ЗБОРНИК ЗАКОНА, УРЕДАБА И РАСПИСА
ПО СТРУЦИ ГРАЂЕВИНСКОЈ, 1885.

Садржај

Закони и уредбе

1. Закон о начину како ће се поступати кад оће да се граде нове цркве

2. Закон о сувоземним јавним друмовима

3. Привремена правила о држању лицитације за подизање нових и оправку старих грађевина како државних тако и народних и општинских

4. Закон о подизању јавних грађевина

5. Решење којим је министар грађевина овлашћен да може из кредита намењених за већу класу инжињера попуњавати и плаћати ниже класе, уколико број звања више класе није попуњен

6. Правила за рачуноводно оделење Министарства грађевина

7. Закон о заузимању приватних непокретних добара за општенародну потребу поред накнаде за иста

8. Решење, којим је овлашћен министар грађевина, да може извршити регулацију вароши Београда узимајући за основу истом решењу приложени план

9. Наредба министра грађевина о стручној подели и отправљању грађевинске струке на основима постојећег устројства централне управе као и закона о подизању јавних грађевина

10. Пропис шефова министарства грађевина о подели и отправљању грађевинске службе

11. Закон о повластици за грађење гвозденог пута од Пожаревца до Дубравице

12. Решење, којим је министар грађевина овлашћен, да новац прикупљен и прикупити се имајући на споменик кнезу Михаилу може употребити на подигнуће тога споменика

13. Указ да се у интересу државном и општенародном сагради железница од Београда до Алексинца и даље до границе

14. Закон којим је одобрен уговор закључен између Србије и Аустро-Угарске 26. јуна/8. јула 1878. године у Берлину, односан на железницу, трговину и просецање ђердапа

15. Закон о уређењу министарства грађевина

16. Закон о водама и њиховој употреби

17. Пропис и правила, по којима ће се управљати инжињери при извиђају према члану 30 и 32. закона о водама и њиховој употреби

18. Упутства министра грађевина ка чл. 22. и 23. закона о водама и њиховој употреби

19. Правила министра унутрашњих дела, којима је на основу чл. 46. закона о водама и њиховој употреби прописана форма за протоколе и поступак власти при извршењу реченог закона

20. Правила министра грађевина о додатцима окружних инжињера и подинжињера, чиновника рачунског оделења министарства грађевина и о подвозним и путним трошковима инжињера и других званичника, који раде на терену или иначе, кад се на рад ван свога округа изашиљу

21. Закон о заузимању непокретних добара за потребу грађења жељезнице

22. Закон о регулисању положаја техничких – грађевинских чиновника

23. Правила министра грађевина о држању испита државног над чиновницима техничко-грађевинским

24. Закон, којим је потврђена жељезничка конвенција закључена 28. марта/9. априла 1880. године између Србије и Аустро-Угарске

25. Правила министра просвете и црквених послова о грађењу школа и о намештају школском

26. Закон којим је потврђена општа конвенција за постројење прве српске државне жељезнице

27. Устројство жељезничког оделења при министарству грађевина

28. Указ, којим је друм Ваљево–Чачак оглашен за окружни

29. Указ, којим је позоришна пијаца одређена за место подизања споменика кнезу Михаилу

30. Указ, којим је друм Паланка – Горњи Милановац оглашен за сресни

31. Указ, којим је друм од Златара уз Ресину оглашен за окружни

32. Указ, којим је друм Пецка–Шабац оглашен за окружни

33. Указ, којим је друм Лозница–Ужице оглашен за окружни

34. Указ, којим је друм Пожаревац–Љубичево до београдског друма оглашен за окружни

35. Указ, којим је друм Ражањ–Прасковача оглашен за срески

36. Указ, којим је друм Смедерево–Међулужје оглашен за срески

37. Указ, којим је друм Шабачко-упски преко Сувог села к Ваљеву оглашен за окружни

38. Указ, којим је друм Голубац–Пожаревац оглашен за срески

39. Указ, којим су оглашени за среске друмови: 1. Пожаревац до друма свилајначког–ћупријског између Медвеђе и Поповића; 2. друм од атара села Краљева преко Брзовода и Бошњака до Вошановца; 3. друм од Петровца преко Забрђа, Панковца, Брзовода, Жабара, Орашја и 4. друм од друма Пожаревац–Градиште код села Бабусина до Салаковца на друму Пожаревац–Петровац–Жагубица и даље преко села Црнића и Битеклије за везу са новим друмом Пожаревац –Арнаут–Поповац

40. Указ, којим је друм Нересница преко Комше за Жагубицу оглашен за срески

41. Указ, којим је друм Горњи Милановац – Краљево оглашен за окружни

42. Указ, којим је друм Гроцка преко Пудараца за Међулужје оглашен за срески

43. Указ, којим је друм што води од Крушевца низ Мораву ка жељезничкој станици у Сталаћу оглашен за окружни

44. Указ, којим је друм од Ужица до Кокине на граници босанској оглашен за срески

45. Решење, којим је овлашћен министар грађевина да пропише правила и уређења потребна за уредан и безбедан саобраћај на железницама у Краљевини Србији

46. Закон за постројење и експлоатацију железница од Лапова до Крагујевца и од В. Плане до Смедерева

47. Закон жељезничко-полицијски

48. Правилник жељезнички

49. Правилник за жељезничке телеграфе

50. Протокол о примењивању прилога А к уговору за експлоатацију

51. Ликвидација о експлоатацији између српске владе и друштва за грађење и експлоатацију српске државне жељезнице

52. Уговор о експлоатацији српске државне жељезнице

53. Прилог А к уговору о експлоатацији српске државне жељезнице

54. Прописи за робу, која се од возидбе сасвим искључује или на возидбу условно прима на краљевско-српским жељезницама

55. Закон о обавези уклањања заразних материја (дезинфицирања) при отправљању стоке на жељезницама и лађама за Краљевину Србију

56. Допуна закона о местима у Србији

57. Указ да се нов пут Пожега – Г. Милановац долином реке Дичине преко Бершића, Лозња, Бањања и Славковице до ћуприје у Гукошима сматра за сресни

58. Закон о обвези за накнаду штете, учињене смрћу и телесном повредом при жељезничком саобраћају

59. Основи за возну службу на кр. српским жељезницама

Расписи

1. Распис попечитељства унутрашњих дела да се народу, који се на државне грађевине употребљује, заслужене наднице одмах исплаћују

2. Распис министра грађевина о начину састављања пројекта за грађење друмова

3. Распис министра грађевина о вршењу тач. 18 §329 казн. зак. у погледу одређивања регулацијоне линије при подизању приватних грађевина по варошима

4. Распис министра грађевина да се при просецању нових друмова узима колико је више могуће права линија

5. Распис министра грађевина, да се на свима барним (подводним) земљиштима поред друмова засађују врбе

6. Распис министра грађевина о поступку при прављењу планова и сачињавању предрачуна за јавне грађевине

7. Распис министра грађевина о начину лакшег грађења нових и одржавању у добром стању постојећих друмова

8. Распис министра грађевина о томе, у каквој се монети имају исплаћивати наднице народу за рад на државним грађевинама

9. Распис министра грађевина да се предлози за јавне грађевине чине благовремено према пропису закона и да се у предлозима исцрпи ствар потпуно

10. Распис министра грађевине да се у предлозима за јавне грађевине све потребе потпуно исцрпе

11. Распис министра грађевина да се при грађењу друмова радна снага народа распоређује на начин за народ мање штетан

12. Распис министра грађевина, да се после сваког већег поводња кладе и други подобни предмети уклањају са отвора на мостовима

13. Распис министра грађевина о начину предлагања јавних грађевина држања лицитација и прављења уговора

14. Распис министра грађевина о упутствима за инжињере и казначеје како се ови управљати имају при вођењу, сачињавању и подношању грађевинских кредита и годишњих рачуна

15. Распис министра грађевина, да се у условима лицитацијоним за јавне грађевине означавају увек и последице кад је који од лицитаната лице које није вештак

16. Распис министра грађевина, да се предузимачима не дају оригинални планови и друга техничка документа

17. Распис министра грађевина, да се предлози за јавне грађевине подносе на време законом прописано а исто тако да се и сечење дрвене грађе као и лепљење и малтерисање предузима у законском року

18. Распис министра грађевина о одређивању и одржавању слободног простора поред друмова за прогон стоке

19. Распис министра грађевина, да се сваке године до 1 септембра министарству грађевина подносе спискови свију потребних грађевина и друмова за идућу годину рачунску

20. Распис министра грађевина, којим је објашњен §29. закона о подизању јавних грађевина, и којим је уједно прописано, како се имају састављати комисије за држање лицитација

21. Распис министра грађевина, којим су прописана упутства при вршењу закона од 3 јануара 1883 год. о изменама и допунама у закону о подизању јавних грађевина

22. Распис министра грађевина, којим се допуњује распис од 10 фебруара 1883 год.

23. Распис министра грађевина, којим су прописана упутства како ће се састављати ценовници грађевинског материјала, мајсторских послова и надница радника по окрузима

24. Распис министра грађевина, којим су прописана упутства за одржање друмова у добром стању

25. Распис министра грађевина, којим су прописана правила за прављење пројекта и планова, предрачуна и услова за давање у израду путова и мостова

26. Распис министра грађевина, којим је објашњен ранији распис од 28 априла 1881 год. у погледу одређивања и одржавања слободног простора за прогон стоке поред друмова

27. Распис министра грађевина да начелства у редовним приликама сама одређују лица у комисије за преглед и пријем јавних грађевина

28. Распис министра грађевина да се подејствује код народа да се досадњи начин кулучења на друмовима замени прирезом

29. Распис министра грађевина о начину састављања окончаних рачуна о свршеним јавним грађевинама

30. Распис министра грађевина, да се по држаној лицитацији накнадне понуде предузимача за подизање јавних грађевина не узимају више у обзир при оценама о лицитацији

ЗБОРНИК

ЗАКОНА, УРЕДАБА И РАСПИСА ПО СТРУЦИ ГРАЂЕВИНСКОЈ

ИЗДАЊЕ МИНИСТАРСТВА ГРАЂЕВИНА

У БЕОГРАДУ

ШТАМПА КРАЉЕВСКО-СРПСКЕ ДРЖАВНЕ ШТАМПАРИЈЕ

1835

САДРЖАЈ

ЗБОРНИКА ЗАКОНА, УРЕДАБА И РАСПИСА ПО СТРУЦИ ГРАЂЕВИНСКОЈ

БРОЈ	ДАТУМ	Ш т а ј е	СТРАНА
		I.	
	1863 год.	**Закони и уредбе**	
1.	17. Јуна	Закон о начину како ће се поступати кад оће да се граде нове цркве .	1.
	1864.		
2.	15. Априла	Закон о сувоземним јавним друмовима	4.
3.	2. Јула	Привремена правила о држању лицитације за подизање нових и оправку старих грађевина како државних тако и народних и општинских .	17.
	1865		
4.	23. Марта	Закон о подизању јавних грађевина .	26.
5.	11. Децембра	Решење којим је министар грађевина овлашћен да може из кредита намењених за већу класу инжињера попуњавати и плаћати ниже класе, уколико број звања више класе није попуњен	47.
	1866		
6.	19. Јануара	Правила за рачунско одељење министарства грађевина	48.

БРОЈ	ДАТУМ	Ш т а ј е	СТРАНА
	1866 год.		
7.	15. Марта	Закон о заузимању приватних непокретних добара за општенародну потребу поред накнаде за иста ·	56.
	1869.		
8.	19. Фебруара	Решење, којим је овлашћен министар грађевина, да може извршити регулацију вароши Београда узимајући за основу истом решењу приложени план. · · · · · · · · · · · ·	68.
	1871.		
9.	1. Фебруара	Наредба министра грађевина о стручној подели и отправљању грађевинске струке на основима постојећег устројства централне управе као и закона о подизању јавних грађевина	69.
10.	15. Фебруара.	Пропис шефова министарства грађевина о подели и отправљању грађевинске службе · · · · · · · ·	74.
11.	21. Октобра.	Закон о повластици за грађење гвозденог пута од Пожаревца до Дубравице · · · · · · · · · · · ·	79.
12.	23. Октобра.	Решење, којим је министар грађевина овлашћен, да новац прикупљен и прикупити се имајући на споменик кнезу Михаилу може употребити на подигнуће тога споменика · · · ·	83.
	1875.		
13.	12. Марта	Указ да се у интересу државном и општенародном сагради железница од Београда до Алексинца и даље до границе · · · · · · · · · ·	84.
	1878.		
14.	14. Јула.	Закон којим је одобрен уговор закључен између Србије и Аустро-угарске $\frac{\text{26. Јуна}}{\text{8. Јула}}$ 1878. године у Берлину,	

БРОЈ	ДАТУМ	Ш т а ј е	СТРАНА
	1878 год.	односан на железницу, трговину и просецање ђердапа	85.
15.	17. Децембра.	Закон о уређењу министарства грађевина	89.
16.	26. Децембра.	Закон о водама и њиховој употреби.	94.
	1879.		
17.	14. Фебруара	Пропис и правила, по којима ће се управљати инжињери при извиђају према члану 30 и 32. закона о водама и њиховој употреби	113.
18.	14. «	Упутства министра грађевина ка чл. 22 и 23. закона о водама и њиховој употреби.	122.
19.	1. Марта	Правила министра унутрашњих дела, којима је на основу чл. 46. закона о водама и њиховој употреби прописана форма за протоколе и поступак власти при извршењу реченог закона	129.
20.	6. Маја	Правила министра грађевина о додатцима окружних инжињера и подинжињера, чиновника рачунског одељења министарства грађевина и о подвозним и путним троњковима инжињера и других званичника, који раде на терену или иначе, кад се на рад ван свога округа изашиљу	138.
	1880.		
21.	16. Јануара	Закон о заузимању непокретних добара за потребу грађења жељезнице	143.
22.	18. Јануара	Закон о регулисању положаја техничких — грађевинских чиновника .	158.
23.	9. Марта	Правила министра грађевина о држању испита државног над чиновницима техничко грађевинским	164.

БРОЈ	ДАТУМ	Ш т а ј е	СТРАНА
	1880 год.		
24.	3 Јуна.	Закон, којим је потврђена жељезничка конвенција закључена $\frac{28.\text{ Марта}}{9.\text{ Априла}}$ 1880 године између Србије и Аустро-Угарске	171.
	1881.		
25.	18 Марта.	Правила министра просвете и црквених послова о грађењу школа и о намештају школском	243.
	1880		
26.	23. Марта	Закон којим је потврђена општа конвенција за постројење прве српске државне жељезнице	188.
	1881		
27.	8. Маја	Устројство жељезничког одељења при министарству грађевина	233.
28.	28. Децмбра	Указ, којим је друм Ваљево — Чачак оглашен за окружни	257.
	1882.		
29.	15 Фебруара	Указ, којим је позоришна пијаца одређена за место подизања споменика кнезу Михаилу	258.
30.	23. Фебруара	Указ, којим је друм Паланка — Горњи Милановац оглашен за сресни . .	259.
31.	23. Фебруара	Указ, којим је друм од Златара уз Расину оглашен за окружни	260.
32.	28. Фебруара	Указ, којим је друм Пецка — Шабац оглашен за окружни	261.
33.	5 Марта	Указ, којим је друм Лозница — Ужице оглашен за окружни	262.
34.	7 Априла	Указ, којим је друм Пожаревац - Љубичево до београдског друма оглашен за окружни	263.
35.	9. Јуна	Указ, којим је друм Ражањ — Прасковача оглашен за сресни . . .	264.
36.	16. Јуна	Указ, којим је друм Смедерево — Мељулужје оглашен за сресни . . .	265.

БРОЈ	ДАТУМ	Шта је	страна
	1882 год.		
37.	16 Јуна	Указ, којим је друм Шабачко-упски преко Сувог села к Ваљеву оглашен за окружни	266.
38.	28 Јула	Указ којим је друм Голубац — Пожаревац оглашен за срески . . .	267.
39.	29 Октомбра	Указ, којим су оглашени за среске друмови : 1, Пожаревац до друма свилајначког — ћупријског између Медвеђе и Поповића; 2; друм од атара села Краљева преко Брзовода и Бошњака до Вошановца; 3°, друм од Петровца преко Забрђа, Панковца, Брзовода Жабара, Орашја, и 4., друм од друма Пожаревац — Градиште код села Бубусина до Салаковца на друму Пожаревац — Петровац — Жагубица и даље преко села Црнића и Битеклије за везу са новим друмом Пожаревац — Арнаут — Поповац.	268.
	1883.		
40.	17. Јуна	Указ, којим је друм Нересница преко Комше за Жагубицу оглашен за срески	270.
	1884.		
41.	1. Марта	Указ којим је друм Горњи — Милановац — Краљево оглашен за окружни	273.
42.	30. Марта	Указ, којим је друм Гроцка преко Пудараца за Међулужје оглашен за срески	271.
43.	6. Јуна	Указ, којим је друм што води од Крушевца низ Мораву ка жељезничкој станици у Сталаћу оглашен за окружни	272.

БРОЈ	ДАТУМ	Ш т а ј е	СТРАНА
	1884		
44	11. Јуна	Указ, којим је друм од Ужица до Кокине карауле на граници босанској оглашен за сресни	274.
45	16. Јуна	Решење, којим је овлашћен министар грађевина да пропише правила и уређења потребна за уредан и безбедан саобраћај на железницама у Краљевини Србији	275.
46	16. Јуна	Закон за постројење и експлоатацију железница од Лапова до Крагујевца и од В. Плане до Смедерева	276.
47	30. Јуна	Закон жељезничко полицијски . . .	278.
48	3. Августа	Правилник жељезнички	309.
49	27. Августа	Правилник за жељезничке телеграфе .	385.
50	22. Септембра	Протоко о примењивању прилога А. к. уговору за експлоатацију	438.
51	23. Септембра	Ликвидација о експлоатацији између српске владе и друштва за грађење и експлоатацију српске државне жељезнице	419.
52	17. Октобра	Уговор о експлоатапији српске државне жељезнице	394.
53	28. Новембра	Прилог А к уговору о експлоатацији српске државне жељезнице	431.
	1885.		
54	10. Марта	Прописи за робу, која се од возидбе сасвим искључује или на возидбу условно прима на Краљевско — српским жељезницама	441.
55	20. Априла	Закон о обавези уклањања заразних материја (дезинфицирања) при отправљању стоке на жељезницама и лађама за Краљевину Србију . . .	500.

БРОЈ	ДАТУМ	Ш т а ј е	СТРАНА
	1885.		
56	21. Априла	Допуна закона о местима у Србији ·	504.
57	21. Априла	Указ да се нов пут Пожега — Г. Миновац долином реке Дичине преко Бершића, Лозња, Бањања и Славковице до Ћуприје у Гукошима сматра за сресни · · · · · · · · · ·	507.
58	21. Априла	Закон о обвези за накнаду штете, учињене смрћу и телесном повредом при жељезничком саобраћају · · ·	508.
59	5. Јуна	Основи за возну службу на кр. српским жељезницама · · · · · · · ·	512.

II

Расписи

	1858.		
1	19. Фебруара	Распис попечитељства унутрашњих дела да се народу, који се на државне грађевине употребљује, заслужене надница одмах исплаћују · ·	561.
	1863.		
2	13. Марта	Распис министра грађевина о начину састављања пројекта за грађење друмова · · · · · · · · · · ·	563.
	1864.		
3	23. Маја.	Распис Министра грађевина о пршењу тач. 18§-а329, казн. зак. у погледу одређивања регулационе линије при подизању приватних грађевина по варошима · · · · · · · · · ·	566.
	1865.		
4	4. Маја	Распис Министра грађевина да се при просецању нових друмова узима колико је више могуће права линија ·	569.
5	4. Маја	Распис Министра грађевина, да се на	

БРОЈ	ДАТУМ	Ш т а ј е	СТРАНА
		свима барним (подводним) земљиштима поред друмова засађују врбе .	571.
	1865.		
6.	17. Маја	Распис Министра грађевина о поступку при прављењу планова и сачињавању предрачуна за јавне грађевине . .	572.
	1866.		
7.	30. Маја	Распис Министра грађевина о начину лакшег грађења нових и одржавању у добром стању постојећих друмова	579.
	1867.		
8.	12. Јула.	Распис министра грађевина о томе, у каквој се монети имају исплаћивати наднице народу за рад на државним грађевинама	581.
	1868		
9.	29. Децембра	Распис Министра грађевина да се предлози за јавне грађевине чине благовремено према пропису закона и да се у предлозима исприи ствар подпуно	583.
10.	29. Децембра	Распис Министра грађевина да се у прелозима за јавне грађевине све потребе потпуно испрпе . . .	586.
	1869.		
11.	25. Јануара	Распис Министра грађевина да се при грађењу друмова радна снага народа распоређује на начин за народ мање штетан	588.
	1873		
12.	6. Јула	Распис Министра грађевина, да се после сваког већег поводња кладе и други подобни предмети уклањају са отвора на мостовима	589.
	1874		
13.	13. Априла	Распис Министра грађевина о начину	

БРОЈ	ДАТУМ	Ш т а ј е	СТРАНА
		предлагања јавних грађевина, држања лицитација и прављења уговора	
	1874		590.
14.	28. Маја	Распис министра грађевина о упутствима за инжиниере и казначеје како се ови управљати имају при вођењу сачињавању и поднашању грађевинских кредита и годишњих рачуна ·	594.
	1878		
15.	15. Фебруара	Распис министра грађевина, да се у условима лицитацијопим за јавне грађевине означавају увек и последице кад је који од лицитаната лице, које није вештак · · · · · · ·	599.
16.	25. Јула	Распис министра грађевина, да се предузимачима не дају оријинални планови и друга техничка документа ·	601.
	1881		
17.	28. Марта	Распис инвистра грађевина, да се предлози за јавне грађевине подносе на време законом прописано а исто тако да се и сечење дрвене грађе као и лепљење и малтерисање предузима у законом року · · · · ·	602.
	1881		
18.	28. Априла	Распис министра грађевина о одређивању и одржавању слободног простора пред друмова за прогон стоке · · · · · · · · · · ·	605.
19.	11. Јуна	Распис министра грађевина, да се сваке године до 1 септембра министарству грађевина подносе спискови свију потребних грађевина и друмова за идућу годину рачунску · · ·	608.
20.	19. Јуна	Распис министра грађевина, којим је објашњен §. 29. закона о подизању	

БРОЈ	ДАТУМ	Ш т а ј е	СТРАНА
		јавних грађевина, и којим је уједно прописано, како се имају састављати комисије за држање лицитација	611.
	1883		
21.	10. Фебруар	Распис министра грађевина, којим су прописана упутства при вршењу закона од 3 Јануара 1883 год. о изменама и допунама у закону о подизању јавних грађевина	613.
22.	18. Фебруар	Распис министра грађевина, којим се допуњује распис од 10 Фебруара 1883 год.	615.
23.	29. Марта	Распис министра грађевина, којим су прописана упутства како ће се састављати ценовници грађевинског материјала, мајсторских послова и надница радника по окрузима . .	616.
24.	27. Маја	Распис министра грађевина, којим су прописана упуства за одржање друмова у добром стању	621.
25.	1. Августа	Распис министра грађевина, којим су прописана правила за прављење пројекта и планова, предрачуна и услова за давање у израду путова и мостова	626.
	1884		
26.	18. Маја	Распис министра грађевина, којим је објашњен раније распис од 28 Априла 1881 год. у погледу одређивања и одржавања слободног простора за прогон стоке поред друмова	642.
27.	30. Новембра	Распис министра грађевина да начелства у редовним приликама сама одређују лица у комисије за преглед и пријем јавних грађевина	644.

БРОЈ	ДАТУМ	Ш т а ј е	СТРАНА
	1885		
28.	26. Фебруар	Распис министра грађевина да се подествује код народа да се досадањи начин кулучења на друмовима замени прирезом.	647.
29.	5. Јуна	Распис министра грађевина о начину састављана окончаних рачуна о свршеним јавним грађевинама . . .	650.
30.	10 Јуна	Распис министра грађевина, да се по државној лицитацији накнадне понуде предузимача за подизање јавних грађевине не узимају више у обзир при оценама о лицитацији.	654.

РЕГИСТАР

ЗБОРНИКА ЗАКОНА, УРЕДАБА И РАСПИСА, ПО СТРУЦИ ГРАЂЕВИНСКОЈ.

А

Акта — Планови и друга техничка документа, тичућа се јавних грађевина да се недају у оригиналу предузимачима. Распис министра грађевина о томе, од 25 Јула 1878 стр. 601.

Б

Београда — Регулација у шанцу. Види регулација.

В

Воде — Закон о водама и њиховој уротреби, од 26 Децембра 1878 стр. 94. — Пропис и правила министра грађевина, од 14 Фебруара 1879, о поступку инжиньера при извиђају према члану 30 и 32. закона о водама и њиховој употреби, стр. 113 — Упутства министра грађевина ка чл 22 и 23 закона о водама и њиховој употреби, од 14 Фебруара 1879, стр. 122 — Правила министра унутрашњих дела, о форми протокола и поступку власти при извршењу чл. 46 закона о водама и њиховој употреби, од 1 Марта 1879, стр. 129.

Г

Гвоздени пут — Види жељезница.

Грађевина министар — овлашћен да може из кредита намењеног за већу класу инжиньера попуњавати ниже класе. Види инжиньери.

Грађевина министарство — Закон од 17 Децембра 1878 о уређењу тога министарства, стр. 89.

Грађевине јавне — Привремена правила министра грађевина о држању лицитација за јавне грађевине, од 2 Јула 1864, ст. 17. — Закон о подизању јавних грађевина од 23. Марта 1865.

страна. 26 — Распис министра грађевина од 17 Маја 1865. год о поступку при прављењу планова и сачињавању предрачуна за јавне грађевине, стр. 572 — Распис министра грађевина од 29 Декемлра 1868, да се предлози за јавне грађевине чине благовремено и да се ствар потпуно испрпи, страна. 583 —. Распис министра грађевина од 29 Лекембра 1868, да се у предлозима за подизање јавних грађевина ствар испрпи тако, да се доцније недогађају вишкови послова. стр. 586 — Распис министра грађевина од 13 Априла 1874 о предлагању јавних грађевина, о држању лицитације и о прављењу уговора стр. 590. — Распис министра грађевина од 28 Марта 1881 да се предлози за јавне грађевине чине благовремено, а сечење дрвене грађе лепљење и малтерисиње у законом року. стр. 602 — Распис министра грађевина од 11 Јуна 1881 да се сваке године до 1 Септембра министарству грађевина подносе спискови свију грађевина и друмова потребних за идућу рачунску годину, страна 608 —. Распис министра грађевина од 19 Јуна 1881 о објашњењу § 29 у закону о подизању јавних грађевина, као и о томе, како се имају састављати комисије за држање лицитација. стр, 611. — Распис министре грађенина од 10 Фебруара 1883, којим су прописана упутства за вршење закона од 3 Јануара 1.83 о изменама и допунама у закону о подизању јавних грађевина; стр- 613 — Распис од 18 Фебруара 1883 којим је допуњен распис од 10 Фебруара исте год. стр. 615 — Распис министра грађевина од 29 Марта 1883 о начину састава ценозника грађевинског материјала, мајсторских послова и надница радника по окрузима стр. 616 — Распис министра грађевина од 30 новембра 1884. да начелства сама у редовним приликама одређују улица у комисије за преглед и пријем јавних грађенина, стр. 644 — Распис министра грађевина од 5 Јуна 1885 о начину састављања окончаног рачуна за свршене јавне грађевине, стр. 650 — Распис министра грађевина од 10 Јуна 1885, да се по свршеној лицитацији не узимају више у обзир накнадне понуде предузимача за јавне грађевине, стр. 654

Грађевинска струка — Наредба министра грађевина од 1 Фебруара 1871, о стручној подели одправљању грађев инске струке стр, 69. —Пропис шефова одељења министарства грађевина од 15 Фебруара 1871, о подели и одправљању грађевинске струке стр. 74.

Д

Дијурна — Види трошкови

Друмови — Закон о сувоземним јавним друмовима, од 15 Априла 1864, стр. 4. — Распис министра грађевина, од 13 Марта 1863 о начину састављана пројекта за грађење друмова, стр. 563 — Распис министра грађевина од 4 Маја 1865, да се при просецању нових друмова узима колико је више могуће права линија, стр. 569. — Распис министра грађевина, од 4 Маја 1865, да се на свима подводним местима поред друмова засађују врбе, стр. 571 — Распис министра грађевина, од 30 Марта 1866, о лакшем грађењу нових и о одржању постојећих друмова о добром стању, стр. 579. — Распис министра грађевина од 25 Јануара 1869, да се при грађењу друмова радна снага народа распоређује на начин за народ мање штетан, стр. 588 — Распис министра грађевина, од 6 Јула 1873, да се после сваког већег повоања кладе и томе подобно уклања са отвора на мостовима, страна. 589. — Распис министра грађевина, од 28 Априла 1881, којим су прописана правила у смотрењу одређивања и одржавања слободног простора поред друмова за прогон стоке, стр, 605. — Указ од 28 децембра 1884. којим је друм Ваљево-Чачак оглашен за окружни, стр. 257. — Указ од 23 фебруара 1882, којим је друм Паланка-Гор. Милановац оглашен за срески, стр. 259.— Указ од 23 фебруара 1882, којим је друм од Златара уз Расину оглашен за окружни стр. 260. — Указ од 28 фебруара 1882, којим је друм Пецка-Шабац оглашен за окружни, стр. 261.—Указ од 5 марта 1882 којим је друм Лозница. Ужице оглашен за окружни. стр. 262— Указ од 7 априла 1882. којим је друм Пожаревац-Љубичево оглашен за окружни, стр, 263. — Указ од 9 јуна 1882, којим је друм Ражањ-Прасковача оглашен за срески, стр. 264. — Указ од 16 јуна 1882 који је друм Смедерево-Међулужје оглашеи за срески стр. 265 — Указ од 16 јуна 1882, којим је друм Шабац-Уб — Ваљево оглашен за окружни, стр. 266. — Указ од 28 јула 1882, којим је друм Голубац-Пожаревац оглашен за срески, стр. 267. — Указ од 29 октобра 1882, којим су оглашени за среске друмови: 1., Пожаревац до друма свилајеначко-ћупријског; 2., друм од села Краљева до Вошановца; 3, друм од Петровца до Орашја; и 4., друм од друма Пожаревац-Градиште за везу са новим друмом Пожаревац-Арнаут-Поповап, стр. 268. — Указ од 17 јуна 1883, којим је друм Нересница-Жагубица оглашен за срески, стр. 270. — Правила министра грађевина од 1 Августа 1883 о прављењу, предрачунавању и пројектирању друмова, стр. 626. — Указ од 1 марта 1883, којим

је друм Гор. Милановац — Краљево оглашен за окружни стр, 273. — Указ од 30. Марта 1884. којим је друм Гроцка-Међулужје оглашен за сресни, стр. 271. — Указ од 6 јуна 1884. којим је друм Крушевац-Сталаћ оглашен за окружни стр, 272. — Указ од 11 јуна 1884, којим је друм од Ужица до Кокине карауле на граници босанској оглашен за сресни, стр. 274. — Указ од 21 априла 1885, да се друм Пожега — Г. Милановац до Ћуприје у Гукошима сматра за сресни, стр. 507. — Распис од 27 Маја 1883 за одржавање друмова у добром стању, стр. 621. — Распис од 1 Августа 1883 за прављење планова, предрачуна и услова за грађење друмова и мостова, стр. 626. — Распис министра грађевина, од 18 Маја 1884 којим је објашњен ранији распис о одржавању слободног простора поред друмова за прогон стоке, стр. 642. — Распис министра грађевана од 26 Фебруара 1885, да се подејствује код народа, да овај више не кулучи него да плаћа у новцу за рад око друмова, стр. 647.

Е.

Експропријација — Закон од 15 Марта 1886, о експропријацији за општенародну потребу, стр. 56. — Закон од 16 Јануара 1880, о експропријацији за потребу грађења железнице, стр. 143.

Ж.

Железница — Закон од 21 Октобра 1871, о повластици за грађење гвозденог пута од Пожаревца до Дубравице, стр. 79, — Указ од 12 Марта 1875. да се има саградити жељезница од Београда до Алексинца и даље до границе, стр. 84, — Закон од 14 Јула 1878, којим је одобрен уговор закључен између Србије и Аустро-Угарске, односан на жељезницу, трговину и просецање ђердапа стр. 85. — Закон о експропријацији за потребу грађења жељезнице. Види Експропријација. — Закон од 23 Марта 1881 о потврђењу опште конвенције за постројење прве српске државне жељезнице, стр. 188. — Закон од 3 јуна 1880 год. о потврђењу жељезничке конвенције закључене 28 Марта између Србије и Аустро-Угарске, стр. 171. — Устројство жељезничког одељења при министарству грађевина, од 8 Маја 1881. стр. 233. — Решење од 16 јуна 1883, којим је министар грађевина овлашћен да пропише правила и уређења потребна за уредан и безбедан саобраћај на железницама у Краљевини Србији, стр 275. — Закон од 16 јуна 1884 за постројење и експлоатацију.

железница од Лапова до Крагујевца и од в. Плане до Смедерева, стр. 276. — Закон железничко — полицијски од 30 јуна 1884, стр. 278 — Правилник железнички од 3 августа 1884, стр. 309 — Правилник за железничке телеграфе од 27 августа 1884, стр. 385 — Протоко о примењивању прилога А, к уговору за експлоатацију од 22 септембра 1884, стр, 438 — Ликвидација о експлоатацији између српске владе и друштва за грађење и експлотацију српске државне железнице, од 23 Септембра 1884, стр. 419 — Уговор о експлоатацији српске државне железнице стр. 394. — Прилог А, к уговору о експлоатацији српске државне железнице од 28 Новембра 1884 стр. 431. — Прописи за робу, која се од возидбе сасвим искључује или на возидбу условно прима на краљевско-српским железницама од 10 Марта 1885, стр. 441. — Закон од 20 априла 1885 о обвези уклањања заразних материја при отправљању стоке на железницама и лађама за краљевину Србију, стр. 500. — Закон од 21 априла 1885 о обвези за накнаду штете учињене при железничком саобраћају стр. 508. — Основи за возну службу на кр. српским железницама од 5 јуна 1885, стр, 512-

З.

Заузимање — непокр. добара за општенародну потребу грађења железнице. Види Експроприрација.

И.

Инжињери — Решење од 11. Децембра 1865 год. о овлашћењу министра грађевина, да из кредита намењених за већу класу инжињера, може попуњавати и плаћати ниже класе стр. 47.

Испит државни. — Правила министра грађевина од 9 Марта 1880 о држању испита над чиновницима техничко грађевинским стр, 164.

Ј.

Јавне грађевине — Види грађевине јавне.

Јавни сумоземни друмови — Види друмови.

Л.

Лепљење — јавних грађевина. Види Грађевине јавне.

Линије — ретулационе по варошима давање. Види Регулација.

Лицитације — за јавне грађевине. Види грађевине јавне.

М.

Малтерисање — јавних грађевина. Види грађевине јавне.
Министарства — грађевина уређење. Види грађевина министарство
Михаилу М. Обреновићу — књазу подизање споменика. Види Споменик.
Места — Види регулација.

Н.

