

339(497.1)

ДИРЕКЦИЈА ДВЖАВНИХ ЖЕЉЕЗНИЦА У БЕОГРАДУ

ЖЕЉЕЗНИЧКО - ПОЛИЦИЈСКИ ЗАКОН

ОД 30. ЈУНА 1884. ГОД. СА ИЗМЕНОМ ОД
25. ЈАНУАРА 1900. ГОДИНЕ



БЕОГРАД, 1920

Штампарија «Млада Србија» Анђелковића и Обрадовића
Ускочка 6-а — Телефон 661

Уведено у нови инвентар бр.
1 јануара 1943 год.
Београд.

3450/
1

МИ МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

ПРОГЛАШАВАМО И ОБЈАВЉУЈЕМО СЕИМА И СВАКОМЕ, ДА ЈЕ НАРОДНА
СКУПШТИНА РЕШИЛА, И ДА СМО МИ ПОТВРДИЛИ И ПОТВРЂУЈЕМО:

ЖЕЉЕЗНИЧКО-ПОЛИЦИЈСКИ

ЗАКОН

1-во. Стање, одржавање и надзиравање пруге.

§. 1.

Жељезничка пруга у своме грађевинском стању мора се увек тако одржавати да се по њој може без страховања возити са највећом дозвољеном брзином, коју §. 26. прописује, осим по оним њеним деловима, који би у оправци били. — Они делови, по којима се не сме са таком брзином возити, морају бити за воз видљивим знацима обележени.

Отварање и затварање станице означава се сигналимa по прописима повременог поступка о сигналимa.

Делови пруге који су невозни постали, било што се измењују или оправљају, било

што су покретни мостови отворени, било ма из којих других узрока, морају се сигнаlima затворити и затворено држати за цело време њиховог невозног стања, па ма се не очекивао никакав воз (види §. 46. стр. 3.).

§. 2.

Сви коловози по којима се возови крећу, морају имати и на отвореној прузи и на станицима бар толику чисту ширину, колико износи овде приложни профил.

У колико ће се моћи одступити од тога нормалног профила, определиће државна надзорна жељезничка власт.

Нормални профил код коловоза за товарење може се са одобрењем надзорне власти а према прилици њихове употребе и ограничити.

§. 3.

За скретнице које леже ван станице, ваља таке справе начинити, како би се положај њихов из даљине од 300 метара распознати могао.

Оне скретнице ван станица, које немају чувара, да се увек под кључем држе.

При покретним мостовима ваља удесити направе да се положај моста по сигнаlima распознати може (§. 1.).

На главним коловозима не дозвољавају се премеснице са спуштеним у јарак шинама, а обртаљке тек по нарочитом одобрењу.

Кад се нека жељезница са другом којом ван станице крсти, онда ваља ако је само

икако могуће, удесити да укрштење не буде у једној равни, но да се мостом пресведе.

§. 4.

Пруга се мора оградити на оним местима, где неби њезин обичан надзор довољан био, да људе и стоку задржи од приступа на пругу.

Између жељезничке пруге и обичних друмова, који са њом упоредо у истој равни или више ње леже, морају се преграде поставити.

Ове се преграде могу састојати из шанчева или начињених бусија од набацаног камена, како то по изближе одобри надзорна жељезничка власт.

На прелазима преко самог жељезничког коловоза ваља начинити јаке бранике, који ће лако у очи падати и довољно удаљени бити од средине најближега коловоза.

Братнице кад се отворе не смеђу наићи на коловозну чистину, која је §. 2. одређена.

Бранике на потег ваља ограничити само на оне прелазе, где се ређе пролази и тако удесити да их послужитељи оком прегледати могу.

Браници на потег морају се дати и са руком отварати и затварати. На сваком прелазу са браником на потег мора бити и по једно звонце, којим ће се пре дизања и спуштања браника звонити.

У довољном одстојању од прелаза ставиће се таблица за опомену, где ће се кола, коњаници и стада стоке зауставити морати и чекати док им се браник не отвори.

§. 5.

Пруга се мора све донде чувати до год се очекује да њоме прође још неки воз или локомотива.

Сви делови пруге морају се прегледати дању три пута, а ноћу и у тунелима ако је могуће и пре сваког воза. Изузетке од овога за поједине пруге слабијег саобраћаја може одобравати државна надзорна жељезничка власт.

Приликом прегледања ваља нарочито мотрити да ли су скретнице у својему реду.

Браници при прелазима да се затворе најмање три минута пред долазак воза. Изузетке ће дозволити и утврдити жељезничка надзорна власт у договору са полицијском влашћу.

Браници од приватних путова, који се нарочито не чувају, да се под кључем држе. (Види §. 58).

Браници на прелазима у равни, којима се ређе пролази, могу се такође са одобрењем полицијске власти под кључем држати и на захтевање пролазача отварати. У овом случају поставља се код сваког браника, па и код оног на потег, једна потега за звоно, којим пролазач отварање захтева.

При прелазима у равни могу се и крстови на вито поставити за пешаке, али се кроз њих не сме пролазити чим се воз укаже.

Послуга браника, ако није уједно и са надзиравањем коловоза спојена, може се и женскињама поверити.

Све прелазе ваља ноћу осветлити, осим

оних, који се по дозволи полицијске власти под кључем држе.

Ходници и приступи на станицама морају се ноћу осветлити најмање на пола сахата пред долазак односно одлазак путничких возова.

§. 6.

Поред пруге да се ударе стотиничне белеге, које ће показивати одстојање у целим километрима и његовим десетинама, тако да се дању са воза јасно читати могу.

