

shodě s ministrem věcí duchovních a vyučování ze dne 27. července 1907, č. 193 ř. z., jímž se označují ona živnostenská učiliště, jejichž vysvědčení o odbyté úspěšné návštěvě takového ústavu zcela nebo částečně nahrazují průkaz o řádném ukončení učebního poměru, po případě průkaz o předepsané době zaměstnání pomocnického v řemeslné živnosti.

§ 2.

Provedením tohoto nařízení pověřuje se ministr průmyslu, obchodu a živností v dohodě s ministrem školství a národní osvěty.

Švehla v. r.

Černý v. r.

Dr. Spina v. r.

Dr. Hodža v. r.

Dr. Srdínko v. r.

Dr. Mayr-Harting v. r.

Udržal v. r.

Dr. Peroutka v. r.

Dr. Nosek v. r.

Najman v. r.

Dr. Gažík v. r.

82.

Vyhláška ministerstva železnic

ze dne 10. června 1927

o udělení koncese pro úzkorozchodné elektrické drobné dráhy v Karlových Varech od Divadelního náměstí k hotelu Imperial a od ulice Mariánských Lázní k hotelu Imperial.

Vláda republiky Československé usnesením ze dne 10. června 1927 udělila podle § 5 zákona ze dne 27. června 1919, č. 373 Sb. z. a n., o doplnění sítě železniční stavbou drah místních, akciové společnosti „Helenin dvůr hotel Imperial“ koncesi pro provoz úzkorozchodných drobných drah s elektrickým pohonem v Karlových Varech, a to:

a) od Divadelního náměstí k hotelu Imperial a

b) od ulice Mariánských Lázní k hotelu Imperial

za podmínek a modalit stanovených ministerstvem železnic v koncesní listině a v koncesních podmínkách k této vyhlášce připojených.

Vláda současně zrušila koncesi udělenou pro tyto dráhy vyhláškou ministerstva železnic ze

dne 16. listopadu 1906, uveřejněnou pod čís. 227 ř. z. z roku 1906.

Najman v. r.

Koncesní listina

ze dne 10. června 1927 pro úzkorozchodné elektrické drobné dráhy v Karlových Varech od Divadelního náměstí k hotelu Imperial a od ulice Mariánských Lázní k hotelu Imperial.

Podle usnesení vlády republiky Československé ze dne 10. června 1927, kterým vláda udělila akciové společnosti „Helenin dvůr hotel Imperial“ koncesi pro provoz úzkorozchodných elektrických drobných drah v Karlových Varech od Divadelního náměstí k hotelu Imperial a od ulice Mariánských Lázní k hotelu Imperial, stanoví se pro provoz těchto drobných drah podle ustanovení zákona o udílení koncesí ke stavbě soukromých železnic ze dne 14. září 1854, č. 238 ř. z. a zákona ze dne 8. srpna 1910, č. 149 ř. z. tyto podmínky a modalit:

§ 1.

Koncesionář jest povinen odevzdati obě železnice veřejné dopravě a provozovati je po celou dobu koncesní alespoň v době od 1. května do 30. září.

§ 2.

Koncesionář jest povinen nésti výlohy zařízení potřebných k zajištění nerušeného provozu v nynějších státních telegrafních a telefonních vedeních, jichž bylo třeba vzhledem na zřízení a provoz jmenovaných tratí, zejména též výlohy spojené s případným přeložením těchto vedení.

§ 3.

(¹) Koncesionář musí se při provozu koncesovaných drah zachovati podle obsahu této koncesní listiny, podle koncesních podmínek stanovených ministerstvem železnic, jakož i podle platných zákonů a nařízení zejména podle železničního koncesního zákona ze dne 14. září 1854, č. 238 ř. z., podle železničního provozního řádu ze dne 16. listopadu 1851, č. 1 ř. z. z roku 1852, podle ustanovení obsažených v oddílu B zákona ze dne 8. srpna 1910, č. 149 ř. z., jakož i podle zákonů a nařízení, jež v budoucnosti budou vydány a konečně podle

nařízení ministerstva železnic a druhých jinak oprávněných úřadů.