Наднице — народу, који се употребљује на државне грђевине, да се одмах исплаћују. Распис о томе постојавшег попечителства внутрених дела од 19 Фебруара 1858, стр. 561. — У којој се монети имају исплаћивати. Распис министра Финанције од 12 Јула 1867. стр. 581.

О.

Одељење рачуноводно — Биди ркчуноводно одељење.

П.

Планова — јавне грађевине прављење. Види грађевине јавне — Истих данање предузимачима у оригиналу забрањено. Види акта.
Повластица — за грађење жељезнице од Дубравице до Пожаревца, Види Жељезница.
Подвозни трошкови — Види трошкови.
Подела стручна — грађевинске струке. Види грађевинска струка
Правила — о држању лицитација за јавне грађевине. Види грађевине јавне.
Прегледање — јавних грађевина. Види грађевине јавне.
Предрачуна — за јавне грађевине сачињавање. Види грађевине јавне
Привремена правила — за држање лицитација за јавне грађевине. Види Грађевине јавне.
Прогон стоке — за исти одређене стални мере простора поред друмова. Види друмови.

Р.

Рачуноводно одељење — министарства грађевина. Правила за исто одељење од 19 Јануара 1866 стр. 48.
Регулација — Решење, од 19 Фебруара 1869, којим је министар грађевина овлашћен да изврши релацију вароши Београда у шапцу, стр. 68. — Закон од 21 Априла 1885 о допуни закона о местима у Србији, стр. 504 — Распис министра грађевина од 23 Маја 1864 о давању регулационе линије приватним лицима по варошима при подизању грађевина стр. 566.

С.

Смоменик — Решење од 23 Октомбра 1871 о овлашћењу министра грађевина за подигнуће споменика блаженоупокојеном кнезу Михаилу М. Обреновићу III. стр. 83 — Указ од 15 Фебруара 1882 којим је позоришна пијаца одређена за место подизања споменика поч. кнезу Михаилу, стр. 258.

Струке грађевинске — подела стручна. Види Грађевинска струка.

Стручна подела — грађевинске струке. Види грађевинска струка.

Сувоземни јавни друмови. — Види друмови.

Т.

Техничких грађевинских чиновника — положај регулисан, Види чиновници.

Трошкови — Правила министра грађевина од 6 Маја 1879 о додатцима грађевинским извесним чиновницима и званичницима, кад раде на терену изван места своје редовне дужности, стр. 138

У.

Уговора — прављење за јавне грађевине. Види Грађевине јавне.

Уређење — министарства грађевина. Вики Грађевина министарство

Ц.

Цркве. — Закон о начину грађења цркава од 17 Јуна 1763. стр. 1

Ч.

Чиновници грађевински — Закон од 18 Јануара 1880 о регулисању положаја техничко грађевинских чиновника, стр. 158. — Чиновници техничко-грађевински полажу државни испит. Види Испит. — Неки имају додатке кад раде на терену и изван места своје редовне дужности.. Види трошкови.

Ш.

Школе. — Правила министра просвете и црквених послова од 18 марта 1881 о грађењу школа и о намештају школском стр. 243.

МИХАИЛ М. ОБРЕНОВИЋ III.

по милости божјој и вољи народној

КЊАЗ СРПСКИ

ПРОГЛАШАВАМО И ОБЈАВЉУЈЕМО СВИМА И СВАКОМЕ, ДА ЈЕ ДРЖАВНИ САВЕТ РЕШИО, И ДА СМО МИ ОДОБРИЛИ И ОДОБРАВАМО:

ЗАКОН

О начину како ће се поступати кад оће да се граде нове цркве

(Збор. 16 стр. 38).

§ 1. Кад једно или више села, која варош, или који део вароши или села оће да гради цркву, онда ће се свештеник, кметови и општинари обратити молбом епархијској конзисторији и захтевати допуштење за грађење нове цркве.

§ 2. Епархијска конзисторија придржавајући се позива свог, казатог у § 41. закона о црквеним властима православне вере, предузимаће све нужне кораке, да се грађење цркве што пре дозволи и онако изврши, као што општа правила или понаособна решења о томе гласе.

§ 3. Само по сагласију две трећине домаћина, за које је црква намењена, даваће се дозвољење на грађење цркве, и то онолике и од онаког материјала, како буде жеља и могућност људи, који цркву оће да граде.

§ 4. Ако треба допустити грађење цркве, епархијска конзисторија наредиће својим путем, да један изасланик конзисторије, један инжинир и један полицајни чиновник комисијоно извиде, да ли је изабрато место угодно за цркву, и тек кад речена комисија нађе, да је место угодно за цркву, смеће се црква на том месту подићи.

§ 5. Према потреби, жељи и могућности житеља и према положају одобреног места, састављени план и предрачун епархијска конзисторија послаће надлежним путем министру грађевина на технично извиђење и одобрење, и чиниће даље кораке поради новчаних средстава потребних за грађење цркве, као и поради закључења уговора с предузимачем зидања и ради контролирања извршења посла.

§ 6. Људи, који оће да граде цркву, немогу одустати од грађења исте с тога, што није изабрато оно место, где су неки или већина хтели, ако по њиховој жалби и министар просвете и црквених дела реши, да предлог комисије има у снаги остати.

§ 7. Не може се градити црква изван села, ма то било и на старом црквишту или на средини између села, која цркву граде, изузимајући случај, ако је наређено да се на том месту доцније насели село, или ако би министар просвете и црквених дела у сагласију са црквеном власти за сходно нашао то изузетно дозволити.

§ 8. Дотична полицајна власт надлежна је даље непосредно преко својих органа, по молби конзисторије, бригу водити о извршењу постројења какве цркве, било у техничким и новчаним потребама или

у смотрењу закључења уговора с предузимачем, или тичућих се прибављања материјала од стране народа, и исплата предузимачу и о свему подобном.

§ 9. Пошто се црква сврши конзисторија ће изискати комисију, која ће извидити: јели црква добро и по плану начињена, и тек кад та комисија нађе, да је црква сходно уговору и као што треба довршена, може се црква потребама унутрашњим снабдети и осветити.

Издавањем ових правила, престаје живети: 1) највише решење од 14 Фебруара 1855 год. В. № 125. 2) највише решење од 30 Маја 1855 год. В № 452, 3) највише решење од 30 Јуна 1858 год. В № 815 и сва закона наређена, која би овоме закону противна била.

Препоручујемо нашему Министру просвете и црквених дела 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.

17 Јуна 1863 год.
у Београду

М. М. ОБРЕНОВИЋ с. р.

(М. П.)

видео и ставио државни печат,
чувар државног печата,
Министар правде
Р. Лешјанин с. р.

Заступник Министра просвете
и црквених дела,
Министар финанције
К. Цукић с. р.

МИХАИЛ М. ОБРЕНОВИЋ III.

по милости божјој и вољи народној

КЊАЗ СРПСКИ

ПРОГЛАШАВАМО И ОБЈАВЉУЈЕМО СВИМА И СВАКОМЕ, ДА ЈЕ ДРЖАВНИ САВЕТ РЕШИО И ДА СМО МИ ОДОБРИЛИ И ОДОБРАВАМО:

ЗАКОН

О сувоземним јавним друмовима

(Збор. 17 стр. 125).

§ 1. Под сувоземним јавним друмовима разуму се сви јавни путеви на суву, који служе за општи саобраћај људи и пренос ствари.

Овде се изузимају гвоздени путеви, који ће особитом закону подлежати.

§ 2. Сувоземни јавни друмови или су државни или окружни или срески.

Државни друмови зову се они, који, полазећи од Београда, у непрекидној линији скопчавају земљу са суседним страним државама.

Окружни друмови они, који веће делове земље међу собом и са државним друмовима скопчавају.

Срески они, који кроз поједине срезове пролазе, те се са главним друмовима, било воденим или сувоземним, или каквом скелом и т. д. везују, или који кроз две или више општина пролазећи, главне друмове или вароши са каквим главним манастиром, минералном водом, или каквим јавним заводом, скопчавају.

У коју од поменутих категорија спада који друм, који није именован у §§ 3, 4 и 5 овога закона, то ће определити Краљ указом на предлог министра грађевина, и по саслушању министарског савета. (Допуна од 8 Априла 1881. збор. 36 стр. 618)

Сви остали јавни друмови или путеви јесу општински.

§ 3. Државни друмови јесу:

1. Од Београда к Нишу за главни саобраћај са источно-јужним делом турске низ Дунав и уз Мораву идући код Алексинца.

2. Од Бограоа к Новом Пазару преко Крагујевца и Карановца уз Ибар, за главну свезу са јужним делом Турске код Рашке.

3. Од Београда к ушћу Дрине на Рачу, преко Шапца уз Саву, за главни саобраћај између Београда и западног дела Турске и Аустрије.

4. Од Београда к Видину преко Смедерева и Пожаревца, низ Дунав до Неготина, за саобраћај са источним делом Турске.

§ 4. Окружни друмови јесу:

1. Од Пожаревца до Зајечара на Жагубицу и Брестовачку Бању.

2. Од долњег Милановца до Зајечара поречком реком.

3. Од Неготина к Нишу до Грамаде преко Зајечара и Књажевца.

4. Од Нереснице преко Кучајне, Мељинице, Петровца, Свилајенца у Крагујевац.

5. Од Књажевца до Алексинца преко алексиначке Бање.

6. Од Делиграда до Мокре Горе преко Крушевца Карановца, Чачка, Пожеге и Ужице.

7. Од Ужица до ушћа Дрине на Рачу преко Ваљева, Крупња, Лознице и Љешнице.

8. Од Обреновца до Љубовије преко Уба и Ваљева.

9. Од Крупња до Љубовије.

10. Од Шабца к Ваљеву.

11. Од Ваљева до горњег Милановца преко Топлице.

12. Од Крагујевца до Чачка преко горњег Милановца.

13. Од Крагујевца до Јанкове Клисуре преко Крушевца.

14. Од Крагујевца до Јагодине.

15. Од Ћуприје до Пожаревца преко Свилајенца.

16. Од Параћина до Зајечара преко кривог Вира.

17. Од Зајечара к Видину преко вршке Чуке.

18. Од Пожеге к Сјеници преко Ивањице до Василијне чесме.

§ 5. Срески друмови јесу:

1. Од Пожаревца к Градишту, Раму и Дубравици.

2. Од Неготина к Радујевцу.

3. Од Брзе Паланке к Кладову и Текији.

4. Од Књажевца к Пандиралу.

5. Од крушевца преко Козника у јошаничку Бању

6. Од Ужица к Ариљу.

7. Од Тополе преко Рудника у горњи Милановац.

8. Од Смедерева преко Асан-пашине Паланке у Крагујевац.

9. Од Свилајенца к Манасији.

10. Од Крагујевца у Страгаре.

11. Од Бољевца у брестовачку и алексиначку Бању.

12. И сви остали друмови, који по горњем опредељењу (3-ћа тачка §. 2.) у овај род спадају.

Предлагање и пројектирање друмова

§ 6. О потреби грађења друмова старају се дотични министри у колико на кога струку друмови уплива имају, и по учињеном између себе сагласију, предлажу ту потребу министру грађевина, који се, по предходном саслушању дотичних местних полицијских власти, има старати о најпробитачнијој свези и постављању линије и о најсталнијем саграђењу предложеног друма, сходно техничким правилима и искуству, и с призрењем на местне околности.

Министар грађевина такође по предходном саслушању дотичних полицијских власти опредељује према показаној потреби ширину друма као и то, да ли ће се и где поред друма стазе за пешаке градити. Исто тако, да ли ће се и колико места поради прогона стоке остављати, притом и где ће друм предходно каменом кладрмисан па после насут, где ли опет само насут бити, имајући свуда у виду природу места и циљ, за коју се друм отвара, као и економна призрења како у томе, да се сувише земље на штету земаљске економије у друм не узима, тако и у томе, да се друм онде каменом не патоше, где је предео, кроз који се друм проводи, у камену сасвим оскудан,

те би за народ одвећ теретно било из даљине камен на друм доносити.

§ 7. Догод министар грађевина не нареди где ће се и како друм градити, не сме се исти одпочети правити, но ту своју наредбу доставља он министру унутрашњих дела, а овај тек саопштава је полицијским властима, и настојава, да се друм што скорије сагради.

Грађење друмова

§ 8. Како државни тако и окружни и срески друмови, граде се народом и то: државни друмови граде се народом свију оних округа, који су друму суседни, а окружни и срески народом оног округа или среза, кроз који друм пролази.

О општинским друмовима или путевима имају се саме дотичне општине старати.

§ 9. У послове који се народом вршити имају, спадају сви они, који су тако просте природе, да се без сваке особите вештине, или поред настојавања каквог вештијег лица и самим простим раденицима вршити могу.

Међу оваке послове спада и грађење ћуприја.

Но о ћупријама важе следујућа правила:

1. Све оне ћуприје, које би се, било на државним било на окружним и среским друмовима, или због особитог положаја места, или због особите природе воде, художествено градити морале, те би за то нужно било нарочите мајсторе узимати, падају на терет касе државне, што се тиче плаћања мајстора као и художественог материјала, а народ је дужан

самс грађу сасецати, и како њу тако и остали материјал на место грађевине доносити и односити.

Под художественим радом разуме се зидање ћупуија, подзиђивање обала, вештачко просецање стена и т. д., а под художественим материјалом разуме се разна гвожђарија, креч, цигља и т. д.

2. Исто тако ако би се на државним друмовима каква дрвена ћуприја подићи имала, но због горњих узрока изискивала би се особита вештина, да се таква ћуприја сагради, и то, било да се само један мајстор најми, па под управом његовом да сам народ ћуприју гради, било да се ћуприја мора и средством самих мајстора градити, каса државна платиће и овде мајсторе, а поред тога и сву гвожђарију.

3. Све друге ћуприје, које би се на државним као и на окружним и среским друмовима градити имале, градиће народ по дојакошњем обичају, и за оне, које би се на државним друмовима градиле, плаћаће каса правителствена гвожђарију, напротив гвожђарија за оне ћуприје, које би се на окружним и среским друмовима градиле, пада на терет окружног народа, који ће и сам мајсторе плаћати, ако би се где на овим друмовима из особитих узрока дрвена но вештачки сграђена ћуприја подизати морала, или би се по који мајстор само најмио, да под управом његовом сам народ ћуприју гради.

4. Плаћање мајстора и гвожђарије за ћуприје на окружним и среским друмовима чиниће се или из општинских каса или прирезом, како која општина за боље нађе.

5. Нигди се художествена ћуприја било зидана или од саме дрвене грађе неће почети радити пре, докле дотична полицијска власт подробно министру грађевина не разложи, зашто се художествена ћуприја мора градити и докле од овога одобрење не дође.

6. Министар грађевина, уверивши се и сам да на извесном месту художествену ћуприју саградити треба, за ћуприје, које ће по овом закону каса државна плаћати, има се управљати по правилима, која су за грађевине правителствене у опште прописана, а за ћуприје на терет народа спадајуће, има се обратити министру финанције и по добијеном од овога сагласију, грађење ћуприје наредити.

Овако ће се поступати и у оном случају, кад се други какав ходужествени посао на друму вршити мора, који је с новчаним издатцима скопчан.

7. Поменутог рода ћуприје, као и свака художествена грађевина на друму, има се градити под непосредном управом окружног инџинира, који одговара како зато, ако грађевина није добро промишљена, тако и за то, ако није добро извршена.

Трошак око подизања сталних или полусталних мостова, који би се подигли на место мостова, који остаје преко небродимих река као што су: обе Мораве, Ибар Колубара и друге веће реке, подмириваће се из касе државне, а народ дотичног округа дужан ће бити сасецати дрвену грађу, па како ову тако и остали материјал зидарски, који би се набављао у дотичном округу, на место грађевине превлачити.

Ово вреди и за мостове, који би се на тим рекама подизали на местима, где неби већ постојала скела или понтонски мост.

Министар грађевина наређиваће, да се ови мостови, чим буду готови и од предузимача примљени, дају под закуп. Добивени отуда новац као «мостарина» уносиће се у касу управе фондова и њиме ће министар грађевина моћи подигнуте мостове оправљати а у случају указане потребе, и нове мостове подизати, ако би се капитал толико умножио, да би и ову потреду могао подмирити.

Односно начина давања под закуп ових мостова и наплаћивања таксе за превоз преко истих, важиће уредба о правителственим скелама од 17. Фебруара 1855. (Збор. VIII. стр. 53.)

(Допуна од 8 Априла 1881 год. Збор. 36 стр. 618.)

§. 10 Раденике за друм дају лица данак плаћајућа. Но оне куће, у којима би две мушке пунољетне главе било, дају једног, три и четири главе два, пет и шест глава три раденика и т. д.

Раденици ови могу се, ако потребно буде, највише до 15 дана сваке године, изузимајући изванредне околности, на грађење друмова употребити, но тако, да једна иста лица, за цело означено време, на месту рада не буду, већ највише до три дана и тако, да се једни другима измењују.

Време ово рада има пасти у оно доба године, кад народ најмање свог домаћег посла имао буде, а то ће свагда назначавати дотичне полицијске власти пошто се предходно поуздано известе о стању домаћих послова народних.

Означено време од 15 дана има се односити само на јавне друмове, о којима се у овом закону говори, а што се тиче грађења општинских путева или других каких општинских послова, ти се имају вршити у мање празничне дане, који у календару црвеним сло-

вима нису означени, или у друге дане, како кад општине за сходне нађу, изузимајући заветине или други у народу опште празнујући се дан.

Но кад би која општина на збору своме већином гласова решила, да друм начини и преко предузимача, она ће моћи то и да учини.

Исплата тога посла може се учинити из редовних прихода или ванредним прирезом по имућности. (Допуна од 24 Октобра 1870 Збор. 23 стр. 193).

§ 11. Полицијским властима поставља се у дужност да свагда, приликом извођења народа на друм, поради грађења таквог, предходно размисле, шта се и како на друму градити има и колико ће руку потребно бити да тај рад доврше, или га вршити могу, па према томе онолико народа на друм да изводе, колико је за рад неопходно нужно, или колико се према природи рада употребити може. Поред тога да настојавају, да сваком приликом, кад се народ поради грађења или оправљања друма изводи, дотично надзиравајуће или послом управљајуће лице непремено на друму буде, да народ неби дангубио.

§ 12. Оне ће добро мотрити, да се она села, која су једне године на друму радила, у другој години на рад не употребљују, ако само има села, која су у прошлој години мање од првих села радила, док и ова села са првима у реду подједнако не буду; такође приликом дељења посла, да оне на грађење ћуприје одређују, који се у дрводељству разуму, а друге опет на довлачење јапије и другог материјала или на обичан посао на друму, и да гледају да једне

прекомерно не оптерете, а другима посао олакшују, нарочито држаће рачун од оних села, која су у течају године у атару своје општине друм морала оправљати (§. 14.), па приликом предузимања већих оправака или самог изнова грађења друма, у онолико их од јавног посла поштедити, у колико су она већ радила, у опште оне ће се старати, да терет грађења друма у колико је више могуће равномерно на народ подељен буде, имајући свуда поред горепрописаног у виду, како положај места, тако и природу посла, као и све друге околности.

§ 13. Особени закон определиће, на који ће се начин приватна добра за цељ друма заузимати, а док тај не изађе, поступаће се по досадашњем закону и начину.

Види законе о експропијацији за општенародну потребу и за потребу грађења жељезнице.

Обдржавање друмова у добром стању

§ 14. Сваки кмет дужан је сам или средством другог из општине лица, од времена на време друм, кроз атар његове општине или села пролазећи, обићи, ма да случајно његова општина и није учествовала у грађењу тога друма, па чим види, да је што на ћуприји издало, или да се друм случајем каквим тако покварио, да отуда опасност путницима грози, ако би се ћуприја или друм у оном стању и даље оставио, дужан је одма средством сажитеља својих нужну оправку предузети и извршити.

Овако ће дотични кмет поступати и у оном случају кад би друм мање, незнатне оправке потребовао.

Но ако би на друму веће оправке нужне биле, дужан је кмет о томе одма известити свог среског старешину, који се најскорије има постарати, да се оправке надлежним начином изврше.

§ 15. Веће оправке имају се, што се раденика тиче, оним начином предузимати и свршавати, каквим се обично друмови изнова граде.

§ 16. Кметови су дужни и на то мотрити, да се друм у атару њиове општине или села, у чистоти обдржава, па зато ће настојавати, да се све оно с друма уклања, што би путницима ма какву сметњу причињавало.

§ 17. Да би се преко нужне или мање оправке на друму одма предузети и извршити могле, народ ће свуда поред друма на места, која се од стране власти одреде, по неку количину шљунка или камења, како где потреба захтева, снети и на гомиле сложити, како би овог материјала свагда у приправности код друма било.

§ 18 Среске и окружне власти одговарају за тачно извршење напред изложених дужности кметова, односно оправака и надзиравања друмова као што и њима у дужност спада мотрити, да се друмови свагда у добром стању налазе, па потоме да се исти у чистоти обдржавају и да се нужне оправке на њима одма предузимају и извршују.

§ 19. Окружне власти дужне су тачан рачун водити, где је у течају године нов друм и у ком простору израђен, где ли је опет и у колико поправљан, и колико је надница народних на грађење и оправку друма употребљено, где је, колико и каквих

ћуприја направљено, за колико је народ мајсторе и гвожђарију платио, на које је округе плаћање дошло, колико је на рачун тај приреза с главе на главу пало, као и ако су општине из својих каса наведено плаћале, колико је која општина из своје касе дала и т. д., па с концем сваке године подносити извештај министру грађевина и унутрашњих дела о стању путева и ћуприја, и о употребљеним надницама народним, а министру финанције о учињеним издатцима од стране народа по начину, који овај прописао буде.

НРС НАРОДНА СКУПШТИНА БИБЛИОТЕКА

Ожалбама

§ 20. Жалбе, које се подигну због постављења линије друма, као и све оне, које чисто у технику спадају, рисматраће и решавати министар грађевина, а оне, које се на радну снагу народа или на друга наређења полицијске власти односе, расматраће и решавати министар унутрашњих дела, коме су поглавито полицијске власти одговорне и за немарљиво грађење већ наређеног друма и за недржање овог у добром стању и т. п.

§ 21. Законом овим губи силу највише решење од 6. Декембра 1848 године ВБр. 1558. IV. (206); затим решење од 18 Декембра 1859 ВБр. 5474 (XII. 117) и друга тачка највишег решења од 7. Јула 1852 год. ВБр. 423. (VI 113), као и сва закона наређења, која би прописима овог закона противна била.

§ 22. Закон овај ступа у живот 1 Јуна ове 1885. године.

Препоручујемо нашим министрима грађевина, унутрашњих дела и финанције, да овај закон обнародују, и о извршењу се његовом старају, властима пак заповедамо, да по њему поступају, а свима и свакоме да му се покоравају.

15. Априла 1864 год.
у Београду.

М. М. ОБРЕНОВИЋ с. р.

(М. П.)

Видео и ставио државни печат,
чувар државног печата,
министар правде,
Р. Лешјанин. с. р.

Заступник министра грађевина,
пуковник
Н. Монден с. р.

Министар финанције,
К. Цукић с. р.

Министар унутрашњих дела,
Н. Христић с. р.

ПРИВРЕМЕНА ПРАВИЛА

О ДРЖАЊУ ЛИЦИТАЦИЈЕ ЗА ПОДИЗАЊЕ НОВИХ И ОПРАВКУ СТАРИХ ГРАЂЕВИНА КАКО ПРАВИТЕЛСТВЕНИХ, ТАКО И НАРОДНИХ И ОПШТИНСКИХ[1])

А. Општа опредељења

§ 1. Лицитације за грађевине у опште, држаће се свагда јавно, и то: усмено, при којима конкуренти цену, за коју грађевину примити желе, спуштају, и писмено, с подношајем понуда, оферта.

§ 2. Како министар грађевина од стране власти поднешени му предлог одобри, да се по истоме грађевина каква подигне или стара оправи, саставиће власт услове и обзнаниће лицитацију.

§ 3. За сазивање јавне лицитације, сачиниће се свагда формалне објаве, у којима има тачно и јасно назначено бити:

а., Име и каквоћа грађевине, као и место где ће се ова подизати.

б., Место, надлежателство, дан и сат кад где и колико ће се дуго лицитација држати.

в., Оће ли се грађевина ћутуре, почестно, надницом или на поједине цене лицитирати.

1, Према распису министра грађевина од 19 Јуна 1881 године Бр. 2735 ова правила важе, у колико за што год није друкчије прописано доцнијим законом од 23 Марта 1865 о подизању јавних грађевина.

г., Сума која се у име кауције иште.

д., Место и време, кад и где се од дана објаве до дана држања лицитације пројекти и положени услови подробно видети и расмотрити могу.

§ 4. Од дана обнародовања па до дана држања лицитације, остављаће се неко време, ако нарочитим решењем министра грађевина друкчије (види § 14) опредељено није, и то за грађевине, којих вредност не превазилази 10.000 гроша чаршијских најмање 20 а од ове суме на више бар 40 дана.

§ 5. Обнародовање лицитације за грађевину која не превазилази 10.000 гроша чарш. обзнањиваће дотичне власти посредством окружних суседних надлежателстава, а за оне којих сума прелази горенаведену, обзнањиваће не само преко свију окружних начелништава него и посредством званичних новина.

Види § 19. закона о подизању јавних грађевина.

§ 6. Кауција примаће се у готовом звечећем новцу или у место тога и јемство, које ће се састојати у интабулацији, која мора бити стављена у име кауције за рачун оне власти, народа или општине, која грађевину подиже, оправља и доправља, и од које поднеће се извод интабулационог протокола судом потврђени с проценом одостовереном надлежном влашћу од интабулираних добара.

Од суме процењене вредности добара узима се само половина за рачун кауције.

§ 7. На шест дана после одпуштене обзнане лицитације изложиће се јавном угледу пројект грађевине на месту, које је у објави назначено, где ће се држати лицитација, и дозволаваће се сваког дана,

осим празничних дана да се излози прегледати и расматрати могу до самог дана лицитације, у који ће дан одређена комисија предузети објашњавање за лицитацију нужних излога.

Прегледу и расматрању треба изложити:

а., Све дотичне планове грађевине са описом и објашњењем.

б., Подпуни предмер свију послова и материјала за грађевину нужних, у ком ће тачно описани и објашњени бити.

в., Опште техничке и административне услове грађевинске.

г., Посебне услове на дотичну грађевину односеће се.

Види § 21. зак. о подизању јавних грађевина.

§ 8. За грађевине којих вредност 10.000 гр. чарш. не превазилази, држање лицитације трајаће само један дан, а преко ове вредности два дана.

Но ако би околности наступиле, које оправдајуће узроке дају, да се лицитација дуже преко горе опредељеног времена држати може, комисија лицитацију држећа, сама ће то на месту судити и према важности грађевине лицитацију и на три дана продужити.

Исто тако продужиће се и онда лицитација, кад би $^2/_3$ од лицитаната захтевали да се лицитација продужи.

Узроци, због којих се је лицитација продужити морала, како у првом тако и у другом случају морају се на особеном протоколу ставити и осталим документима лицитацијоним ради знања и објашњења придружити.

§. 9. Лицитација добија силу и важност тек онда кад је министар грађевина одобри.

Види §. 31 зак. о подизању јавн. грађевина.

§. 10 За држање писмених или усмених лицитација, нуждна су најмање три конкурента.

Види §. 23 закона о подизању јавних грађевина.

§. 11. Право грађевине лицитирати и предузимати сваком је дато, само кад положеним за то прописима одговори.

Но два случаја довољна су, да они конкуренти горње право изгубе, за које је доказано, да су од закључених уговора каквог предузимања одустајали и грађевину напуштали, или неатошћу и неспособношћу својом грађевину рђаво израдили и тиме штету причинили.

§. 12. Чланови комисије, који ће држати лицитацију биће, и то: за варош Београд, управитељ вароши или његов местозаступник, један инџинир кога министар грађевина из канцеларије одреди, и један општинар кога општина из средине своје одреди.

За места окружна и друга у округу: начелник дотичног округа или кога он одреди место себе, инџинир окружни, и преседник или члан местног општинског суда. Инџинира ће дужност бити, да објашњава и тумачи како планове тако и остале изложене прилоге и да прима кауцију, па је по свршетку лицитације у првом случају предаје каси министарства грађевине а у другом каси окружној.

§. 13. Сваки непоредак и неспоразумљење, које би се приликом држања лицитације догодило, решаваће

усмено и одмах комисија, која је за држање лицитације одређена.

§. 14 У случају кад је грађевина особитог рода и својства, или кад не превазилази суму вредности од 5000. гроша чарш. или је од преке и одлагања нетрпеће потребе, онда за такве грађевине држаће се лицитација онако и на онај начин како министар грађевина изузетно нареди.

Види §. 25 зак. о подизању јавн. грађевина.

Поступак при држању лицитације.

А. Устмене.

§. 15. На дан за лицитацију одређени приступаће се к делу лицитације и то свагда почињући у девет и закључавајући лицитацију тачно у дванајест сати пре подне. Но ако би који од лицитаната и после девет часова дошао на лицитацију примиће се да лицитира пошто предходно у свему испуни положене услове за лицитацију.

§. 16. Преставшим лицитантима прочитаће се услови и показати планови се осталим њима принадлежећим објашњенима.

§. 17. По прочитању услова и осталих потребних објашњења, комисија уверава се сходно § 11. да ли сви пријавивши се конкуренти имају право да лицитирају грађевину, па пошто се о томе увери, позива редом и посебно лицитанте да потребну кауцију положе, и кад кауцију сви положе, онда се ставља, одмах испод услова следујуће: „Предизложени услови прочитани су нам од речи до речи,“ а за тим дан

месец и година и после лицитанти подписују услове за доказ да су им такови прочитани.

§. 18. По оном реду као што се лицитанти на услове подписују, ставиће се поред свакога имена текући број, који ће имена лицитаната при лицитирању заменити, а поред ових бележиће се поднашање, или изрицање од лицитаната.

§. 19. Сходно гореизложеном параграфу услови служиће у исто време као и протокол лицитације.

§. 20. Ако би који од лицитаната за време трајања лицитације жељу изјавио, да му се уложена кауција поврати, то ће му се по жељи кауција и повратити али у исто време губи право за исту грађевину даље конкурирати.

§. 21. Кад се лицитација закључи записује се одма „Н. Н. на држаној једно — дво — тро — дневној лицитацији обвезује се Н. грађевину израдити за . . . . динара (словима исписано),“ затим подписује се оно лице, на кога је лицитација остала, као што у исто време и планове и све остале изложе подписује.

§. 22. По окончању лицитације, подписује комисија протокол лицитације речима: „Да је ова лицитација за предизложену грађевину у нашем присуству држана и закључена, и да су подписи конкурената на условима стављени, истинити, сведоче,“ па затим датум и подпис чланова следује.

§. 23. Кад се овако и на овај начин лицитација закључи, онда комисија свима конкурентима уложену кауцију натраг повраћа, осим онога, на коме је грађевина остала.

§. 24. Овако закључени и надлежно подписани протокол лицитације са свима осталим излозима и плановима, предаје комисија дотичном надлежателству које је комисију за држање лицитације одредило, а ово опет даље спроводи одмах министру грађевина на одобрење.

B. Писмене.

§. 25. У одређени дан за лицитацију предају конкуренти одређеној комисији своје писмене понуде — оферте — под својим печатом, а у исто време подписују и услове, за одостоверење, да су им исти познати.

§. 26. И овде пазиће комисија на то, да ли оференат одговара услову постављеном у §. 11. ових правила, па ако нађе, да не одговара, онда ће му оферту натраг повратити.

§. 27. У односу улагања кауције, комисија лицитацију држећа, поступаће и при овом начину лицитације исто онако, као што је у §. 17 при усменој лицитацији наређено.

§. 28. Комисија почеће истог дана примати оферте и то од девет пре подне закључно до 12. сати, и стављаће на њима нумере оним редом, којим их прими.

§. 29. У садржају оферте, излагаће оференат цену, за коју грађевину прима словима а затим цифром и то у следујућем садржају:

„Долеподписани примам се да Н. грађевину уредно и добро за то и то време извршим, сходно положеним условима и показаним ми плановима, словом за толико (цифром) динара, затим долази дан, месец, година и подпис оферента са карактером његовог занимања.

На адреси пак долази овакав надпис:

„Оферта“

„Томе и томе надлежателству за ту и ту грађевину од тога и тога.“

§. 30. Ако би когод од оферената за време трајања лицитације комисији пријавио се и захтевао, да му се оферта поврати, томе ће комисија како оферту, тако и кауцију повратити, но тај другу оферту за ту исту грађевину неће моћи више поднети.

§. 31. Чим дванајести сат куцне, комисија проглашује лицитантима сакупљеним, да је лицитација закључена, и од тог часа више неће никакву поднешену оферту примити, осим случаја у §. 8 наведеног.

§. 32. Одмах чим комисија лицитацију за закључену прогласи, приступа отварању понуда оним редом, којим их је и примила и то у присуству предузимача, оглашујући суме у понудама изложене јасно.

При овом изрицању бележиће се на протокол редом имена понуђача а поред имена сваког означава ће се и цена њиме у понуди поднешена.

§. 33. Ако би који од понуђача при отварању понуда, или после изјавио, да је у рачуну погрешку учинио, и с тога погрешну цену поднео, па би желео да му се понуда натраг поврати, томе комисија такво захтевање уважити неће но нека сљедства такве погрешке сам себи припише.

§. 34. Догоди ли се случај, да су два или и више понуђача једну и исту цену поднели, онда ће комисија наредити, да исти понуђачи *одма* с' места по други пут своје нове цене посредством понуда поднесу. Ако на ову понуду комисије понуђачи не

пристану, онда онај има пре̏че право, кои је први понуду поднео.

§. 35. Пошто се лицитација закључи. онда комисија поступа даље онако, као што §. §. 22. 23 и 24. правила ових наре̏ђују.

2 Јула 1864 год.
у Београду

Заступник министра грађевина,
пуковник,
И. Монден с. р.

МИХАИЛ М. ОБРЕНОВИЋ III.

по милости божјој и вољи народној

КЊАЗ СРПСКИ.

ПРОГЛАШАВАМО И ОБЈАВЉУЈЕМО СВИМА И СВАКОМЕ, ДА ЈЕ ДРЖАВНИ САВЕТ РЕШИО И ДА СМО МИ ОДОБРИЛИ И ОДОБРАВАМО:

ЗАКОН

О подизању јавних грађевина.

(Збор. 18 стр. 82.)

I. О грађевинама у опште.

§. 1. Под именом грађевине разуме се све оно што се гради или подиже, било на земљи или у земљи, било на води или у води.

§. 2. Грађевине или су државне или окружне, среске и општинске. Државне грађевине оне су, које служе за опште цељи државне, као што су: здања за разна надлежателства централне државне управе, војна здања и радилишта разна, државна заведења, здања пограничних карантина, састанака и ћумрука са њима принадлежећим зградама, здања при рудокопњама и минералним водама, у колико уговор за приватним лицима, од стране правителства закључен, друкчије гласио не би, мензулане, пограничне страже, у колико исте по овом закону на терет државне касе падају (§. 39.), зграде при скелама правителственим

и у опште сва здања и све грађевине, које су правителству било куповином или иначе придошле, или би их оно за сходно нашло у интересу државе прибавити, предузимати и подизати.