На местима где се пад мења поставиће се падокази, на којима ће се јасно и уочљиво назначити нагиб пруге и његова дужина.

На местима где се више коловоза сучицу, да се поставе меџице (бојадисано коље), које ће омеђавати докле се могу возна средства на којем коловозу дотерати, а да тиме не спречавају прелаз другим возним средствима на другим коловозима.

II-го. Уређење и стање возних средстава.

§. 7.

Возна средства морају се једнако у таком стању одржавати, да могу без страховања највећу дозвољену брзину вожења (§. 26.) подносити.

§. 8.

Локомотиве не ће се смети за саобраћај употребити пре, но што се полицијско-техничким опитом за поуздане нађу. На локомо-

тиви мора се на уочљив и дуготрајан начин обележити: напон паре према притиску спољне атмосфере, који се при томе опиту још као дозвољен покаже; даље, име фабриканта, текућа фабрична нумера и година кад је начињена.

Свака главна радионица за оправке мора имати отворен манометар од живе и тако га поставити, да се он са парним простором загрејане локомотиве средством кратке цеви спојити може, како би се увек сазнавати могло да ли су уредно оптерећени штитни вентили и да ли је уредан гибаста тег (Federvage) и манометар на локомотиви.

§. 9.

О дужини пута што га локомотива учини водиће се нарочити бележник. Свака локомотива мора се темељно прегледати од времена на време. Први ће се преглед чинити пошто она пропутује највише 100.000 километара, а сваки други по што пропутује највише 80.000 километара, као и после сваке веће оправке казана, али нигда доцније од три године. Приликом овога прегледа, који се односи и на све делове локомотиве, мораће се са парног казана огртач скинути и казан са шмрком на тисак окушати.

Што се тиче величине притиска, који ће се при овом окушавању примењивати, утврђује се: да се опит чини за напон паре до пет атмосферских притисака са двогубом величином дозвољеног највећег напона паре, а

за напон паре изнад пет атмосфера, са притиском, који са пет атмосфера прелази дозвољени највећи напон паре.

Казани, који при овом опиту свој облик трајно промену, не смеју се више у таквом стању за службу употребити.

При сваком опиту испитује се и оптерећивање вентила и уредност манометара.

Локомотиви мора се казан изнутра прегледати најдаље после 8 година рада јој, а тада и водогрејне цеви изменити. Поново прегледање следује најдаље после 6 година.

О прегледу локомотиве мора се извешће начинити, у коме ће се и сви податци навести.

Свака локомотива мора имати:

1, најмање две поуздане справе за наливање казана, које ће независно једна до друге радити моћи, и свака за се у стању бити, да казану потребну воду за време вожње спроводе.

Осим тога једна од ових справа да буде тако удешена, како би могла и при мирном стању локомотиве воду у казану на нормалној висини одржавати;

2, најмање две једно од друге независне справе, које ће моћи поуздано показати висину воде у унутрашњости казана. Једна од ових справа да буде тако удешена, да машиновођа узмогне са свог места а без особених опита висину воде у казану увек посматрати, и да има лако уочљиву белегу за нормално стање воде;

3, најмање два прописно начињена штитна вентила, од којих један да се тако начини како

се мимо извесне мере не ће моћи и јаче оптерећавати. Оптерећавање ових штитних вен-тила тако ће се удесити, да се они за три милиметра одвесно покретати могу ;

4, једну справу (манометар), која ће не-престано и поуздано а без нарочитог опита притисак паре казивати. На читаљкама манометара ставиће се уочљива белега, која по-казује докле достиже највећи дозвољени на-пон паре ;

5, једну парну звиждаљку.

§. 10.

Свака се локомотива мора снабдети са две чистилице и пепеоницом, која се затварати може и која се уз ложиште чврсто приљубљује, као и са једном справом која спречава изба-цивање варница из оцака.

§. 11.

Свака тендер-локомотива и сваки тендер морају имати кочи́ла, којима се чврсто и ласно кочити може.

§. 12.

Сва кола што са возовима иду, осим рад-них возова, треба да почивају на »федерима«, да имају еластична квачила, и да су на оба краја са еластичним одбојницама снабдевена.

Сви точкови морају имати управне венце.

Шине на точковима у локомотива и тен-дера, кад су од кована гвожђа, морају бити

дебеле најмање 22^{mm}; а кад су од челика нај-мање 19^{mm}.

Шине на точковима у кола, кад су од ко-вана гвожђа, могу се до 19^{mm}, а кад су од че-лика, могу се до 16^{mm} истрошити.

Осим обичних квачила морају се на свака кола још и резервна или ланчана квачила са обе стране тако притврдити, да слободно ви-сећи при пуним колима не достижу ниже од 75^{mm} над коловозном равни.

§. 13.

При сваком возу, осим тендеровог или ма-шинског кочи́ла, мора бити још толико добрих и за рад способних кочи́ла, која се послужи-вати морају, како би се са њима могао ниже стављени број осовина кочити као :

				У ВОЗОВА	
				ЗА ПУТНИКЕ:	ЗА РОБУ:
при паду до закључно	1 : 500	$\frac{1}{8}$	део	$\frac{1}{12}$	део
при паду до закључно	1 : 300	$\frac{1}{6}$	део	$\frac{1}{10}$	део
» » » »	1 : 200	$\frac{1}{5}$	»	$\frac{1}{8}$	»
» » » »	1 : 100	$\frac{1}{4}$	»	$\frac{1}{7}$	»
» » » »	1 : 60	$\frac{1}{3}$	»	$\frac{1}{5}$	»
» » » »	1 : 40	$\frac{1}{2}$	»	$\frac{1}{4}$	»

Мешовити возови што се са брзином пут-ничких возова крећу, коче се као и они.