(2) Při provozu bude lze upustiti od bezpečnostních opatření a dopravních předpisů, obsažených v provozním řádu železničním a příslušných dodatečných nařízeních jen potud, pokud ministerstvo železnic shledá, že to lze povolit pro zvláštní dopravní a provozní poměry. V té příčině budou pak platiti zvláštní předpisy provozovacích, které vydá ministerstvo železnic.

§ 4.

(1) Výše zařizovací hodnoty, jakož i základního kapitálu musí býti schválena státní správou. Při tom bude šetřeno zásady, že kromě skutečně učiněných a řádně prokázaných nákladů na vypracování projektu na stavbu a zařízení drah včetně opatření vozidel a dotace jistinné rezervy, jakož i úroků interkalárních za stavební doby skutečně zaplacených a event. ztrát kursovních při opatrování kapitálu skutečně vzniklých, nesmějí býti započteny žádné jiné výdaje.

(2) Kdyby byly po použití schváleného zařizovacího kapitálu provedeny ještě další nové stavby nebo rozmnožena byla provozní zařízení, mohou býti příslušné výdaje připočteny k zařizovacímu kapitálu jen tehdy, povolila-li státní správa zamýšlené nové stavby nebo rozmnožení provozních zařízení a budou-li náklady tyto řádně prokázány.

§ 5.

Koncesionář jest povinen přepravovati poštu za přiměřenou náhradu.

§ 6.

Koncesionář jest povinen sestavovati provozní účet a bilanci železničního podniku a sděliti ministerstvu železnic na jeho výzvu data potřebná pro sestavení roční železniční statistiky.

§ 7.

Koncesionář jest povinen dbáti při obsazování služebních míst ustanovení zákona ze dne 24. července 1919, č. 462 Sb. z. a n., o propůjčování míst legionářům.

§ 8.

Koncese a ochrana proti stavbě nových železnic podle § 9 lit. b) koncesního zákona uděluje se do 15. listopadu 1966. Státní správa může však prohlásiti tuto koncesi za zaniklou, dříve než tato doba projde za podmínek uvedených v § 13.

§ 9.

Státního práva nápadu, jak jest stanoveno v § 8 železničního koncesního řádu ze dne 14. září 1854, č. 238 ř. z., se nepoužije.

§ 10.

Koncesionář není oprávněn odevzdati provoz koncesované dráhy osobě třetí ani na účet vlastní ani cizí vyjímajíc, že by to státní správa výslovně povolila.

§ 11.

(1) Státní správa jest oprávněna přesvědčiti se o tom, že stavba dráhy, jakož i provozní zařízení byla ve všech částech účelně a řádně provedena a naříditi, aby závady v tomto směru byly odstraněny. Státní správa má též právo nahlédnouti do hospodaření dráhy.

(2) K výkonu svého práva dozoru příslušejícího jí podle platných zákonů, může státní správa ustanovit vládního komisaře, který má právo býti přítomen všem schůzím správní rady i valným hromadám akciové společnosti „Helenin dvůr hotel Imperial“, pokud se na nich jedná o věcech týkajících se drobné dráhy, kdykoliv to uzná za vhodné. Vládní komisař jest oprávněn zastavit všechna usnesení a nařízení, která podle jeho náhledu odporují platným zákonům, koncesi anebo poškozují veřejné zájmy. V tomto případě má si vládní komisař ihned vyžádati rozhodnutí ministerstva železnic, které jest závazným.

(3) Vládního komisaře dlužno zvláště a včas zváti do všech schůzí shora vyjmenovaných. Státní správa uloží společnosti z důvodů náhrady výloh spojených s výkonem dozoru roční paušální poplatek podle rozsahu podniku drobné dráhy.

§ 12.

(1) Bude-li vnitřním jednacím jazykem společnosti stanoven nějaký jazyk menšinový, je společnost povinna ony doklady, které podléhají dozoru pravomoci státní správy (zejména knihy a bilance), sděliti také v jazyce státním. Státním úřadům, zejména ministerstvům jest dopisovati v jazyce státním. Ve schůzích a poradách společnosti je vždy možno používati jazyka státního a návrhy a podněty v tomto jazyku učiněné musí se státi předmětem jednání.

(2) Správa podniku a její orgánové jsou povinny používati státního jazyka se stranami, které jsou příslušníky státního jazyka anebo tímto jazykem mluví. Při označení podniku, všech úředních a provozních místností,

vozidel a stanic, jízdních řádů, jízdních lístků, tiskovin, tabulek, razítek a t. d. jest použití vždy též jazyka státního a to na místě prvého.