Окружне среске и општинске грађевине, оне су, које се подижу за цељи овог или оног округа, среза или општине, по томе.

§. 3. 1. Окружне грађевине јесу:

а., здања за судско и полицијско надлежателство;

б., болнице окружне;

в., заведења, за која би окрузи изјавили жељу да их имају;

г., пограничне страже, у колико би се ове простим начином подизале (§. 39.).

д., погранични плот.

2., Среске грађевине јесу:

а., здања за среске власти;

б., среске болнице, и

в., заведења која би срез подићи желео. Напослетку.

3., Општинске грађевине јесу:

а., здања за примирителне судове;

б., цркве;

в., школе;

г., болнице општинске;

д., заведења, која би општина желела имати, и

е., све оне грађевине, за које је општина по закону или према природи њиховој позвана, да их предузима и подиже.

§. 4. О друмовима важи закон од 7. Априла 1864. године Сав. Бр. 857.

II О државним грађевинама

1. О предлагању, пројектирању и вршењу државних грађевина.

§. 5. Ако се где као неопходно нужно покаже. да какву грађевину подићи треба, или да се на постојећој важније оправке или доправке учине, дотични министар учиниће предлог министру грађевина, с изложењем преке потребе за предузимање ове грађевине у израду, и овај ће, ако грађевина суму од 5000 гроша чаршијских превазилази, саставити план и предрачун па тражити од законодавне власти одобрење да може грађевину у израду дати.

Види § 10 и 25 овог закона, §. 14. привремених правила министра грађевина од 2 Јула 1864. о држању лицитације и распис министра грђевина од 19 Јуна 1881 Бр. 2735.

§ 5. а. Ако се у течају рада или по свршеној грађевини нађе, да има толико вишка посла, који се морао израдити а да цифра тога вишка не прелази 1.000 динара преко одобреног кредита, министар грађевина може сам одобравати тај вишак из дотичног буџетског кредита; а ако вишак прелази 1.000 динара преко одобреног кредита, онда се има израдити накнадно највише одобрење. (Додуна од 3. Јануара 1883 зб. 38 стр. 279).

§ 6. При тражењу одобрења преко државког савета разложиће се потреба грађевине и поднеће се на увиђај план и предрачун. (Замена од 3 Јануара 1883 зб. 38 стр. 276).

Види тачку 5 члана 90 устава.

§ 7. Предлагања ова (§ 5.) чиниће се од дотичних министара свагда унапред за идућу годину у свако годишње време, најдаље до конца месеца Октобра, изузимајући какве непредвиђене случајеве, који се појаве у течају године, када ће се од овога правила морати одступити.

§ 8. Ако би се особита стручна вештина захтевала, да се предходно определи место за подизање какве државне грађевине, и овој потреби неби у стању био окружни инжињер да одговори, то ће се нарочити инжињер за то изаслати.

§ 9. При предлагању оправака и наставака, свагда ће се позор обратити на сталност грађевине, која ће се оправљати или настављати, и по томе онде, где би оправке и наставци вредност и саме главне грађевине превазишли, или где би грађевина била тако трошна, да би према стању њеном узалудна била свака оправка, неће се никакве оправке и наставци ни предузимати. Учини ли се овоме противно, одговоран је онај, који је прелог учинио а није право стање главне грађевине предходно испитао.

§ 10. Мале, преко нужне оправке, које би требало учинити на каквој грађевини а којих вредност 1000 гроша чаршиских неби превазилазила, као и веће но одлагања нетрпеће оправке, којих вредност 2000 гроша чаршиских не превазилази, могу окружни начелници на државним грађевинама сами наредити да се учине на начин, какав за најсходнији нађу (§. 25.). и кад се доврше, јавиће опстојателно, поред спровода дотичних рачуна, министру грађевина, шта се извршити имало, пошто је и на који начин извршено.

Види §. 5. овог закона.

§ 11. Министру грађевина поставља се у дужност да настојава, да се одобрене грађевине тако у посао предузимају, да зидање и малтерисање или лепљење почне од 1. Априла и траје до 1. Октобра, а сечење

дрвене грађе да почне од 15. Новембра и траје до конца Јануара.

§ 11. а., *Но министар грађевина изузетно, према неодложној потреби грађевине и према подесној температури као и према својству дрвене грађе, може дозвољавати, да се по прописаном начину за тај случај може на грађевини зидати и потребна дрвена грађа сећи и у друго које доба године. (Допуна од 3 Јануара 1883 збор. 38 стр. 276).*

§ 12. Државне грађевине врше се под руковањем и надзором грађевинских чиновника.

§ 13. За штету, која би на државном здању произишла, било отуда, што је оно при грађењу рђаво надгледано, или што је на рђавом месту саграђено, одговоран је онај грађевински чиновник, који је било једним или другим послом управљао. А ако је штета отуда произишла, што је план за грађевину противу извесних техничких правила дат, одговоран је онај, који је план одобрио, осим случаја кад је надзирајуће лице од предатог му плана одступило, те је отуда штета произишла, када ће оно за штету одговорно бити. По чему на плану предузете грађевине има свагда, поред осталог, назначено бити: ко је место за грађевину определио, ко је план одобрио и ко га је у извршење предузео.

Ово све означава се са подписом дотичних лица на плану. Ако се штета у кривици има приписати јединствено предузимачу, онда је он за њу одговоран, према чему имаће се при прављењу уговора на ову тачку особити позор обратити.

§ 14. Штета грађевинским чиновником причиње-

на накнађава се оним начином, који је законом чиновничким прописан за накнаду штете у служби причињене само рок застарења, који је тамо после шест месеци означен, продужава се овде на две године.

За застарелост према држави важи §. 931 с погледом на §. 939 грађ. зак.

§ 15. Подробан начин и форму за предлагање грађевине, као и подробна настављења, начин и форму испитивања околности и пројектирања грађевине, поступак употребљења предрачуњених и одобрених трошкова и оправдања ових, исто тако и поступак, како ће дотични чиновници, и на који начин надзор водити, по којој форми и како предузимаче за израђене послове исплаћивати, рачуне водити и склалати, прописаће министар грађевина у договору са дотичним другим министрима, по предходном саслушању, односно рачуна, и главне контроле, и обзнаниће благовремено коме треба.

Он ће и нуждан кредит окружним начелницима отворити за исплату грађевина означених у §. 10., па и сходна за то правила прописати.

2 О начину уступања државних грађевина предузимачима у израду.

§ 16. При подизању грађевина државних, правителство ће предходно расудити, шта ће за касу пробитачније бити, да ли т. ј. да грађевину преда у израду тако, да предузимач све, што је за грађевину потребно, набави, па правителству готово здање преда, или да оно са предузимачем погодбу за руке учини а само да материјал набави или снесе, и то или сав мате-

ријал у опште, или само дрвенарију, или напослетку ма шта од нужног материјала или ствари.

§ 17. Кад министар грађевина законодавно решење за подизање какве државне грађевине издејствује (§ 5.), ако у оној рачунској години, у којој му је кредит отворен, исти сав или од части не употреби, обратиће се с концем године министру финанције, да овај нареди, да се одобрени а неизузети кредит из главне касе истави, и као депозит при министарству финанције чува.

§ 18. Државна грађевина, која би вредност од 5000 гроша чаршијских превазилазила, уступа се у израду средством јавне лицитације или писмених запечаћених понуда (оферта), како се кад за касу државну полезније види, а притом и друге околности то дозволе. Но на случај, кад правителство материјал за грађевину даје (§ 16), уступаће се ова предузимачу на горњи начин тек онда, кад сав материјал на место грађевине буде смештен и приуготовљен. Зато је дужност министра грађевина, кад добије законодавно одобрење за грађевину, која се има подићи, ако ће материјал правителство давати, да нареди, да се нужна дрвена грађа у своје време сече, материјал на место грађевине снесе, и све за грађевину потребно приуготови, па тек затим приступи давању грађевине у израду.

§ 18., а. *Но министар грађевина озлашћује се, да може уступити у израду државне грађевине предузимачима и путем слободне погодбе на отплату с интересом, за ону цену, по коју грађевине буду погођене, на више година.*

Отплата ова заједно с интересом не може превазићи осам на сто (8%), а рачунаће се од дана, кад грађевине од предузимача буду примљене у смислу §-фа 50. закона о подизању јавних грађевина. Но пре него што се овакав уговор закључи, нужно је одобрење министарског савета. (Допуна од 12. Луна 1884 год. зборн. 40 стр. 252).

§ 18. б. Потребне суме на отплату и интерес (§ 18. а.) изузимаће се сваке године из буџета министарства грађевина из партије на грађевине, оправке и доправке, а Краљевим указом одредиће се свакад величина тих сума.

Тако одређене суме стављаће министар финанције на партију државног дуга у буџет сваке идуће године дотле, док се цео уложени капитал не отплати.

Целокупна сума отплате и интереса на уложени капитал не сме превазићи три четвртине оне суме, која је буџетом одређена на грађевине. (Допуна од 12. Луна 1884 год. зборн. 40. стр. 252)

§ 19. Како лицитација тако и тражење понуда објавиће се средством новина, а у окружном месту и иначе, по начину, како се обично објаве чине; но ако је грађевина од веће важности (§ 23), власт ће, која објаву чини, расписом известити о овој објави и оне полицијске власти, у које обиму зна се да мајстора има, и ове су дужне у окружној вароши објавити, где ће се и шта градити, и када се, коме и како предузимач пријавити има. Зато је власт, која грађевину објављује, дужна ову објаву на време учинити, како ће од дана, кад се објава учини, до дана лицитације или поднашања понуде, довољно времена бити, да се објава и средством поменутих окружних власти учини и предузимачи добију времена за пријаву.

Види § 5. правила за држање лицитације од 2. Јула 1864 год.

§ 20. Лицитација држаће се у окружном месту, или онде, где окружни начелник нађе да је сходније и полезније, а у вароши Београду, где министар грађевина нареди.

Види § 8. за држање лицитације од 2. Јула 1864 год.

§ 21. Од дана објаве лицитације или тражења понуде изнеће се на углед у канцеларији, која објаву чини, тачан план грађевине и предрачун тачно прегледан од стране ревизије министарства грађевина као и услови под којима се грађевина има уступити у израду; и ако држава даје материјал, изложиће се, шта се даје, а шта предузимач има да набави или да изради.

(Замена од 3 Јануара 1883 год. зборн. 38 стр. 276).

§ 22. Ако се објављена лицитација из важних узрока онога дана, кад је назначена, држати не може, власт она, која је прву лицитацију објављивала, учиниће да се и друга лицитација држи, и у том случају имаће нижа власт вишу само известити, показавши јој узроке, зашто се прва лицитација није могла држати.

§ 23. За грађевине у вредности до 10.000 гроша чаршијских нужно је, да при лицитирању или поднашању писмених понуда буду најмање два, а за оне, који би горњу суму превазишле, најмање три предузимача.

Види § 10. правила за држање лицитације од 2 Јула 1864 год.

§ 24. Између предузимача онај ће првенство имати, које се целог посла грађевине са најнижом ценом примио буде; но ако се неби могао наћи један предузимач, који ће грађевину по свима занатима

сам примити, или неби у стању био довољно јемство за целу грађевину дати, или где би се нашло, да ће за касу пробитачније бити ако се више предузимача по разним занатима нађе, те да се њима грађевина преда, онда се може грађевина више њима и уступити.

§ 25. Грађевине, којих вредност 5000 гроша чаршијских не превазилази, уступају се у израду начином, који министар грађевина, по саслушању местне власти, за сходан нађе и пропише, а оне у §. 10 споменуте, како окружни начелник у договору са местним инџиниром, за касу најпробитачније нађе.

Оправке на државним грађевинама, које су постале потребне, што су у њима смештене болнице за време рата, и у оном случају кад вредност истих оправака превазилази суму од 5000 гр. чар. може наредити сам министар грађевина без тражења даљег одобрења и у израду давати начином, какав он по саслушању месне власти за сходан нађе. (Допуна од 16. Марта 1877 збор. 29. стр. 767).

Види §. 10. ов. закона и §. 14. правила за држање лицитације од 2. Јула 1864. год.

§. 25. а. Тако исто и код грађевина, којих вредност прелази 1.000 динара, ако се на држаној лицитацији усменој или писменој не би постигла пробитачна цена за грађевину, или ако се није могла држати лицитација што није било довољног броја лицитаната, министар грађевина може решити или да се држи још једна лицитација, или да се ступи у погодбу са извесним сигурним и стручним предузимачем, да му се посао уступи; но и у овом последњем случају погођена сума не сме бити већа од предрачунске.

(Допуна од 3 Јан. 1883 зб. 38 стр. 276).

§. 26. Предузимач може бити само онај:

1, који је српски поданик или заштићеник, или који буде у стању, да да српског поданика или заштићеника као одговорно лице ако се грађевина по уговору не врши и не изради;

2, који је у стању дати довољно сигурности, било у јемцу или у кауцији, да ће грађевину добро израдити;

3, предузимач не може онај бити коме министар грађевина из којих основних узрока неби за добро нашао подизање какве грађевине поверити.

Основни узроци у главноме ови су: ако се предузимач приликом подизања других грађевина показао неуредан и као такови, који неуредним својим поступцима властима само посла задаје или власт у неприлику доводи; ако је познат као такови, који радо тачке уговора изопачава или их обићи гледа, те тако само неугодности ствара и даје повода парничењу; ако нити је он у грађевини вешт нити приводи лице, које даје јемства да је у стању грађевину према уговору подићи, те тако се основна сумња поража, да ће правителство у какву неприлику с предузимачем доћи.

На случај ако се стран поданик јави као предузимач, неће се с њим утовор закључити, већ са лицем, које је он нашег поданика привео, и ово се лице у свему сматра као предузимач.

Види §. 11. правила за држање лицитације од 2 Јула 1864 и имај на уму, да су поданици оних држава, са којима је Србија закључила пријатељске и трговачке уговоре, изједначени са нашим поданицима.

§ 27. Кауција опредељује се од 15 до 20 од сто. Оће ли се прва или друга сума од предузимача тражити, решава се према важности посла, према већој или мањој вештини, која се за израду посла захтева и према већој или мањој сигурности лица, које се као предузимач пријави.

Види § 8. правила о држању лицитације од 2 Јула 1864 год.

§ 28. Ако се грађевина даје у израду средством писмених понуда, одређује се подобно лицитацији дан, у који ће се ове понуде поднети.

Писмена имају бити запечаћена и упућена на окружног начелника, ако је он објаву учинио, а на министра грађевина онда, кад се објава од министарства чини.

На завоју писма има свагда назначено бити да је то понуда.

§ 29. Начелник окружни, добивши ова писмена, неће их одпечаћавати, него ће што скорије саставити комисију из три грађанина и њима писмена предати на преглед и оцену, немешајући се никако од своје стране при отварању.

Добијено извешће и мнење од стране комисије, као и саме понуде, подноси начелник министру грађевина на даљи поступак.

§. 30. За понуде, које се министру подносе, одредиће исти нужну комисију, било из чиновника (изузимајући оне, који су предрачун градили или код којих се овај чува) или грађанских лица, и таковој понуде предати, да их отвори и оцени.

Комисија ова дужна је одма следећег дана извештај поднети.

§. 31. Министар грађевина добивши извештај комисије (§§. 29 и 30) или извештај о држаној лицитацији, решиће одма коме ће се предузимачу грађевина у израд дати.

Никаква писмена понуда ни лицитација не важи док је министар не одобри.

Види §. 9 правила о држању лицитације од 2 Јула 1863 и §. 10 ов. зак.

§. 32. Ако би правителство материјал предузимачу давало, оно ће такови о свом трошку набавити и снети.

Материјал онај, који би такве природе био да би се самим народом израдити могао, дужан је народ израдити, и како тај, тако и остали материјал, који би се ма којим начином набавио, на место грађевине снети, но у том случају плаћаће се народу наднице, које је он, било на израђење било на пренос материјала употребио.

§. 33. Наднице ове имају се тако накнадити, да се на једног надничара (разумевајући у ове и људе, који с коњем или воловима буду на рад долазили) плаћа по четири гроша чаршијска дневно, на једног коња, који се употреби за товар, по два гроша чаршијска, а на сваки јарам волова, или на два теглећа коња, по 4 гроша чаршијска на дан.

§. 34 У надницу рачуна се време од изласка до заласка сунца, и према томе оставља се дотичној власти, која ове надница опредељује, да расуди, колико је које лице наднице употребити морало, рачунајући му и оно време у надницу, које је морало провести од куће до места где се посао предузима,

као и оно време, које је на месту без рада но без своје кривице провело.

§. 35. Министар грађевина овлашћује се, да даље техничке и административне опште услове, као подробнија правила, поступак и форму за уступање јавних грађевина, пропише и обзнани коме треба.

III. О окружним, среским и општинским грађевинама.

1. О окружним грађевинама.

§. *36. Сва окружна надлежателства градиће изнова* дограђиваће *и* оправљаће *народ дотичног округа о свом трошку а средством приреза.*

Досадања државна здања ових надлежателстава, заједно са земљиштима, на којима она постоје, уступају се народу дотичног округа у својину.

(Замена од 24 Октомдра 1870. Збор. 23 стр. 164).

Исто тако и варош Београд градиће изнова, дограђиваће и оправљаће здања потребна за смештај судских надлежателстза за варош Београд.

Земљиште за подизање оваких грађевина може држава дати ако има. (Допуна од 3 Јануара 1883 год. збор. 38 стр. 276).

§. 37. Окружни начелник води бригу о потреби подизања окружних грађевина. Он разлаже потребу народу, и ако добије његово сагласије, обратиће се дотичном министру поради одобрења а овај, ако ништа не стоји на путу, министру грађевина за план и предрачун.

Ако народ без довољних разлога не пристане на грађење, дограђиване или оправку окружних здања а међутим би било то неопходно потребно, онда на предлог

начелства, у коме сви разлози морају бити побројани. министар унутрашњих дела наређује сам грађење, дограђивање или оправку окружних здања и куплење нужног новца за исплату.

Тако исто да се поступи и у случају кад је потребно, да се какво приватно здање за окружно надлежателство под кирију узме.

(Допуна од 3 Јануара 1883 год. Збор. 40 стр. 246).

Давање ових грађевина у израд подлежи оним правилима, којим и државне грађевине, но грађевина не сме се пре у посао предузети док не буде на цел ову толико новаца прикупљено, колико је нужно да се грађевина исплати, или бар у томе се стању готовина налази, да је извесно, да ће се недостатак до подмирења целе суме, за време док се грађевина не доврши, прикупити моћи.

§. 37. а. Што се тиче грађења, дограђивања, оправљања или узимања под кирију здања, потребних за смештај судских надлежателства за варош Београд, у томе ће се поступити по пропису §. 37 овог закона и његове допуне од данашњег дана, о чему ће управа вароши Београда водити бригу.

(Допуна од 3 Јануара 1883 год. Зборн. 38. стр. 279)

§. 38. Прикупљени новци на рачун подизања какве грађевине шиљу се управи фондова на руковање до времена, док за исплаћивање грађевине не устребају.

§. 39 *Потребу подизана или оправака иограничних стражара, решава министар унутрашњих дела по договору са министром војним* а *само извршење наређује министар грађевина.*

Ако је подизање или оправка иограничних стражара тако просте природе да је могу без особите вештине

вршити прости радници, онда ће се на то употребити народ дотичног округа. Но у овим случајима, плаћају се народу наднице,које је употребио на подизање или оправку стражара, на сечу, израду, и пренос грађе или материјала, који буде за то потребан. Наднице ове одређиваће се по §§ 33. и 34. овог закона. Сваки други вештачки рад на овим грађевинама, који не би могао сам народ да изврши, или вештачки материјал, који не би могао сам народ да израђује, пашће на терет државној каси. У овом случају народ ће бити дужан само да пренесе материјал на место грађевине или израде такође за надницу по §§ 33. и 34. овог закона.

Ако би држава материјал или ма какве ствари за ове грађевине набављала изван границе оног округа, у коме се грађевина подиже или оправља, онда се и довлачење набављеног материјала или ствари разуме само од границе овог округа до места грађевине (Замена од 22. Јануара 1876 збор. 28 стр. 85.-)

§. 40 Подизање и оправљање иограничног илота наређује министар грађевина према прописима о подизању јавних грађевина државних на достављену потребу дотичног начелства, а народ дотичног округа врши рад, набавља и превлачи материјал, за који посао плаћају му се наднице по §§. 33. и 34. овог закона из касе државне. (Замена од 22 Јануара 1876 Збор. 28 стр. 86.)

2. О сресним грађевинама.

§. 41. О подизању сресних грађевина воде бригу сресни и окружни начелник. Они разлажу потребу народу и старају се, да добију његово сагласије, а кад то постигну, чине даље кораке код вишег места по напред изложеном начину за одобрење грађевине.

Разуме се по по себи, да и за ове грађевине важе наређења у §§. 38. изложена.

3. О општинским грађевинама.

§. 42. О подизању општинских грађевина (о црквама важи закон од 17. Јуна прошле године) воде бригу среске власти (за варошке општине окружни начелник, а за Београд управитељ вароши Београда) као и саме општине.

Ако среска власт (начелник, управитељ) увиди да је неопходно нужно у повереној јој општини грађевину какву подићи, она ће ту потребу општини разлагати и ако њено сагласије добије, представљаће жељу општине својој предпостављеној власти, која ће даље кораке о испуњењу жеље општине чинити. Овако ће среска власт (начелник, управитељ) поступити и у оном случају, кад се сама општина увери о потреби какве грађевине и изјави жељу за подизање такове.

§. 43. Кад се намерава да се подигне каква грађевина за општину, најстрожије ће се пазити на средства општине и најбрижљивије гледати да се таква грађевина за општину не предузме, која би увелико стање општине превазилазила.

Према томе, где су општине оскудне, здања не морају бити од тврдог материјала.

§. 44. И општинске грађевине, у смотрењу предузимања такових у посао, подлеже наређењима §§. 37. и 38.

§ 45. Општинске грађевине граде се под надзором лица, која општина у споразумљењу са полицијском власти одреди, а у случају ако би јој се нужно показало, да какво вештачко технично лице било грађевину у опште руководи, било какав преглед на

њој чини, или и само место за грађевину определи, и она такво лице имала не би, обраћаће се ради тога надлежним начином окружном начелнику (управитељу) и овај је дужан окружног инџинира на место грађевине послати, у ком случају општина је обвезана оне трошкове теглити, који инџиниру као таковом по закону припадају.

4. Општа правила за грађевине окружне, среске и општинске.

§. 46. Што је год казано о подизању изнова грађевина, окружних, среских и општинских, то се разуме и за оправке и доправке, само мале оправке, које би се на окружним и среским грађевинама учинити имале, а неби вредност од 1000 гроша чаршијских превазилазиле, или важније но одлагања нетрпеће оправке, на реченим грађевинама, које 2000 гроша чаршијских непревазилазе, може наредити окружни начелник, у ком случају поступа по определењима §. 10 овог закона, а суму коштања за оваке оправке исплаћује из касе државне, коју доцније прикупљеним прирезом попуњава.

§ 48. Што се тиче општинских грађевина ако би се ове из општинских каса исплаћивале, управљаће се власти односно издатка по уредби од 9 Јула 1853 године Бр. 660 (зборник VII. страна 66.),*) ако би се пак прирезом исплаћивале, поступаће се по општим правилима о прирезу.

§. 48. Ако би грађевина (§. 46)., при подизању

---

*) Ова је уредба укинута законом о устројству општина и општинских власти, према чему остало је за меродавно устројство општине.

или оправљању, од грађевиниких чиновника надзиравана и руковођена била или би од ових чиновника преглед за оправке и доправке чињен био (§. 9.), важи ће односно накнаде штете она иста правила, која су за државне грађевине у §§. 9., 13. и 14. прописана.

Као што је народ дужан означене грађевине сам подизати и одржавати, тако ће исто дужан бити за исте сам и кирију плаћати, ако овакових грађевина неби имао него би се са туђим служити морао.

(Замена од 24 Октобра 1872 год збор. 25. стр. 91.)

III. О примању, предавању, употребљавању и надзору државних, окружних, среских и општинских грађевина.

§. 50. Извршене грађевине примају се од предузимача, средством једне комисије, коју министар грађевина према важности грађевине наређује ако је грађевина под искључивим надзором, грађевинског чиновника стојала, а ако је грађевина подизана под надзором општине, или каквог полицијском влашћу одређеног лица, по средством комисије, коју начелник окружни одреди.

§ 51. Примљене грађевине од предузимача предају се оним властима, старешинама и руководитељима, под којих употребљењем или надзором грађевине треба да стоје, са најтачнијим описом шта се и у каквом стању предаје.

По чему, приликом предавања обих грађевина имају се једногласна уступна писмена направити и на оба онај који грађевину прима, подписати, па једно од тих

писмена да се чува у канцеларији власти, која грађевину предаје,. а друго да се остави примаоцу грађевине.

§. 52. За рђаво и цели несходно употребљавање предатих грађевина одговорне су надзорне власти и руководитељи.

Исто тако одговорне су и за све штете, које би се проузроковале небрежљивом употребом и неби произилазиле из обичног редовног употребљавања ствари.

§. 53. Све како државне тако и окружне и среске грађевине стоје под надзором полицијске власти, а општинске и под надзором општина у смотрењу спољашне хотимичне или небрежљиве повреде.

На ове повреде дужни су и они мотрити, којима је каква грађевина на горњи начин (§. 51.) уступљена, и примећене повреде полицијској власти достављати, која ће у томе према прописима закона поступити.

Министар грађевина по предходном саслушању главне контроле, даје подробнија настављења за примање, предавање, употребљавање и надзиравање јавних грађевина, и у договору са дотичним министрима обзнањује на управљање властима, колико се које тиче.

Настављења ова имају се простирати и на оне случајеве, кад и доцније старешина, или руководитељ какве грађевине такову другоме, као своме местозаступнику на руковање или уживање предаје.

§. 55. Кад закон овај ступи у живот губе важност законодавна наређења и то: решење од 17. Јуна 1839. године ВН 103, наређење од 30. Октомбра 1853. године ВН 754.; случај под в., (зборник VII. страна 117.); од 23. Јуна 1856. године ВН 250 (зборник IX. страна 33.), и 6. Јула исте године ВН 247. и

963. (зборник IX страна 45.); даље наређење од 29. Маја 1859. године ВН 2480. (зборник XII. страна 46.) и 18 Јуна 1859. године ВН 2492. и 2866. (зборник XII. страна 54.), затим наређење од 28. Новембра 1859. године ВН 5226. (зборник XII. страна 105); наређење од 18. Априла 1858, године ВН 467. (зборник XI. страна 68.), и 19. Априла 1860 године ВБр. 1096. (зборник XIII. страна 51.), као и остала законодавна наређења, која би закону овом противна била.

Закон овај ступа у живот 1 Маја ове 1865. год.

Препоручујемо нашим министрима грађевина, унутрашњих дела и финанције, да овај закон обнародују, и о извршењу се његовом старају, властима пак заповедамо, да по њему поступају, а свима и свакоме да му се покоравају.

23. Марта 1865. год.
у Београду

М. М. ОБРЕНОВИЋ с. р.

(М. П.)

Видео и ставио државни печат,
чувар државног печата,
министар правде,
Р. Лешјанин. с. р.

Заступник министра грађевина
иуковник,
И. Монден с. р.

Министар финанције,
К. Цукић с. р.

Министар унутрашњих дела,
Н. Христић с. р.

МИХАИЛ М. ОБРЕНОВИЋ III.

по милости божјој и вољи народа.

КЊАЗ СРПСКИ

На предлог заступника нашег министра грађевина а по договору са државним саветом од 10. тек. мес. Бр. 909 решили смо и решавамо.

Овлашћује се исти заступник, да може из кредита намењених за већу класу инџинира попуњавати и плаћати ниже класе, уколико број лица више класе није попуњен.

Заступник Нашег Министра грађевина нека ово решење изврши. (зборн. 18. ст. 175).

11. Декембра 1865.
У Београду.

М. М. ОБРЕНОВИЋ. с. р.

Заступник министра грађевина,
пуковник,
М. П. Блазнавац с. р.

ПРАВИЛА,

За рачуноводно одељење Министарства грађевина.

У смислу постојећег закона о устројству главне управе а сада министарства грђевина министар грађевина уводи рачуноводно одељење, за које на основу §. 10- истог закона прописује сљедујућа правила:

I. Општа опредељења рачуноводног одељења.

§. 1. Рачуноводно одељење извршаваће све рачунске послове у Министарству грађевина, и то како чисто техничке тако и казначејске.

§. 2. Како техничке тако и казначејске рачуноводне послове вршиће они од персонала инџинирског, које министар грађевина нарочитим својим решењем на то одредио буде.

Персонал овај састојаће се из техничких ревидената, рачуноиспитатеља, казначеја и надзиратеља материјала.

§. 3. Са овим одељењем руковаће један старешина под именом „контролор,“ кога министар грађевина решењем својим одредио буде.

§. 4. Потребни број персонала за одправљање послова рачуноводних у мин. грађевина опредељаваће свагда министар грађевина према показаном послу.

По овоме дакле свако је лице одговорно за свој посао, који му је у дужност постављен, као и за штету. која би произашла неуредним вршењем овог.

II. Одношај одељења рачуноводног.

§. 5. Одељење рачуноводно стајаће у двојаком одношају: према министру грађевина и према главној контроли.

А. Према министру грађевина.

§. 6. У одношај према министру грађевина одељење ће ово вршити све послове рачуноводне и административне у обзиру рачунском под непосредним налозима мин. грађевина.

У одношај има пак према осталим одељењима или другим органу министарства грађевина стојаће независно и своје послове вршиће самостално, водећи с њима по потреби и званичну преписку.

Б. Према главној контроли.

§. 7. У прегледању рачуна министарства грађевина, одељење ће ово самостално радити и по томе све што је устројењем главне контроле за прегледање рачуна прописано, важиће и за одељење рачуноводно министарства грађевина, као што ће се и одговорности тим устројењем за рачуноиспитатеље главне контроле прописане на лица овог одељења простирати по ономе какове дужности она врше.

§. 8. Тако ће исто по устројењу главне контроле глави VI. § 84-90. рачуноиспитатељи том одељењу за неуредности и штете одговарати непосредно, а у

случају сукоба т. ј. где дотични рачунополагатељи не признаду што по примедбама рачуноводног одељења платити, одељење ће сва акта са својим примедбама и одговорима рачунополагатеља доставити главној контроли на даље решење.

§. 9. Кад се рачун министарства за коју рачунску годину од одељења рачуноводног по прописаној форми склопи и прегледа, спровешће се исти главној контроли на суперревизију и у једно јавиће јој се како су рачуни у опште вођени, колико је недостатка на ползу касе или рачунополагатеља пронађено и колико је примедаба и са колико тачака у свакој примедби чињено.

§. 10. Прегледање рачуна министарства грађевина од стране одељења чини ће се почасно, чим се који рачун од какве грађевине склопи, преко целе године, тако, како би се цео рачун у своје време сходно §. 10. устројења главне контроле до 1-ог Марта истој на суперревизију поднети могао.

Но ако би се случај десио, да се рачун до горњим устројењем узакоњеног времена не би могао поднети, рачуноводно одељење обраћаће се главној контроли за продужење рока.

III. Опште дужности рачунов. одељења.

§ 11. Дужности овога одељења јесу:

1. Извештавати се и прикупљати цене у опште, како за материјале грађевинске, тако и наднице и предмете.

2., Ревидирати и контролисати све предрачуне, министарству грађевина спадајуће, у колико ови одговарају како у обзиру према састављеном пројекту, тако

исто и према цифре неисправности, технично економне уместности и у опште прописаним наређењима.

3., Контролисати и ревидирати документа на основу којих би се имала погодба закључити.

4., Прегледати и ревидирати окончане рачуне свршених и колаудираних послова на основу којих би се исплата чинити имала.

5., Наређивати исплаћивања свију ревидираних рачуна грађевинских и других трошкова при министарству догађајућих се из дотичних кредита, по законим наређењима и особеним решењима министра грађевина.

6., Прегледати и склапати годишње рачуне свију грађевинских расхода и прихода и поднашати исте главној контроли.

7., Прегледати и контролисати касу, књиговодство, материјал и све друге ствари и предмете пред министарством стојеће редовно и ванредно према указаној потреби и наређењима министра грађевина.

8., Руковати, контролисати и изузимати кредите редовне или ванредне годишњим буџетом или почасним решењима на трошкове и грађевине одобрене и отворене министру грађевина.

9., Руковати с новцима, књигама и документима каси министарства грађевина принадлежећима.

10., Руковати са свима стварима, књигама и материјалима при министарству наодећима се и инвентирати ове на концу сваке године.

11., Склапати буџет годишњи по датим му потребама за целу струку.

12., Израђивати прописе и правила за материјално и новчано рачуноводство министарства грађевина, но ова ће тек онда имати важност и силу пошто их министар грађевина одобри и главна контрола прими; и

13., Израђивати и водити потребну преписку по свом послу.

IV. Посебне дужности персонала рачуноводном одељењу принадлежећег.

А. Посебне дужности контролора.

§. 12. Посебне дужности контролора јесу:

1., Наређивати све исплате догађајуће се из редовних и ванредних кредита законом одобрених под својеручним подписом назначења „да се из кредита Н. исплати“.

2., Контролисати касу и књиговодство министарства грађевина и уверавати се о исправности и стању њеном редовно сваког месеца и иначе ванредно свагда, кад министар грађевина нареди или кад се потреба увиди и укаже.

Контролирање ово чиниће свагда по прописима, која су прописана у устројењу главне контроле.

3., Водиће рад и поредак у овом одељењу као што свакоме старешини канцеларије припада и биће за овај одговоран према закону у оном степену, у ком је и начелник одељења одговоран.

4., Он ће по овоме одељењу све доодеће послове, ксји решење министарско потребују, министру грађевина подносити на решење.

5., Решене предмете он ће персоналу одељењу рачуноводном причисљеном на израду предавати и распоређивати тако, како би извршење њихово брзо и уредно следовало.

6., Он ће одостоверавати квите по којима се по надлежним партијама имају примати новци из главне државне касе.

7., Он ће склапати годишњи буџет.

8., Водиће кредитну књигу и т. д. види тач. 3 § 14.

§ 13. Исплате привремених издатака из постојећих кредита неће смети контролор никако наређивати, но само министар грађевина или његов закони заступник.

Б. Дужности техничних ревидената.

§. 14. Ових су редовне дужности следујуће:

1., Ревидирати предрачуне, како у обзиру њихове цифрене исправности тако и уметности према законим опредељењима и прописаним правилима и упуствима од стране мин. грађевина.

2., Прегледати и ревидирати документа, на основу којих ће се погодба закључити, па према томе известије своје поднашати, у колико су ова уместна према технично економном обзиру и прописаним правилима и законим наређењима.

3., Извештавати се и прикупљати цене у опште како за материјале грађевинске тако и наднице и предмете.

4., Руковати са књигама и у опште са инштрументима инџинирским, тако исто извршавати набавке, које се по решењу учинити имају.

5., При концу сваке године инвентирати како библиотеку, тако и инштрумента техничка.

В. Дужности Рачуноиспитатеља.

§ 15. Ових ће дужности бити:

1., Прегледати окончане рачуне свршених грађевина и према томе одостоверовати, да су ови, по гласу документа на основу ког је погодба закључена и протокола калаудације исправни.