Ако је највећи пад између две станице краћи од 1000 метара, онда се број кочи́ла не ће по њему рачунати, већ по првом сла-бијем паду што за њим долази у томе делу пруге.

Код товарних возова може се прописани број кочи́ла и смањити и то :

при падовима до закључно 1:60 на $\frac{1}{6}$ део,
 » » » » 1:40 » $\frac{1}{5}$ »
 а под условом:

1, ако возна брзина не надмаша 18 километара на сат;

2, ако склопљени воз не износи више од 80 осовина;

3, ако се возу подесним контролним апаратом може тачно одредити возна брзина.

Кад се израчунава број кочила, онда се узима да је не оптерећена осовина равна половини оптерећене.

За оне делове пруге где је нагиб већи од 1:40 одређиваће се број кочила по нарочитим прописима надзорне власти.

§. 14.

Врата која су на подужној страни путничких кола, морају се најмање двогубо и то са спољне стране забрављати; а ове браве опет морају тако удешене бити, да путници могу из кола сами врата отворити.

Врата ће имати справе, које чувају да не би који затварањем њиховим прсте уштиную.

При мраку и у тунелима, где пролаз траје дуже од 2 минута, морају бити кола изнутра добро осветљена.

§. 15.

Сва кола за путнике, за пошту и за пртлаг, а тако исто и товарна кола, која као завршна путују, морају се снабдети са дршцима за сигнале фењере, који ће се на позадне

колске стране тако поставити, да они или са бока или више колског крова истичу.

Одстојање горње ивице ових држака над коловозном равни смеће износити у првом случају највише 3.00 метра, а у другом највише 3.60 метра; а средине ових држака (одвесне осе) не смеу удаљеније бити од колске средине но 1.40^m у првом, а 1.20 метра у другом случају.

Фењерови дршци морају имати квадратан коничан пресек чисте шупљине и то на горњем крају у дуж и ширину по 0.046^m, а на доњем крају у дуж и ширину по 0.35, и уз то висину од 0.076 метра лежећи дијагонално на колску осовину. Највећи пресек фењерског ковчежића, чије стране паралелно ићи морају са колским странама, не сме бити већи од 0.25^m ширине и 0.28^m висине; а фењерова капица не сме бити шири од 0.140^m ни виша од 0.120 метра.

§. 16.

Сва кола што су натоварена са лако запаљивим предметима, морају добар кров имати, осим оних изузетака, које допуштају жељезнички прописи за саобраћај.

§. 17.

Свака кола и сваки тендер морају се од времена на време потанко прегледати, при чему се осовине, лежишта и »фењери« скинути морају. Прегледање ово наступа сваки пут чим кола 30.000 километара пропутују,

или ако не би толико пропутовала, онда чим две године од последњег прегледања протеку.

§. 18.

Свака кола морају напис на себи носити, из кога ће се моћи увидети:

- 1, жељезница од које су;
- 2, редна нумера под којом су заведена у бележницима радионице и у књизи о прегледању;
- 3, тежина њихова заједно са осовинама и точковима;
- 4, највећа товарна мера са којом се оптеретити смеју;
- 5, дан последњег прегледања.

Свака кола за путнике морају имати белеге по којима ће путник лакше моћи наћи колску класу, као и одељак, којим се служи.

Осим кола, која српској жељезници припадају, могу се примити у саобраћај и кола од суседних жељезница чим их управа пријемница као поуздане за саобраћај огласи, не обзирајући се на одредбе §§. 17 и 18. — Но овим се не ће потирати одредбе, које државни уговори у овом обзиру прописују.

§. 19.

Сваки воз мора уза се носити онај прибор, којим ће се моћи по нужди поправити оно, што би се на њему покварило и спречавало даље путовање.

III-ће. Уређење и правила за вршење саобраћаја.

§. 20.

На свакој станици а на уочљивом месту за публику, мора се поставити сат, који ће се дневно дотеривати по средњем местном времену.

У већих станица треба да се може читати сатовно време и ноћу и дању, и то како са стране од које се станичној згради приступа, тако и са унутрашње стране са возова.

Име станице треба да је стављено на станичној згради или на другом којем подесном и за путнике уочљивом месту.

Управник воза, машиновођа, надзорници и чувари пруге морају увек у служби тачне сатове при себи носити.

§. 21.

На пруги са двогубим коловозом треба да иду возови увек десним коловозом својега правца.

Исто су тако дозвољени изузетци при затварању коловоза кад се претходно споразуму суседне станице, као и при двогубим пругама у станицама под одговорношћу шефа станице, а најпосле и закључно до најближе станице за локомотиве, које су притичући у помоћ неки воз гурале па се враћати морају (види §. 22.).

§. 22.

Докле државна железничка надзорна власт даља ограничења не учини дозвољено је по-

тискивати возове са локомотивама само у овим случајевима:

а, при полаком назадном кретању воза на станицама, или у случају нужде;

б, при радним возовима а по стављеним условима од стране надзорне власти и при возовима за оближње мајдане или друга радилишта кад не возе већом брзином од 24 километара на сат (т. ј. 400 метара на минут).

Потискивање воза са спрегом локомотива на челу дозвољено је:

при пењању уз велике успоне и за први покрет воза у станицама.

§. 23.

Никакав воз не сме бити састављен из више од 150 колских осовина, а они возови што и путнике возе не смеју имати више од 100 осовина. Војени возови због споријег хода могу имати изузетно и до 120 осовина.

§. 24.