§ 13.

Státní správa má právo učiniti opatření podle zákona, kdyby přes to, že byla dána výstraha, byly opět porušeny nebo nebyly splněny závazky uložené v koncesní listině, nebo v koncesních podmínkách anebo v zákonech a prohlášení podle okolností ještě před uplynutím doby koncesní, koncesi za zaniklou.

Najman v. r.

Koncesní podmínky pro úzkorozchodné elektrické drobné dráhy v Karlových Varech, a to: a) od Divadelního náměstí k hotelu Imperial, a b) od ulice Mariánských Lázní k hotelu Imperial.

I.

Povšechná ustanovení.

(1) Drobné dráhy:

a) od Divadelního náměstí k hotelu Imperial,

b) od ulice Mariánských Lázní k hotelu Imperial

v Karlových Varech o rozchodu 1.0 m, jsou vystavěny a vystrojeny jako lanové dráhy jednokolejné s pohonem elektrickým s jednou výhybnou.

(2) Největší dovolená rychlost na těchto drahách stanoví se 1.5 m/sec.

(3) Pro doplňovací neb rekonstrukční stavby a výstroj dráhy jsou mimo koncesní podmínky závazny detailní projekty a stavební plány i pomůcky, schválené ministerstvem železnic, jakož i pozdější jiné předpisy ministerstva železnic.

(4) Schválení, vyhrazených v těchto podmínkách ministerstvu železnic, nutno dosíci včas před prováděním příslušných staveb, zařízení a objednávek.

(5) Koncesionář jest povinen při provozu podniku řídit se obecnými ustanoveními stavebními, policejními a jinými věcně příslušnými předpisy a vyhověti nařízením ministerstva železnic nebo jiných po zákonu příslušných státních aneb ostatních veřejných úřadů.

(6) Potvrzení zodpovědného odborného orgánu, pověřeného koncesionářem vedením provozu, vyhrazeno jest rovněž ministerstvu železnic.

II.

Průběh železniční trati.

(1) Lanová dráha „Divadelní náměstí—hotel Imperial“ jest dlouhá as 113 m ve vodorovné průmětně a as 125 m v šikmé průmětně a leží vesměs v tunelu.

Počátek trati jest mezi spořitelnou a hotelem „Zlatý štít“ v dolní stanici, zřízené v hale Westburyho na Divadelním náměstí, podjíždí „požární cestu“ a Heleninu ulici a končí v horní stanici, zřízené poblíž hotelu Imperial.

(2) Lanová dráha od ulice „Mariánských Lázní k hotelu Imperial“ jest v horizontální průmětně dlouhá as 105 m (v šikmé as 120 m). Počíná v dolní stanici položené proti kavárně „Sanssouci“ a vede k horní stanici zřízené vpravo od hotelu Imperial.

III.

Získání pozemků.

(1) Pozemků potřebných pro dráhu od „Divadelního náměstí k hotelu Imperial“ dlužno nabýti v potřebných výměrách trvale a mají zahrnovati mimo vlastní těleso dráhy i všechna jiná zařízení nutná pro bezpečnost dráhy a pravidelnost provozu, kdežto pozemky potřebné ku zřízení dráhy vyúsťující od ulice „Mariánských Lázní“ zajistí se pouze nájmem pro dobu trvání dráhy.

(2) Zřízencům dráhy jest zajistiti kdykoliv nerušený přístup ke všem stavbám, které jsou udržovány dráhou, avšak nejsou přístupny přímo z pozemků dráhy nebo po veřejných cestách.

IV.

Železniční spodek.

(1) Největší sklon lanové dráhy „Divadelní náměstí—hotel Imperial“ jest stanoven 495 metrů na 1000 metrů.

(2) Největší sklon lanové dráhy „Ulice Mariánských Lázní—Hotel Imperial“ nesmí býti větší než 575 metrů na 1000 metrů.

(3) Lomy sklonů vyrovnávají se přiměřenými zakružovacími oblouky.

(4) Normální průjezdný profil, jehož bylo dbáno při stavbě a jehož třeba dbáti při provádění různých obnovovacích a doplňovacích

staveb, budiž předložen se zakresleným obrysem vozů ministerstvu železnic ku schválení.

