letnine, ki jih je po §. 4 dajati v razdolžbeni zalog;

bb) iznosi, ki jih je po črteži vsled postopnega (sukcesivnega) izžrebovanja v št. 3 imenovanih delnic v njih odplačilo po nominalni njihovi vrednosti uporabljati, odbivši obresti po pet od sto, ki prihajajo na uže izžrebane delnice, ter prirastajo razdolžnini.

d) Kar po odbitku po *aa)* in *bb)* navedenih postavkov od poslovvršbenega prebitka javnega železnocestnega podjetja ostane, to je čisti dobiček družbe v zmislu št. 2 do 4.

7. Vsi prepiri o znižbah tarif, omenjenih pod št. 3 § 7, in tako tudi o čistem dobičku, ki se ugiblje po št. 6 tega paragrafa, spadajo pred razsodišče sestavljeno iz sedem udov, v katero po dva uda imenuje vsaka izmed obeh pravdnih strank, a ostale tri ude polni svetovalstveni zbor vrhovnega sodnega dvora voli iz svoje sredine, in to razsodišče razloča le te prepire, a ob enem tudi vse kake prepire o svoji lastni pristojnosti na prvi in poslednji stopinji ter ne bodi nikakega nadaljnjega vzklica do rednega sodnika.

§. 8.

Po trgovinskem ministerstvu ustanovljene normalne (pravilne) tarife in postranske pristojbine naj veljajo za maksimalne tarife, znotraj katerih sme družba voznino za ljudi in blago svobodno uravnovati, pod pridržkom tega, da ima izpolnjevati veljajoča pravila o polaganji pred nadzorno oblastvo.

Tarife, ki jih bode na železnocestnem omrežji, katera je predmet novega dopustila, za vožnjo ljudi in blaga jemati, in vse njih znižbe (popustki, povračila, rabati, refakcije it.) treba je brezizumno po pravilih vsak čas veljajočih javno razglaševati.

V podeljevanji kakeršne koli znižbe tarif ne sme imeti mesta nikakoršno osebno pogodovanje posamičnih pošiljalcev ali blagovoznih podjetnikov.

§. 9.

Cesar-Ferdinandova severna železnica jemlje na se dolžnost, o svojem trošku izvesti še ne dodelane kose železnocestne proge, katera drži od Belska na Tešin, Friedland, Frankstadt in Valaško-Mezirečje v Bistrice, po tem dalje na Golešov, Gulin, Kromeriž, in dalje od pripravnega mesta železnice Kromeriško-Zboroviške do stika, ki se pozneje določi, z moravsko transversalno železnico ali pa z moravsko-sleško severno železnico, dati jih v javno službo ter zarad tega brez odloga poprositi za podelitev Najvišje koncesije.

Za železnocestne kose, ki se izdelajo po le tem, in katere bode najdalje v poltretjem letu od dne podeljene Najvišje koncesije v javno službo oddati, dodeljujejo se prostosti od davkov in pristojbin, omenjene v postavi od 25. maja 1880, Drž. zak. št. 56.

Kolikor bi za izpolnitev prevzete dolžnosti bilo potreba, da se c. kr. privilegovani Kromeriški železnici dne 14. januarja 1883, Drž. zak. št. 12, podeljena koncesija za železnocestni kos Bistrice-Vlaško Meziřečje predene na Cesar-Ferdinandovo severno železnico, bode se c. kr. državna uprava za to potegnila kot posrednica.

Ako bi dalje Cesar-Ferdinandova severna železnica rada pridobila uže dodelane kose Kromeriške železnice od Bistrice do Zborovic, za katero pridobitev se podeljuje prostost od pristojbin in štemplja, voljna bode c. kr. državna uprava to željo podpirati z vplivom, katerega ima.

§. 10.

Če tudi je vsled okolnosti, da se v §. 9 omenjenim uže dodelanim kosom Kromeriške železnice dodeljene in novim kosom v §. 9 imenovane železnocestne proge dodeliti se imajoče davkovne in pristojbinske prostosti vzdržujejo, treba za navedene železnocestne kose pisati poseben račun o poslovvršbi, narejen po ukazilih c. kr. državne uprave, bodo oni v ostalem, zlasti v vseh odnosajih, ki se tičejo javnega prometa in tarif, veljali za celokupne sestavine enotnega omrežja severne železnice.

Po tem takem ne bode se pobirala manipulacijska pristojbina pri prehodu blaga s enega teh kosov na drugi ali na kako starejšo progo severne železnice in narobe ter bode za uporabo pasovnih tarif vračunjati prehojene distancije v celoti.

§. 11.