Само је у изузетним случајима дозвољено да локомотива са тендером напред може вући возове што по возидбеном плану саобраћају; а радне и товарне возове између станица и оближњих радионица као и по самим станицама дозвољено је само онда возити, кад возна брзина не износи више од 24 километра на сат (т. ј. 400 метара на минут).

Подесно конструисане тендер-локомотиве

смеђу с преда и позади ићи са свима возовима па и на отвореној прузи.*

§. 25.

Ни један воз не сме се из станице на пут кренути пре прописног времена.

Полазак не сме се пре чинити док се врата са подужне стране кола не позатварају и док се не даде знак за полазак.

Возови, у шта се и саме локомотиве рачунају, смеђу само у станичним одстојањима једно за другим следовати.

Возове, ван возидбеног плана приказиваће претходни возови (види §. 35. и 45.)

§. 26.

Највећа возна брзина, која се ни на којем делу пруге превазићи не сме, одређује се за нагибе 1:200 и за кривине од најмање 1000 метара полупречника:

за путничке брзовозе 75 километара на сат или 1250 метара на минут;

за путничке обичне возове 60 километара на сат или 1000 метара на минут;

за товарне возове 45 километара на сат или 750 метара на минут.

При већим надовима или јачим кривинама брзина ће се сразмерно смањивати, и

* Код овог члана додат је нов став који гласи:

»Машине које вуку путничке возове са тендером напред могу путовати брзином од 40 километара на сат.»

Овај став додао је Министар Грађевина наредбом од 6. априла 1893. г. Бр. 2341. в. Грађевински Зборник. Књига II стр. 399.

та ће се места као и дозвољена брзина у инструкции описати и пратиоцима возова до- ставити.

Изузетно може се при врло повољним околностима дозволити брзовозима и већа брзина до 90 километара на сат, но ово ће изрично одобравати државна надзорна власт.

Саме локомотиве смеће само најмање са 15 километара на сат умањеном брзином онога воза возити, за који су и прописане.

Лакше се возити мора:

а, кад се људи, животиње или друге пре- преке на путу примете;

б, преко скретница кад се на супрот њиховим језичцима вози и преко покретних мостова;

в, кад се даде знак за полако вожење.

У овим свима случајевима мора се брзина по околностима тако удешавати, да се избегне могућа опасност.

§. 27.

При излазима и улазима из главних у споредне пруге, као и у опште при прелажењу са једног колосека на други, мора се лагано вожење тако удесити, да се воз на дужини од 200 метара још заусавити може.

Укрштења пруга, која су ван станице где им коловози у истој равни леже (§. 3.) смеће се тек онда прећи, пошто се прво воз за- устави и дозвола од надзорног чиновника за пролаз добије.

§. 28.

Возна средства при оним брзовозима и путничким возовима, који са највећом §. 26. дозвољеном брзином путују, морају се у потпуном добром стању налазити, а осим тога морају бити:

а, возна средства између себе као и са тендером чврсто закачена, тако да сви гибљи («федери») на квачилама и на одбојницима притегнути буду;

б, морају имати једно кочило више, но што их §. 13. (види §. 33.) одређује.

§. 29.

Брзовози, а тако и особени возови за владоца и његову фамилију, због нарочите тачности саобраћаја, имају увек првенство над другим возовима.

У колико ће се брзовозна роба са брзовозима возити одредиће државна надзорна власт.

§. 30.

Возити робу са путничким возовима до- звољено је само под овим условима:

а, товарење и стоваривање робе, а тако исто и прикачивање и откачивање товарних кола, никад несме одужити време возовог бављења на станицима, осим ако би се могло ово закашњење у границама одређене стижне брзине до прве станице опет надокнадити;

б, примањем товарних кола не сме се одужити планом прописано време возидбе;



в, на путничким возовима не сме се путницима возидбом робе ни на који начин досада чинити.

§. 31.

Ако би од користи било по месни саобраћај, моћи ће се са товарним возовима и путници возити, но за то се неће смети ови возови убрзати.

§. 32.

Сваки је управник воза дужан бележити време поласка и доласка у станице и изванредне догађаје.

§. 33.

При склапању сваког појединог воза мора се нарочито на то пазити, да §. 13-м (а види и §. 28.) прописани број кочица при њему буде и да се она уредно распореде.

При већим нагибима од 1 : 200 последња (завршна) кола морају имати кочица.

Пре но што ће воз оставити полазну станицу мора се тачно прегледати и пазити, да су кола чврсто закачена између себе, а тендер са својим позадним колима; да су резервни ланци или ланчана квачила (види §. 12.) обешени; да је веза између кочиичева седишта и парне звиждаљке (§. 48.) учињена; да је оптерећивање појединих кола по могућству равномерно подељено; да су возови сигнали и фењери постављени и да су кочица по пропису распоређена. Ово ће се прегледање уз пут понављати при свакој промени возног

склопа, колико год пута возово бављење то дозвољавало буде.

Путничким возовима морају се квачила тако притегнути, да се одбојнице, што гибње (федере) имају, додирују при мирном стању кола (§. 28). У мешовитим возовима она кола што немају обична квачила, не смеу непомодно доћи ни спреда ни иза путничких кола.

§. 34.

На челу сваког воза што путнике вози, а одмах иза тендера, морају бити најмање једна кола што путнике не возе.

Поштанска кола уврстиће се онако како поштанска служба захтева и како возова служба допушта; али ће се увек на то мотрити, да се, ако је могуће, не употребе као штитна кола.

§. 35.

Особени возови не смеу путовати ако пруга не би потпуно под надзором била, ако воз није претходно чуварима пруге сигналом приказан и ако није првој суседној станици по правилу пријављен.

Дозвољени изузетни случајеви означени су изближе у §. 45.

§. 36.