(5) Vzdálenost kolejí ve výhybnách musí býti stanovena tak, aby mezi obrysy obou vozů zůstala vůle nejméně 0·6 m.

(6) Šířka schodů na levé straně tunelu musí měřiti nejméně 0·6 m.

(7) Šířka tunelu v úrovni kolejnicových patek musí býti taková, aby zůstal mezi okrajem schodů a rovinou bočné stěny vozu odstup ještě aspoň 0·20 m.

(8) Bude-li třeba, vyzdí nebo obloží se tunel úměrně tlakovým poměrům proražené horniny.

(9) Pokud nevede trať vyústující od ulice Mariánských Lázní výkopem, musí býti provedena na vyzdřeném železničním spodku.

(10) Na této trati musí býti zřízeny schody o šířce 0·6 m, rovněž na levé straně dráhy.

(11) Železniční plán nutno tudíž udržovati na této straně v takové šířce, aby okraj schodů zůstal ještě mimo rovinu bočné stěny vozu.

(12) Sklony zářezových svahů, bude-li třeba, se zajistí.

(13) Změny v rozměrech profilů železničního spodku obou drah podléhají schválení ministerstva železnic.

(14) Mezi kolejnicemi obou drah musí býti rovněž zřízeny stupně.

(15) Při navrhování, výpočtu a provádění případné rekonstrukce nebo přestavby železničního propustku na trati „Ulice Mariánských Lázní—Hotel Imperial“ nutno dbáti ustanovení platného mostního řádu; příslušné rekonstrukční plány nebo plány na přestavbu podléhají zvláštnímu schválení ministerstva železnic.

(16) Při event. rekonstrukci nebo obnově nosné konstrukce tohoto objektu možno zavést jako provozní zatížení skutečně pojíždějící vozidla; plánům na výměnu nebo rekonstrukci této nosné konstrukce, předkládaným ministerstvu železnic, nutno tudíž připojiti schematický náčrtek v úvahu přicházejícího vozu lanové dráhy s potřebnými údaji o největší šířce, výšce a délce, jakož i o osových tlacích a osových rozvorech.

V.

Železniční svršek.

(1) Železniční svršek obou drah musí býti

vytvořen z kolejnic (systém Strub) z plávkové ocele s klínovými hlavami, normální váhy nejméně 26·85 kg/1 bm, na železných příčných prazcích.

(2) Vzdálenost prazců musí býti vždy vytvořena tak, aby namáhání kolejnic nikdy nepřesahovalo 1000 kg na cm² průřezové plochy.

(3) Železniční svršek musí býti uložen na zděném anebo betonovém podkladu nejméně 1·5 m širokém a patřičně silném, do kterého se náležitým způsobem zakotví.

(4) Jiné detailní konstrukce železničního svršku a zakotvení, dosud neschválené, podléhají schválení ministerstva železnic.

VI.

Budovy.

(1) Budovy musí vyhovovati potřebám provozu s ohledem na předpisy stavebního řádu a jiné doplňující předpisy na stavebním místě platné.

(2) Obytné budovy určené pro železniční zaměstnance nebo budovy, v nichž jsou obytné místnosti, zbudují se z kamene nebo cihel, jinak však přizpůsobí se místním poměrům.

(3) Ostatní budovy lze provést podle jich určení ze zdiva hrázděného na podezdívce.

VII.

Ohrazení dráhy.

Trať a stanice oplotí se jen tam, kde by jinak i při obvyklé opatrnosti byl ohrožen provoz dráhy nebo bezpečnost sousedů.

VIII.

Elektrotechnická strojní zařízení.

(1) Pro elektrotechnickou část platí předpisy Elektrotechnického svazu československého (ESČ), pro ostatní strojní zařízení těchto drah platí však toto:

(2) Strojírnu lanových drah nutno vyzbrojiti brzdícími i jinými zařízeními, aby byl zaručen zcela bezpečný a klidný provoz.

(3) Pásová neb špalíková brzda musí působiti přímo a docela bezpečně na převodné soustrojí; v činnost se uvede buď

1. ruční klikou umístěnou vedle spouštěče, neb

2. zvláštním zařízením pro okamžité zastavení, na př. pedálem, neb

3. překročením dovolené maximální rychlosti, neb

4. přerušením proudu.