Cesar-Ferdinandova severna železnica pripusti c. kr. državni upravi s pogodbo o soporabi (*péage*), ki jo na nje zahtev ukrene z njo, pravico, za plačilo soporabine, v §§. 9 in 10 omenjene železnocestne kose, kakor kos moravsko-sleške severne železnice do Brna, če se utegne stakniti z istimi, in pa kos severne železnice od Belska v Živec rabiti za prohodni promet s c. kr. državnih železnic ali zasebnih železnic, katerih poslovvršbo ima država v rokah, odnosno z onih železnocestnih kosov, gledé katerih državi pristojé podobne oblasti, kakor so tu pripuščene, ali narobe.

Soporabnina in povračilo za dobavo gonilne sile ustanavlja se po določilih, ki so razvidna iz priloge.

Državna uprava bode v prometu s to soporabo pobirala tarife po §. 7, za Cesar-Ferdinandovo severno železnico ustanovljene.

§. 12.

S pogodbama o soporabi, ki jih bode na podlogi v §. 11 dogovorjenih določil o soporabini in povračilu ukreniti, bode se c. kr. državni upravi na nje zahtev pripustila soporaba vsake izmed teh le kosov severne železnice, namreč:

1. Sternberg-Olomuc;
2. Helmek-Osvetim, na slučaj od ustja namerjanega podaljška Javornske železnice za kopano ogljije do mesta, od kodar se odcepi samostalen železnocestni kos, katerega namen bode stik z galsko transversalno železnico.

§. 13.

Cesar-Ferdinandova severna železnica pripušča državi zaradi njene železnocestne poslovrsbe pravico, da sme nje zdanja in po vsakokratnih potrebah razširiti se imajoča kolodvora v Olomucu in Osvetimu ves čas, dokler bode trajala koncesija, brezodplatno sorabiti, ter se zavezuje, da hoče povrniti državni upravi troške za razširjalne stavbe, ki jih je država na poslednjič imenovanem kolodvoru zvršila o povodu, ko je c. kr. državna železnocestna proga Osvetim-Podgorje bila va-nj vpeljana, v kolikor iste stavbe ne služijo v izključljivo rabo c. kr. državnih železnic.

Glavnica za gradnjo, vzdržbeni in drugi troški teh kolodvorov ne privzemajo se v račun (Št. I, lit. a do c priloge), ki se napravi za ustanovljenje soporabnine in povračila.

Cesar-Ferdinandova severna železnica odrekuje se vsakega kakeršnega koli plačila kupščine ali drugega povračila za kolodvor v Živci, ki ga ona c. kr. upravi državnih železnic odstopi, in za rekonstrukcije in razširjalne naprave, ki jih je ona ondukaj na račun c. kr. državne uprave izvela, odnosno ki jih še izvede, ter jemlje na se dolžnost, te naprave in kolodvor brezodplatno odstopiti. V dozdanih domembah na korist Cesar-Ferdinandove severne železnice pogojeno plačevanje petodstotnih obresti stavbinske glavnice za ta kolodvor od dne, ko se poslovrsba na gališki transversalni železnici odprè, do 1. januarja 1887 odpade; nasproti se Cesar-Ferdinandovi severni železnici pripušča pravica brezodplatne soporabe tega kolodvora ves čas, dokler bode trajala koncesija.

Na zahtev c. kr. ministerstva za trgovino bode Cesar-Ferdinandova severna železnica poslovrsbi državnih železnic eno pisarno (bureau) na Dunajskem kolodvoru severne železnice brezodplatno na razpolo dala.

§. 14.

Cesar-Ferdinandova severna železnica jemlje na se dolžnost, bremen prosto last svojega ($\frac{1}{6}$) deleža Dunajske zvezne železnice, ako bi je c. kr. državna uprava želela odkupiti, državi v ono dobo, kadar bi se to zahtevalo, odstopiti za povprečno odkupščino od 600.000 glđ. avstr. veljave v notah.

C. kr. državni upravi pripušča se pravica, opraviti to odkupščino malo po malo plačujoč letnino, ki bode dovoljna, da se iznos odkupščine v času, dokler traja koncesija Cesar-Ferdinandove severne železnice (§. 4), odrine, ter ostanek terjatve, kar ga vsak čas bode, obrestovati po pet od sto na leto.

Državi gledè zgornje zvezne železnice pripuščena odkupna pravica ugasne, ako se ne zvrši najdalje v petih letih, računè od dne, katerega bode novo dopustilo (§. 1) podeljeno.

§. 15.

Cesar-Ferdinandova severna železnica jemlje na se dolžnost, o svojem trošku od nekega mesta v Krakov vvedene severno-železnične proge zunaj notranjega trdnjavskega okroga, katero c. kr. državna uprava določi, izvesti krilo idoče okoli okopa v stik s c. kr. državno železnico Skavina-Podgorje.

V potezu te krilne železnice, ki bodi celokupen del družbinega železnocestnega omrežja, postaviti se imajoči most čez Vislo naj se tako napravi, da bode imel posebno najmanj 8 metrov široko voznico ter bode uporaben tudi za cestni promet.