Само по издатој наредби за железнички саобраћај овлашћеног и одговорног вишег чиновника или његовог заступника и у нарочито ограниченим временима смеће радни возови пругом путовати.

О кретању овакових возова морају се обе суседне станице извести. Ово исто вреди и за путовања дресина и појединих кола што материјал пренашају, а која се са људском снагом покрећу (жељезничка колица.)

Њих мора пратити одговорни чиновник.

Са коловоза, којима ће возови пролазити, морају се уклонити сва возна средства, и то са оних на отвореној прузи најмање на један четврт сата пред пролазак воза, а са станичних пре то што ће се дозвола дати возу за улазак.

§. 37.

Снежна гртала или кола за ломљење поледице не смеју се ставити пред локомотиве возова, који путују по утврђеним прописима. Кад затреба изаслаће се снежно гртало или кола са нарочитом локомотивом а у довољном одстојању испред воза.

Од овога изузимају се она снежна гртала, која немају засебних точкова, већ се чврсто вежу са возовом локомотивом.

§. 38.

Без нарочитог одобрења за то опуномоћеног чиновника не сме се ни једно друго лице на локомотиви возити, осим оног чиновника, који је по самој својој служби за то овлашћен.

§. 39.

Загрејаним локомотивама, које су пред возовима или које у мирном стању леже, мора

се удешач (регулатор) затворити, крма у мирно стање поставити а кочило притегнути.

Колима, што по станици леже, да се не би сама од себе кренула, морају се подлоге подметути, са кочилима или другим справама тако утврдити, како се неће моћи покретати.

§. 40.

Сваки воз који ноћу путује, а тако исто и свака сама локомотива, морају имати спреда по два фењера, који далеко светлити могу, а позади најмање један завршан фењер са црвеном светлошћу.

Осим тога мора се на завршетку свакога воза који ноћу иде ставити још по један сигналан фењер, који ће натраг и напред светлити, а видљив бити за управника воза и пратиоце воза.

Свако кретање локомотиве на станицама има се сигналом обзнатити.

Локомотиве, кад саме путују, а тако и радни возови биће сигнализани као и остали возови.

Па и дресине и кола што материјал пренашају (жељезничка колица §. 36.) морају бити ноћу а на отвореној прузи као што треба осветљена.

§. 41.

На прузи треба да се могу давати ови знаци:

1, пруга је возна;

- 2, нек воз полако иде;
- 3, нек воз стане.

§. 42.

Управник воза, возови пратиоци и кочиоци морају бити у стању давати сигнал машиновођи да воз заустави.

§. 43.

Машиновођа мора бити у стању давати ове сигнале:

- 1, „пази!“
- 2, „притегни кочила!“
- 3, „отпусти кочила!“

§. 44.

Електрично-телеграфска служба вршиће се по особеним упутствима, које ће прописати жељезничка управа или надзорна власт. Она ће се тако удесити, да се могу отправљати депеше од станице до станице и да се могу поласци возова приказивати свима чуварима између две и две станице.

Сигнали:

- 1, воз не ће поћи;
- 2, нека дође локомотива у помоћ — не смеђу се давати оптичним, већ електричним телеграфом.

За призивање локомотиве у помоћ морају имати возови апарате, који се могу носити, или морају на подесним местима електричне апарате поставити.

§. 45.

Нередовни возови или саме локомотиве што не путују по возидбеноме плану, морају се ради знања по правилу приказивати чуварима пруге, раденицима и возовима на распутним жељезницама а са сигналом на оном редовном возу, који им непосредно у једном или другом правцу претходи.

Ако се не узмогне ово приказивање учинити, онда ће се само под тим условом смести нередовни возови отпустити, кад се о томе обе дотичне станице споразуму и кад се претходно чувари пруге о отпustu воза средством електро-магнетског телеграфа благовремено извисте.

Под личном одговорношћу станичног старешине или другог месног чиновника за саобраћај може се одступити од горњих одредаба код возова што у помоћ притичу, кад се напрасно потреба покаже приликом пожара или других тешких неприлика. Ови возови не ће смести већом брзином возити но 24 километра на сат (400 метара на минут).

§. 46.

Сваки положај скретнице у главним коло-сецима станице мора уочљив бити за машиновођу на 150 метара даљине. Сама скретница својим покретањем мора за ово нужне знаке давати.

Пре но што ће се возу дати сигнал за улазак или пролазак и пре поласка свакога воза мора се прегледали да ли је коловоз ко-

јим ће воз проћи незапремљен и да ли су дотичне скретнице као што треба удешене (види §. 1. став 2.)

На оним станицама где станична зграда није са стражарницом својом скопчана нарочитим телеграфом за затварање станице средством електричних, штитних или дозивних апарата, или у опште ако за ту цел нема ни буд којих других механичких или електричних справа, онда је дужан станични чиновник, који службу врши, ставити оптичне сигнале за улазак воза на телеграфски дирек.

Скретнице на главним коловозима треба по правилу да су увек у нормалном положају.

У главне коловозе рачунају се сви они, које возови при вршењу прописаног саобраћаја прелазе или употребљују.

§. 47.

Положај лула водених шмркова мора се ноћу добро осветлити.

§. 48.

Возови пратиоци за време возидбе морају бити само једном чиновнику потчињени, који је нарочито одговоран за ред и сигурност воза, и који на таквом месту стоји, са кога ће моћи читав воз прегледати, знаке угледати и са машиновођом у свези стојати. Ово вреди и за места возових пратиоца у колико им је у дужности да воз нагледају и кочила послужују. За споразумевање возових пратиоца и машиновође мора се код свију возова парна

звиздаљка или други неки будилник на локомотиви са возовом узицом везати, или се мора друга која подесна справа удесити, која би се протезала код путничких возова преко целог воза, а код товарних возова бар до возовог надзорника.