(4) Plány strojního zařízení provozních stanic schvaluje ministerstvo železnic.

(5) Drátěná lana musí mítí nejméně 10-ti násobnou bezpečnost při maximálním zatížení, jež se naskytuje při normálním provozu.

(6) Ministerstvu železnic nutno předložiti veškeré pomůcky a výpočty, jakož i plány, jež se týkají dimensování lan, jejich soustavy, pevnosti materiálu pro drátěná lana, jakož i veškerá data, jichž je třeba k posouzení faktického maximálního zatížení. Dále bud' teť předloženy ministerstvu železnic podrobné plány týkající se uložení drátěného lana.

(7) Průvodčí vozů musí mítí návěstidla, jimiž je možno v nebezpečí dáti znamení k rychlému zastavení.

IX.

Vozidla.

(1) Pro každou ze zmíněných drah bud' teť pořízeny:

2 dvouosé vozy, jež pojmu u dráhy z Divadelního náměstí k hotelu Imperial 34 osoby i se zavazadly,

tedy celkem $34 \times 80 \text{ kg} = 2.700 \text{ kg}$,

a u dráhy z ulice Mariánských Lázní k hotelu Imperial 40 osob i se zavazadly,

tedy celkem $40 \times 80 = 3.200 \text{ kg}$.

(2) Vozidla ta bud' teť vyzbrojena mechanickou brzdou kolejnicí svírající, jež se uvede v činnost bud'

1. ruční klikou, nebo

2. sešlápnutím na zvláštní pedál, nebo jako

3. automatická brzda při přetržení lana.

(3) Pokud jde o postup při provádění zkoušek dostane se koncesionáři zvláštních předpisů a směrnic.

(4) Plány vozidel schvaluje ministerstvo železnic.

X.

Zájmy tuzemských živností a podniků.

(1) Veškery ku stavbě potřebné hmoty, hmoty železničního svršku, železné mosty, součásti vedení, výstroj a zařízení elektrické

napájecí stanice, jakož i vozy bud' teť při novém opatrování domácího původu. Koncesionáři náleží, aby zavčas zmíněné předměty objednal u domácích dodavatelů, aby dodavatelům byl poskytnut potřebný čas k provedení objednávky i tehdy, není-li dotyčný výrobek v zásobě.

Při zadávání dodávek vozů a výstrojních součástí jest dbáti, aby jednotlivé použité součástky a hmoty byly domácího původu.

(3) Výjimky z těchto pravidel může ministerstvo železnic přiznati na zvláštní žádost, pokud jde o výstroj drah a vozů, jen tehdy, nejsou-li potřebné předměty v tuzemí vyráběny, nebo dokáže-li koncesionář, že tuzemské výroby nemohou jich dodati ve vymezeném čase a jakosti, aneb jen nepoměrně draže, než cizozemské výroby.

(4) Je-li podobná žádost předložena jen vzhledem k dodací lhůtě, jest koncesionář povinen prokázati, že včas, ale bezvýsledně obrátil se na domácí výrobce neb dodavatele.

XI.

Nálezy geologické a historické.

(1) Geologické, archeologické a historické nálezy objevené při stavebních pracích, jest hned oznámiti Státnímu památkovému úřadu, Státnímu archeologickému ústavu, po příp. Státnímu geologickému ústavu, jakož i příslušnému politickému úřadu první instance. V oznámení budiž nález stručně popsán, zvláště pokud jde o jeho druh, hmotu, množství a rozměr.

(2) Koncesionář jest — bez újmy práv osob třetích — povinen usnadniti řádně legitimovaným orgánům ministerstva školství a národní osvěty neb památkového úřadu, jakož i shora jmenovaných ústavů prohlídku, po příp. studium nálezů a nálezy bezplatně odevzdati museu, jež určí Státní památkový úřad. Se správou musea lze však sjednati event. náhradu hotových prokázaných výloh za práce, spojené s objevením, ochranou a dopravou nalezených předmětů, jakož i zákonnou odměnu nálezcům neb objevitelům.

(3) Jinak jest v tomto směru dbáti všech platných předpisů a svědomitě vyhověti příkazům úřadů a ústavů, jež uvedeny jsou sub. 1. tohoto ustanovení.

Najman v. r.