2., Прегледати по законима и прописима контролним рачуне издатка по струци грађевина како у течају целе године, тако и пошто се у каси мин. грађевина склопе и спреме за подношај главној контроли.

3., Стојати у непрекидном сајузу са казначејем у смотрењу руковања са рачунима и склапања ових. При појединим пак исплатама одостоверавати исправност примљених монета онима притјажатељима документа, који сами писати не знаду.

Г. Дужности Казначеја.

§ 16. Овога су дужности ове:

1., Да све новце, који се на основу буџета или почастних решења или иначе на струку мин. грађевина односе, на сачињене и од контролора одостоверене квите из државне касе прима, као и оне новце, који министру грађевина шиљани или и депозиту принадлежали буду, да прима и у касу да ставља.

2., Да исплаћује дотичним лицима по документима која су надлежно подписана и која је контролор одостоверио.

3., Да по правилима уведеним за касе при надлежателствима земаљским, води дневник, партијалник депозитник и у опште да рукује с' касом на своју одговорност.

4., Да чува све новчане документе и да од ових копије у своје време за архиву мин. грађевина задржава. Да склапа по књигама годишње рачуне па да такове благовремено рачуноиспитатељу на прегледа подноси.

5., Да рукује са потребним канцеларијским стварима и материјалом за писање, који да он и набавља, и о њима рачуна да полаже.

§ 17. Он држи кључ од касе и за сваки недостатак новчани, који би се у истој догодио, сам одговара и штету накнађава.

§ 18. У каси министарства грађевина само ће се онолико новаца држати, колико је нужно, да се наређене грађевине у течају једнога месеца незадржано исплаћивати могу.

Стално пак на рачун исплате канцеларијских и других ситних трошкова само се може у каси до пет стотина талира држати.

§ 19. Исплате чиниће се редовно свакад пре подне до једанајест сати, узимајући ванредне случајеве у којима ће се моћи и после подне плаћати.

Д. Дужности надзиратеља материјала.

§ 20. Овога су дужности:

1., Руковати с материјалом грађевинским у опште, књиге од истога водити и рачуне о њему полагати.

2., Набављати потребне материјале по издатим му наредбама, и рачун о тим набавкама показивати.

3., водити надзор над ситним пословима који се под надницу и о правителственом материјалу врше, и о тима полагати у своје време рачуне.

К. Г. № 159.

19. Јануара 1866 год.
у Београду.

Заступник министра грађевина,
пуковник
Јов. Вели-Марковић с. р.

МИХАИЛ М. ОБРЕНОВИЋ III.

по милости божјој и вољи народној

КЊАЗ СРПСКИ

ПРОГЛАШАВАМО И ОБЈАВЉУЈЕМО СВИМА И СВАКОМЕ, ДА ЈЕ ДРЖАВНИ САВЕТ РЕШИО И ДА СМО МИ ОДОБРИЛИ И ОДОБРАВАМО:

ЗАКОН

О заузимању приватних непокретних добара за општенародну потребу, поред накнаде за иста (експропијација).

(Збор. 19 стр. 190).

Општа правила

§ 1. Кад општенародна потреба изискује, држава има право свако приватно добро у своју сопственост узети, пошто имаоцу таквог да накнаду за вредност његову, као што о томе и §. §. 20. и 217 грађанског законика говоре.

§ 2. Под приватним добром разуме се свако добро, било појединих грађана, задруга и друштава или црквено, општинско, среско и окружно.

§ 3. Случаји, у којима држава може приватно добро и без воље имаоца, а поред накнаде за таково, заузети, ови су:

1., Кад се заузимање чини у цели општег државног напредка, или да се одклоне штете и зла следства

која би за општине или житеље каквог места у смо-рењу здравља или имања од чега произилазила, или произићи могла или се чине у цели веће удобности или улепшања појединих места. Овамо долази: регули-рање главних и побочних путева по унутрашњости земље, улица по варошима и варошицама, регулирање река, прокопавање канала, исушивање бара и т. д.

2., Кад природа државне потребе, која се у општој цели измирити има, искључиво налаже, да се ово или оно место за наведену потребу заузме, било то, да је искључиво ово или оно место сходно за намењену циљ, или да се то чини због веће удобности. Овакове су потребе: подизање барутана са нужним ско њих земљиштем, водоводима и водама, подизање шпиталја, касарна и других зграда за војне потребе, заведења за затвор (апсана), станица (пристаништа) даље, постројења, која се у интересу општенародном чине или за безбедност њиову служе, као што су, постројења за разне војне потребе, проводење гвозде-них путева, подизање нужних постројења за те путе-ве и т. п.

3., Кад је оно, што се у интересу општенарод-ном предузимље, управ за какво место везано. Овде долази: копање руда и копова, отварање минералних вода с потребним просторима и подизање потребних зграда за рудокопље и за воде и т. д.

Постројења која се истина у цели општој чине и предузимају, али су више приватне или шпекулатив-не природе, не спадају у горњи ред, па по томе на њих се ова правила и не односе. Таква су: подизање разних здања за надлежателства, заузимање нужног

земљишта за економију, ергелу, подизање поштанских здања, ћумрука и т. д., изузимајући случај кад су и она везана за извесно место, те се и тада има поступати по правилима о експропријацији.

§ 4. Заузимање туђег добра има се чинити само кад је крајња потреба, и то у колико је више могуће тако, да ни за приватна лица а ни за касу државну одвећ осетно не буде. — Према томе, при заузимању има се на следеће околности позор обратити:

1., Ако се потреба каква има да измири а нема држава своје какво место за ту потребу гледаће се најпре, да ли се у општини какво место налази, које неби лежало под зградама, или неби се на усеве употребљавало, или под закуп давало.

2., Ако потреба по себи не тражи да се искључиво ово или оно место заузме, већ би све једно било да се ма које и ма где заузме, свагда ће се гледати да се лошија земља и од мање вредности зграда заузме.

3., Ако би било случаја, да један ималац добра радије би своје добро уступио а други теже, за потребу пак која се измирити има, све је једно, заузело се једно или друго добро, онда ће се свагда оно добро пре заузети, кога је ималац склон да исто уступи.

4., Исто тако предпостављаће се свагда оно добро, које неће никакве забуне при преносу чинити ономе, код кога би и само право сопствености имаоца сумниво било или би више њих учешћа у томе имали, или би дуговима интабулираним оптерећено било.

О предлагању да се добро какво заузме.

§. 5. Када ће се, где и како друмови подизати и спроводити, важи закон о друмовима од 1. Априла 1864. године издани.

Правила у овом (о друмовима) закону прописана важе и за све оно, што је у тачки под 1. §. 3. означено, у колико се иста и на остало применити могу.

§. 6. Ако се какво приватно добро за цели у тачки под 2. и 3. §. 3. заузети има, а то се добровољном погодбом свршити није могло, министар грађевина, разложивши општојатељно потребу, за коју се добро заузети мисли, чиниће предлоге законодавној власти, да она реши има ли места заузимању.

О начину како се заузимање чини и о накнади за заузето добро, и то:

1. О друмовима.

§. 7. Како ће се заузимање туђег добра за друмове и т. д. чинити, казано је у закону о друмовима,

Види §. 6. закона о друмовима од 15 Априла 1864. год.

Накнада за заузето чије добро за друм, проширење сокака, корита река и т. д. даваће се само онда, ако би се тиме велика штета коме причинила, и његово би имање с тим увелико своју вредност губило, иначе заузимање чини се без накнаде.

Накнада ова има се чинити прво с другом земљом, коју би општина од своје земље одвојити и дати могла, и тек кад општина своје земље неби имала, чиниће се накнада у новцу према учињеној процени.

§. 8. Ако би се просецањем или регулирањем друма, сокака, и река и т. д. чија земља на двоје поделила

тако, да једна част на једној страни а друга на другој остане, општина ће ту земљу по начину, који ће се ниже изложити, проценити, и ако она другим суседима пред чије плацеве дође, сокак затвара или иначе на сметњи буде, општина ће онога, пред чијим се плацем ова земља налази, понудити да је он господару исте по учињеној процени исплати, не усхте ли овај то учинити, онда ће је општина предати оном чија је и била, а накнаду му дати само за онај заузети комад, но ако овај одвојени комад земље неби никако хтео да прими, зато што он за њега нема никакве вредности, општина ће исти за свој рачун задржати, а имаоца или другом земљом за причињену му штету накнадити или му ову накнаду у новцу дати, према учињеној процени.

Овако ће се исто поступити, кад би при регулисању улица коме што од општинске земље имало припасти па та би земља од веће вредности била.

§. 9. Ако би се где заузимањем земље и каква зграда заузела, или би се регулирањем улица каква зграда поместити или рушити имала, општина ће такову како где за сходније нађе, или својим трудом и трошком на другу земљу имаоца, где овај зажелео буде, пренети или подићи, или ће и такову новцем по процени исплатити.

Трошкови око преноса учињени, као и накнада новчана чиниће се из прихода општинских или прирезом, о чему важи постојећи закон.

2, О заузимању добара за друге државне потребе.

§ 10. Ако се општинско какво добро, које би чисто или под шумом било (утрина), за какву државну

или општенародну потребу заузиме, неће се општини никаква накнада за то дати; али ако се какво друго добро заузиме, које известан приход општини доноси, то ће се заузето добро онако накнађавати као и сваком приватном лицу.

§ 11. Кад се нађе за нуждно (§. 6.) да се добро чије за какву државну потребу (§. 3 тачка 2. и 3.) заузме, министар грађевина или сам или преко дотичне власти или ако се за целисходније нађе, преко другог упустиће са у погодбу са имаоцем добра, и ако се цена, коју ималац за добро тражи, не види претерана, закључиће са имаоцем погодбу, но под условом, да се погодба за свршену тек онда сматра, кад законодавна власт ову погодбу одобри.

У осмотрењу откупа општинских, приход доносећих добара (§. 10.) чиниће се погодба са општином.

§. 12. Ако ималац добра несразмерну цену за исто затражио буде, или не усхте се никако у погодбу ни упуштати, министар грађевина средством дотичне полицијске власти наредиће да се добро средством вештака процени и тако вредност његова определи.

О начину како се процена чини.

§. 13. Ако се добро какво за друм и т. д. (§. 3. тачка 1.) заузима и спадало би у ред оних за које накнаду треба учинити (§. 7.), дотична полицијска власт одредиће у варошима и варошицама пет одабраних грађана, а у селским општинама, толико исто одабраних лица, но из суседних општи-

на, да заузето добро процене и накнаду за њега определе.

И у оном случају, где би власт налазила да се одузимањем добра за друм и т. д. дотичном лицу велика штета не наноси, те не би сматрала да пада у ред оних за које треба накнаду дати, а дотично би лице то доказивало, одредиће се на први начин неодабраних лица који ће како о томе пресудити, да ли за заузето добро треба какву накнаду дати тако и колика ће накнада бити.

§. 14. Процена добра и одређивање накнаде чини се у присутву полицијске власти, кметова дотичне општине, као и имаоца, пошто проценитељи пред свештеником у примирителном суду заклетву положе, да ће по савести процену учинити. Но проценитељи могу од полицијске власти или кметова само обавештења тражити ако су им каква у предузетој ствари нужна, али кад дође на само саветовање, било о томе да саму накнаду определе, ово ће са свим независно чинити и полицијска власт, па и нико други несме их ни у колико сметати у давању слободног мњења.

§. 15. Оно што овако изабрани проценитељи за право нађу, стално је, и незадовољству против оваке процене нема места.

§. 16. Ако се заузимање за другу државну потребу чини, полицијска власт позваће дотичног имаоца добра (за општинско добро кметове, који ће се предходно са општином споразумети), или ако би ималац непунолетан или под туторством или старателством био, позваће туторе или старатеља, да одреде од своје

стране два лица као вештаке, који ће добро проценити избравши и сама од стране правителства два лица за вештаке. Но ако ималац (тутор старатељ, кметови) неби хтео одредити лица за вештаке, или неби их благовремено одредио, полицијска власт одредиће сама и другу двојицу и позва ће их да они изберу себи једног као пето лице, за председатеља, под чијим ће председатељством поверени им посао вршити.

§. 17. Ови пет вештака полажу пред дотичним свештеником у општинском суду заклетву, да ће право по свом знању и савести процену учинити.

§. 18. У смотрењу ових вештакс важе сва она правила, која су у §. 251 поступка судског за грађанске парнице за вештаке у опште прописана, у колико се оно, што је тамо казано, може и на њих однети.

§. 19. Ако би онај ималац добра изузетке противу вештака имао, учиниће такове одма, чим му власт саопшти који су за вештаке одређени а она ће му ово саопштити одма, чим нареди, који ће као вештаци цену добра определити.

Доцније учињени изузетак не важи.

О изузетку учињеном решава полицијска власт.

Незадовољство противу овог решења подноси се министру унутрашњих дела за три дана од пријема или саопштења решења.

§. 20. Ако вештаци у мнењу неби сложни били решава вишина гласова.

§. 21. По учињеној процени од стране вештака полицијска власт призваће имаоца и саопштити му процену, и ако се он са проценом не задовољи, узеће

од њега примедбу на вештачко мњење, и учињену изјаву о истом поднеће министру грађевина, заједно са својим мњењем о стању ствари, ако би што и она према исходу дела приметити имала.

§. 22. Министар грађевина, добивши овако извештај и мњење, ако ништа на путу не стоји, учиниће предлог законодавној власти да одобри кредит за исплату заузетог имања.

О преносу добра на општину или правителство.

§. 23. Ако се добро какво за друм и т. д, (§ 3. тачка 1.) заузимље и накнада се у новцу чини, општина ће дотичну суму новаца средством полицијске власти суду окружном послати, да је овај господару заузетог добра изда, ако ништа на путу не стоји, а ако стоји, да с њом онако поступи како у опште закон наређује.

Даје ли се за заузето добро каква накнада у земљи, господар добра има прәво тражити од општине да му тапију на уступљено добро да.

Терети на заузетом добу постојавши прелазе с даном заузећа таковог на новоуступљено добро, по чему примителни суд дотичне општине, дужан је одма првостепени суд известити о учињеној промени добра с назначењем величине границе истог, а суд првостепени, ако би какав терет имено интабулација на заузетом добру лежала, пренеће исту на новоуступљено добро и дотично лице или јавну касу о преносу решењем само известити.

§. 24. Код добара, која се за државну потребу заузимају, чим законодавна власт реши да се дотично

добро узме, престају права бившег његовог имаоца, на што и власт дотична одма добро заузимље, и наређује да се од истог тачан план скине и у сагласију са имаоцем добра — ако је овај на учињену му понуду пристао — прави тапију и подноси је суду на потврђење.

§. 25. Пре решења законодавне власти моћи ће се заузимање извршити само у изванредним временима и за преке потребе, као што је н. пр. подизање у извесним местима шанчева, но по измирењу потребе прелази добро опет на имаоца, ако не би случај друкчији био, када ће се и овоме саразмерна накнада за заузето добро учинити имати.

§. 26. Накнада коју су вештаци одредили, шиље се одма надлежном грађанском суду, да је он имаоцу добра изда, ако ништа на путу не стоји, стоји ли пак, да с' њом онако расположење учини, какво он према закону за сходно нађе.

Министар грађевина шиљући средством полицијске власти одређену новчану накнаду суду пошиље и решење дотичном лицу, у коме га о стању ствари извештава, а ако се оно са проценом задовољило није, назначава му у решењу, да за осам дана од дана кад прими решење, може незадовољство своје надлежном суду поднети, и полицијска власт, доставивши ово решење дотичном лицу, јавља суду приликом спровода одређене суме новаце, да је и када је дотичном лицу решење министра издато.

§. 27. Одређена накнада представља вредност добра, и зато, ако би се какав споро праву сопстве-

вености на заузето добро породио, или би какви терети на овоме лежали, као интабулација, право издржања, уживања и т. д., не спречава да суд на заузето добро тапију изда, а порођена правна питања расправља према преданој му вредности за заузето добро.

§. 28. Кад се која страна са учињеном проценом не задовољи, подиеће за остављени јој рок надлежном суду жалбу, у којој ће изложити основе, зашто се са проценом не задовољава, и суд ће то решити. Против тог решења страна, којој би неправо било, моћиће се жалити касационом суду.

§. 29. Вештаци, који би из места били, где се процена чини, не добијају у име дангубе ништа, а ако су са стране, добијају у име дангубе по три цванцика на дан, и ову накнађава правителство из своје касе, ако се није нова процена чинила, буде ли се пак нова процена по жељи имаоца добра учинила, накнаду ову плаћа страна која изгуби.

§. 30. Кад закон овај почне важити, губе силу:

1., Прва тачка највишег решења од 7. Јуна 1852. године В№ 423. (збор. IV. страна 113.,— друга тачка укинута је законом о сувоземним јавним друмовима (збор. XVII страна 125., §. 21.)

2., највише решење од 25. Октомбра 1860 године В№ 196 (збор. XIII. страна 153.)

Препоручујемо Нашим министрима грађевина, унутрашњих дела и финанције, да овај закон обнародују и о извршењу се његовом старају; властима пак за

поведамо, да по њему поступају, а свима и свакоме да му се покоравају.

15. Марта 1866. године.
У Београду.

М. М. ОБРЕНОВИЋ с. р.

Видео и ставио државни печат
чувар државног печата,
министар правде,
Р. Лешјанин с. р.

Заступник министра грађевина,
иуковник,
М. П. Влазнавац с. р.

Министар унутрашњих дела,
Н. Христић с. р.

Министар финанције
К. Цукић с. р.

У ИМЕ ЊЕГОВЕ СВЕТЛОСТИ

КЊАЗА СРПСКОГ

МИЛАНА М. ОБРЕНОВИЋА IV.

НАМЕСНИЦИ КЊАЖЕВСКОГ ДОСТОЈАНСТВА

НА ПРЕДЛОГ ЗАСТУПНИКА НАШЕГ МИНИСТРА ГРАЂЕВИНА А ПО ДОГОВОРУ СА ДРЖАВНИМ САВЕТОМ ОД 15. ФЕБРУАРА 1869 СН. 132

РЕШИЛИСМО И РЕШАВАМО:

Овлашћује се исти министар да може извршити регулацију Београда, узимајући за основу, с' које ће излазити, приложени план, и да може на ту цељ употребити вишак, било у земљи било у новцу, који би се од продаје бивших турских добара добио, пошто се извади сав за ова добра уложени капитал и на њ' припадајући интерес, уколико овај већ не би био подмирен приходом од ових добара.

Заступник нашега министра грађевина нека ово решење изврши.

19 Фебруара 1869
У Београду

М. П. Блазнавац с р.
Јован Ристић с р.
Јован Гавриловић с р.

Заступник министра грађевина,
пуковник,
Ј. Вели-Марковић с. р.

Министар грађевина сходно смислу устава земаљског члан 55 и 57 издаје и објављује:

„Наредбу“

о стручној подели и одправљању службе грађевинске на основима постојећих устројства „Централне управе“ и „Стручне управе грађевинске“ као и закона о подизању јавних грађевина.

Члан 1.

Служба грађевинска у министарству грађевина подељује се и одправља од сад у три одељења, која су устројством стручне управе §§. 2. 3. 4. 5. одређена и овогодишњим буџетом отворена, т. ј. *инџинирско*, (за све грађевине на води, грађевине за саобраћај и за премеравање у опште.); *архитектско*, (за све грађевине на суву, као здања и друге зграде), и *рачуноводно*, (за све технично и новчано рачуноводство.

При подчињеним грађевинским властима, т. ј. окружним начелствима и управама, одправља се служба ова у „одељењу грађевинском“ за стручне, а за послове новчано-рачунске у општем казначејству или рачуноводству надлежателства.

Члан 2.

Буџетом одређени и постављени стручни персонал за управу одељења и други рад, распоређује се и подељује на одељења министарства, начелства или управа, особеним решењима министра по потреби и стручности, у колико то није буџетом или кнежевим указом нарочито именовано.

При начелствима и управама одређени инџинир је „референат одељења грађевинског“ са приданим по потреби другим персоналом по струкама.

Члан 3.

За сва одељења министарства грађевина постоји буџетом одређени и постављени општи персонал за деловодство и регистратуру, који ће дотични шефови одељења договорно разредити за посебне послове појединог одељења.

При начелствима и управама општи персонал надлежателства постоји и за грађевинско одељење.

Члан 4.

За општу иншпекцију (надзор) послова ван канцеларије, или за нарочиту какву поруку посла у канцеларији министарства постоји за сва и односно за свако одељење *иншпектор*, кога ће дужност бити, по надлежним решењима и на позив дотичног шефа чинити извиђаје по актама одељења, или поручене послове извршавати, па извешћа актама прилагати и одељењу повраћати.

Иначе редовна му је дужност обилазити изненадно подижуће се грађевине у Београду и околини, па шта примети, достављати дотичном одељењу, ако сам на месту исправку неби могао учинити. Осим тога по потреби заступаће одсуствујуће шефове одељења.

За иншпекцију по струци грађевина код окр. начелства и управа изашиљаће се иншпектор министарства на место нарочитим решењима министра.

Члан 5.

Одељење свако по свом кругу ради одвојено и самостално са одвојеном регистратуром и деловодним протоколом, а саопштавања врши преносом потребних акта и садржина ових из једно у друго одељење по њиховим протоколима; иначе шефови се устмено споразумевају и раде по смислу члан 6. 7. 9.

Ово вреди и за одељења начелства и управа.

Члан 6.

Одељења преко свог шефа подносе и реферирају непосредно своје стручне послове министру или старешини надлежателства на законо решење; но дотични шефови одељења министарства под сопственом законом одговорношћу одправљају и подписују сву званичну преписку решених и оних дела, која по прописима закона редовно теку (§. 9. централног устројства) осим дела и преписке са књазом, законодавним телом, министрима и државним саветом.

Према томе распростиру се и на сваког шефа одељења министарства грађевина смисао и услови закона о подизању јавних грађевина §§. 10. 25. 46. односно наређења мањих грађевина и оправака у вредности закључно до 2000. гр. чар. а под одговорношћу §§. 9. 13. 14. истог закона.

Рачуноводно одељење осим тога у овом рачунском обзиру и чисто рачунским делима поступа по правилу од 19. Јануара 1866. године Г бр. 159 за њега прописатом.

При начелствима и управама поступа се по пропису и постојећој форми за надлежателство.

Члан 7.

Примање доодећих званичних окта у министарство, и раздавање ових дотичним одељењима вршиће шеф по реду првог одељења, а у одсуству овога, шеф по реду следећег одељења.

Садржина акта опште природе улазиће у сваки протокол и стављаће се даљем раду свију дотичних шефова, према члану 5. 6. и 9.

При начелствима и управама поступаће се у овом обзиру по постојећем начину надлежателства.

Члан 8.

О унутрашњој подели и распореду рада и персонала у одељења по специјалној стручности стараће се дотични шефови, који ће по потреби одборе састављати и по једнога руковођу истих од виших чиновника одељења одређивати, да се под местним надзором овога послови израђују.

Ово може вредити и за одељења начелства и управа.

Члан 9.

У опште за тачност и сигурност послова према §. 9. и 13. закона о грађевинама и за свезу и једнообразност радње, претресаће се и прегледати у министарству сви важнији послови и пројекти грађевински колегијално у зборовима из свију дотичних одбора и руковођа ових, а сви опште важни пројекти закона, прописа и правила, предлози за кондуите, аванзовања и дисциплинарне осуде, као и друга општа административна питања, претресаће се у зборовима свију шефова одељења, па ће се мњења на протокол став-

лати и предмету дотичног одељења прилагати на надлежно министарско решење.

Иначе споразумева се и ради по члану 5. 6. и 7. ове наредбе.

Члан 10.

Колегијалност рада при начелствима и управама по струци грађевина, састојаће се у томе: да се сви важнији предмети нарочито начин о вршењу грађевина најпре у одељењу грађевина добро испитају, а за тим у збору из старешина надлежателства или његовог заступника, референта одљења грађевина, и казначејства а по потреби и из дотичног старешине или другог вишег чиновника надлежателства, да се протоколарно реше, па у случају несагласија у мњењима, да се излог поднесе министру на предходно решење, које ће мњење вредити.

Члан 11.

Ближе наредбе и правила за одправљање службе грађевинских појединих одељења, у колико још преко ових и других постојећих према §. 10. устројства управе потребне буду, прописиваће и измењивати или допуњавати министар; а ближе формалности за извршење ових наредаба и правила, прописиваће дотични шефови по претресу својих зборова, као што ће се они старати о извршењу ове наредбе.

Им 68., Ам 137. Рм 72.

1. Фебруара 1871. год.
у Београду.

Заступник министра грађевина
иуковник
Ј. Вели-Марковић с. р.

На основу наредбе министарске од 1· тек. И№ 68. бр. 137. Р бр. 72. и решења од 3. тек. И бр. 68. А бр. 238. и Р бр. 71. збор шефова министарства грађевина ставља следећи.

Пропис

о даљој подели и одправљању службе грађевинске.

1., Према члану 3 наредбе, и тачки 4. решења, нижи постојећи персонал за одељења, подељен је за сад особеним распоредом.

Нови нижи персонал, који би још долазио као и замена оскудног и одсуствујућег персонала, или промена овог из једног у друго одељење, одређиваће се новим распоредом збора шефова, са призрењем на потребу, способ и увиђену бољу комбинацију.

Од свега нижег персонала, који је или који ће се распоредима одређивати за министарство, увек ће се по један редом налазити у канцеларији и у празничне и у не канцеларијске часове (дежурање), а то ће за персонал стручни распоређивати збор руковођа одборских, а за општи персонал, секретар или овога заступник.

И за послужитељски персонал распоређиваће секретар, да свакад по двојица редом дежурају у не канцеларијске часове и празнике.

2. Према члану 8. нередбе унутрашња подела сваког одељења по ужој стручности, ова је:

I. За инжињерско одељење:

а. *Одбор* за грађевине на води и справе.

б. *Одбор* за грађевине саобраћаја (железнице, друмови, путеви, ћуприје).

в. *Одбор* за премеравања земље у опште, (геометријски).

II. За архитектско одељење:

а. *Одбор* за обдржавање грађевина, (дограде, преиначења, и оправке здања и зграда).

б. *Одбор* за опште државно-народне грађевине (нова здања и зграде).

в. *Одбор* за изузетне грађевине (споменичка здања-паркови и друга варошка и сеоска уређења и регулације).

III. За рачуноводно одељење

а. *Одбор* техничко-ревизиони.

б. *Одбор* новчано рачунски.

в. *Одбор* контролни.

Подела постојећег персонала одељења на ове одборе, стављена је засад на особеном распореду. — О новом персоналу као и о замени или промени овог из једног у други одбор чиниће се нови распоред збора шефова с призрењима у тачки 1. изложеним; а о замени и помоћи или заступању оскудног и одсуствујућег персонала је дног одбора са персоналом другог одбора, стараће се дотични шеф, по саслушању збора руковоћа.

За одбор одељења грађевинског при начелствима и управама, следоваће распоред према потреби и развићу струке.

3. У односу члана 5. наредбе, дејствително пренашање потребних акта из једног у друго одељење по протоколима, бива у сваком случају, кад се техничка и рачунска документа, или акт какви из једног у друго одељење сасвим на руковање предаје.

Иначе за све међувремене и магновене послове само се садржина оног посла у протокол другог одељења уводи, рад кога му се дело и акта упућују; ово упућивање бива само простим назначењем дотичног шефа на полеђини последњег акта, што се има у другом одељењу радити, а ово опет по свршетку посла и употребе, повраћа акта са истим назначењем на даљи рад, пошто резултат и садржину свог рада у решење одговарајуће нумере заведе јасно и подпуно тако, да и сама цифра резултата, ако је буде, у исто решење уђе.

У осталом, као што се шефови споразумевају, тако ће се и руковоље одбора споразумевати међусобно, устмено и на зборовима својим.

4. По члану 6. наредбе, као год што одељења преко свог шефа подносе дела министру или старешини надлежателства на решење, тако и одбори преко својих руковођа подносе шефу своја дела на даљи распоред према свом кругу овлашћена или на решење министароко. Ради подпуности и обдржавања свезе рада, ни у којем случају овај се ред не може обилазити и дела непосредно референрати, било од стране руковођа старешини надележателства, или појединих лица шефу оделења, а још мање старешини без нарочитог налога, јер свакоме је у случају несагласија у мњењу апелата отворена на зборове руковођа, а преко ових на зборове шефова до старешине.

У свима случајевима званичне преписке по кругу рада и овлашћења шефова одељења министарства, говориће се у овој именом министарства, а подписиваће

је шеф дотичног одељења под назначењем имена истог одељења.

5. У односу примања доодећих акта у министарство према члану 7. наредбе, да не би иста преко два сата не отворена лежала, она ће се у сваком случају одсуства преко овог времена подносити шефу следећег одељења на отварање и раздавање.

Ако је садржина акта таке опште природе, да подлежи решењу збора шефова по њиовом кругу рада и овлашћења, онда ће они сви на истом акту ставити решење и подписати, а за тим преписка о томе. подписиваће се истим горњим начином; иначе сваки дотични шеф ради и решава по њему редом како преча природа посла изискује.

6. За колегијалност рада по члану 9. држаће се зборови шефова сваке седмице једанпут а ванредне кад дотични шеф предложи таквву потребу.

Закључење, које буду донели шефови овога збора подписиваће сви редом ако су сагласни, на против ако нису, онда ће вишина изложити своје мњење и подписати таково, као што ће и мањина одма испод тога своје мњење изложити и подписати.

Ово правило вреди и за одборске зборове.

Саветовање бива правилно и редом говора са слободним изразом мњења свога.

Колегијалност има цел, да унапреди сложан, тачан и ревностан рад, да унапреди уважење и одржање реда, прописа и поштовања личности и звања, а не мање и достојно понашање чиновника. А то све траже и постојећи закони земаљски нарочито закон о чиновницима грађанског реда.

На шта се овим сви чиновници и званичници ове струке внимателним чине, да не би у противном случају искушавали последице одговорности за повреде истих закона.

И№ 93. А№ 170. РБр. 93.

15 Фебруара 1871 год.
у Београду

Збор шефове министарства грађевина,

Јован К. Ристић с. р.
Никола Јовановић с. р.
Август Церман с. р.

У ИМЕ ЊЕГОВЕ СВЕТЛОСТИ

КЊАЗА СРПСКОГ

МИЛАНА М. ОБРЕНОВИЋА IV.

НАМЕСНИЦИ КЊАЖЕВСКОГ ДОСТОЈАНСТВА.

ПРОГЛАШАВАМО И ОБЈАВЉУЈЕМО СВИМА И СВАКОМЕ, ДА ЈЕ НАРОДНА СКУПШТИНА РЕШИЛА И ДА СМО МИ ПОТВРДИДИ И ПОТВРЂУЈЕМО:

ЗАКОН

О повластици за грађење гвозденог пута од Пожаревца до Дубравице.

Члан 1.

Акционарскоме друштву, које се под именом „прво српско пожаревачко жељезничко друштво“ буде образовало, даје се искључно право да од Пожаревца до Дубравице сагради пругу жељезничку и да по њој лица и товаре превози.

Члан 2.

Да би друштво ово поменуту жељезницу сградити могло, даје му се право, да све оне непокретности, које су за грађење жељезничке пруге необходно нужне, може у смислу закона о експропријацији за свој рачун, а искључно на цјел грађења жељезнице и за њу потребних зграда одкупити.

Које су непокретности за поменуту цјел необходно нужне, те се по закону о експропријацији одкупити имају, то ће решити Министар Грађевина.

Члан 3.

Друштву се даје право, да шине, локомотиве, вагоне, кола, разне машине и справе и у опште сав материјал потребан за грађење жељезнице од Пожаревпа до Дубравице, — може са стране у Србију унети не плативши никакве дажбине држави.

Члан 4.

Друштву се дозвољава да дуж своје жељезнице подигне телеграф.

Но овим телеграфом служиће се само друштво за сигнализовање и иначе за своју службену потребу, као што се њиме и државни органи у свако доба за званичне депеше послужити могу. За потребу приватних телеграф овај не сме служити, осим ако у изузетним случајевима и само за време Министар Унутрашњих дела то нарочито дозволи.

Држава задржава себи право, да дуж друштвене жељезнице и свој телеграф подигне, односно да се ступцима друштвена телеграфа послужи бесплатно за своје телеграфске жице.

Члан 5.

Цео план грађења ове жељезничке ланије од Пожаревпа до Дубравице, има се предходно поднети Министру грађевина на одобрење и тек пошто га он одобри може се грађење одпочети.

Члан 6.

Жељезница се ова не сме пре саобраћају предати, док се стручном комисијом, коју ће Министар грађевина одредити, не прегледа и не нађе да је у технич-

чком погледу тако сграђена и таквим прибором снабдевена, да се без опасности по сигурност путника саобраћају отворити може.

Члан 7.

Влада има право, осим тога, од времена слати нарочите комисаре, да се увере о стању жељезнице, њезиног прибора, као и о тачном вршењу свију мера предострожности, које се у интересу сигурности путника прописале буду.

Члан 8.

Друштво ово дужно је усвему да се саображава прописима жељезничке полиције, који се од стране државе издали буду, у колико ти прописи не буду у противности с изречним опредељењима ове повластице.

Члан 9.

Без нарочитог одобрења од стране владе друштво не ће смети жељезницу продати нити је у закуп дати, нити у опште права овом повластицом стечена на другога пренети, а према странцима друштво не може оно што је напред казано учинити без одобрења законодавне власти.

Члан 10.

Кад истече рок овој повластици, или и пре тога ако друштво закључи да се раскине или жељезницу прода, држава има првенствено право, да жељезницу с целим њезиним прибором и принадлежностима одкупи по погодби.

Члан 11.

Повластица ова важиће за 60 година од дана подписа.

Члан 12.

Но и пре рока у члану 11, опредељеног, повластица ова губи важност и пада:

а., ако друштво кроз две године дана, од дана под којим прими одобрење својих грађевинских планова од стране министра грађевина, не одпочне грађење пројектованога пута;

б., ако пут тај не доврши у року од три године, од дана кад је грађење одпочето; и

в., ако ово друштво никако не направи пут жељезнички, дужно ће бити по цени одкупа вратити одкупљене земље продавцима, од којих су купљене, ако они хтели буду.

Препоручујемо нашим министрима финаиције и грађевина, да овај закон обнародују и о извршењу се његовом старају, властима пак заповедамо да по њему поступају, а свима и свакоме да му се покоравају.

21. Октобра 1871. г.
у Крагујевцу.

М. П. Влазнавац с. р.
Јован Ристић с. р.
Јован Гавриловић с. р.

(М. П.)
Видео и ставио државни печат,
чувар државног печата.
министар правде,
С. Вељковић с. р.

Министар финанције,
Панта Јовановић с. р.

Заступник министра грађевина
министар војни,
Јов. Вели-Марковић с р.

У ИМЕ ЊЕГОВЕ СВЕТЛОСТИ

КЊАЗА СРПСКОГ

МИЛАНА М. ОБРЕНОВИЋА IV.

НАМЕСНИЦИ КЊАЖЕВСКОГ ДОСТОЈАНСТВА.