§. 49.

При удесима и у опште кад неки воз ма из кога узрока на отвореној прузи застане или се зауставити мора, који би иначе према возидбеном плану даље путовао, — мора се увек у оном правцу, од куда би други возови доћи могли, предохране мере чинити, како би ови благовремено извештени били о месту на коме је први воз заостао.

§. 50.

За потребно сигнализације, што се §§. 40. до 49. изискује, вреди прописи о сигналном поступку кр. срп. жељезнице, који ће се издати.

Ако више жељезничких пруга упоредо иду, онда ће се њихови оптични сигнали тако удесити, да одговарају положају једне линије према другој.

§. 51.

Свака скретница, кад ју прописни возови на супрот језичака пролазе, мора закључана бити за време тога прелажења, или ју мора скретничар послуживати.

Скретничари при улазу у веће станице или на распутне пруге, као и они на отворе-

ној пружи где су постављени мимолази, а исто тако и машиновође, ложаи и кочиоци кад путују, не смеу се и другим пословима прептерећивати који би пометали вршење њихове службе.

§. 52.

На локомотиви, рад њене послуге, мора бити постављен машиновођа са једним ложаицем.

Водење локомотиве смеће се само оним лицима поверити, која су најмање 21 годину стара а доброга владања, и која су своју способност за машиновође показала, са обзиром на прописе које ће државна надзорна власт о томе издати.

Ложаи морају се разумевати у руковању са локомотивом барем толико, како би ју по нужди могли зауставити или натраг вратити.

IV-то. Одредбе за публику

§. 53.

Путници што жељезницом путују дужни су општим наредбама следовати, које буду издавале жељезничке управе за одржање реда у возидби људи и ствари, извршавати званична наређења жељезничко-полицијског чиновника (§. 66.) који носи униформу или који има службену значку или другу какву нарочиту значку.

§. 54.

Ходање по горњем строју жељезничком и његовим косинама, насипу, шанчевима, мостовима и другим предметима без дозвољне карте

није ником допуштено осим надзорној власти и њеним органима, шумским чуварима, царинарским и дажбинским органима, надзорницима телеграфа, полицијским чиновницима, државним заступницима и официрима кад рекогносцирају; али ће се и при овој избежавати коловози преко којих се вози или потискује.

Публика ће смети прелазити жељезницу само на оним местима где су прелази за кола или пепак начињени, и то само донде, док се та места бранима не затворе. Ово се без устезања вршити мора.

Дозвољене карте за ходање по прузи дају се са одобрењем надзорне власти.

Забрањује се бранике и друге зграде самовољно отварати или прескакати, или нешто на њих стављати, или вешати.

§. 55.

Осим оних простора, који су за публику стално или повремено отворени и одређени, не сме нико без дозвољне карте по станичним просторима ходати, изузев војене старешине и надзорне власти, који службу врше, као и она у §. 54. поменути лица, и поштанске чиновнике.

Градским командантима, официрима за утврђења, који се по униформи својој познају, дозвољено је ићи и по жељезничком строју и по станицама које у опсегу градске линије леже.

Кола, што путнике ка станици и од ста-

нице возе, морају на одређена им места за приступ пред станичком зградом пристајати.

Надзор за одржање реда на овим приступима у односу на вожење путника и пртљага припада жељезничким чиновницима, у колико не би то други нарочити прописи преиначили.

§. 56.

Плугове, дрљаче и друга оруђа, као и балване и друге гломазне предмете, ако се не носе, дозвољено је преко жељезничке пруге на местима за прелаз означеним превлачити само на колима или на подметутим подлогама.

§. 57.

За ходање стоке по жељезничкој прузи и њеним просторијама одговоран је онај, који је и дужан да о томе надзор води.

Већа стада не смеу се претеривати преко жељезничких прелаза у времену од 10 минута пред пролазак некога воза који се очекује.

§. 58.

Приватне прелазе смеу употребљавати само овлашћени, а под условима што им надзорна власт одобри.

§. 59.

До год су прелази затворени морају пред таблицом за опомену чекати кола, јахачи, чувари стоке и вође теглеће стоке. Ово вреди и за затворе прелаза са браницима на потегчим ту постављено звоно зазвони. Пешаци

могу се приближити затвореним браницима, али их не смеу отворити.

§. 60.

Строго је забрањено ма у чему год повређивати жељезничку пругу и њена постројења и телеграф, као и возна средства и њихове приборе, а исто тако забрањује се бацати камење, дрва или друге ма какве ствари или препреке на жељезничку раван, као и чинити лажну узбуну и сигнале подржавати, скретнице преокретати и у опште ма што чинити, што би возидбу спречавало.

§. 61.

Кад се воз крене, онда се не сме више у кола ни пети, ни то покушавати, нити томе припомагати, нити самовољно колска врата отварати или са кола силазити.

§. 62.

Новчано до 50 динара, ако не би по општем кривичном закону и већа казна прописана била, казниће се сваки онај, који се против одредбама §. 53—61. овога закона и одредбама закона (правилника) за жељезнички саобраћај, које овако гласе:

»Запаљиве ствари, као и сваки пртљак, који би течности или друге предмете садржавао, а ови би могли ма којим начином оштету причинити; а нарочито пуне пушке, барут, лако запаљиве препарате и друге ствари такве особине, не смеу се собом у путничка кола

понети. Службени жељезнички персонал овлашћен је да о томе нужна уверења захтева.

Ловцима и лицима што су у званичној служби дозвољава се да ручну муницију собом понесу.»