Celo napravo je najdalje v poldrugem letu po usovrsbi pričujočega dogovora dokončati ter v javno službo oddati.

§. 16.

Cesar-Ferdinandova severna železnica jemlje na se dolžnost, pod uvetom, da se o podelitvi dotičnih koncesij dadó polakšice in ugodnosti, vsak čas zakonito dopuščene za lokalne železnice, izvesti naslednje lokalne železnice namreč:

1. od Streženic (Drösinga) v Zistersdorf,
2. od Godonina do ondukajšnje c. kr. državne tabakarne;
3. od Rogatca v Stražnico;
4. od Suhdola na Odre, Wigstadtl v Budišov;
5. od Suhdola v Fulnek;
6. od Studenke v Bilovec (Wagstadt);

7. od Opave v Benešov;
8. od nekega prinarednega mesta železnice po §. 9 izvesti se imajoče v Novi Jičín;
9. od Golešova ali od drugega prinarednega mesta železnice v §. 9 omenjene v Ustronj;
10. od Belska na Kote in Andrihov v Vadovice.

Pod št. 8 in 10 navedena krila treba bode istodobno z železnico imenovano v §. 9 dokončati in v službo dati.

Cesar-Ferdinandova severna železnica dalje jemlje dolžnost na se, za ostale v št. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, in 9 navedene železnice pridobiti dotična dopustila v petih letih po sklenitvi tega dogovora ter izvesti jih po meri dopustilnih določil.

§. 17.

Cesar-Ferdinandove severne železnice dolžnost bode, predno vsako leto poteče, napovedati one lokalne železnice, katerih gradnjo bode namerjala v teku sledečega leta začeti, da izpolni prevzete dolžnosti.

§. 18.

Gledé onih uže obstoječih ali stoprv v bodoče izvesti se imajočih, v omrežje severne železnice vvedenih lokalnih železnic, katerih poslovršba se ne vodi na račun Cesar-Ferdinandove severne železnice, naj po zdaj velja za brezizimno načelo, da se za soporabo obstoječih naprav na stikovnih koldvorih glavne železnice in za postajno službo, ki jo ondukaj oskrbujejo organi severne železnice, ne bode podjetju lokalne železnice nakladalo, odnosno zaračunjalo nikakeršno povračilo ali plačilo prispevka.

§. 19.

Volja je c. kr. vlade, ako bi Cesar-Ferdinandova severna železnica želela pridobiti lokalno železnico v Vsetín, ki je predmet Najvišjega dopustnega pisma od 27. julija 1882, Drž. zak. št. 117, s to preinako, da se najprej izvede stik od Vlaškega Mezirečja v Granico (Weisskirchen) namesto v Pol, to željo z vsem vplivom, kar ga ima, podpirati pod tem uvetom, da se precej napravi tudi krilo od Krasne v Rožnov ter ondi postavi postaja, kakeršna bode ustrezala potrebam tega zdravilišča.

§. 20.

Cesar-Ferdinandova severna železnica odpoveduje se s tem izrecno vseh iskovin za se iz Najvišjega privilegija od 4. marcija 1836 in iz poznejših dopustil in dogovorov ter izreka svoje privo-ljenje v to, da ta dopustila in ti dogovori takisto, kakor zgornji privilegij po §. 1 tega dogovora svojo moč izgubé.

Družba se odpoveduje se posebno tudi — nazaj zvešši svoje proteste — vsakega ugovora in vsakega zahtevka gledé odškodbe ali druge iskovine vsled tega, ker je s postavo od 28. februarja 1883, Drž. zak. št. 22, ukazano, da država poslovršbo za železnocestni kos Osvetím-Podgorje prevzame na svoj račun, vsled tega, če se morebiti izvede v §. 12, št. 2, omenjena zveza gališke transversalne železnice z rudniki na ogljije v Javornu, na slučaj do ruske meje, in vsled te okolnosti, da se je koncesija za gradnjo in poslovršbo železnocestne zveze od ogerske deželne meje proti Ogorskemu Gradišču, Brnu, Iglavi itd. ki jo je napraviti v zmislu postave od 28. novembra 1883, Drž. zak. št. 173, podelila drugemu podjetniku in ne Cesar-Ferdinandovi severni železnici.

Soglasno se priznava, da bode sprevidnosti c. kr. vlade pridržano, kako se ima zakliniti (trasi-rati) ta železnocestna zveza in pa zveza med gališko transversalno železnico in rudniki v Javornu.

Cesar-Ferdinandova severna železnica odpoveduje se tudi pridržanega v jej §. 8 Najvišjega dopustnega pisma od 22. avgusta 1881, Drž. zak. št. 108, prevzetja pravic in dolžnosti izvirajočih iz te koncesije gledé lokalne železnice od Ogerskega Gradišča v Ogerski Brod s krili vred.