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

Да се заступник министра грађевина овласти:

1., Да новац, који је прикупљен, или ће се још прикупити од добровољних прилога на споменик књазу Михаилу, може утрошити на подигнуће тога споменика;

2, Споменик се има тај подићи у Београду на месту, које књаз указом, на предлог министра грађевина определи (замена од 8 Дец. 1878 зб. 34. 5);

3., На подигнуће тога споменика има се из државне оружнице уступити потребна количина старог топовског метала;

4., Уколико не би достајало да се покојнику подигне достојан споменик, влада може на то потрошити потребну суму новаца из државне касе.

Наш заступник министра грађевина и министар финанције нека ово решење изврше.

23 Октобра 1871.
у Крагујевцу.

М. П. Блазнавац с. р.
Јов. Ристић с. р.
Јован Гавриловић с. р.

Заступник министра грађевина
министар војни,
Јов. Вели-Марковић с. р.

МИЛАН М. ОБРЕНОВИЋ IV.

по милости божјој и вољи народа

КЊАЗ СРПСКИ

ОДОБРИЛИ СМО И ОДОБРАВАМО РЕШЕЊЕ НАРОДНЕ СКУПШТИНЕ.

„Да се у интересу државном и општенародном има саградити жељезница од Београда до Алексинца и даље до границе.

Жељезница ће ова ићи долинама: Топчидера, Кубршнице, Јасенице и Мораве, па преко Јагодине, Ћуприје, Параћина, Делиграда и Алексинца до на границу, где ће се везати са жељезницом Турском. Министри грађевина и финанције овлашћују се, да за дефинитивно проучавање те трасе жељезничке могу учинити из државне касе издатак у суми од 700.000 гроша пореских.

Препоручујемо нашим министрима грађевина и финанције, да овај указ изврше.

12. Марта 1875 год.
у Београду

М. М. ОБРЕНОВИЋ с. р.

Министар грађевина,
М. Марић с. р.
Министар финанције,
Чед. Мијатовић с. р.

Видео и ставио државни печат
Чувар државног печата,
Министар правде
Ђ. Миловановић с. р.

МИЛАН М. ОБРЕНОВИЋ IV.

по милости божјој и вољи народа

КЊАЗ СРПСКИ

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

Члан I.

Одобрава се уговор закључен између Србије и Аустро-Угарске $\frac{26 \text{ Јуна}}{8 \text{ Јула}}$ ове год. у Берлину односан на железницу на трговину и на просецање Ђердапа. и који овако гласи:

„Подписани у име својих дотичних влада сагласили су се у следећем:

1., Влада Аустро-Угарска обвезује се, да у року од 3. године дана веже своју железничку мрежу са српском мрежом у Београду. Са своје стране Влада Српска обвезује се, да построји, веже и експлоатира у сагласности с одлукама конгреса пројектиране железничке пруге, које ће се пружати ка старој граници Србије код Алексинца с једне стране од Белова а са друге од пута Солунско-Митровачког. Она се у исто доба обвезује да построји савезну пругу између Београда и Ниша и да оствари њену експлоатацију.

Послови око постројења ових разних пруга морају бити окончани у року од три године.

Обе владе настаће заједнички да се осигура у овом истом року постројење и веза са савезним пругама бугарским и отоманским.

Постројење и експлоатација ових пруга биће једно образни, а правила (регуламенти) на то односећа се. мораће уколико је могуће подударати се с онима, који су у сили на великим пругама Аустро-Угарске као и на пругама пређашње Румелије

У овој цељи установиће се у Бечу одмах по закључењу мира једна комисија састављена од одасланика Аустро-Угарске, Србије, Турске и Бугароке, којој ће бити задатак с једне стране да изради конвенције између више поменутих држава у цељи да се изврше погодбе (стипулације), које предходе, а с друге стране, да у име дотичних влада и у границама своје надлежности руководи и надзирава експлотоацију свију пруга, које се овде помињу.

2., Трговни односи између Аустро-Угарске и Србије биће тако уређени, како ће, колико је могуће, олакшати промет узајамних еспапа provenances) и потпомагати непрекидни развитак тесних и трајних односа између обе земље. С призрењем на особене потребе пограничких округа трговина на граници подврћиће се понаособним прописима.

У тој цељи Аустро-угарска и Србија обвезују се узајамно, да закључе трговни уговор, који ће одговорити означеној намери.

У исто доба проучиће се питање о ђумручком савезу, који би се закључио између обе земље, ако би се нашло да је то корисно по уговарајуће стране.

Обе стране решиле се ма за какву форму, обвезују се, да ће по овом предмету закључити конвенцију одмах по ратификацији мира.

Одасланици обе државе састаће се у тој цељи у Бечу четири месеца по овом року, а и пре ако се може.

3., Аустро-угарска, узимајући на себе да изврши послове регулисања оба Ђердапа код Оршаве, а да не тражи финанцијске помоћи од Србије, ова се обвезује, да јој учини све олакшице, које би могле бити тражене у интересу извршења послова, у колико би при томе било потребно послужити се привремено српском обалом.

Србији се осигурава у односу на пловидбу кроз Ђердапе поступање, које буде уживао народ највише повлашћени.

Обе се владе обвезују, ако устреба настати да законодавна тела њихових земаља одобре ову конвенцију.

у Берлину $\frac{8 \text{ Јула}}{26 \text{ Јуна}}$ 1870.

Ј, Ристић с. р.

Андрашиј с. р.

Члан II.

У извршењу овога закона пројекти посебних (специјалних) уговора, које би могла Србија с Аустро-угарском закључити, поднеће се најпре законодавној власти на одобрење.

Члан III.

Овај закон ступа у живот од дана потписа књажевог.

Члан IV.

Закон о грађењу жељезнице од Београда до Алексинца и даље до границе, од 12 Марта 1875 (Збор. XXVII. стр. 54) важи и даље, уколико није овом закону противан.

Препоручујемо нашем министарском савету, да овај закон обнародује и о извршењу његовом да се стара, властима пак заповедамо, да по њему поступају а свима и свакоме, да му се покоравају.

У Крагујевцу 1878.
14 Јула.

М. М. ОБРЕНОВИЋ с. р.

(М. П.)
Видео и ставио државни печат,
чувар државног печата,
министар правде,
Јеврем Грујић с. р.

Заступник председника мин. савета,
министар иностраних дела,
Јов. Ристић с. р.
министар правде,
Јеврем Грујић с. р.
Министар унутрашњих дела,
Рад. Милојковић с. р.
министар просвете и црк. дела,
А. Васиљевић с. р.
Министар финанције,
В. Јовановић с. р.
Заступник министра грађевина,
министар финнције,
В. Јовановић с. р.
министар војни,
Артиљеријски пуковник
С. Грујић с. р.

МИЛАН М. ОБРЕНОВИЋ III.

по милости божјој и вољи народа.

КЊАЗ СРПСКИ

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

ЗАКОН

О уређењу министарства грађевина.

Члан 1.

На основу §. 32. закона о устројству централне државне управе (зборн. XV. стр. 90) уређује се министарство грађевина, у надлежност кога спада: грађење жељезница, подизање и одржавање путева и мостова, просецање канала, сушење бара, уређивање река, утврђење обала, регулирање јавних улица, старање о извршењу прописа у смотрењу сигурности, уметности и лепоте, при постројењима, подизање јавних здања и монумената и т. д.

Члан 2.

Министарство грађевина састојаће се из четири одељења и то:

1. одељења жељезничког,
2. „ инжињерског,
3. одељења архитектонског, и
4. „ рачунског.

Члан 3.

Одељења жељезничког биће дужност, да управља, руководи и врши све послове по струци жељезница, и то, како оне, који се односе на чисто грађење, тако и оне, који се тичу употребе саме жељезнице. По томе одељење ово састојаће се из два одсека од којих један ће се занимати само са грађењем, а други само са чистом употребом (експлоатацијом) жељезница.

Овим одељењем управљаће један директор, а осим тога имаће једног главног иншпектора, потребан број иншпектора, инжињера, подинжињера и практиканата инжињерских.

Члан 4.

Одељење инжињерско занимаће се: прављењем обичних путева и мостова, подизањем грађевина на води и у води, регулисањем река, утврђивањем обала, прокопавањем канала, изсушивањем бара, навођењем поља, премерењима у опште, регулисањем вароши и села, грађењем стоваришта, водовода, чесама и т. п.

Овим одељењем управљаће један начелник, а осим тога придаће му се и потребан број инжињера, подинжињера и практиканата инжињерских, који персонал биће тако подељен на групе како специјални послови сахтевали буду.

Члан 5.

Одељење архитектонско занимаће се грађењем, доправљањем и поправљањем свију зграда у опште за потребу државну и народну а у исто време и подизањем свију споменика (монумената).

Са овим одељењем управљаће један начелник, а

осим тога имаће потребан број инжињера архитекта, и практиканата, који ће персонал такође бити на групе подељен, како специјални послови захтевали буду.

Члан 6.

Одељење рачунско занимаће се испитивањем предрачуна, сазнавањем местних цена, рада и материјала, држањем лицитација, прегледањем (колаудирањем) извршених грађевина, прегледањем, склапањем и испитивањем рачуна извршених грађевина, набављањем, примањем и издавањем грађевинског цртешког и осталог материјала, вођењем инвентара од свију прибављених ствари инштрумената и књига, о свима исплатама без разлике и у опште о свима рачуновод ним, књиговодним и рачуноиспитачким пословима.

Овим одељењем управљаће један начелник а биће му додато у потребном броју инжињера, подинжињера и практиканата инжињерских за ревиденте и рачуноиспитаче, а исто тако и потребан други персонал за вођење инвентара набавку и храњење материјала и рачуновођа за исплаћивање у опште.

Члан 7.

При начелништвима заступљено ће бити министарство грађевина једним грађевинским одељењем, које ће све тога округа техтичке послове државне, окружне, среске и општинске, сходно прописима законским а према решењима министра грађевина вршити.

Члан 8.

Правила и упутства, како ће и на који начин сваки од горе побројаних одељења вршити своје по-

слове у самом министарству и изван овога на месту саме радње прописаће министар грађевина уколико то досад учињено није. А исто тако прописаће такође дужности и настављења као и одговорности за поједине органе својих одељења доцније, уколико није то досад учињено.

Члан 9.

Начелници одељења сваки по својој струци стараће се и одговарати за тачну израду својих послова а старији секретар министарства управља општим деловодством и архивом, за тачност којих послова он одговара.

Члан 10.

Министар грађевина чиниће законске предлоге законодавној влсти као што ће израђивати и височајша решења за оне издатке грађевинске којих вредност превазилази суму од 1000 динара.

Члан 11

Он ће сачињавати годишњи буџет своје струке ради подмирења грађевинских потреба.

Члан 12

Министарство грађевина имаће свој печат као и остала министарства што га имају а то у средини са грбом српским и унаоколо са надписом „Министарство грађевина, Књажевства Србије“.

Члан 13

Сва акта носиће потпис министра грађевина осим оних, за која он нареди и овласти извесно лице, да их може оно у његово име потписивати.

Члан 14

Овим уређењем пада и губи силу устројство главне управе грађевина од 22 Октобра 1859 (збор. XII. стр. 74) а и сва друга наређена, којих би садржај био противан овоме уређењу.

Уређење ово ступа у живот, чим га књаз потпише.

Препоручујемо нашим министрима грађевина, унутрашњих дела и финанције, да овај закон обнародују, и о извршењу се његовом старају, властима пак заповедамо, да по њему поступају, а свима и свакоме да му се покоравају.

17. Децембра 1878. год.
у Нишу

М. М. ОБРЕНОВИЋ с. р.

(М. П.)
Видео и ставио државни печат,
чувар државног печата
министар правде,
Р. Матић с. р.

Председник мин. савета,
министар иностр_них дела,
Јов. Ристић с. р.

министар унутр. дела,
Рад. Милојковић с. р.

министар правде,
Д. Матић с. р.

министар грађевина,
Р. Алимпијћ с р.

министар просвете и црквених дела,
А. Васиљевић с. р.

Министар финанције
В. Јовановић с р.

министар војни
почасни ађутант његовог височанства
књаза,
подпуковник.
Јов. Мишковић с р.

МИЛАН М. ОБРЕНОВИЋ III.

по милости божјој и вољи народној

КЊАЗ СРПСКИ

ПРОГЛАШАВАМО И ОБЈАВЉУЈЕМО СВИМА И СВАКОМЕ, ДА ЈЕ НАРОДНА СКУПШТИНА РЕШИЛА И ДА СМО МИ ПОТВРДИДИ И ПОТВРЂУЈЕМО:

ЗАКОН

О водама и њиховој употреби.

ОДЕЉАК ПРВИ.

О правој природи вода.

Члан 1.

Воде, било реке или речице, које теку кроз унутрашњост земље, а могу по њима да плове лађе или сплавови, као и њихове обале, јесу, по основима грађанског законика — §§ 195, 248, 262 и 264 — јавно добро.

Ове реке или речице јесу јавно добро од онога места, где пловидба лађом или сплавом почети може и задржавају то својство јавнога добра и онда, кад се на ком месту не би могло пловити.

Члан 2.

Законодавна власт на предлог владе решава, које су реке пловне.

Члан 3.

А од пограничних река њихова половина поред српске обале сачињава јавно добро српско, по опредељењима међународног права, и подлежи прописима овога закона.

Члан 4.

Воде или потоци или речице, које не би биле пловне (чл. 1.) сматраје се такође за јавно добро, но господар земље поред које теку, или господари земаља између којих теку имају право употребе те воде, и у овом последњем случају појединн сусед употребљава пролазећу воду по дужини обале своје земље.

Члан 5.

Следеће воде припадају господару земље на којој су, у колико није ко други право на њих задобио:

1. Извори,
2. Од кише скупљајућа се вода,
3. У бунарима, рибњацима и другим справама прикупљена вода,
4. Оток од ових вода, докле тече кроз сопствену земљу.

ОДЕЉАК ДРУГИ.

О употреби вода.

Члан 6.

По водама—рекама или речицама—слободно је свакоме пловити лађом или сплавом соображавајући се при томе правилима, која буду за пловидбу издана

Члан 7.

На овим водама нико не сме без дозвољења власти направити ћуприју или држати скелу, и превоз као занимање упражњавати.

Члан 8.

Господари земаља поред обала ових вода, морају свакад оставити дуж воде за пролаз стоке и људи, који се пловидбом баве, онолико простора, колико власт где за нужно нађе.

На овом простору не сме се подићи никаква ограда.

А ако би за пристајање лађа или сплавова било потребно на коме месту више простора, то се може по закону о експропријацији само са накнадом узети.

Члан 9.

Са водама, које припадају у искључиву сопственост појединоме — чл. 5 овог зак. — и у колико није ко други особеним правним основом задобио какво право, може господар по својој вољи располагати.

А при текућим водама — чл. 4 овог закона — ограничава се пеаво употребе воде од стране појединога, истим правом других, као и јавним обзирима, који проистичу из свезе и потребе вода.

Нарочито појединн господар не сме употребљавајући воду чинити је нечистом на штету другога, или причињавати туђим земљама поплаву или нанос.

Члан 10.

Господар земље, преко које тече каква вода, не сме својевољно на штету ниже лежеће земље преиначавати природни ток те воде.

А исто тако господар ниже лежеће земље не сме спречавати природни ток такве воде на штету више лежеће земље.

Члан 11.

Господар земље имајући право употребе воде — чл. 4 — мора неупотребљену воду, пре него што она додирне туђу земљу, вратити опет у првобитно корито њено, осим, ако се друкчијим пуштањем не чини никаква штета другима, који на ту воду право имају.

Члан 12.

Ако се сагласе више њих господара земаља, које леже једна до друге, а све поред какве воде, како ће воду да употребе или проведу, то се њихове земље сматрају у овом обзиру према трећима као једно цело.

Члан 13.

Ако обале поред текуће приватне воде (чл. 5) припадају различитим господарима, а међу њима не постоји какав друкчији правни одношај, онда господари са једне стране обале имају право на половину поред те обале, а с друге обале на другу половину воде, а појединн на свакој обали имају право у тој половини воде по дужини своје обале.

Члан 14.

У водама, које су јавно добро (чл. 1 и 4) може сваки, без икаквих нарочитих права, не искључујући равно право другога, воду заватати, стоку појити, купати се и прати, као и узимати одатле песак, шљунак, камен, земљу и лед, у колико се са тим

не мењају својства воде, нити има опасности за ток воде и њене обале, нити се коме појединоме вређа право или штета наноси, — а све ово соображавајући се полицијским наредбама, и на местима, где то није власт забранила.

Члан 15.

За свако друго употребљавање јавних вода, осим наведенога у предидућем члану 14. као и за подизање или преиначавање потребних за употребљавање грађевина или справа, које би имале уплива на својства воде или њен ток или висину или би се тим обале у опасност доводиле нужно је предходно дозвољење надлежне власти.

Ово дозвољење власти нужно је и код употребљавања вода означених у чл. 4. ако би то имало следства за права других, или уплива на својства, ток или висину воде у јавним водама.

Исто тако не сме се ништа без дозвољења власти до саме воде у кориту реке засађивати, пунити, подзиђивати. откопавати или преграђивати, у колико би то имало избројана следства.

Но ако би, било из економних, било из санитетских или којих других узрока, у општем интересу нужно било, да се или којој реци, речици или потоку каква окука просече, те да се тиме отклоне штете или умноже користи, то власт по своме извиђењу, и по саслушању оних, којих се тиче, може наредити, да се то изврши, а онима који би тим просецањем штету претрпели, даде накнада по закону о експропријацији и по сразмерности од оних, који се тиме користе.

Члан 16.

Грађевине на води, за подизање којих се изискује предходно дозвољење власти јесу нарочито: воденице, ваљевице, барутане, стружнице, фабрике и т. п.

И за измену оваквих грађевина нужно је предходно дозвољење власти, у колико би то имало уплива на ток, висину, пад или потрошак воде.

Члан 17.

Ово дозвољење даваће се на писмено, и у њему ће бити тачно означено место, количина и начин употребљавања воде. Количина воде не сме се на други начин определити, него тачним описом справе за пропуштање воде и означењем времена за употребу воде. Ако би околности захтевале, могу се поставити и нарочити услови, којима ће се уредити и осигурати општа употреба воде, и дозвољење може се дати на ограничено време, или с правом да се може и опозвати.

Члан 18.

У датом дозвољењу власт ће одредити и рок, за који се дозвољена грађевина подићи и прорадити има, које ако се не учини, онда се губи добивено дозвољење. Рок овај може бити до три године, обзирући се на величину грађевине и на друге околности при појединим случају.

Члан 19.

При одређивању количине воде, која се буде давала за употребу, власт ће се обзирати с једне стране на потребу молиоца, а с друге на остатак воде, што је према променљивости стања воде за даљу употребу

нужна. Нарочито се не сме појединоме толика количина воде дати, да општине или села буду с тим изложена оскудости воде у случају пожара, или за њихове домаће потребе.

Члан 20.

Одобрене грађевине морају господари истих тако направити и одржавати, да оне, колико је год могуће остављају слободан ток води и леду, да риболову и другом употребљавању воде не чине никаква излишна отежавања и стешњавања, и да не буде никакво бескорисно расипање воде.

Ако онај, кога се тиче, докаже да по овоме није учињено, то ће надлежна власт наредити, да се поправи што треба, оставивши за то потребан рок, па ако по истеку тога не буде извршено што је наређено власт ће наредити да се о трошку непослушнога изврши што треба.

Члан 21.

Ако се успор, поплава или друга оштећавања, која би каква од ових грађевина причињавала, могу отклонити спуштањем или преиначењем грађевине или којим другим начином, то је дужан горподар исте а учини.

А за грађевине, код којих је одклоњење овд немогуће, вреди оно, што се у чл. 53 овог закона наређује.

Члан 22.

Код свију ових грађевина мора се означити највећа дозвољена висина воде. и у случају обвезаности да се вода на опредељеној висини одржава, мора

се означити и дозвољена низина воде, и то каквом сталном мером, а на трошак господара грађевине.

Код грађевина које се буду подизале после овога закона поставиће се ова мера одмах пре њиховом подизању, а код постојећих грађевина у течају једне године од дана ступања у живот овог закона. Ова мера мора бити постављена на месту, гди се може лако загледати и њој приступити, и мора се тако одржавати, да је осигурана од намерног или случајног квара, или промене положаја.

Члан 23.

Форму ове мере и правила за њено постављање и одржавање прописаће министар грађевина.

Члан 24.

Чим би вода преко дате највеће висине дотичној грађевини расла господар грађевине мора отварањем устава и у опште отклоњењем свију сметња, воду дотле испуштати докле се она опет не спусти на означену висину.

У случају небрежења у томе, а на захтевање оних, који би тиме били оштећавани или у опасности, месна полицајна власт наредиће да се оток воде на трошак и одговоност небрижљивог господара одмах изврши.

Исто тако месна полицајна власт наредиће, да се одржава одређена низина воде, ако се то неби држало.

Члан 25.

Ако добивено право на подизање које од ових грађевина није при дозвољењу изречено на само лице

молиоца ограничено, онда оно прелази на свагдашњег господара грађевине или места, за које је добивено дозвољење.

Добивено дозвољење вреди само за ону грађевину на води, или само за оно место, за коју је грађевину или место дато. А ако би се једна грађевина хтела преобратити у другу или подићи на другом месту, онда је нужно ново дозвољење за то.

Члан 26.

Кад ко добије право да воду из једне реке одводењем употреби на своје цељи, то су при употреби и потрошку ове воде меродавни услови у самом дозвољењу постављени. При овоме у случају сумње вреди као правило, да се дозвољење односи само на потребу предузећа, и по томе ако би преко тога воде претицало, тај вишак остаје на расположењу власти.

Члан 27.

При пожару или мимо пролазећој преко нужди за воду местна полицајна власт има право да за привремену употребу воде, била она јавна или приватна, у општем интересу, изда сходне наредбе, и ове одмах изврши без икакве накнаде.

Члан 28.

Ако која општина или село нема у опште довољно воде, оно има право, да по претходном одобрењу полицајне власти, по мери своје потребе, а без икакве накнаде, добије од оних, који имају право употребе вода споменутих у чл. 4, нужну количину

воде, која би преко њихове потребе на исту цељ претицала.

Но ако би са употребом оваких вода нужна била и употреба земљишта било државног, општинског или приватног, за такву употребу одузеће се толико земљишта, колико потреба захте и за то земљиште даће се накнада по закону о експропијацији, ако се о њој дотичне стране саме не сагласе.

ОДЕЉАК ТРЕЋИ

О надлежним властима и њиховом поступку

Члан 29.

Власт која ће давати дозвољење и у опште решавати питања о употреби воде у смислу чл. 15 и 16 овог закона, у колико то не подлежи грађанским судовима, јест начелство онога округа, у коме се жели подићи. или у коме постоји грађевина за употребу воде.

Члан 30.

Молба за подизање оваких грађевина подноси се начелству у смислу предидућег члана, а у тој молби мора бити тачно означено:

1, Место и вода на којима се жели подићи дотична грађевина, с планом положаја места и воде — ситуације, — и

2, Каква се грађевина подићи намерава, у којој величини, и са којом количином воде, заједно с планом о грађевини.

Грађевине, које су на водама од незнатне важности, као: воденице поточаре, ваљавице, стружанице,

баштовански долапи и тиме подобне неподлежне овим прописима односно поднашања плана ситуације и грађевине уз молбу, нити треба ради одобрења обраћати се окружном начелништву, већ се за њих тражи одобрење општинског суда и одбора, који га даје бесплатно, ако нађе, да се таквим грађевинама не ће никоме штета чинити.

Но ако би доцније такве грађевине штету чиниле и та се не би могла отклонити каквом поправком или ако не би хтео господар грађевине такву поправку извршити, биће дужан на тужбу оштећених, а по решењу власти, која је одобрење дала, ову грађевину уклонити без икакве накнаде.

Члан 31.

Ако се из саме молбе а без икакве сумње већ види, да се дотично дозвољење из обзира за јавне интересе дати не може, онда ће се оно без даљег испитивања одбити. А ако то не буде, онда ће начелство наредити извиђење по потреби преко инжињера и друга два вештака и на самом месту у плану ситуације означеном, при коме ће се извиђењу нарочито на следујуће тачке пажња обратити:

1. Да ли се и на који целисходни начин грађевина извршити може,

2. Које користи или штете отуда произићи могу,

3. Да ли се може дати захтевана количина воде без штете за већ постојеће подобне грађевине и без опасности за јавне интересе, и

4. Да ли дотична грађевина, намењена индустријалној цељи, не ће употреби воде на земљеделске цељи неодољиве препреке полагати, и да ли се ова

противност интереса не би отклонила, ако би се за индустријално предузеће узела каква друга тачка на тој води.

Члан 32.

Ако се појави сумња да се захтевана грађевина у опште, или на предложени начин дозволити не може, то ће се основи сумње саопштити молиоцу.

Члан 33.

Нема ли овакве сумње, нити је молба противна јавним интересима или молиоц остане и по саопштеним му основима сумње при својој молби, онда ће власт одредити једно рочиште најдаље у течају два месеца, и на исто позвати сва позната интересирана лица са обадве стране ил њихове заступнике, па у њихову присуству целу ствар прегледати, и њихове примедбе и изјаве саслушати.

Ко од позваних лица на ово рочиште не дође, сматра се да пристаје на оно, што власт без његових примедаба нађе и реши, а ко од интересираних не буде позван, њему остаје отворен пут, да до коначног решења своје примедбе чини.

Члан 34.

При овоме извиђењу власт ће поглавито гледати да постигне сагласије између интересираних лица, а ако то не буде могуће, онда ће учинити тачно иследовање свију спорних тачака, употребивши при томе, ако је нужно, и вештаке, било по захтевању дотичних страна, било по сопственом нахођењу.

Члан 35.

О целом раду на овоме рочишту власт ће сачинити протокол, у који ће ставити на шта су се стране сложиле, ако је сагласије постигнуто, а ако то није, онда ће описати стање ствари са наводима и изјавама обеју страна и принесеним доказима.

Члан 36.

По учињеном извиђењу власт ће издати решење са побудама, и доставити га свима интересираним странама.

Члан 37.

Противу овога решења може са незадовољна страна жалити министру унутрашњих дела, а решење је министарско извршно.

Жалба се даје писмено или усмено ономе окружном начелству, које је решење издало, у течају 15. дана од дана пријема решења, противу кога се жалба подноси, соображавајући се у томе §§ 119, 311 и 312 грађ. пост.

Члан 38.

Благовремено поднесена жалба задржава решење од извршења. Но ако је ово решење издато у тој цељи, да се код грађевина изнова отпочетих или већ постојећих што отклони, преиначи или да се грађевина са свим уклони па би било очевидне опасности у одлагању, власт може, и ако је жалба изјављена, наредити, да се изврши оно, што је за отклоњење опасности неизоставно нужно.

Члан 39.

Кад решење постане извршно а одобравајуће је, онда ће се на основу тога издати молиоцу дозвољење, да дотичну грађевину подићи може.

Члан 40

Извршење грађевина, за подизање којих се изискује по овом закону дозвољење власти, стоји под врховним надзором надлежног окружног начелства.

По томе сваки, који оваког рода грађевину подигне, не сме у њој рад отпочети пре него што известити начелство, и од овога добије дозвољење, да та грађевина може прорадити. А начелство ће наредити да се грађевина у року од 30 дана прегледа и увери се, да ли је извршена по условима постављеним у дозвољењу за подизање њено, па ако би какве недостатке или одступање од тога нашло, наредиће да се то допуни и исправи, па тек онда изради дозвољење, де се у њој радити може.

Члан 41.

Непосредни надзор над грађевинама, за подизање којих се изискује дозвољење власти, воде местне полицајне власти, а ове могу у преким случајима наређивати оно, што би у интересу јавне безбедности нужно било, а где није опасност у одлагању, извешћаваће надлежно окружно начелство.

Не изврши ли се у остављеном року, што би у преким случајима месна полицајна власт наредила, она је власна да нареди извршење нужнога посла на трошак непослушнога.

Члан 42.

Трошкове око иследовања и прегледања овога рода грађевина сноси молилац, а по сразмерици и онај, који при иследовању својим неоснованим наводима такве проузрокује. И окружно начелство, при решењу главне створи, решиће, и ко ће, и у колико ове трошкове сносити или накнадити.

Трошкове око извиђања иступа противу прописа овог закона, сноси кривац.

Члан 43.

За свако дозвољење на подизање какве нове грађевине на води, плаћа се такса у државну касу од 50 до 250 динара, према величини и важности грађевине, што ће надлежно окружно начелство у поједином случају одредити решењем, којим дозвољава какву грађевину.

Исто тако и за преиначење постојеће грађевине ако ово преиначење условљава већу употребу воде, плаћа се такса од 25 до 150 динара.

Члан 44.

Код сваког окружног начелства установиће се протокол, у који ће се завести све постојеће грађевине на води, за које би се при овом закону морало имати дозвољење власти, и у будуће заводити све оне, које се буду дозволиле.

Члан 45.

Сваком је слободно овај протокол прегледати као и акта иследовања око какве грађевине, и узети препис од тога по наплати таксе по закону.

Члан 46.

Форму и вођење ових протокола прописаће министар унутрашњих дела.

Члан 47.

Све грађевине на води које се затеку кад овај закон у живот ступи, сматрају се да су местно право задобиле, и по томе не потребују накнадног одобрења полицајне власти, осим што се за у будуће имајући управљати по прописима овог закона.

Члан 48.

Господари овог рода грађевина дужни су у течају 100 дана, од дана кад овај закон ступи у живот, поднети опис места и опис своје грађевине надлежној среској власти, а она ће то спровести начелству.

Ко то не уради у овом року, платиће у име казне онолико, колико би у име таксе платио кад би тражио дозвољење да наново грађевину подиже. А ако то не уради и у другом датом му року од 50 дана, губи местно право и забраниће му се радња.

Члан 49.

Кад начелништво добије списак свију постојећих грађевина на води у своме округу, оно ће решити које од ових грађевина треба прегледати а које не.

Окружни инжињер прегледаће по прописима овог закона и правилима, која пропише министар грађевина (чл 23) све оне грађевине на води, за које је начелништво решило, да их прегледати треба.

Дотична општина одређује по два лица, која су са стањем воде и околине позната, и која су вична у оном роду грађевине, која се прегледа, да иницииру дају обавештења о свима појединостима, која од њих тражио буде. Ова лица подписиваће као сведоци протокол инжињерског рада и прегледа.

Исто тако окружни инжињер прегледаће и оне грађевине на води, за које је начелништво решило да се не прегледају, ако се појаве тужбе са основаним разлозима да су те грађевине на штету општу, општине или појединаца.

У првом случају господар грађевине сноси трошак око овог извиђаја, а у другом случају плаћа крива страна.

Члан 50.

Ако се извиђењем покаже, да дотична грађевина може опстати и на месту где је, и у садашњем стању, онда ће се дотичном господару исте издати дозволење по овом закону, у ком ће дозволењу изложено бити, у каквом се стању грађевина налази односно употребе воде.

Члан 51.

Нађе ли се, да која од грађевина по месту може опстати, али би се морала престројити, то је њен господар дужан, да је по датим му условима од власти престрои.

Рок за извршење овога престројења власт ће оставити до две године по обзирима у члану 18 овог закона.

Члан 52.

Господар овакве грађевине пошто изврши назначена му престројења, као и власт, управљаће се у даљем поступању по пропису члана 40 овог закона.

Члан 53.

Ако се нађе да која од ових грађевина, не може никако на досадашњем месту опстати, она ће се дићи са накнадом по закону о експропријацији, ако се о тој накнади саме стране не сагласе.

Накнада ова даваће се из државне касе ако се дизање грађевине чини у интересу општем, а ако се чини у интересу општине, села, и у опште извесног броја житељства, онда се од њих накнада ова и наплаћује.

Члан 54.

За грађевине старе, које се дижу (чл. 52), даваћа се накнада како за местно право, тако и за саму грађевину, а земљиште остаје господару; на против за грађевине, подигнуте по овом закону, даваће се накнада само за грађевину а не и за местно право.

Члан 55.

Спорови око грађевина на води, који се затеку не свршени, кад овај закон ступи у живот пресудиће се по досадањим законима без призрења на овај закон.

Препоручујемо Нашем министру унутрашњих дела и министру грађевина да овај закон обнародују и о извршењу се његовом старају; властима пак запове-

дамо, да по њему поступају, а свима и свакоме да му се покоравају.

26. Декембра 1878. год.
У Нишу.

М. М. ОБРЕНОВИЋ с. р.

(М. П.)

Видео и ставио државни печат
чувар државног печата,
министар правде,
Д. Матић с. р.

Министар унутрашњих дела,
Рад. Милојковић с. р.
министар грађевина,
Р. Алимпић с. р.

ПРОПИС И ПРАВИЛА.

По којима ће се управљати инжињери при извиђају према чл. 30 и 32. закона о водама и њиховој употреби.

Ка чл. 30. и 31.

Овде је реч о воденицама и подобним индустријалним постројењима, за које је потребно успоравање воде — средством бране — и спровод исте до постројења — средством јаза.

При извиђају места на коме се намерава подићи воденица или какво подобно индустријално постројење, нужно је пре свега да се расмотри и извиди следеће:

а. Да ли је место за брану, за јаз и за само постројење таково, да они нису изложени каквој опасности од воде.

б. Да ли се потребна и тражена количина воде може одвојити из реке за потребу воденичну, без да се тиме оштете суседне земље или други какови општи или приватни интереси.

в. Да ли се вода од воденице па наниже може, без повреде туђих интереса и права, опет спровести у реку.

За извиђај под а и в.

Односно места за брану предложеног, инжињери имају да извиде, какво је на том месту корито реке,

т. ј. да ли је нормално или уже, какове су на том месту обале и какво је зомљиште у реци, а какво на обалама, да ли чврсто или ровито, да ли је камен шљунак или земља и каквог рода? даље: да ли су обале од нормалне (обичне) висине, или су више или ниже од ове и у колико? Да ли их вода прелива или не, па ако не, у колико онда остају од воде недоваћене? Да ли је место, где би се више и ниже воденице имао спровести јаз, поплави изложено или не, и у колико једно или друго.

Према овоме треба дакле инжењер да нивелише реку изнад воденице, односно више бране, докле би успор воде допирао и још нешто на више, исто тако да нивелише испод воденице до места, где ће утицати јаз у реку; тако исто и земљиште са стране реке, уколико би оно обичној поплави воде изложено било. (Изузима се онај терен, који вода при абнормном — ванредно великом — стању воде поплави.).

Ако се резултатом оваковог мерења добије поуздано убеђење, да се воденична или друга подобна индустријална зграда на пројектованом месту не би могла нити смела подићи, онда према тачки 4. чл. 31. закона наступа случај, да се извиди, може ли се такова зграда, на каквом другом месту исте реке постројити, где ће се препоне, за прво место показане, моћи да избегну.

Буде ли резултат горњег мерења повољан за подизање индустријалног предузећа, то се онда наставља инжињерски рад за извиђај под б. као што следује:

Извиђај по овој тачци састоји се у главноме.

1, у опредељењу количине воде, која у извесном времену (:обично за једну секунду:) кроз сравњени попречни профил реке при разном стању воде са извесном средњом брзином прочите, и

2, у опредељењу, да ли пројектована брана одговара намењеној цељи или не.