§. 63.

Жељезничко-полицијски чиновници овлашћени су да привремено ухвате свакога, који §. 62-им прописане одредбе преступи, или за којим се по непосредно учињеном делу у потеру иде, а он се не би могао показати који је и одакле је.

Од хватања поштедиће се оно лице, које потребну залогу за сигурност даде. Сигурност ова несме превазићи меру највеће казни која би се применила.

Ако је који злочино или преступно дело учинио, онда се он не може полагањем залог од привременог хватања ослободити.

Свако лице, које се привремено ухвати, мора се одмах најближој полицијској власти или државном или полицијском заступнику спровести.

§. 64.

Жељезничко-полицијском чиновнику дозвољено је, да ухаћено лице средством жељезничког радничког особља причува и спроведе на место определења. У овом случају дужан је полицијски жељезнички чиновник уз потпис својега имена и чина послати спроводну листу, која ће привремено заменити протокол ислеђења, но који ће опет по правилу истога

дана кад је преступ учињен, а најдаље до подне другог дана, предати полицијској власти или државном или полицијском заступнику.

§. 65.

Одредбе §§. 53—65. овог закона, и дотичних §§-а повремених правилника за жељезнички саобраћај отштампаће се и ставити на углед у свакој за путнике одређеној соби, осим тога ставиће се у канцеларији сваке станице тужбени записници (књиге) за употребу публике.

V-го. Жељезничко-полицијски чиновници.

§. 66.

За вршење жељезничко-полицијске службе у првом реду обавезни су:

- 1, директор саобраћаја и главни инжињер,
- 2, главни инспектор саобраћаја,
- 3, инспектори саобраћаја. инспектори за нове грађевине, контролори саобраћаја, главни управници возова,
- 4, секциони шефови за одржање пруге, шефови за одржање појединих делова пруге и инжињери,
- 5, надзорници и главни чувари пруге,
- 6, чувари пруге и њихови помоћници.
- 7, жељезнички контролори (прегледачи),
- 8, шефови станица (станичне старешине), односно станични инспектори и руковаоци станица,
- 9, надзорници станичних зграда и станица,

10, помоћници станичних старешина и помоћници станичне инспекције,

11, скретничари, надзорници скретница, станични чувари и скретничарски помоћници,

12, управници возова, пратиоци пртљага манипулатни, пратиоци возова, кочиоци и колски чувари,

13, вратари и ноћни стражари.

Ако би називи чиновника код појединих жељезница друкчији били но овде наведени, онда је и за њихову надлежност меродавна дужност, коју врше, а не њихов назив. Одступање од горњих назива појединих чиновника треба по могућству избегавати.

Надзорни полицијски чиновници морају при вршењу дужности носити прописану званичну униформу или одређи званични знак или морају носити собом исправу.

§. 67.

Свима у §. 66. именованим полицијско-жељезничким чиновницима раздаће жељезничка управа према струци и међусобним односима њихове службе штампане или писмене инструкције. Чиновници ови морају се у довољном броју поставити, како то сигурност саобраћаја захтева.

§. 68.

Сваки чиновник, који је познат да врши полицијско-жељезничку службу, мора бити најмање 21 годину стар, а доброга владања; мора

знати читати и писати, а осим тога по грани своје службе нужна знања имати.

Жељезничко-полицијски чиновници положиће заклетву пред влашћу, и по том стоје у односу према публици, што се тиче вршења њихове дужности, као и остали јавни полицијски чиновници.

Официри и војена лица, која се у жељезничку службу приме, изузимају се од горњих прописа што се тиче старости и заклетве.

§. 69.

Жељезничко-полицијски чиновници дужни су понашати се према публици уљудно, достојно и предусретљиво, а нарочито уздржавати се од сваког господарења и суровог предусретања.

Старији ће непристојне строго укорити, а по нужди и дисциплинарно према кривци казнити.

Она лица, која се неспособним покажу за вршење полицијске дужности, уклониће се одмах са тих места.

Жељезничка управа дужна је водити списак о сваком полицијско-жељезничком чиновнику.

§. 70.

Круг власти полицијско-жељезничких чиновника распостире се, без обзира на место њиховог пребивања, на целу жељезничку пругу и њена постројења, и у онолико, у колико то налажу већ издати прописи за руковање и

одржање реда у жељезничком саобраћају, или они који ће се у будуће прописати.

§. 71.

Државни и општински полицијски чиновници дужни су жељезничко-полицијске чиновнике у вршењу полицијске дужности потпомагати кад им се они за то обратили буду. И обратно полицијско-жељезнички чиновници обавезни су подпомагати друге полицијске чиновнике у вршењу њихове дужности а у опсегу земљишта прописаног горњим параграфима и колико им то остале обвезне дужности допуштале буду.

VI-то. Надзор.

§. 72.

Виши надзор о вршењу ових прописа за сигурност саобраћаја припада :

а, код жељезница, које под државним рукавањем стоје жељезничким управама;

б, код жељезница, којима приватни рукују, главном управнику саобраћаја и жељезничким управама;

в, државној надзорној власти.

§. 72а.

У одредбама овог закона, које су чисто техничке природе и изложене променама, према напретку науке, могу се Краљевом Уредбом на предлог Министра грађевина, а

на образложене представке жељезничког одбора, чинити потребне измене и допуне.*

VII-мо

§. 73.

Закон овај ступа у живот од дана кад га Краљ потпише, и кад се обнародује.

Препоручујемо Нашем Министру грађевина, да овај закон обнародује и о извршењу се његовом стара; властима пак заповедамо да по њему поступају, а свима и свакоме, да му се покоравају.