§. 21.

Cesar-Ferdinandova severna železnica dolžna je svoja družbena ustanovilna pravila dovesti v sklad z določili pričujočega dogovora in zdaj veljajočimi zakoni.

Takisto jemlje družba dolžnost na se, o svojem trošku izprostiti vpise v železnocestno knjigo, katerih je treba, da bodo državi vsled dogovora, po imenu vsled §§. 4, 5, 11—13, pristojee pravice knjižno razvidne, ter na zahtev c. kr. državne uprave pravočasno izdati vse v ta namen potrebavane pravne listine in knjižne (tabularne) izjave.

§. 22.

Soglasno se priznava, da bode za novo koncesijo opraviti samo v cesarskem patentu od 27. januarja 1840 (Zbirka pravosodnih postav št. 404) ustanovljeno takso, katero je po razlokah c. kr. finančnega ministerstva od 19. januarja 1856, št. 54127, in od 15. septembra 1873, št. 23502, uporabljati na železnocestne koncesije.

§. 23.

Ako bi iz tega dogovora nastali kaki zasebno-pravni prepiri, katerih dogon ni pridržan razsodišču (§. 7), naj jih razloča c. kr. deželno sodišče na Dunaji.

§. 24.

Pričujoči dogovor postane usovršen, ako in čim se Najvišje odobrenje podeli sklepu glavnega zbora delničarjev n. priv. Cesar-Ferdinandove severne železnice, ki bode obsezal družbe privolitv va-nj.

§. 25.

Pričujoči dogovor izdá se štampilja in pristojbin prosto v dveh istopisih, katerih eden bode se hranil v c. kr. trgovinskem ministerstvu a drugi se izroči družbi.

Določilo

za

ustanovljenje soporabnine in odškodbe.

I. Da se ustanovi soporabnina (peažna pristojbina), denejo se v čisto vsako leto za vsak železnocestni kos, katerega soporabo država imeti hoče, z obema končnima postajama vred (ali pa morebiti s kolejno zvezo na prosti ali plani železnici, katera bi nadomestovala končno postajo):

- a) $5\frac{1}{16}$ odstotne obresti glavnice resnično uporabljene za nepremične sestavine tistega železnocestnega kosa z odkupom zemljišča vred in za pripadajoči, na tem kosu bivajoči inventar, torej brez kolotečnega blaga ali gradiva, ne vračunjuje troškov za dobavo novcev in interkalarnih obresti.
- b) Resnični troški za vzdržbo teh naprav in oprem (poglavje 7 do 10 občnega računskega obrazca), kar se jih je nateklo v predmetnem letu, z deleži — kolikor jih prihaja na dotični kos — za zavarovanje proti ognju (poglavje 3, čleu III), za davke od zemljišča in poslopij, dalje za občne razhodke, ki jih prizadeva nadziranje in vzdrževanje železnice (poglavje 5), s troški za nadziranje železnice v ožjem zmislu (poglavje 6).
- c) Resnični troški za postajno službo (poglavje 12), kar se jih je nateklo v predmetnem letu brez osebnih in stvarnih razhodkov, kar jih prizadene oskrbovanje prevozne (transportne) službe.

Letni potrošek, kakor se podaje iz a) do c), deljen z vsoto vseh vozovno-osnih kilometrov, prevoženih v predmetnem letu na dotičnem sorabljenem kosu v službi obeh strank, sestavlja soporabnino, katero je država dolžna plačati koncesionarju za vsak osni kilometer, ki so ga v dotičnem letu vozovi bivajoči v nje službi pretekli.

II. K temu se dodaje v onih slučajih, kjer se vozovi bivajoči v državni službi na kosu soporabe odpravljajo s koncesionarjevo potežno ali gonilno silo in pridodanim vlakovoznim in vlakosprednim njegovim osebjem, dotična odškodba odmerjena za vsak takisto pretečen vozovno-osni kilometer z enotnim postavkom, kateri se dohode, ako se troški, ki jih je koncesionar v predmetnem letu na železnici, obsezajoči sorabljen (peažni) kos imel za:

- d) $5\frac{1}{16}$ odstotno obrestovanje resničnih troškov v dobavo lokomotivov, tenderjev in predmetov spadajočih v opremo tenderjev, in tako tudi za vzdrževanje istih (poglavje 16, člen I);
- e) vozno službo (poglavje 13), in
- f) vlakovozno službo (poglavje 15), odbivši, odnosno vračunivši aktivni ali pasivni najem lokomotivov, deli z vsoto vseh vozovno-osnih kilometrov, ki so bili v obojstranskem interesu na isti železnici ni v istem letu s koncesionarjevo gonilno (potežno) silo pretečeni.