За сазнање и опредељење количине воде, инжињер треба да премери попречни профил реке на неколико места (: на више или мање места, како где према већој или мањој правилности корита за нужно нађе:), и то како за обично тако и за највеће стање воде; у сваком од тих профила мора се наћи и измерити средња брзина воде, с којом она за извесно време кроз профил протече. Од овог мерења добиће се познатим путем количина воде, и према том моћиће се оценити, да ли се може за пројектовано индустријално предузеће дозволити тражена количина воде, разуме се са обзиром на већ постојећа права на употребу и службеност ове воде за опште или приватне цељи, ако их буде било.

За оцену пројектоване бране, била она без пропуста или непреливајућа са пропустима, или брана из више пропуста састављена, преко које не може неупотребљена вода да прелива, већ иста кроз пропусте одилази, има да се обрати пажња:

1. На само место где се брана подићи има.

2. На висину бране с обзиром на висину обала на оном месту и меру успора, који се произвести има.

3. На правац бране према матици реке.

4. На дужину бране.

5. На попречни профил бране.

6. На начин, како се по пројекту брана има у обале утврдити и осигурати, да је вода неби могла обићи и обалама тиме штету нанети.

Што се тиче места за брану пројектовног, инжињер треба да извиди, да ли је оно тако изабрано, да брана приликом већ познатог му великог стања воде, неће проузроковати поплаву; па ако нађе, да би тај случај морао наступити, онда да извиди, да ли је у пројекту за предохрану тога штогод предвиђено, и ако је, да ли одговара цељи: на пр. подизање јаких насипа на обалама од буре уз реку а на ону дужину и висину, до које поплава допире, или пропусти у самој брани, који ће приликом наводњења сувишну воду пропустити кроз брану (Grundablass) Ако оваки услови нису испуњени, онда може инжињер предлог преиначити у толико, да се брана начини нижа. Но свакојако најбоље ће бити, да се, у свакој брани, која би могла проузроковати поплаву, начине пропусти за отицај сувишне воде, јер се овим начином предупређује и узвишавање два корита више бране, и кварење (:удубљење:) истог ниже бране

Инжињер има такође да испита, да ли је правац бране преко реке тако пројектован и удешен, да вода, преко бране падајућа, неће рушити обале; или ако у брани постоје пропусти, да ли су они тако намештени, да вода кроз њих јурећа, неће обали или кориту шкодити.

За дужину бране важи као правило: она треба од прилике да је за $^1/_6$ већа од нормалне ширине реке. Инжињер треба да има у виду, да ли ће се

највећа вода лако и без да штету чини моћи спровести на том месту, па према том и да одреди дужину бране, број и величину пропуста, ако би нашао да су ови потребни, или ако у пројекту неби био довољан број пропуста стављен.

Попречни профил бране зависи од материјала из кога се има саградити. Оне се праве обично од дрвета, или од камена, или од обојих у свези. Фашине се употребљују обично за бране од мале важности. Да би брана могла противстати притиску воде, да је неби ова могла у свом положају пореметити или је са свим порушити, треба да је њена ширина двапут већа но што је њена висина. Бране од фашина обично су још много шире. Инжињер ће оценити, да ли пројектована брана по материјалу, из ког ће се правити, и иначе по својој пројектованој конструкцији ваља за дотично место или не, и према том определиће ако буде нужно какве промене или преиначења конструкције.

Особита се пажња има обратити на утврђење и целисходно везивање бране у обале, као и на утврђење обала код бране уз воду и низ воду на извесну потребну дужину. Мора се извидити, да ли је у пројекту ово изведено као што треба, да ли је брана снабдевена са добро конструисаним патосом више ње и ниже ње (:Vor und Nachbettung:), и да ли је пројектовано и утврђење бране у самом кориту реке које је нужно.

Ка чл. 17.

О количини воде, која се за какво индустријално постројење тражи, о опредељавању те количине и о

справама за пропуштање потребне воде на воденичну или подобну индустријалну справу (:Triebwerk:)

Пошто је инжињер определио, од које се сталне висине вода у реци сретством бране може успорити, те да се потребна количина воде из реке може одвојити за какво индустријално предузеће, онда ће приступити расматрању пројекта справе за пропуштање потребне количине воде из реке у јаз, а то је горња устава (Einlasschleusse), (види нацрт IV O.) као и справе за испуштање воде из јаза у реку, који случај наступа онда, кад вода нарасте у јазу преко потребне и дозвољене висине, а то је дојња устава (Ablassschleusse) (нацрт. IV H.)

Како једна тако и друга устава морају се пројектовати и направити код сваког постројења које се на рекама или повећим потоцима (где је потребна брана) из нова подиже; с тога ако су у пројекту једна или друга или обадве изостављене, треба инжињер да их дода: јер прва служи за предупређење поплаве из јаза, а друга за регулисање нормалног (:дозвољеног:) стања воде у јазу.

Горња устава, која се може назвати и упустна устава, има се направити код бране близу ушћа јаза, а доња (:испустна:) има се направити у неком одстојању од воденичке справе и зграде на каквом згодном месту, одакле ће сувишна вода из јаза лако отицати у реку кроз нарочито за ову цељ начињени канал.

Начин, како се ове уставе обично граде, познат је, но главна пажња има се обратити на положај њиховог прага (Sohweller, Poester). Праг горње —

упустне — уставе по цељи својој и по општем правилу треба да лежи у равнини дна јаза; а праг доње — испусне — уставе, треба да лежи у једној равнини са прагом уставе (лакомице:) (Нацрт VI. А.) воденичке, одакле се вода из јаза непосредно на покретачну справу — на точкове — спушта; но исти (праг исустне уставе) може мало и ниже лежати од прага лакомице, што је пробитачно за потпуно испуштање воде из јаза приликом какве оправке јаза или саме воденичне справе.

Инжињер ће расматрати места за ове уставе па ако нађе да нису целисходна, онда ће определити друга згоднија.

Што се самог јаза од бране до воденичне справе тиче, инжињер ће извидити, да ли одговара цељи пројектовани попречни профил његов према својству земљишта, у коме се има прокопати, или конструкција његова према материјалу,од ког се објекти јаза или сам јаз пројектују, (јер се јаз не копа свагда по природном земљишту, већ може бити случаја, да се местимице или на повећој дужини издигне над природним теретом и да се вода спроводи средством водовода или тим подобно). Даље, да ли има јаз потребан и довољан пад, или сувишан, па према нађеном стању да определи исправку.

Јаз испод воденице треба обично да има знатно јачи пад, него што га има онај део више воденице, тако, како би вода могла брзо и без успора и шкодљивог уплива на индустријално предузеће отицати, ако иначе сама справа није већ тако удешена, да јој вода испод ње ма и с малим падом отицала, не

може шкодити, на шта ће инжињер при испиту пројек та обраћати пажњу.

На послетку има се још расматра и пројектти конструкције за уставе (:Grieswerk Werksgerinne Ereigerinne:) Код саме справе (Triebwerk) (Нацрт VI. а и VI б.) са које се вода непосредно на покретачне справе спушта; даље пројект саме покретачне справе.

Из сравњења свију горенаведених и њиховог међусобног дјејства, моћи ће инжињер определити, колика је водена снага потребна за дотично индустријално предузеће т. ј. да ли онолика колика се тражи или мања пак ће према том од своје стране моћи дати поуздано мњење, да ли се молиоцу може дати дозвољење, за подизање индустријалног предузећа по пројекту што га подноси, или са којим и каквим изменама и исправкама пројекта или се мора сасвим одбити.

Сав овакав рад извиђаја на лицу места учињен има се изложити у један документат, који ће ови чланови комисије подписати, и који се у три равногласна екземплара има сачинити. Од ових предаће се један начелству, које је комисију одредило, други предаће се дотичном молиоцу, а трећи задржава инжињер за своју канцеларију.

Овде је изложен начин поступка у појединим случајима, и за разне околности. Но пошто није могућеп редвидети све могуће случаје и околности, које десити могу и пошто је поље за овај рад као и за немењену цељ веома пространо, то се оставља инжињерима на њихову увиђавност шта и како да раде

кад им се какав чрезвичајан случај појави. Тога ради упућују се на упуства, која су им предписом министра грађевина од 11. Септемара, 1874. год. КИ№ 922 одпуштена, и шаље им се ради управљања познато као добро дело: Die Anlage von Wassermühlen од J. Pohl, а мимо свега тог препоручује им се, да се у ванродном и сумњивом случају надлежним путем обрате министру трађевина за упутства.

Г№ 42
14 Фебруара 1879 год.
у Београду

министар грађевина,
Р. Алимпић.

УПУСТВА

ка чл. 22 и 23 закона о водама и њиховој употреби.

О мери за стално опредељење дозвољење висине воде, и о постављењу исте.

Члан 1.

Ова мера (граничев или боров дирек) поставља се на таквом месту где је може вода да облива а да није изложена квару и оштети, било од клада, леда и т. под. или од људи и стоке; при том она мора бити приступна, да се у свако доба може посматрати. Такво место биће најбоље какав засек, који се у обали на згодном месту начини близу јаза и саме зграде.

Начин постављања ове мере по нацрту I и II. следећи је:

У поменутом засеку ископа се једна рупа, најмање 1.3^m у четврт, а $2{\cdot}5-3^m$ 0 дубока, а дно поравни се хоризонтално и патоше се било каменом или циглом. Ако би земљиште било са свим слабо, те би могло наступити какво слегање, онда треба против тог осигурати и дно утврдити. На тако спремљено дно рупе намести се један крст од борових или граничевих гредица 0.16^m дебелих, $1{\cdot}2-1{\cdot}3^m$ дугачких, а на средини, где се гредице укрштавају, утврди

се један такође боров или граничев стуб 0·25^{m} дебео и чисто у четврт отесан. Овај стуб по целој својој дужини пробушен је у тој цељи да се у ову шупљину увуче једна шипка од гвожђа, о којој је ниже говор. На горњу површину — теме — овог стуба долази једна гвоздена или бакрена плоча 0·01^{m} дебела која је у средини такође пробушена, као што је и стуб а за исту цељ. Шипка која кроз рупу плоче иде у шупљину стуба, мора бити од кованог гвожђа 0·02^{m} дебела и има на врху главу 0·026^{m} дебелу и 0·05^{m} широку а на доњем крају опет има једно уво, кроз које пролази гвоздени клин за чврсто утврђење шипке са стубом. Доњи крај шипке допире до дна рупе.

Кад је све ово извршено онда се сва ископана рупа уредно око стуба иззида до 0·2^{m} испод металне плоче, или ако то није могуће, онда се са повећим камењем испуни и добро набије.

Члан 2.

Површина металне плоче треба да лежи у равни ни највеће дозвољене висине воде: према том дакле глава на гвозденој шипци надмашује ову сталну висину воде.

За случај, да је постављање по горњем начину сталне мере због знатнијих препона немогуће извршити, има следећи простији начин:

Као што је већ напред описано, ископа се и осигура се рупа; на њен патос не долази више крст већ се одма одвесно постави један стуб, који је 2^{m} дугачак или према дубини рупе још дужи а у четврт отесан и 0·2^{m} дебео. На горњој хоризонталној површи-

ни овог стуба постави се једна појака гвоздена плоч која је у средини пробушена и за сваку страну стуб унакрс утврђена са 0·05^{m} шир. и 0·005^{m} дебели шинама које преко плоче иду, као што цртеж II. показује.

Ради стабилности стуба да се исто не би могао на више дизати морају се кроз њега провући у накрс две пречаге 1^{m} дуг. и 0·1^{m} дебеле, и то доња да одстоји 0·6^{m} од доњег краја стуба а горња 0·8^{m} од плоче. Кроз рупу у плочи удари се сасвим у стуб један гвоздени клин који је на више места зарезан (gekerbt), као што се из цртежа види, и који је 0·2^{m} дугачак.

Пошто се све ово изврши, онда се рупа по изложеном начину око стуба иззида и са крупнијим каменьем затрпа и добро набије.

Има још простији начин постављања ове сталне мере.

Један 2^{m} или више дуг, а 0.3^{m} дебео шип побије се до 1.5^{m} дубоко у земљу; да би ишао право у земљу и да не би прснуо, мора се на доњем крају утврдити гвоздени врх (папуча) или ако земљиште то баш не захтева, онда се доњи крај шипа само огоре. Кроз горњи део шипа, што је над земљом, који се горе тако преруби, да на њему постављена плоча означава највећу дозвољену висину воде, превуку се унакрс две гвоздене пречаге 0.7—0.8^{m} дуг, па се после овај део са пречагама уредно обзида до горње површине шипа, и хоризонтално поравни, па се на ову површину утврди једна гвоздена или камена плоча, од које горња површина, као што је већ казано, означава дозвољену висину воде.

Ако је земљиште стеновито, те се не да у њему ископати повећа рупа, онда важи овај начин (нацрт III). У стени се избуши једна рупа која је 0.2^{m} или више у пречњику широка; у исту намести се одвесно једна округла, од кованог или ливеног гвожђа начињена мотка по потреби 1^{m} или више дугачка и 0.10^{m} дебела, која је са стране на више места снабдевена са кратким рукавцима и то тако, да горња хоризонтална површина ове мотке буде у равнини највеће дозвољене висине воде; пошто је ово намештено и утврђено, онда се шупљина рупе залије са гипсом, оловом, сумпором, или тим подобним, да остане стабилна, и да се никако не може дизати на више.

Члан 3.

Ако брана тако далеко лежи од зграде (воденице и т. п.), да она мера код зграде постављена не може тачно и уредно означавати и меру за брану, онда се морају и код ове засебне сталне мере наместити. Оваки случаји дешавају се онда, кад је пад воде од бране до зграде при нормалном стању воде од 0.1^{m} т. ј. пад између највеће дозвољене висине воде при уласку у јаз и оне на лакомици воденичној (види нацрт VI).

Члан 4.

Где буде потребна засебна мера за брану, тамо гвоздена плоча треба да лежи у једној равнини са главом бране (види нацрт V. M.), и она означава висину бране. Ако брана има пропусте, онда се висина сталне мере опредељује и поставља у ону рав-

нину (висину), до које се пропусти морају отворити за пролаз воде, но ипак треба да је на таквој мери обележена висина бране и висина прага од пропуста.

Члан 5.

Може се догодити, да се сталне мере хотимично или нехотице поремете; па да би се ма каква учињена промена на истима могла са потпуном сигурношћу пронаћи, нужно је да се исте при првом постављању њиховом доведу у свезу са каквим другим сталним и непомичним предметима, које треба добро обележити, као што су на пр. стење, зидови, прагови, врата, дрвеће и тим под. Сталне мере треба да су и у хоризонталној пројекцији фиксиране, а то ће се постићи тиме, кад се од више сталних предмета измери одстојање до сталне мере и углова, који од ње ка тим предметима повучене визуре образују.

Члан 6.

Да би се постављање сталне мере у одређени дан без одлагања могло извршити, надлежна власт наредиће, да се све благовремено спреми што је за овај рад нужно.

Члан 7.

О постављању сталне мере саставиће се протокол у три равногласна екземплара, у коме треба да је јасно изложено што следује:

1, Опис сталне мере у свима њеним појединостима, и да се тачно назначе разне димензије, нарочито дужина стуба и одстојање површине металне плоче од патоса рупе.

2. Опис и димензије оних справа и постројења, која имају уплив на отицај воде, као: дужина бране ма каква ова била; висина површине горње и доње воде непосредно над браном и испод бране; висина капка (уставе) на јазу (нацр. IV. о.); висина прага код лакомице (нацрт IV. у); број витлова и жљебова и ширина њихова; висина воде у јазу пред жљебовима; опредељење сувишне воде која у јазу нарасте; за колико се има да дигне капак код жљебова за отицај сувишне воде из јаза; и т. д.

Све поједине димензије треба да се односе на хоризонталну равнину сталне мере, т. ј. на њену коту, јер ова служи као репер-тачка за контролисање.

3. Списак свију сталних тачака (Fixpunkte) са њиховим положајем и са разликом висине према сталној мери.

Овом протоколу треба напослетку да је прикључен:

4. План нивелације, редуциране на хоризонталне мере, и.

5. План ситуације, из ког ће се за сву нивелисане тачке моћи увидити положај.

Мере за све димензије имају бити метричне.

Члан 8.

Код воденица или подобних постројења на води, која већ постоје, као и за преиначење или васпостављање већ постојеће сталне мере, поступаће онако исто, као што је горе описано за нове сталне мере.

Одржање сталне мере.

Притежаоци брана и воденичких зграда и справа не смеду никаква преиначења чинити на постављеним сталним мерама, нити на белегама и сталним тачкама; напротив, дужни су да све ове мере и тачке добро чувају, и ако примете, да је ма којим узроком штогод на овима поремећено или покварено, онда то без одлагања да доставе надлежној власти.

По томе дакле, сваки рад око тих мера и предмета, било то оправка или ново постављање, има се под надзором дотичне власти предузети и извршити, па о таквом раду има се напослетку саставити протокол са саучешћем и знањем интересента, који ће се такође у три равногласна екземплара саставити.

Од сачињених протокола задржава један екземплар надлежна власт за своју архиву, други се предаје општинској власти, а трећи дотичном притежаоцу.

Гр№ 426
14. Фебруара 1879 год.
у Београду.

министар грађевина
Р. Алимпић.

МИНИСТАР УНУТРАШЊИХ ДЕЛА

Свима окружним начелништвима и управама: вароши Београда и Мајданпека.

Пошто је већ почео да важи „закон о водама и њиховој употреби“ од 26. Декембра 1878. године, који је послат одавде начелништву — управи — уз претпис од 3. Фебруара ове године П№ 695., — Министар унутрашњих дела, на основу члана 46 истога закона, прописује форму протокола и уз то ова правила као поступак власти при извршивању реченога закона.

I.

О досадашњим зградама.

1. По члану 48., одељку првом, господари досадашњих грађевина на водама које су именоване у члановима: 1 и 4. (у ове воде долазе и пограничне реке, о којима је реч у члану 3., односно половине поред српске обале), дужни су за 100 дана од кад је ступио у живот овај закон, да поднесу опис места и опис својих грађевина надлежној среској власти, а ова да то спроведе окружноме начелништву.

Ради тога, и да би начелништво — управа — знало: на којим водама, на коме месту поименце, у атару којег села и општине и каке зграде постоје на водама, оно ће наредити да му срески начелници приликом кад пошљу ове описе, поднесу и списак

свију тих грађевина, са назначењем, коме припадају, т. ј. ко им је господар.

Него од овога пописа изузимају се оне незнатне грађевине, као: воденице поточаре, ваљавице и стружнице особито по брдним местима као и баштовански долапи, о чему је реч у члану 30., тачци 2, другом одељку, Јер таке грађевине остају под надзором општинског суда и одбора.

2., Кад начелништво добије овај списак и описе од среских начелника, оно ће наређивати даље шта треба по члановима: 4, 9, 50, 51 и 52., како ће се, после тога, моћи све те грађевине завести у један протокол, о коме ће ниже бити реч.

Приликом прегледа досадашњих грађевина, ваља обратити нарочиту пажњу на оне од тих грађевина, које не могу никако и даље опстати, па у томе треба поступити по члановима: 53 и 54 те да се на тај начин једном отклоне и штете, које су те грађевине чиниле, и избегне парничење, које је непрестано око тога трајало и задавало посла и властима и појединима.

Разуме се по себи, да у томе треба смотрено поступати: саслушати све тичуће се стране, ствар пажљиво и довољно испитати, стране на међусобно изравњање саветовати и тек после приступити решењу у смислу прописа овога закона.

II.

О вођењу протокола у начелништву.

1, По члану 44, у протокол, који ће се чувати у начелништву, завешће се све грађевине — како оне

од досадашњих које остану, тако и све друге које се у будуће буду подигле на водама у томе округу.

Досадашње грађевине завешће се кад прегледане буду; а остале заводиће се редом, кад постане извршно решење, по коме добију право.

Форма тога протокола биће овака, као што је овај образац, по коме ће се направити протокол од хартије таке величине колика ће потребна бити за испуњење свију рубрика.

А тога ради нека се јемственником прошије, бројевима листови обележе, печатом и потписом начелништва утврди колико табака хартије саставља тај протокол, кога ће се величина оставити према броју постојећих грађевина и према томе, колико се мисли да ће убудуће бити нових грађевина за исвесно време н. пр. за 10, 15 или 20 година.

У протоколу не сме бити никаког мрљања и брисања; а све речи морају потпуно исписане бити без скраћивања. Исто тако нека се словима јасно испишу и сви бројеви о означавању висине воде (н. пр. десет година, два месеца и петнаест дана), или два витла камена воденична, две ступе за барут и т. д.

2., Протокол треба водити чисто и у њега записивати све јасно и разговетно тако, да се то у свако време видети и лако разумети може.

С тога ће се решењем начелништва вођење тога протокола ставити у дужност нарочитом чиновнику начелништва под законом одговорношћу за сваку неисправност. А то решење нека се назначи и у протоколу у почетку и после кад се буде другоме чи-

новнику дало вођење, те да се из самог протокола може свагда видети, који га је чиновник водио докле.

Разуме се, да ће се у протокол записивати само оно и онако, што буду садржавала акта и решење о којој грађевини.

III.

О будућим (новим) грађевинама

1. По члану 29., право на подизање нових грађевина даваће окружно начелништво — управа — које је и једино надлежно за решавање питања о употреби воде по своме закону, уколико то не подлежи грађанском суду.

Зато ће се оно старати, да се сваки пут тачно испуни све оно што је прописано у члановима: 15, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 25, 26, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 40, 42 и 43.

2. Сваком таком приликом обратиће начелништво пажњу на то, да не прекорачи власт коју му закон даје. Па где би год опазило, да ствар по својој природи, спада грађанскоме суду, особито где се појави спор о сопствености земље, на којој се грађевина жели подићи, или се иначе истакне питање, које у судску власт долази, упућиваће стране суду грађанскоме, да тамо претходно то расправе по основима грађанскога законика, по коме начелништво не може решавати.

И тек пошто се ствар коначно на судовима сврши, онда ће оно моћи узети у свој поступак тражење дозвољења по прописима овога закона.

IV.

О казнама

1. По члану 48., одељку другом, може начелниш-

тво изрећи казну онима, који не поднесу описе досадашњих своји грађевина.

У сваком таком случају треба *лично* саслушаћи онога. над којим се има изрећи казна, и о томе треба написати решење од прилике као што се прави *пресуда* у иступним делима.

2., У свима другим случајима где се не изриче казна, него се буде наређивало што у смислу чланова 14. 15, 20, 21 24, 27, 28, 35. 49. 51, и 53, издаваће се решење. Него свакојако и тада саслушаваће се предходно дотичне стране и прибавити нужни, докази за решење.

3. У оним пак случајевима где би се нашло да до кога има кривице, за коју нема одређене казне у закону о водама, него која спада под одредбу § 395. кривичнога закона, који такође садржи многе наредбе у смотрењу воде (јер овај параграф из кривичнога закона остаје у важности као што је и био) у томе ће се случају поступити по томе пропису, кривичнога законика. А извиђај и пресуђење биће наравно по прописима полицијске уредбе од 18 Маја 1850 године и њеним изменама и допунама

Па и за жалбе против таких пресуда, изречених на основу прописа кривичног закона, важе правила из полицијске уредбе и њених измена и допуна.

V.

О правним лицима.

У свима случајевима, где се не ће изрицати казна, могу се примати и саслушавати и заступници

или пуномоћници који имају овлашћења по пропису §§ 79, 80, 81, 82, 83, и 84, грађанског поступка а с погледом на §§ 613 и 614 грађанскога законика.

Зато ће се у случајевима где више поредовника у воденици или ортака у којој грађевини има, позивати обично заступници, а код села и осталих скупова њихови закони пуномоћници па ће се с тима свршавати ствар пошто је и за посао лакше и за стране корисније да се мање лица позива власти.

VI.

Ожалбама

1, Против свију решења начелништва које оно изда по овоме закону о водама и њиховој употреби, може жалбу дати ко хоће од тичућих се страна министру унутрашњих дела према члану 37.; али жалиоци не ће жалбе непосредно амо слати, него ће их предавати начелништву, које је издало решење и то за 15 дана, као у грађанским парницама, држећи се у томе прописа §§ 119, 311 и 312, грађанског судског поступка.

Само тим путем поднета жалба расматраће се, а иначе не ће.

Ово важи и за решења о казнама, о којима је била реч под IV у тачци 1., према трећем одељку чл. 48.

2, Кад начелништво прими таку жалбу, оно ће је завести у протокол деловодни пошто се најпре на цој словима напише дан пријема; по том према актима увериће се, је ли жалба на време дата (тога ради треба свагда и дан саопштења или предаје решења

словима написати); па ако је онда ће је послати спроводним писмом министру унутрашњих дела на расмотрење, са свима актима, која ће по реду сложити, прошити и печатом утврдити, и од њих и списак пратити сходно распису попечителства унутрашњих дела од 30 Декембра 1857 године Пбр. 5.956 о пошиљању акта.

3. Ако ли се види да жалба није на време дата начелништво ће је одбацити решењем, којим ће о томе известити оног, што је дао жалбу. Па ако се и на ово решење изјави жалба у смислу тачке 1., поступиће се у свему по тачки 2.

4, Решење министра унутрашњих дела, као извршно према пропису члана 37. одељка првог које ће се свагда одавде слати начелништву уз повраћај акта, предаваће се дотичној страни на признање као обично; али ће се свагда у начелништву задржавати достоверан препис тога решења, додат актима свога предмета.

5, где се пак не изјави жалба ту по себи постаје извршно решење начелништва по истеку рока за жалбу. И тада се приступа извршењу решења, као и код случаја где изађе министарско решење, и

6, Исто тако извршују се одмах и решења у случају отклоњења опасности, према члановима 24, 27, 28, 38 и 41, а жалба после иде својим путем, као што је речено у предходним тачкама.

VII.

О постављању инџинирске мере.

1. Пошто је грађевинама на води један од најважнијих знакова — висина воде, то се према про-

пису члана 22. мора код свију тих грађевина поставити стална мера, и то код већ постојећих грађевина у течају једне године од кад је почео да важи овај закон, а код будућих грађевина при њиховом подизању.

Начелништво — управа — ће се дакле постарати, да се у одређеном року те мере тачно поставе код досадашњих грађевина, а у будуће неће допустити подизање грађевине друкчије него по постављеној мери. Јер само на тај начин моћи ће се избећи свако неспоразумљење и измеђ власти и појединих, и ових последњих међусобно и само на тај начин моћи ће се после одбијати свако изопачавење и предругојачавање правог стања ствари на води и код грађевина.

2. Ову меру постављаће сваки инџинир у присуству свију тичућих се страна и полицијске власти, која ће је описати и у протокол забележити, као што је назначено у форми протокола, о коме је била реч под II у овим привилима.

А форму те мере и остала правила за њено постављање, одржање и т. д. прописао је г. министар грађевина 14. Фебруара ове године Гбр. 426., на основу члана 23 закона. Зато ће се начелништво — управа — старати, да се тачно извршују и та правила г. министра грађевина о мери и осталоме, имајући свагда бити на руци инжињеру, при овоме послу.

VIII.

Особена наређења

1. Ако би се начелништву — управи — у коме случају показала потреба за боље разјашњење како

му поступити ваља, може се обратити за упутство министру унутрашњих дела или министру грађевина, према природи ствари.

2. У осталоме, за воденице на Сави и Дунаву нека се има на уму и наредба попечитељства унутрашњих дела од 5. Септембра 1856. П№ 4.702; а за лов рибе по тим водама нека се одржавају наредбе истога попечитељства од 26. Марта 1856. П№ 87 16 и 28 Марта 1857. П№ 1.576.

П№ 1564.

1 Марта 1878 год.
у Београду

Министар унутрашњих дела,
Рад. Милојковић с. р.

ПРАВИЛА

О додатцима окружних инџинира и подинџинира, о додатцима чиновника у рачуноводном одељењу министарства грађевина, као и подвозним и о попутним трошковима инџинира и осталих званичника, који раде на терену или иначе, кад се на рад ван свога округа одређују.

Члан 1.

Додатци окружним инџинирима и подинџинирима, као и додатци чиновницима и званичницима, који раде у рачуноводном одељењу министарства грађевина као ревиденти, рачуноиспитачи, рачуновође, књиговође, сматрају се првима као додатци на подвоз, а другима као накнада за непосредну материјалну одговорност у дужности или на забројавање.

Члан 2.

Додатци првима имају се одређивати према простору округа, према послу и према теретном терену у том округу, а другима према већој одговорности у послу.

Члан 3.

Ови додатци имају се сматрати као одређени за место, и имају се издавати донде док министар грађевина ма из којих побуда другојачије не нареди.

Члан 4.

Ови додатци имају се рачунати од дана, кад

дотични чиновник дође на своју дужност, ако министар грађевина друкчије не одреди.

Члан 5.

Према горе наведеној 1-ој и 2-ој тачки ове наредбе министар грађевина одређује годишње додатке који ће важити од 1. Маја ове 1879 године, и то:

А., Окружним инџинирима и подинџинирима:

1.	у алексиначком	округу	сваком	по 264.	динара.
2.	„ београдском	„	„	„ 264.	„
3.	„ ваљевском	„	„	„ 264.	„
4.	„ врањском	„	„	„ 312.	„
5.	„ јагодинском	„	„	„ 264.	„
6.	„ књажевачком	„	„	„ 264.	„
7.	„ крагујевачком	„	„	„ 264.	„
8.	„ крајинском	„	„	„ 312.	„
9.	у крушевачком	„	„	„ 264.	„
10.	„ нишком	„	„	„ 312.	„
11.	„ пиротском	„	„	„ 312.	„
12.	„ подринском	„	„	„ 312.	„
13.	„ пожаревачком	„	„	„ 312.	„
14.	„ рудничком	„	„	„ 264.	„
15.	„ смедеревском	„	„	„ 264.	„
16.	„ топличком	„	„	„ 312.	„
17.	„ ћупријском	„	„	„ 264.	„
18.	„ ужичком	„	„	„ 360.	„
19.	„ црноречком	„	„	„ 264.	„
20.	„ чачанском	„	„	„ 360.	„
21.	„ шабачком	„	„	„ 360.	„
22.	„ вароши Београду	„	„	264.	„

Б., Онима у рачуноводном одељењу министарства грађевина:

23.	I. ревиденту	300 динара
24.	I. рачуноиспитачу	300. „
25.	II. ревиденту	240. „
26.	II. рачуноиспитачу	240. „
27.	III. ревиденту	216. „
28.	рачуновођи	264. „
29.	књиговођи	264. „

Примедба 1. Инџинирима и подинџинирима у округу врањском, нишком, пиротском и топличком имају се горе одређени додатци издавати од дана кад су им према закону од 17. Децембра 1878 год. престали додатци, које су од народа добијали, или ако су после дана важности горњег закона дошли на садању дужност, од дана, кад су на дужност дошли.

Примедба 2. Додатци осталим окружним инџинирима као и додатци чиновницима у рачуноводном одељењу Министарства грађевина, који су према ранијим решењима издавани од 1. Новембра 1878 до 1 Маја 1879. год. одобравају се као умесно издани.

Члан 6.

Инџинирима, подинџинирима, практикантима, и другим званичницима, који буду ван свога круга одређени да раде на терену, издаваће се подвозни и попутни трошкови овако:

а., Од места поласка или места становања па до места, где ће почети радити на терену, рачунаће се подвоз и попутина по закону ор 20. Августа 1863. год· (Збор. XVI. стр. 46.)

б., На терену докле ова лица раде, на име додатка за подвоз за њих, за њихове ствари и за подвоз инштрумената и осталих ствари за рад нужних, издаваће се овако:

I. Онима који имају годишње плате до 500 талира или 2526 динара закључно по . . . . . 9. дин. дневно.

II. Онима преко 500 талира или 2529 динара па до 800 талира или 4041.60 динара закључно по . . 12 динара.

III. Онима преко 800. талира или 4041 динар 60 пара па до 1500 талира или 7578 динара закључно по 15 „

IV. Онима преко 1500, талира или 7578 динара па навише по. . 20 „

А поред овог подвоза рачунаће се сваком особено попутни трошак по горе наведеном закону.

в., Од места, докле је свршен рад на терену, па до места поласка или становања, подвозни и попутни трошак рачунаће се као и горе по тачки а., овог члана.

Члан 7.

Дотични инџинир означиће свагда у рачуну дане и места, кад је и где на терену радио.

А ако се рад на терену врши у секцијама, онда старешина сваке секције дужан је, да води тачан рачун од времена овог додатка како за себе тако и за остала лица, па ће и рачуне осталих лица у томе на основу свог дневника одостоверавати.

Члан 8,

Сваки инџинир или други званичник, који буде одређен у какву комисију или какав рад на терену

ван свога круга, дужан је при подношају рачуна за подвоз да поднесе од дотичне власти уверење о растојању једног места од другог, ако тих места нема на прописаном сатопоказачу.

Но ово се не односи на растојање места, која леже на терену, на ком се ради.

Члан 9.

Инџинир или званичник, који буде одређен у комисију или на рад ван свога круга, дужан је пре поласка забележити код надлежног старешине и у дотичну књигу дан, кад је пошао, па тако исто и по повратку дан кад је се вратио с пута.

Бр. 1448
6. Маја 1879. год.
у Београду.

министар грађевина,
Р. Алимпић с. р.

МИЛАН М. ОБРЕНОВИЋ III.

по милости божјој и вољи народној

КЊАЗ СРПСКИ

ПРОГЛАШАВАМО И ОБЈАВЉУЈЕМО СВИМА И СВАКОМЕ, ДА ЈЕ НАРОДНА СКУПШТИНА РЕШИЛА И ДА СМО МИ ПОТВРДИДИ И ПОТВРЂУЈЕМО:

ЗАКОН

О заузимању непокретних добара (експропријцији) за потребу грађења жељезнице.

ОДЕЉАК ПРВИ.

Општа наређења

Члан 1.

Грађење ма какве жељезнице не може се предузети, докле законодавна власт то не одобри. У решењу законодавном стајаће још изречно и то за чију је потребу жељезница.

Члан 2

Кад законодавна власт реши да се гради жељезница за државну и општенародну потребу, сваки је дужан уступити своје непокретно имање, које је по плану за грађење жељезнице нужно да се може направити како сам пут тако и остале грађевине, за

жељезнице неопходно потребне, но стим да му се за уступљено добро да накнада по одредбама овог закона.

Кад законодавна власт реши да се гради жељезница за другу какву потребу, онда ће у исто време решити, хоће ли бити заузимање непокретног имања за исту по овом закону.

Члан 3.

Заузимање приватног добра за потребу жељезнице двојако је: стално или привремено. Стално је заузимање оно, кад заузето добро остаје стално за потребу жељезнице и прелази у својину онога чија је жељезница, привремено је пак заузимање добра оно кад се исто заузме само за време грађења жељезнице и које се мора пређашњем сопственику повратити чим се жељезница доврши.

Привремено заузимање може бити још у свако време ради оправке и доправљања жељезнице.

Члан 4.

Кад је законодавна власт решила да се гради жељезница за општенародну погребу, онда се за државно, окружно, среско, општинско и манастирско земљиште, било чисто или под шумом, које се за потребу жељезнице заузима, неће давати никаква накнада.

Ако би пак на овим земљиштима која ће се заузети, постојале какве зграде и шуме, само ће се ове проценити и накнаде за њих дати.

Члан 5.

За свако пак приватно добро појединог или друштвеног, прквено или болничко даваће се накнада и то у новцу из државне касе.