30 јуна 1884 год.,
у Београду.

МИЛАН с. р.

(М. П.)

Видео и ставио државни печат,
чувар државног печата,
министар правде,

Дим. Маринковић с. р.

Министар грађевина,

Јевр. П. Гудовић с. р.

* Овај пропис додат је законом од 25. јануара 1900 године —
в. Српске новине од 30. јануара 1900 г.

САДРЖАЈ

ПОЈЕДИНИХ ЧЛАНАКА

		СТРАНА
§	1. Грађевинско стање. Обележавање пруге кад је у оправци или оног дела, што је невозним посао	1
§	2. Одржавање коловозне чистине. Нормални профил	2
§	3. Скретнице, покретни мостови, обртнице и превознице, укрштења	2
§	4. Ограде, преграде, браници, таблице за опомену	3
§	5. Чување жељезне пруге, прегледање затварање, браника	4
§	6. Стотиничне белеге. Падокази. Меџици	5
§	7. Опште одредбе о уређењу и стању возних средстава	5
§	8. Техничко полицијски опити локомотива	5
§	9. Повремено прегледање локомотива.— Свакој локомотиви нужне справе	6
§	10. Шапице, пепеонице и кроловка	8
§	11. Кочила	8
§	12. Еластичне справе за квачење и одбојнице, шиолази, дебљина точкових шина, резервна или ланчана квачила	8
§	13. Број кочила	9
§	14. Особине вратних брава у путничких возова	10
§	15. Држци за сингалне фењере и њихове особине	10
§	16. Товарна кола што морају кров имати	11
§	17. Прегледање кола и тендера	11
§	18. Написи свима колима потребн	12
§	19. Ношење прибора за омање оправке	12
§	20. Станични сатови и напис станичних имена	13
§	21. Држање десне стране при путовању на двогубом колосеку	13
§	22. Условно дозвољено кретање возова са локомотавама	13
§	23. Дозвољени број колских осовина	14
§	24. Дозвољава се изузетно да локомотива вози са тендером напред	14

§ 25. Полазак путничких возова	15
§ 26. Највећа возна брзина	15
§ 27. Удешавање возне брзине при улазима и т. д. при прелазима преко коловоза и укрштена	16
§ 28. Особине возних средстава за брзовозе и путничке возове што највећом брзином путују	17
§ 29. Брзово и и особен и возови за возидбу владоца и његове високе фамилије. Возидба брзовозних добара (робе) са брзовозима	17
§ 30. Вожење добара (робе) са путничким возима	17
§ 31. Вожење путника са товарним возовима у месном саобраћају	18
§ 32. Извешта управника воза	18
§ 33. Склапање возова и прегледање пред полазак	18
§ 34. Штитна кола при путничким возима	19
§ 35. Нарочити услови за вожење особених возова	19
§ 36. Вожње радних возова	19
§ 37. Место снежном гртаду или колима за ломљење поледице	20
§ 38. Вожење на локомотивама	20
§ 39. Мере за предохрану загрејаних локомотива и кола што леже по станицама	20
§ 40. Фењери на возовима и локомотивама кад се ноћу покрећу	21
§ 41. Направе за сигнале на пруги	21
§ 42. Направе за давање сигнала од стране управника воза	22
§ 43. Направе за давање сигнала од стране машиновође	22
§ 44. Вршење електрично-телеграфске службе помоћне справе	22
§ 45. Приказивање возова или сами локомотива што не путује по возидаеном плану	23
§ 46. Положај скретница у главном колосеку	23
§ 47. Справе за распознавање луле водених шмркова ноћу	24
§ 48. Подчињеност возових пратилаца и споразум са управником воза и машиновођа	24
§ 49. Извештавање других возова о удесима, о затварању колосека и т. д.	25

§ 50. Мерадажни сигнали	25
§ 51. Положај и послуживање скретница кад им плански возови насупрот језичка возе. Особени прописи за дотичног скретничара, управника возова ложаца и кочиоца	25
§ 52. Докази о способности машиновође	26
§ 53. Опште одредбе за публику	26
§ 54. Ходање по железничкој прузи и т. д. дозвољне карте	26
§ 55. Ходање по железничкој станици	27
§ 56. Пренашање плугова и т. д. преко железничке пруге	28
§ 57. Ходање стоке по железничкој прузи, претеривање стада преко железничких прелаза	28
§ 58. Служење приватним пролазима	28
§ 59. Чекање пред затвореним прелазима	28
§ 60. Забрана повређивања и радње, што сметају железничком саобраћају	29
§ 61. Пењање у кола и силажење са њих кад се она већ крену	29
§ 62. Пропис казни за ношење недозвољених ствари	29
§ 63. Право железничко-полицијских чиновника што се тиче привременог хватања	30
§ 64. Поступак у случају хватања	30
§ 65. Остављене на углед оних пропаса, што важе за саобраћај путника	31
§ 66. Железнички чиновници којима је дужност да врше железничко-полицијску службу	31
§ 67. Раздавање службених инструкција	32
§ 68. Особени услови за чиновнике, који су позвати да врше железничко-полицијску службу	32
§ 69. Дужности железничко-полицијских чиновника према публици; казни; вођење чиновничког списка	33
§ 70. Круг власти полицијско-железничких чиновника	33
§ 71. Узајамно подпомагање државних, општинских и железничко-полицијских чиновника	34
§ 72. Виши надзор о вршењу прописа за саобраћај	34
§ 72а) Имене техничке природе чинити Краљевом Уредбом	34
§ 73. Ступање у живот овог закона	35



38824

Нормативни истроци материјала и трошкови за изградњу и уградњу

за изградњу и уградњу за објекте станова