Ако би пак било државног или општенародног земљишта и ако сопственик пристане, може му се дати накнада у земљи од поменутих добара.

Члан 6.

На основу законодавног решења (чл. 1) министар грађевина издаје препис о ком ће се тачно означити места на којима ће се градити железница, а затим дотично окружно начелство (управа вар. Београда) издаје оглас, осим уобичајеним начином још и у званичним новинама, у ком су тачно означена приватна имања која се имају за потребу железнице заузети, који оглас не може пре изићи, дакле они којих се ствар тиче нису саслушани по правилима у одељку другом овог закона изложеним.

ОДЕЉАК ДРУГИ.

О мерама административним односећим се на заузимање имања (експропријацију) за железницу.

Члан 7.

Инжињери, опредељени за извршење послове око железнице, снимиће почесне (парцеларне) планове у свакој општини од земљишта и зграда, преко којих ће ићи, према члану, железница, и које ће земљиште и зграде нужно бити заузети и то како стално тако

и привремено. На плановима овим биће јасно означено чије је земљиште, зграда, колико се у површини од истог заузима; на земљишту пак самом означиће се део који се има заузети, са колцем.

Члан 8.

Овако снимљени планови од добара у општинама једног среза, предају инжињери дотичном среском старешини, а овај их шиље дотичном окружном начелству, а у окружним варошима начелству и у Београду управи вар. Београда.

Члан 9.

У извесно време, које министар грађевина одреди, излази на само место одбор (за сваки округ) састављен из начелника или помоћника, судије првостепеног суда, кога суд одредио буде, кмета или његовог помоћника и четири одборника или грађанина, које одређује општински одбор из општине, у којој је добро и инжињера.

Нико не може бити члан одбора који је ма којим начином интересиран за добро које се има узаузети. Рад одбора имаће вредност ако најмање пет чланова присуствују. Председник одбора биће онај који је старији по рангу.

Изузећа против састава овог одбора могу се чинити по прописима грађ. поступка о вештацима.

Члан 10.

Одбору овом предаће начелство планове од добара, која се имају заузети; он ће на самом месту у присуству сопственика имања или његовог законог

заступника извидети и тачно сазнати све правне односе у којима се добро налази.

Сопственик је дужан показати одбору да ли је имање дао под закуп и за које време; постоје ли какви терети, да нема с киме погодбу односно службености, што ако не учини, прима на себе одговорност односно накнаде, коју би имао тражити закупац или онај, који има право службености, за штету која му се чини заузимањем добара.

Одбор ће извидити и у протокол свој ставити све оно, што се односи на земљиште и зграде, које се имају одузети, тако: да ли се која зграда за потребу жељезнице мора само од чести заузети и у ком стању остаје остатак зграде; дали се одузимањем од неког земљишта своди остатак до на петину целокупног, и да ли је овај остатак остао усамљен од другог имања сопственикова и по томе без икакве вредности за сопственика или стоји у свези са неким имањем истог сопственика, и по томе вреди за њега; да ли је земљиште, које се заузима, ливада, њива или шумом покривено, и какве је каквоће (квалитета). Осим тога одбор ће свести квадратну меру земљишта на меру у народу познату (дан орања.)

Одбор ће још и то оценити и у протокол ставити да ли неће жељезница увеличање вредности остатку имања проузроковати.

Одбор ће још тачно испитати да није каква зграда, на месту где ће жељезница проћи подигнута после, пошто је обележен правац за жељезницу.

Ово исто вреди и за земљишта, која би се бивша необделована, засађивала или гнојила.

У оба случаја неће се накнада дати како за подигнуту зграду тако и за обделаност земље, у колико је тиме увећана вредност земље, већ ће се вредност ове ценити по пређашњем стању.

Најпосле одбор ће оценити земљишта која се мисле привремено заузети односно њиховог прихода годишњег. За тим да ли ће земљиште после привремене употребе с ове изгубити неколико своју вредност, и ставиће у протокол своје мишљење, назначивши подробно за какву ће се употребу земљиште заузети.

Одбор ће вазда при свом раду саслушати сопственика добра а по потреби и друга лица ради бољег обавештења о ствари.

Одбор ће у случајима где остатак имања добије већу вредност због жељезнице, ствар оценити, па по оцени закључити: има ли места накнади и колико или нема. У једном и другом случају питаће сопственика пристаје ли на закључак одбора, па што исти изјави, записаће и сопственик ће се потписати.

За зграде које се морају само од чести заузети, одбор ће питати сопственика пристаје ли, да му се само одузета чест исплати, оцениће колико и пону дити му погодбу. Ако сопственик пристаје записаће се у протокол и изјаву потписаће сопственик; ако устражи потпуну накнаду за целу зграду опет ће се записати изјава његова и његовим потписом снабдети.

За земљишта која се одузимањем своде до на петину одбор ће пробати ако је могуће да изврши размену међу суседима, тако да је један с другим у земљишту накнађава.

Ову размену ставиће тачно у протокол и пристанак на исту потврдиће сопственици са својим потписима.

Ако пак сопственици не би пристајали на размену или ако је ова немогућа, за то што један или други од сопственика нема ту другог имања с којим део, који је у питању, стоји у свези, одбор ће оценити остатак земљишта и понудити сопственику извесну накнаду. Било да пристаје на ово или не, одбор ће то ставити у протокол и сопственик ће са својим потписом потврдити.

Где одбор нађе да има места накнади за заузето добро оцениће вредност истога и саопштиће сопственику извесну накнаду. Било да сопственик пристане на одређену накнаду, било да тражи другу, одбор ће ставити све у протокол и тражити подпис од сопственика.

Драговољни пристанак сопственика на накнаду одбором опредељену било у земљи или у новцу, за заузето му добро, обвезан је за сопственика одмах а за државу тек пошто се изврши и оно што даље овај закон прописује.

Ако има државног или општенародног земљишта, одбор ће првенствено понудити сопственика да му се од њега даде накнада за заузето земљиште. Било да сопственик пристане или не, ставиће се у протокол и потписом његовим снабдети.

Понуђени део земљишта државног за накнаду онога, које се заузима за жељезницу тачно ће се обележити.

Члан 11.

Пошто одбор цео свој рад сврши у једном округу, сви чланови потписују протокол и сва се акта предају начелству окружном.

Члан 12.

Начелство обзнањује осим уобичајеним начином још и преко званичних новина време кад ће се и где о процени решавати, као и о којим поименце добрима.

Који имају или би полагали ма какво право на процењено имање а не пријаве се са својим потраживањем проценитељима одређеног дана, не могу после тога чинити никакве примедбе према држави о одузећу и процени дотичног имања.

ОДЕЉАК ТРЕЋИ

О проценитељима и о томе шта они раде.

Члан 13.

О накнади за узето добро за потребу жељезнице решавају проценитељи.

Члан 14.

Проценитеља мора бити најмање пет. Двојицу за сваки округ избира министар унутрашњих дела између виших државних чиновника. Другу двоицу за цео један срез бирају сви сопственици из тога среза, којих ће се имање да цени, а ова четворица бирају сами петог процениоца. Сопственици у општинама варошким које не припадају срезу, бирају два процениоца, из општине, и ови ће за своју општину са

првом двојицом, (чиновницима) изабрати петог. Овај пети може бити и чиновник само не из полицајне струке. Но ако би се при бирању петог, гласови поделили на две (једнаке) половине онда њихова два кандидата одмах вуку коцку.

Члан 15.

Не могу бити изабрани за проценноце:

1. Сопственици и закупци земљишта и зграда назначених у плану за заузимање.

2. Повериоци који имају интабулацију прибелешку или друга права на казана имања.

3. Они, којима је процењивано, онима који су им процењивани.

4. Сви они који по § 52 закона о грађ. поступку могу бити изузетни при суђењу.

Члан 16.

Сви проценноци полажу заклетву пред свештеником у суду општине где почну радити, и то онаку каква је у § 259 грађ. поступка за вештаке прописана.

Члан 17.

Парочито у име владе од министра грађевина одређени повереник присуствује при раду проценилаца.

Владином поверенику предаје начелство сва акта а овај их даје опет проценноцима.

Акта су ова:

1. Протоколи одбора.

2. Табеларни преглед понуда и захтева за накнаду извађен из протокола, и

3. Почесни (парцеларни) планови и друга документа тичућа се имања.

Раду проценилаца присуствују још и кмет дотичне општине и сопственик имања или његов законн заступник, или они којих се то добро тиче (чл. 10) ради давања потребног обавештења.

Члан 18.

Начелник окружни (управитељ вар. Београда) обзнањује који су проценитељи наименовани, он обзнањује дан кад ће се, и место где ће се процењивање чинити.

Члан 19.

Изузећа могу се чинити против проценитеља, ако је ко од њих противно чл. 15 постављен, и то пред скупљеним проценитељима, пре него што они приступе раду. Проценитељи решавају има ли места изузећу па ако има, достављају одмах начелнику (или управитељу) да упути заменика.

Против решења проценитеља о изузећу нема је у жалби.

Члан 20.

Сваки је проценитељ дужан, и ако не би било никакво изузеће тражено, било од сопственика или владиног повереника, да јави проценитељима да је у једном од оних у чл. 15 побројаних случајева и да не може бити проценитељ. Ако не јави а једна од страна доцније то покаже и докаже, те с тога се морадне процена поново чинити, платиће све трошкове око нове процене учињене.

Члан 21.

Проценитељи скупивши се расмотриће одборске протоколе (чл. 10).

Осим тога саслушаће сопственика или његовог законог заступника, као и сваког другог кога би се ствар тицала, ако имадну што да изјаве, а за ово позваће га. Ако позвани, примивши позив, не дођу, решавање ће се и без њих свршавати.

Члан 22.

Проценитељи решавају на основу прибављених дата по своме здравоме разуму већином гласова. Но процењивању никад не смеду приступити, док сви заједно не прегледају предмет, који ће имати да процене.

Члан 23.

Проценитељи опредељују накнаду за заузето имање. Накнада ова не сме ни у каквом случају бити већа од суме коју је сопственик од одбора тражио (чл. 10.)

Члан 24.

Проценитељи при опредељавању накнада решавају одвојено за стране које по разним правним основима полажу право на накнади зашто.

Члан 25.

За све што је у чл, 10. овог закона прописано да одбор извиди проценитељи донеће своја решења.

Члан 26.

Делови земљишта који би према решењу проценитеља морали се откупити без да су потребни за железницу, а за то што су остали без вредности за сопственика, остају као државна добра и дотична власт ће с њима по закону поступити.

Члан 27.

Проценитељи издају своја решења и сопственику и другим појасљеним интересованим лицима и влади, овој последњој у лицу њеног повереника.

Члан 28.

Предходно рад проценитеља биће јаван.

Решавању пак самом неће нико други присуствовати осим владиног повереника и кмета.

Члан 29.

Противу решења проценитеља може се жалити само у случајима где наређења овог закона не би била испуњена.

Члан 30.

Жалба се подноси касационом суду за 15 дана од дана кад је примљено решење проценитеља, но жалба не задржава заузеће процењеног имања. Жалба ће се предавати среском начелнику, а у варошима окр. начелству, у Београду управи вар. Београда, да ју где треба доставе.

Жалба може бити писмена или усмена на протоколу код власти изјављења.

Члан 31.

Ако је жалба на време поднета, касацијони суд ће према поднетим доказима решити је ли жалба умесна или није.

Ако нађе да је жалба умесна уништиће решења проценитеља и наредиће да се неправилност исправи и по том поново процена учини. Ако суд нађе да жалба није умесна одбациће ју.

Жалбе које нису на време поднете (чл. 30) одбациће решењем дотична власт, која је надлежна за пријем жалбе. А против тог решења има места жалби на касациони суд у року чл. 30.

Члан 32.

Кад решење проценитеља постане извршно, министар грађевина наређује окр. начелствима или управи вар. Београда да одређене накнаде предаду коме по решењу принадлеже, и то пошто се потпуно од надлежног окр. суда обавесте да ли не постоје какви интабуларни или прибележени терети на дотичним добрима, у ком случају послаће новце суду на расположење, као и онда ако би се, било пред начелством било пред проценитељима, *ко појавио са полагањем права на одузето имање или вредност истог.*

Члан 33.

При коначној исплати новаца за накнаду начелство ће од дотичног сопственика изузети и од своје стране одостоверити признаницу, у којој се одузето имање има тачно да опише, са назначењем броја како списка тако и плана експроприсаних имања.

Признаница та имаће силу таштја и начелство ће је послати министру грађевина, те да тако одузето имање пређе у својину државну.

(Замена од 12 Јуна 1884 год. Збор. 40 стр. 254).

Члан 34.

Што год касацијони суд и првостепени судови раде по овом закону, сматра се као хитна ствар и решаваће се првенствено и без одлагања.

Члан 35.

Сва акта односећа се на одузимање имања за потребу жељезнице, по свршењу раду, предаће се на хранење министру финанције.

Члан 36.

У име дијурне даваће се проценитељима по 6 динара на дан из државне касе.

Члан 37.

За проценитеље који у одређено време не би дошли ради процењивања вреди пропис § 254 законика о грађанском поступку.

ОДЕЉАК ЧЕТВРТИ

Закључак

Члан 38.

Све горе изложено важи за редовно извршење заузимања приватног имања за потребу грађења жељезнице.

Но пошто је овим законом прописани поступак доста дуготрајан, а чл. 7. прописани инжињерски рад, који има да предходи целој административној и осталој процедури експропријације, за своје потпуно и тачно извршење нарочито захтева подуже времена; то за случај ако би се грађење жељезнице по потреби морало предузети пре извршења експропријације, ово неће моћи да смета предузетом грађењу жељезнице, нити га местимице, где експропријација још не би била предузета или свршена, зауставити или прекинути; но ће се приватно имање за жељезницу потребно одмах заузети, а експропијација истог накнадно извршити.

У овим случајима притежаоци овако предходно заузетог имања неће моћи да се противе томе поступку и њихове случајне жалбе или протести неће имати правног значаја и вредности.

Препоручујемо нашим министрима, грађевина, унутрашњих дела, правде и финанције да овај закон обнародују и о извршењу се његовом старају, властима заповедамо, да по њему поступају, а свима и свакоме да му се покоравају.

16 Јануара 1880 год.
у Нишу

М. М. ОБРЕНОВИЋ с. р.

(М. П.)

Видео и ставио државни печат,
чувар државног печата
министар правде,
Јеврем Грујић с. р.

Председник мин. савета,
министар спољних послова,
Јов. Ристић с. р.
министар грађевина,
Р. Алимпијћ с. р.
министар унутр. послова,
Јак. Туцаковић с. р.
министар правде,
С. Вељковић с. р.
министар финанције
Илија Маргетић с. р.
министар просвете и црквених дела,
Ст. Бошковић с. р.
министар војни и
почасни ађутант његовог височанства
књаза,
адјутковник
Јов. Мишковић с. р.

МИЛАН М. ОБРЕНОВИЋ IV.

по милости божјој и вољи народа.

КЊАЗ СРПСКИ

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

ЗАКОН

О регулисању положаја техничких грађевинских чиновника.

1.

Општа наређења.

Члан 1.

Технички чиновници по струци грађевинској деле се на три реда: подинжињере, инжињере и више техничне чиновнике.

Члан 2.

Подинжињери могу бити само они техничари, који су са добрим успехом свршили технички факултет на нашој великој школи или какав факултет на страни истог ранга.

Члан 3.

У ред инжињера могу доћи само техничари, који положе државни испит онако, како се овим законом наређује.

Но они техничари, који су положили инжињерски испит на каквом страном факултету или техничкој школи и диплому инжињера добили, могу се од полагања државног испита ослободити, ако испитна комисија нађе, да су им документи уредни (замена од 14 Јуна 1884 збор. 40 стр. 272).

Члан 4.

У ред виших техничких чиновника спадају директор, главни инспектор, начелници одељења и инспектори.

II.

Државни испит.

Члан 5.

Право на полагање државног испита имају сви они који су свршили технички факултет на великој школи у Београду или какав факултет истога ранга на страни. (Замена од 14 Јуна. 1884 збор. 40 стр. 272).

Члан 6.

Министар грађевина, по саслушању професорског колегијума техничког факултета на нашој великој школи и шефова железничког, инжињерског и архитектинског одељења министарства грађевина, именоваће у напред и обзнанити оне факултете и техничке школе, које стоје у рангу наше велике школе, и та одредба важиће за периоду до 10 година (види чл. 5.).

(Замена од 14 Јуна 1884 збор. 40 стр. 272).

Члан 7.

Државни испит полаже се пред комисијом од пет чланова, од којих су два професора техничког факултета наше велике школе, а остала тројица инжињери министарства грађевина.

Но према потреби могу се место два инжињера по-

ставити и други признати стручњаци за чланове испитне комисије.

Члан 8.

Председника и чланове испитне комисије и њихове заменике поставља Краљ, на предлог министра грађевина указом на три године.

(Замена од 14 Јуна 1884 здор. 40 стр. 272.

Члан 9.

Ко на државном испиту падне има право да само један пут испит понови и то најдаље у року од три године, рачунајући од дана кад је први пут испит полагао.

Време између првог и другог испита не може бити краће од годину дана.

Члан 10.

Министар грађевина прописаће нарочита правила за држање државног испита.

Члан 11.

Да се ко постави за дејствителног инжињера потребно је, да је, поред положеног испита, провео још најмање једну годину дана у пракшици.

III.

Подела на класе.

Члан 12

Подинжињери деле се на две класе.

Систематичка је годишња плата подинжињерима:

II класе . . . . . 1262.5 динара

I „ . . . . . 1519, „

Члан 13.

Инжињери деле се на шест класа.

Систематична је годишња плата инжињерима:

VI класе	2020	динара
V „	2272.5	„
IV „	2525.	„
III „	2777.5	„
II „	3030.	„
I „	3535.	„

Члан 14.

Начелници одељења деле се на три класе.
Систематичка је годишња плата:

III класе.	5050	динара.
II „	6060.	„
I „	7070.	„

Члан 15.

Главном иншпектору и иншпекторима жељезничког одељења систематичка годишња плата одредиће се буџетом.

Члан 16.

Директору жељезничког одељења систематичка годишња плата одредиће се буџетом, но ако буде страни поданик онда уговором.

Члан 17.

Број места у свакој класи по члану 12, 13 и 14 одређује се према потреби буџетом сваке године.

Члан 18.

Они техничари, који су са одличним успехом свршили технички факултет на нашој великој школи

(чл. 12), примају се у државну службу као подинжињери II класе а осредњи као технички практиканти са годишњом платом од 750 динара.

Члан 19.

Исто тако министар грађевина може примити у државну службу, као неуказне чиновнике, практичне техничаре и надзорнике материјала и државних зграда с годишњом платом од 750 до 1500 динара.

Члан 20.

Према указаној потреби могу се примити у државну службу, по општем закону за странце, и страни држављани, који су признати као одлични техничари и који су својим досадањим радом показали, да могу намењеном задатку подпуно одговорити.

Но ови техничари не могу постати дејствителни чиновници, док не испуне и све услове, које овај закон прописује, то јест док не положе државни испит по пропису овог закона.

Члан 21.

Овим законом укидају се: закон о подели чиновника грађевинске струке од 31 марта 1865 год. (Збор. XVIII, стр. 123) и допуна овог закона од 6. Октобра исте године (Збор. XVIII, стр. 164.)

Овај закон ступа у живот од дана кад га Књаз подпише.

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.

18 Јануара 1880 год.
у Нишу

М. М. ОБРЕНОВИЋ с. р.

(М. П.)

Видео и ставио државни печат,
чувар државног печата,
министар правде,
С. Вељковић с. р.

Председник министарског савета
министар иностраних дела,
Јов. Ристић с. р.
Министар грађевина,
Р. Алимпић с. р.
Министар унутрашњих дела
Јаков Туцаковић с. р.
министар правде,
С. Вељковић с. р.
министар просвете и црк. дела,
Ст. Вошковић с. р.
Министар финанције,
Илија Маргетић с. р.
Министар војни
почасни ађутант његовог височанства
Књаза
генерал штабни потпуковник
Јов. Мишковић с. р.

На основу члана 10 закона о регулисању положаја техничких грађевинских чиновника, министар грађевина издаје ова

ПРАВИЛА

О држању испита државног над чиновницима техничко-грађевинским.

I.

Општа наређења.

Члан 1.

Поменути испити држаће се пред комисијом (закон о регулисању положаја техничко грађевинских чиновника чл. 7) у течају месеца Марта и Априла сваке године, и то у Београду.

Члан 2.

Кандидати за полагање испита подносиће своје молбе министру грађевина најдаље крајем сваке године.

Молби придодаће школске сведоџбе, као и сведоџбу о томе, да су најмање пет година служили у државној служби, или у приватној практици као технички грађевински чиновници. Најзад они ће поднети и уверење министарства грађевина о томе, да ли се они први или други пут пријављују за испит.

Члан 3.

Кандидатима, који су се за испит пријавили, јавиће се решењем бар на 15. дана раније, пошто истпити отпочну да ли се примају на испит или не Јавиће им се у исти мах кад ће се испити држати.

Члан 4.

Ако који од кандидата не дође у време одређено за полагање испита моћи ће доцније, али само у току месеца Марта и Априла, испит положити, и то тек по нарочитом одобрењу министра грађевина.

Члан 5.

Државни испити биће двојаки усмени и писмени.

Ред, којим ће се кандидати на усменом испиту питати, одређиваће комисија, узев у обзир ред пријаве.

Исти ред важиће и за заузимање места на писменим испитима.

Члан 6.

Питање, како на усменим тако и на писменим испитима, одређиваће комисија. Број питања на оба испита из сваког појединог предмета не сме бити мањи од 2.

Члан 7.

Усмени испит полагаће сваки кандидат посебице и то на дан из 2. предмета. Испит из сваког предмета трајаће највише један сахат, а држаће се пред свима члановима комисије.

Писмени пак испит полагаће кандидати заједно или посебице, како комисија наредила буде и под надзором једног члана комисије. Они ће добијати сви

по једно питање, на које кад одговоре, даће им се друго и т. д. Време нужно за свако питање, одређиваће комисија.

Члан 8.

Питање за усмени испит кандидати ће вући цедуљом. Међу тим питања за писмени испит биће запечаћена, и председник ће их једно по једно давати кандидатима на израду.

Члан 9.

Према задатцима писмених испита комисија ће одредити и нуждна спомоћна средства, којима ће се кандидати при изради задатка моћи послужити.

Члан 10.

Израђене писмене задатке предаваће кандидати надзорноме члану комисије, а овај председнику.

Предати задатак не сме се кандидату враћати ради поправке или допуне.

Члан 11.

Оцене се бележе бројевима 1, 2, 3, 4, 5.

Бројем 1 оцењује се погрешан одговор.
„ 2 „ „ непотпун одговор.
„ 3 „ „ добар одговор.
„ 4 „ „ врло добар одговор,
„ 5 „ „ одличан одговор.

Члан 12.

Оцену из усмених испита даваће комисија одмах, а из писмених, пошто прегледа поједине израде.

Оцене ће се за оба испита одређивати вишином гласова по аритметичкој средини бележака из свију појединих и свију положених предмета.

Члан 13.

Према целокупном одговору, како на усменим, тако и на писменим испитима комисија ће изрицати, да ли кандидату признаје способност додавајући да ли је кандидат положио испит с добрим или одличним успехом.

Члан 14.

На основу предходећег члана издаје се кандидату, који је од комисије за способног признат, диплома. Ову потписују сви чланови комисије.

Члан 15.

По свршетку испита комисија ће поднети министру грађевина: списак кандидата, који су испит полагали, записник своје радње и дипломе оних кандидата, који су испит државни с успехом положили.

Министар оверивши диплому предаје исту кандидату и наплаћује за њу таксу од 20 динара,

Члан 16.

Комисија ће сваке испитне периоде саставити програм за испите, у коме ће одредити и изложити све оно, што је према члановима ових правила дужна учинити. Програм овај комисија ће подносити министру грађевина предходно на промотрење и одобрење.

II

Усмени испити полагаће кандидати из следећих наука и предмета.

1. *Нижа геодезија* у целом пространству.

2. *Механика.*

а.) Познавање простих делова махина и познавање строја и састава оних махина и справа, које се обично при грађевинама употребљују.

б.) Познавање строја и састава обичних воденица и парних махина.

3. *Грађевине на суву:*

а.) Познавање грађевинских материјала, њихових својстава, њихове набавке и израде.

б.) Грађевинска технологија, т. ј. познавање грађевинских радова, који се на ову струку односе.

в.) Конструкција и распоред економних и других здања, која се најчешће подижу.

г,) Познавање најважнијих форама старих грађевина, нарочито распоред стубова и појасева с принадлежним детаљима.

д.) Начин састављања предрачуна за здања.

4. *Грађевине на води и обични путеви:*

а.) Регулисање река и постројења грађевина с овим скопчаних, као што су: бране, шпорови, утврђење обала и т. д.

б) Обична канализација и водоводи.

в.) Исушивање земљишта и наводњење поља.

г.) Подизање насипа против поплаве.

д.) Постројење обичних дрвених и зиданих мостова.

е.) Постројење обичних падова у опште на име: пад, кривине, ширина, попречни профили, подлога и састав целог пројекта с предрачуном, најзад и распоред при извршењу.

5. Грађевински закони и правила за вршење.

6.) Техничка администрација.

Кандидати полагаће из горњих наука испит у оним границама, у којима су за време њиховог учења ове науке на нашој великој школи предаване.

Из математике, нацртне геометрије, физике и т. д. неће се подвргавати нарочитом испиту зато, што ће се при испитивању горенаведених предмета видети, у колико кандидат теоријом и ових предмета влада, у колико се они на прописане науке примењују.

Кандидат пак, који хоће да се ода нарочито жељезничкој струци, мораће мимо горе изложеног полагати испит још из следећег.

а.) О гвозденим путевима у опште.

б.) О елементима трасирања као што су: пад, кривине, ширине, колóвози и т. д.

в.) О разним начинима утврђења жељезнице.

г.) О насипу, откопу и усеку.

д.) Основи о тунелима.

е.) О шинама.

ж.) О горњем строју у опште (Oberbau).

III

За писмени испит према члану 7 ових правила, добија кандидат на израду један задатак о пројектовању за грађевине на суву. Од овако добивеног задатка мора кандидат пре свега начинити једну скицу,

од које се доцнија израда дефинитивног плана, која може дуже времена трајати, не сме у главноме разликовати; ову скицу кад кандидат сврши, предаје надзор водећем члану испитујуће комисија.

Кад овај задатак за одређено му време сврши, онда ће кандидат добити по истом начину други задатак на израду, који спада у инжињерство.

Бр. 627.

9 Марта 1880 године.
у Београду.

министар грађевина
Р. Алимпић.

МИЛАН М. ОБРЕНОВИЋ IV.

по милости божјој и вољи народа

КЊАЗ СРПСКИ

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

Железничку конвенцију.

Закључену $\frac{28 \text{ Марта}}{9 \text{ Апрала}}$ ове године између Србије и Аустро-Угарске, која овако гласи:

Влада Његовог Височанства Књаза Српског и Влада Његовог Величанства Цара Аустријског, Краља Ческог и т. д., и Апостолског Краља Угарског, задахнуте жељом да олакшају и уреде саобраћај између својих земаља везом својих жељезница, решиле су да закључе конвенцију, и на ту циљ наименовале су за своје пуномоћнике и то:

Његово Височанство Књаз Српски:

Господина Манојла Марића, Свога министра на расположењу:

Његово Царско и краљевско Апостолско Височанство.

Господина Јосифа Барона Швегела, свога тајног Саветника, начелника одељења у министарству Иностраних дела.

Који пошто су саопштили један другоме своја пуномоћства и нашли их у доброј и пуноважној форми сагласили су се на следеће чланке.

Члан 1.

У извршењу одредаба уграђених берлинском конвенцијом од $\frac{26\ \text{Јула}}{8\ \text{Јуна}}$ 1878 године, усљед којих веза жељезница обеју земаља преко Земуна Београда има се извршити у року од три године дана, — Стране Уговорнице сагласиле су се, да ову везу изврше следећим начином не пресуђујући ништа о другим жељезничким свезама којих би се корисност у обостраном интересу могла заједничким сагласијем у будуће признати.

Члан 2.

Ради тога, Краљевско-Угарска Влада сагради̂ће од $\frac{3}{15}$ Јуна 1883 године жељезничку везу Будим-Пеште преко Земуна до Угарско-Српске границе код Београда задржавајући себи право да ову везу изврши било новом пругом од Будим-Пеште, било спојењем са пругама, које већ постоје.

С' друге стране Књажевско-Српска Влада обвезује се, да такође до $\frac{3}{15}$ Јуна 1883 године сагради жељезницу, која ће, везујући се са овом пругом, почињати од Угарско-Српске границе код Београда, и водити уз долину Моравску до Ниша, са *ограницима*, од којих ће један ићи од Ниша до Српско-Бугарске границе ка Белови у правцу Цариграду, а други од Ниша до Српско-Турске границе ка Солуну, те да се на удесној тачци веже са пругом Солун-Митровица.

Члан 3.

Обе Владе обвезују се да ће без одлагања а најдаље у року од шест месеца, рачунећи од $\frac{3}{15}$ Јуна 1880 године, отпочети грађење савезних у горњем члану означених пруга и то понајпре послове, који су у техничком погледу понајтежи. Оне се осим тога обвезују да ће ове пруге саобраћају предати у одређеном року за њихово извршење и то тако, да ће Србија отворити српске пруге почев од Београда и да ни један ни други од оба огранка јужно од Ниша не могу се саобраћају предати пре северне савезне пруге, разумевајући у то везу код Београда са Угарском савезном пругом, која ће у то време већ бити довршена.

Стране Уговорнице настаће заједнички, да се што је могуће пре осигура у 1. тачци Берлинске Конвенције од $\frac{26 \text{ Јуна}}{8 \text{ Јула}}$ 1878 год. предвиђено извршење веза с једне стране између српских жељезница, које се код Ниша раздвајају, а с друге стране између пруге постојеће Солун-Митровица као и пруге Цариград-Белова, — тако, да поменуте везе буду довршене и предате обрту (експлоатацији) такође до $\frac{3}{15}$ Јуна 1883 године.

Тога ради Владе Уговорнице ступиће заједнички у преговоре са владама Турском и Бугарском, како би се, што се може скорије дошло до закључка потребних погодаба.

Члан 4.

Обе Владе, обвезују се, да ће везу пруга, у чл. 2. означених, удејствовати средством моста, који се има саградити преко Саве код Београда.

Члан 5.

Стални мост на Сави, који ће служити за везу обостраних жељезничких пруга, и који се има подићи између Београда и острова више ове вароши, поставиће се на месту и начином, како буде означила нарочита вештачка комисија, коју ће ради тога влада угарска и српска једновремено изаслати.

Ова ће комисија у исто време одредити послове, који би се могли показати као необходно нужни усљед грађења моста за осигурање обала и регулисање тока реке. Комисија имаће донети одлуке о којима је реч, што је пре могуће а најдаље у року од шест месеца по измени ратификација ове конвенције.

Поменута комисија саставиће план и предмер са предрачуном моста, који се има на Сави саградити као и послова који се имају узајамно предузети за регулисање реке и осигурања обала па ће ове документе поднети обема Владама на одобрење. Уговорено је, да пропусти који би се за случај поплаве могли показати као нужни на земљишту једне или друге Стране Уговорнице, неће ући у предрачун Комисије. Пошто постављање београдске станице и положај моста на Сави стоје у међусобном односу, ова комисија биће такође позвана да донесе своје мнење о постављању речене станице.

Трошкови око радова на савском мосту, као и трошкови око радова за регулисање реке и осигурање обала који би били признати као неизоставни за осигурање сталности моста, пашће по пола на терет владама угарској и српској или односно концесионарима.

Трошкови око обдржавања и могућег обновљења овог моста, као и са тим скопчаних радова за регулисање реке и осигурање обала, исто као и трошкови око сграђења моста, пашће на терет пола влади угарској а пола влади српској, или односно концесионарима.

Члан 6.

Извршење моста, о коме је реч у претходном чланку, као и са тим скопчаних послова око регулисања реке и осигурања обала, повериће по заједничком споразуму са српском владом краљевско-угарска влада једном заједничком предузимачу. Свака од двеју влада обвезују се платити свој део трошкова на рокове и у сумама, како се буде утврдило уговором, који се има са предузимачем закључити.

Обе владе имаће право да у заједничком сагласију контролишу ове грађевинске послове преко својих нарочито ради тога изасланих комесара — вештака.

Утврђење годишњих трошкова око обдржавања, и могућег обновљења моста, као и заједничких предузетих послова око регулисања реке и осигурања обала следоваће сваке године по закључењу рачуна око обрта.

Сграђење сталног моста на Сави има се довршити у времену предвиђеном у чланку 2.

Члан 7.

Мост на Сави неће моћи без нарочитог саизволења једне од двеју страна уговорница бити употребљен другом страном, било у време мира, било у време рата,

ни за превоз војске ни за буди какву ратну цељ, нити ће моћи бити утврђен ни порушен.

Члан 8.

Што се тиче жељезничке службе на граници, као и ђумручког руковања, утврђује се што следује:

а,. Предаја и примање влакова вршиће се на београдској станици.

б., Управе савезних жељезница имаће да закључе међу собом погодбу о обрту и да је владама поднесу на одобрење.

в., Ђумручко руковање вршиће се од стране угарске на земунској станици а од стране Србије у Београду; но то ипак не смета да ђумручки органи једне стране уговорнице врше на земљишту друге у близости пограничне ђумручке канцеларије, послове, који би истицали из њихове службе, те да олакшају промет и очувају благајничке интересе обеју држава. Међутим у овом погледу учиниће се према потреби нарочита погодба.

Исто тако утврђује се у начелу, да ће се обдржање и обрт огранка лежећег између угарско-српске границе и београдске станице, изузимајући саму ову станицу, чија се заједничка употреба оставља ипак и угарској жељезници, предати, као и мост на Сави, суседној угарској жељезници. Односна на то правила (модалитети), као и начин накнаде за обрт реченог огранка, утврдиће се погодбом о обрту наведеном под б).

Члан 9.

На целој дужини жељезница, које се имају сградити, неће се чинити никаква разлика између пода-

ника страна уговорница, ни што се тиче подвозне цене и јавних такса, као ни времена и начина отправљања.

Нарочито са увозном робом из једне од двеју држава у другу, било да у овој остане, било да кроз њу транзитно прође, ни у којим напред поменутим односима, неће се поступити мање повољно него са робом, која се из ове државе извози или у њој остаје. Осим тога обрт ових пруга, исто као и њино саграђење, биће једно образно са обртом и саграђењем великих Аустро-угарских пруга и на те односна правила имају се колико је могуће подударити са правилима Аустро-Угарске, а нарочито што се тиче права и обавеза железница према интересима публике.

Члан 10.

Железнице, о којима је реч, имају се саградити и експлоатовати по једнообразним правилима у колико ово тражи корист узајамног предмета, а на име:

1. Шине ће имати, саобразно са додирним железницама, у размаку 1.436 метра мерено између унутарњих страна шина.

2. Возни материјал мора бити начињен што је више могуће по једнообразним правилима и у сваком случају тако да може слободно прелазити са пруге једне од двеју држава на пругу друге државе.

3. У обојим земљама поставиће се у главноме једно образна правила односно употребе влакова, који се имају увести на обема пругама о којима је реч.

Члан 11.

Стране уговорнице постараће се да интересоване управе обеју држава за превоз путника и еспапа с

једне стране између важнијих Аустро-угарских станица, а с друге стране између важнијих станица Србије као и забалканских земаља, уведу непосредна отправљања или непосредне тарифе, у колико то обе стране уговорнице за корисно нашле буду. Увођење једнообразних наредаба за непосредни промет оставља се непосредном споразуму надлежних надзорних органа обеју страна.

Свака од двеју влада задржава себи потпуну слободу за одређивање тарифа у локалном промету, то јест за превоз робе на свом сопственом земљишту, која не долази из иностранства или која још није прошла кроз ћумрук дотичне државе у слободан саобраћај, као и за робу, која није одређена за извоз у иностранство.

Србија пристаје, да са Аустро-Угарском монархијом поступа као са народом највећма повлашћеним у свему што се тиче међу народног промета и провоза (transi), тако. да Србија на линијама, које се имају по сили ове конвенције саградити, неће на роби и другим ма каквим подвозним предметима, који се из Србије у треће земље, или које се из трећих земаља у Србију увозе, или кроз Србију провозе, применити ни непосредно ни посредно мање километарске таксе, ни друге олакшице и повластице од оних, које се примењују на исте артикле у промету са Аустро-Угарском. Обратно, Србија уживаће исте користи на савезној Угарској прузи, која се свршује у Будим-Пешти као и на пругама које сада вежу Будим-Пешту са Бечом, у колико томе не би била противна

већ постојећа права, задобивена усљед повластица или другог каквог основа (titre).

Осим тога обе владе дејствоваће сагласно да тарифе, које се имају применити на робу и ма какве друге провозне предмете, који ће се из Аустро-Угарске у Србију и обратно увозити, буду једне исте на српским пругама и на поменутој савезној прузи.

Члан 12.

Како оба, у чл. 2 поменута пута, имају за цељ да установе не само непосредни саобраћај између Аустро-Угарске монархије и Србије но и посредни саобраћај кнежевине Србије са европским копном с једне стране и Аустро-Угарске са забалканским земљама с друге стране: то ће се обе владе одређујући у заједничком сагласију службу влакова, старати да возови путника и робе, који ће на овим пругама по потреби вршити пренос, колико је могуће добију непосредну и угодну везу (correspondance), са Угарским додирним пругама. Обе владе дејствоваће сагласно да осигурају овим возовима везу поједнако сагласну на турским и бугарским пругама.

Што се тиче броја путничких, провозних влакова, изреком је утврђено, да буду дневно у сваком правцу, за превоз поште и путника, најмање два влака, од којих бар један у сваком правцу мора имати брзину најмање (minimum), од 40 километара у сату, рачунећи у то и време задржавања. Ова најмања брзина може се за првих шест месеца, почев од предаје обрту, спустити на 35 километара на сат (рачунећи и време задржавања.

Члан 13.

Стране уговорнице обвезују се, да на жељезницама између њихових земљишта осигурају саобраћај од сваког поремећаја и сметње. Узајамно неће се на земљишту једне од страна уговорница допустити никакво извршење на принадлежностима (accessoire), које се налазе на овом земљишту и припадају жељезници друге стране уговорнице, а норочито на непокретном и возном материјалу, разумевајући у то и влачни (de traction), материјал, исто као и готовину касе и примања, која проистичу из узајамног промета према другим заводима за превоз.

Члан 14.

На жељезницама, које Србија има саградити по сили ове конвенције, у колико се тиче узајамног промета, поступаће се за дезинфекцију превоза и превозних средстава као и других предохрањивих мера противу заражених болести људи и животиња, у колико је могуће по истим правилима каква се при превозима на Аустро-Угарским пругама врше према другим државама.

Члан 15.

За вршење територијалног и надзорног права над жељезничким пругама, обе владе поставиће сталне комисаре, који ће их представљати у њиховом односу према дотичној жељезничкој управи, у свима случајевима, који не зависе непосредно од судске, полицијске или финансијске власти местних надлежних власти, или који нису уређени другим начином.

Власти, којима је контрола поверена над жељезницама обојих влада уговорница, као и управе обеју

савезних пруга, моћи ће непосредно у преписци међу собом стојати у свима питањима, која се односе на обрт и промет.

Члан 16.

Пошто је београдска станица, само у односу на обртну службу, заједничка, Србија ће у њој као и на делу постојећем између ове станице и Српско-Угарске границе, вршити потпуно територијално суверенство (разумевајући у то и право судске и полицијске власти).

Обе стране уговорнице обећавају једна другој узајамно да лицима, која би била правилно за проста злочинства или преступе, за криумчарење или тешки иступ противу финансијских закона осуђена, не допусте са знањем ни службу, ни посао у звањима установљеним усљед ове конвенције на земљишту друге стране. Оне се обвезују, да ће исте обавезе пренети и на односне концесионаре.

Што се тиче службе и дисциплине, чиновници и званичници једне Државе Уговорнице који станују усљед ове конвенције на земљишту друге Државе уговорнице, зависе искључно од владе, која их је наименовала.

Односно овог персонала дотична влада задржава себи право да противу оних својих поданика који би били употребљени у њеној служби, наређује истраге за свако злочинство или преступ који би они учинили у тој држави, да расправља све спорове грађевинске, туторске и старатељске нарочито да уређује наслеђство, да у случају презадужености отвара стециште над имањем речених чиновника или званичника и да по потреби приступа ликвидацији.

Владе Уговорнице указиваће узајамно у свима овим случајима потребну и закониту потпору дотичним властима.

Члан 17.

Што се тиче подробних формалитета, о којима се има учинити споразум односно ћумручког прегледа и отправљања путничких пртљага као и увезене и извезене робе, обе владе дају узајамно једна другој уверење, да ће на пругама означеним у чл. 2., у корист трговине, допустити сваку олакшицу и свако упрошћење, сагласно са законима који у њиховим односним државама вреде.

Стране уговорнице постараће се да олакшају, у колико је могуће, на својим земљиштима узајамни саобраћај средством жељезнице, утврђујући непосредне везе између пруга на спојној тачци и пуштајући да возни материјал прелази са једне пруге на другу.

На граници, где се налазе непосредне везе, и где је место прелаза возног материјала стране уговорнице ослободиће робу од пријаве (declaration), истоваривања и прегледања на граници као и од затварања колета но само тако, ако би се роба налазила у вагонима затвореним по правилима ако би била одређена да се у истим вагонима одвезе на какво место у унутрашњости земље, где се налази за оправљање овлашћено ћумручко или финанцијско надлештво, и ако би при уласку била пријављена предајом товарне листе и спроводног писма.

Роба која у вагонима по правилима затвореним, и без истоваривања, пролази провозно на земљиште

једне стране уговорнице било да долази са земљишта друге стране или да је за тамо одређена биће ослобођена од декларације истоваривања и прегледања, као и од затварања колета у унутрашњости, тако и на границама но само тако, ако би предајом товарне листе и спроводног писма за провоз пријављена била.

Међу тим примена ових одредаба подчињена је услову да дотичне железничке управе одговарају да ће кола у потребно време и са неповређеним затвором приспети одправничкој канцеларији која се налази у унутрашњости земље или на излазу.

И ако се у опште предходне одредбе неће примењивати на истоваривање робе ипак се за то разуме да у случајима кад би се истоваривање, усљед врло велике даљине између места товарења и истоваривања показало нужно ове ће се олакшице моћи распростретн на истоваривања која су у речи, под условом да се врше под прописном контролом.

Члан 18.

Српске и Угарске управе Пошта и Телеграфа имају се даље споразумети о уређењу односне службе на железничким пругама о којима је реч. Но утврђује се још сада да ће се поштанске и телегравске установе и мере на њих односне довести у сагласност са потребама правилног железничког саобраћаја.

Члан 19.

Обе владе обвезују се да ће у колико то буде допуштала државна безбедност а у заједничком интересу саобраћаја и колико се може олакшавати вршење полиције на граници.

Члан 20.

Обе стране уговорнице радиће сагласно да колико год се може, ускоре састанак комисије, предвиђене берлинском конвенцијом од $\frac{26 \text{ Јуна}}{8 \text{ Јула}}$ 1878 г. а састављене од изасланика Аустро-Угарске, Србије Турске и Бугарске, како би се обезбедило извршење задатка, који јој је реченом Конвенцијом намењен. Тога ради оне ће предузимати потребне мере чим се учини измена ратификација ове конвенције.

Члан 21.

Ова конвенција поднеће се дотичним законодавним телима и ступиће у живот чим се измењају ратификације што ће бити у Бечу најдаље од $\frac{3}{15}$ Јуна 1880.

У име чега пуномоћници су потписали ову конвенције и утврдили је својим печатима.

Рађено у Бечу у два примерка $\frac{28 \text{ Марта}}{9 \text{ Априла}}$ 1880 г.

М. Марић с. р.
(М. П.)

Швегел с. р.
(М. П.)

ЗАКЉУЧНИ ПРОТОКОЛ

Приступајући подпису конвенције данас између Србије и Аустро-Угарске закључене, потписани пуномоћници дали су следеће изјаве, које ће бити саставни део исте конвенције.

Пошто је Краљевско-Угарска влада, чланом 2. примила на себе обавезу, да сагради свезу од Будим-Пеште преко Земуна до Угарско-Српске границе у Београду, а задржавајући себи право, да изврши ову свезу било новом пругом. почињући од Будим-Пеште, било свезом са већ постојећим пругама, Аустро-Угарски пуномоћник, на захтев српског пуномоћника, изјављује, да краљевско угарска влада под реченом „свезом са већ постојећим пругама“ разумева свезу са већ постојећим пругама у Сегедину или у Вел. Кикинди.

За време преговора о конвенцији, која је данас подписана, Књажевско-Српска влада полагала је велику важност на то, да рок предвиђен у чл. 2. за саграђење пруге од Ниша преко Пирота, до српско-Бугарске границе к Белови, у правцу Цариграду, не почне тећи пре но од дана када се свеза ове пруге осигура конвенцијом, која се има закључити са Бугарском, почем вредност ове пруге, докле се год она не веже са огранком бугарским не стоји у сразмери са финансијским жртвама, које су потребне да се она сагради. Пошто је царско-краљевска влада била готова, да држи рачун од оних финансијских обзира,

обе стране уговорнице, сагласиле су се да сједине своје напоре, те да, сагласно са обвезама које је берлински уговор Бугарској поставио, саграђење бугарског огранка буде благовремено осигурано. Но ако, против сваког очекивања, конвенција са бугарском не би била закључена у року од једне године дана по измени ратификација ове конвенције обе стране уговорнице сагласиле су се још сада да ће се рок за саграђење пруге од Ниша, преко Пирота, до Српско-бугарске границе, рачунати, почињући од дана кад се свеза ове пруге осигура конвенцијом са Бугарском, но у томе случају Србија се обвезује да изврши и да преда међународном саобраћају пругу, која је у питању, у року од три године дана, рачунећи од овога времена.

Разуме се само по себи да ће, у цељи да се постигне заједничка сагласност предвиђена у 1. алинеји чл. 6 комисар један изаслан од стране Књажевско-српске владе, суделовати у Буда-Пешти при лицитацијоном давању грађевинских послова савског моста.

Овај протокол, који ће се сматрати као одобрен и потврђен обема странама уговорницама без друге нарочите ратификације једино тиме, што ће се измењати ратификација ове конвенције, на коју се он односи, састављен је у два примерка.

У Бечу $\frac{28 \text{ Марта}}{9 \text{ Априла}}$ 1880 год.

М. Марић с. р. **Швегел** с. р.

Препоручујемо Нашем министарском савету, да овај закон обнародјје и о извршењу његовом да се стара властима пак заповедамо да по њему поступају а свима и свакоме да му се покоравају.

3 Јуна 1880 године
у Београду.

М. М. ОБРЕНОВИЋ с. р.

(М. П.)

Видео и ставио државни печат
чувар државног печата,
министар правде,
С. Вељковић с. р.

Председник министарског савета,
министар спољних послова,
Јов. Ристић с. р.
министар унутрашњих дела
Јаков Туцаковић с. р.
Министар правде
С. Вељковић с. р.
Министар просвете и
црквених послова
Ст. Вошковић с. р.
министар војни
почасни ађутант његовог височанства
генерал-штабни потпуковник
Јов. Мишковић с. р.
Министар финанције,
Илија Маргетић с. р.
Заступник министра грађевина
пуковник
Стев. Здравковић с. р.

МИЛАН М. ОБРЕНОВИЋ IV.

по милости божјој и вољи народа

КЊАЗ СРПСКИ

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

Општу конвенцију за постројење прве српске државне жељезнице која овде сљедује:

Између г. Мијатовића Министра финанције и г. Гудовића министра грађевина у име књажевско-српске владе, с једне стране.

и друштва генералне уније (Uniongenerale) заступљеног г-ом Б. Бонтуом председником управног одбора који је своју власт пренео на г. Виконта д' Аркура с друге стране.

Уговорено је и утврђено што сљедује:

Влада српска желећи да осигура извршење жељезница предвиђених берлинских уговором и конвенцијом закљученом између Србије и Аустрије $\frac{28 \text{ Марта}}{9 \text{ Априла}}$ хиљаду осам стотина осамдесете године усвојила је предлог који јој је учинио г. Бонту, у име поменутог друштва да узме на се:

1. Остварење зајма, којим би се покрили трошкови око грађења пруге Београд-Врања;

2. Грађење исте пруге.

3. Образовање друштва за експлоатацију ове пруге.

Све то под условима, изложеним у овој конвенцији и њеним додатцима.

ДЕО I.

Зајам.

Члан 1.

Стварна сума зајма биће од седамдесет и једног милиона и четири стотине хиљада динара.

У случају ако ова сума не би била довољна да покрије у првом реду радове, које предузимач на се узима; у другом реду и пошто се потпуно исплате ови радови, трошкове, који падају на терет влади за постројење железнице и који су ниже означени, — уговорено је да ће се разлика колико буде покрити:

1. Резервом интереса добивених на зајам за време трајања радова.

1.) Сувишком годишње отплате.

Члан 2.

Трошкови који падају на терет владе ово су:

1. Партија савског моста који пада на терет српске владе.

2. Веза овог моста са Београдском станицом;

3. Надзорни трошак:

4. Куповина и накнада земљишта које сума не сме превазићи суму од шест хиљада динара од километра.

Члан 3.

Српска влада издаће као против-вредности овог зајма двеста хиљада обвезница од пет стотина франака

свака које ће носити назив хипотекарне обвезнице српских државних жељезница.

Ове обвезнице доносиће двадесет и пет динара годишње који ће се исплаћивати полугодишње првог Јануара и првог Јула сваке године и исплатиће се al pari у року од педесет година, средством тромесечних извлачења.

Г. Бонту у име друштва изјављује да ће их све примити по течају од седамдесет и један и четрдесет од сто (71, 40 %). Или по чистој цени од три стотине педесет и седам динара од обвезнице (седам на сто).

Влада српска обвезује се да плаћа г. Бонту у име друштва и то за педесет година од дана означеног у чл. 13 годишње шест милијона који представљају;

а. Интерес на зајам;

б. Отплату;

в. Вишак одређен за исплату трошкова око грађења, као што је ближе означено у чл. 1, који ће, после потпуне исплате ових трошкова остати на расположењу владе.

Годишња отплата (annuité) плаћаће се у злату.

Члан 5.

Г. Бонту, у име друштва, задржава себи право захтевати да се горе означене обвезнице замене обвезницама друге форме, а поименце обвезницама лутријским, без да се стварни резултати операција могу изменити како што се тиче годишње отплате, коју српска влада има давати.

Члан 6.

Добивени зајам има искључно служити за грађење жељезнице, и не може се ни под којим изговором, употребити на шта друго.

Члан 7.

Зајам ће се у целој својој номиналној вредности интабулисати на првоме месту на жељезници Београд-Врања.

Члан 8.

Влада српска обвезује се употребити све своје силе, кад то г. Бонту у име друштва заиште, да постигне да се зајам котира на главним европским берзама.

Члан 9.

Влада српска изјављује да ће за гарантију годишње отплате, означене у чл. 4. употребити следеће изворе.

1. Чист приход жељезнице, од дана кад се иста пусти у обрт;

2. Приход од ћумрука;

3. До нужне суме; приход од грађевинског данка.

У случају, ако би се грађански данак заменио другим данцима или дажбинама, буди ког рода, ови данци и дажбине замениће грађански данак и употребиће се на исти начин као и онај, на гаранцију зајма.

Члан 10.

Образоваће се под именом каса зајма жељезничког нарочита каса, која ће стајати под двогубом контролом једног државног чиновника и једног представника

генералне Уније. Управа жељезничке експлоатације полагаће овој каси редовно чисте приходе од ђумрука на станицама жељезничким. Остали приходи који имају служити за годишњу отплату, полагаће се истој каси у дванајест пута (par Douziémes) годишње.

Ни једна сума неће се моћи из ове касе издати на што друго, осим на исплату годишње отплате.

Члан 11.

Свака три месеца, на име сваког првог Марта Јуна, Септембра и Децембра, ако не чешће нарочита каса предаваће генеларној Унији у Паризу суму од једног милијона пет стотина хиљада динара, колико износи четвртина годишње отплате.

Члан 12.

Сва акта, која се тичу зајма биће слободна од сваке дажбине.

Годишња отплата, коју српска влада дугује по овоме зајму, неће се ни под каквим изговором подврћи каквом данку или каквом одбијању.

То исто важи и за купоне обвезница зајма и за исплату истих обвезница.

Члан 13.

Годишња отплата од шест милијуна почеће $\frac{20\text{ Маја}}{1\text{ Јуна.}}$ хиљаду осам стотина осамдесет прве године и прва четвртина годишње отплате платиће се, по изложеном начину, $\frac{20\text{ Августа}}{1\text{ Септембра}}$ исте године. Но суме плаћене припашће зајмодавцу само на онај сразмени део зајма који буде остварен.

Но ако би један део зајма ма у којој форми био остварен пре, $\frac{20\ \text{Маја}}{1\ \text{Јуна}}$ влада српска мораће накнадити г. Бонту-у у име друштва, интерес емитиране суме, од дана емисије до горњег рока.

Члан 14.

Г. Бонту обвезује се да остварење зајма у колико је то могуће, подели на целу перијоду, потребну за грађење жељезнице: али, разуме се, да зајмодавац има право извршити ово остварење зајма колико успех операције то захтева у време које за сходно нађе па и да цео зајам оствари одмах после ратификације ове конвенције.

Члан 15.

Суме добивене остварењем зајма могу, по вољи српске владе, или остати депоноване код генералне Уније која ће у овом случају плаћати српској влади интерес од *четири и по на сто* (4 $^1/_2$ %), или се положити у касу Банке Француске но разуме се да ће само г. Бонту у име друштва имати право да подигне те суме и да ће он моћи чинити постепено и у мери, у којој послови буду извршени и од српске владе за исплату одобрени. То ће исто бити и са годишњом одплатом за онај њен део који одговара капиталу, који још није емитиран.

Члан 16.

Влада српска имаће у Паризу представника који ће одржавати односе са генералном Унијом.

Члан 17.

Пошто је зајам искључиво намењен да покрије трошкове постројења жељезнице никакав други издатак осим оних на грађење жељезнице не може се ставити у рачун Српске владе са генералном Унијом.

Влада ће одмах издати генералној Унији једно привремено уверење у коме ће бити означена количина номиналног капитала зајма као и величина интереса на овај зајам.

Кад г. Бонту у име друштва буде имао да оствари цео или један део зајма начином који буде за сходан нашао, влада српска мораће му издати известан број сталних заложених обвезница српске државне жељезнице које ће одговарати количини оствареног зајма и то чим се исто уплати.

ДЕО II.

Грађење

Члан 18.

Књажевско, српска влада уступа предузимачу грађење жељезничке пруге, која ће полазити од једне тачке на обали савској више Београда, одговарајуће месту, који ће се на тој реци саградити и којега је место одређено конвенцијом од 9 Октобра хиљаду осам стотина осамдесете и која ће пруга ићи до границе отоманског царства одонуд Врање.

Члан 19.

Предузимач се обвезује да о свом трошку и на свој ризик сагради и изврши у уговореном року жељез-

ницу, о којој је реч и да је преда држави српској, која ће том предајом постати и остати искључиви власник исте.

Члан 20.

Коначна траса пројектоване пруге ићи ће долином топчидерском прећи ће код Трешње у долину Раље, одатле прешав у долину Ропочевску сићи ће долином Луга и Кубршнице у долину Јасеничe, и додирнув Паланку, спустиће се у долину Моравску код велике Плане. Од Велике Плане траса ће ићи непрекидно долином Моравском и проћи ће поред Јагодине и Ћуприје, па затим прешав преко Параћина, Сталаћа Моравском клисуром, преко Ћуниса, Прћиловице, Суповца доћи ће до Ниша.

Од Ниша траса ће и даље ићи долином источне Мораве преко Лесковца и Врање до Турске границе.

Члан 21.

Постројење пруге обухвата штудије и планове, као и потпуно сграђење жељезнице са њеним станицама и споредним зградама сва механична постројења као и телеграф, једном речи све радове потребне да би одмах била могућа експлоатација економична и рационална.

Члан 22.

Рок, за који се има пруга свршити, да би се могла предати експлоатацији, одредиће се узајамним сагласијем између владе и предузимача најдаље за три месеца после потписа ове конвенције.

Члан 23.

Грађење ће се извршити сходно техничким условима (Cahier des charges) који су придати овој конвенцији под а.) и који образују њен саставни део.

Члан 24.

Предузимач ће поднети влади на одобрење планове и пројекте, прописане техничким условима (Cahier des charges), а влада ће предати предузимачу земљиште, озидано или неозидано потребно или стално за постројење самог пута и његових сваковрсних принадлежности, као станица, пруга за намештање влакова, за скретање, обилажење, места за депое и за копање земље, и т. д. или привремено за провизорна скретања, и обилажења, места за радионице грађевинске, за депое и чување грађевинског материјала, за привремене путове или пруге ради преноса земље грађе и материјала места за вађење песка и шљунка и за путове до њих, сместишта земље и грађе и т. д., једном речи све земљиште у опште, које би било потребно за постројење жељезнице.

Члан 25.

Да би влади олакшао предаје земљишта предузимач ће јој давати, у мери у којој његови пројекти буду одобрени, планове у сразмери од један на две хиљаде, у којима ће бити означена места и границе потребних земљишта, које ће се границе обележити и на самом месту.

Предузимач ће на овим плановима обележити границе плацева (парцела) и имања, како му буду

означене од владиних органа у своје време на лицу места онда кад се планови буду правили, но тиме предузимач не прима на се никакву одговорност за погрешке, којих би могло бити како у означењу граница тако и у означењу сопственика, као ни за оскудицу ових означења, ако би владини органи пропустили да му их у своје време даду.

Са овим плановима предузимач ће предавати и нацрт (табло) оног дела сваког плаца који има доћи под пут, као и површину земљишта, које преко тога остане, кад је исто незнатно.

Члан 26.

Поред тога што ће имати да даде накнаду за откуп, обезцењење, квар и привремене заузеће земљишта озиданих или неозиданих, држава ће сносити трошкове и накнаде за дангубу, преиначење или порушење радионица (usine).

Члан 27.

Предаја сваковрсних земљишта предузимачу има се извршити у року од три месеца најдаље од дана, кад он преда влади планове за експропријацију, о којима је реч у чл. 25.

Члан 28.

У име накнаде за своје обвезе и у колико их буде извршавао, предузимач ће добити као исплату извршења жељезнице суму од сто деведесет и осам хиљада динара ефективно за сваки километар.

Исплата ове цене вршиће се начином, који је означен у следећем члану.

Члан 29.

Ефективне исплате у злату вршиће се преко друштва генералне Уније у Паризу или у Београду, по вољи предузимача по ниже изложеним основима.

Месечне исплате вршиће се по списку, (bordereau) приложеном овој конвенцији под б.) које је он саставни део и у коме је означено како се укупна цена има поделити на разне категорије набавака и радова.

На концу сваког месеца органи предузимачеви, саставиће ситуацијону таблицу свију километара пруге, на којима би радови били извршени, или у току извршења, или за које би биле учињене неке набавке или трошкови.

Не означујући у тој таблици тачан број метара они ће оценити степен извршења свеколиких радова на сваком километру, по категоријама списка bordereau означујући на прилику да је овај степен достигао половину, трећину и т. д.

Ова сумарна и приближна таблица, начињена за сваки километар, служиће за оцену сума, које влада дугује предузимачу.

Контролни органи прегледаће и овериће ове ситуационе таблице, које ће и влада сама, ако нађе за сходно, оверити и којих ће исплату одобрити, по од- (10 % пре $^{3}/_{15}$) месеца који следује ономе у коме су послови извршени или трошкови и набавке учињене. Овај одбитак смањиће се на пет од сто (5 %) при провизорном пријему пруге (види чл 52.)

Члан 30.

У месечним таблицама држаће се рачун од свију набавака грађе или материјала или привремених по-

стројења сваке врсте, само ако се ове набавке налазе на српском земљишту.

Члан 31.

Целокупна цена коштања свију радова и набавака ма ког рода на станици београдској, са њеним радионицама, депонима машина, локомотива, бунарима, мотонима и машинама, алатима, зградама, зидовима и т. д. и т. д., једном речи свију радова ма кога рода били, изузимајући само терасмане и намештање шина, не сме превазићи суму од два милијона две стотине хиљада динара, које ће предузимач морати ефективно утрошити, на основу оправдајућих докумената и не тражећи за себе никакву добит.

Ако би влада одлучила, да се на станици нишкој построје радионице, трошкови, који би се око тога на тој станици учинили, одбиће се од горње суме и предузимач ће бити дужан да на београдској станици утроши на радове само онолико, колико износи разлика од горње суме.

Постројење пруге не обухвата ни мост на Сави ни везу између тога моста и београдске станице, ни везу са станицом на реци, ни ову станицу, — који сви радови остају на терет владе.

Члан 32.

Кад радови на једној секцији од најмање двадесет и пет километра буде довршени, влада ће, на захтевање предузимача, привремено примити ту секцију и платити предузимачу потпуну цену по добитку гарантије од 5 на сто (5 %). Но при свем том пре-

дузимач ће остати одговоран за извршене радове и мораће их даље одржавати у добром стању до предаје целе пруге.

Члан 33.

Кад цела пруга буде довршена и кад све секције постепено буду примљене. као што је горе речено, приступиће се под обостраним надзором мерењу с ланцем од почетка пруге у Београду до границе близу Врање. Ово мерење с ланцем служиће као основа рачуна за салдирање сума, које се предузимачу дугују.

Целокупна цена извршене пруге добиће се кад се дужина добивена мерењем с ланцем помножи средњом километричном ценом, утврђеним чланом 28. ове конвенције, и остатак, који би припадао предузимачу, исплатиће му се одмах и потпуно. Држава ће тада ући у притежање пруге и предузимач ће се ослободити сваког даљег одржавања, али ће при свем том остати одговоран за време од пет година, за послове рђаво израђене, који би се констатовали узајамним сагласијем или у случају несагласија, изборним судом, предвиђеним у чл. 42 ове конвенције.

Уговорено је, да се дужина од три стотине шесет и три километра, коју има пруга по предпројектима владиним, узима за основу приближне дужине, коју она мора имати. Ова се дужина може увећати са два на сто (2 %) усљед разлике у пројектима, али се, у колико је то могуће, неће смети увећати већом цифром, осим у случају нужде, коју би влада признала.

Члан 34.

Предузимач неће за време трајања радова плаћати никакву порезу на заузето земљиште.

То исто вреди за здања и друге зграде подигнуте на том земљишту.

Члан 35.

Материјал сваког рода, гвожђарија, алати машине и све справе, које би предузимач доносио са стране за постројење жељезнице, пуштаће се у Србију слободно и биће изузети од свију ђумручких такса и других дажбина.

Предузимач се обвезује да колико је могуће набавља у Србији потребан му материјал за грађевину.

Члан 36.

Сав материјал, машине и справе потребне за постројење жељезнице, које би се узеле у Србији, биће ослобођене од сваке таксе.

Члан 37.

Предузимач се ослобођава од жиговине и других такса за сва акта, односећа са на постројење жељезнице и на њему организацију, докле траје грађење.

Члан 38.

Радови, које би влада могла захтевати осим оних, који су предвиђени овом конвенцијом и њеним додатцима, извршиће се од предузимача и могу бити само њему поверени. Они ће се извршити сходно прописима владиним и вишак трошкова, који отуд проистиче, платиће се предузимачу по рачунима, подкрепљеним оправдајућим документима, у истим роковима као и обични радови о којима је реч у овој конвенцији.

Но разуме се да ови радови, као и измене у грађењу српских жељезница, учињене у споразуму с владом, неће ни у колико пореметити наређења ове конвенције и њених додатака.

Члан 39.

У цељи да би набавио материјал потребан за грађење српских жељезница, предузимач имаће право, докле грађење траје, да експлоатише камене мајдане и шуме државне, по цени, која ће се утврдити у споразуму с владом.

Члан 40.

Сви податци, планови, предрачуни, процене, белешке, типови, мере, извештаји и т. д. које има влада о жељезници, предаће се одмах предузимачу, које ће за њих платити суму од сто педесет хиљада франака.

Члан 41.

Предузимач ће бити са свим слободан у избору свога персонала, али ће, колико то буде могуће, употребљавати за чиновнике српске поданике, који би били способни за грађење жељезнице. Он ће извршавати радове средствима, којима он хоће, али у целоме подлежаће општим законима српским, садањим или будућим, и земаљским судовима.

Члан 42.

Спорове, које би се могли изродити из међу владе и предузимача, односно извршења и тумачења прописа ове конвенције и њених додатака, судиће изборни суд, састављен из два члана, од којих ће једнога

именовати влада а другога предузимач у року од једног месеца пошто на то једна страна другу позове, — и из једног трећег, кога ова два члана изберу.

Ако се изабрана два судије не споразуму о избору трећега, овога ће именовати главни савет мостова и путова у Белгији.

Пресуда ових судија биће извршена и обвезна, нити ће се моћи оспорити путем апелације ни којим другим.

Члан 43.

Предузимач мора изабрати домицил у Београду.

Члан 44.

Предузимач може за своју потребу подићи привремени телеграфске линије по типовима усвојенима у земљи.

Члан 45.

У случају ако би влада држала да предузимач не развија у својима радовима жељену делателност, имаће право да то питање изнесе пред изборни суд, састављен као што је у чл. 42. ове конвенције. изложеној, и да од њега траже овлашћење да у сопственој режији а на рачун предузимача изврши занемарене радове.

У случају, ако би се овај захтев одобрио, вишао трошкова, причињен овим извршењем у режији, прекк километричне цене, пашће на терет предузимачу.

Члан 46.

Влада српска обвезује се формално, ако не би сама градила у режији другу државну пругу од Ниша

до српско бугарске границе преко Пирота, да извршење ове конвенције и њених додатака, али по цени, која би се одредила узајамним сагласијем и која би се одредила међу две стотине десет хиљада и две стотине двадесет и пет хиљада динара од километра.

Што се тиче огранке до Смедерева, влада задржава предузимачу за грађење овог огранка право првенства над другим конкурентима под једнаким условима.

Члан 47.

Да би гаратновао извршење својих обвеза предузимач мораће положити кауцију од четири милијона динара, у вредностима првог реда, које представљају равну вредност по званично обележеним курсовима у Паризу, Лондону, Бечу или Берлину.

Ова кауција враћаће се предузимачу према мери у којој радови буду изрвшени, и у сразмери, у којој цела сума месечних рачуна стоји целокупној вредности пруге.

Кад се цела пруга прими, онај део ове кауције који не би још био враћен, исплатиће се предузимачу, по одбитку од суме од пет стотина хиљада динара, која ће остати депонована и од које ће се сваке године једна петина враћати предузимачу, докле не истече рок одговорности предузимачеве за рђаво израђене послове, предвиђене чланом 33.

Ова кауција положиће се, по избору предузимача, било француској банци било народној банци у Бечу, било царевинској банци у Берлину, и признанице ће се предати српској влади.

Депонована сума моћи ће се вратити предузимачу, као што је горе изложено, само кад влада изда на то налог.

Но моћи ће се, у сагласију с владом, папири заменити другима, само ако стварна вредност кауције, која остаје као гарантија, остане иста као пре замене.

ДЕО III.

Основи за уговор о експлоатацији.

Члан 48.

Влада српска обвезује се да г. Бонтуу, председнику друштва генералне Уније, или другоме коме друштву, које би он на ту цељ образовао а влада би га примила, повери експлоатацију пруге Београда — Врања под општим условима, који су ниже означени и који имају служити као основа за коначну погодбу.

Члан 49.

Друштво ће изабрати домицил у Београду.

Члан 50.

Пруга и њене принадлежности имају се одржавати у потпуно добром стању, ако је друштво не би одржавало у добром стању, влада ће имати право да сама то учини на рачун друштва.

Члан 51.

Покретан материјал (materie roulant) има се дати уколичини довољној да би се посао експлоатације осигурао. На њему има бити на српском и француском језику натпис:

Српска државна жељезница.

Члан 52.

Станична здања имају се снабдети са потребним

Члан 53.

Сви транспорти путника и еспапа имају се вршити сходно законима и уредбама о јавном поретку као и прописима владиним, који се односе на ред возидбе и на опредељење такса.

Члан 54.

Таксе се имају наплаћивати по тарифама која ће влада одређивати.

Члан 55.

Чиновници који стоје у односу с публиком мораће у колико је могуће бити српске народности или бар говорити српски.

Члан 56.

Са своје стране влада српска обвезује се

1. Да плати:

а.) За два влака дневно, у сваком правцу, са једном машином, од којих ће један бити за путнике а други мешовит, накнаду од седам хиљада осам стотина динара од километра, која се има полагати месечно.

б.) За сваки даљи влак са једном машином, који би возио по налогу српске владе, накнаду која ће према брзини, саставу и километричној даљини кретати се између два и по и четири динара од километра.

в.) Годишњу накнаду од пет на сто (5%) инте-

реса и два на сто (2%) амортизације на целокупну вредност материјала, употребљеног на прузи.

г.) Два на сто (2%) од нечистог прихода.

2. Да по истеку уговора узме материјал по оцени вештака.

3. Да о свом трошку изврши послове увеличања путова и станица, који би могли постати нужни усљед развитна саобраћаја.

4. Да поправи штете, причињене ванредним узроцима као елементарним случајевима, поплавама, пожарима, насиљима, ратом и т. д., пошто је друштво обвезано само на нормално одржавање.

Члан 57.

Друштво, желећи да се послужи, колико је то у његовој власти, српским народним персоналом, обвезује се да употреби што већи број српских чиновника и да их спреми практично како би били способни за службу експлоптације.

Члан 58.

Уговор о експлоатацији трајаће двадесет и пет година.

Но у току последњих десет година, српска влада моћи ће у свако доба споразумети се са друштвом и узети у своје руке експлоатацију пруге.

Члан 59.

Услови (cahier des charges) експлоатације, које је влада саставила узеће се као основа за састав коначних услова (cahier decharges), у колико би се слагали

са горе изложеним угодбама или се у њима већ не би налазили.

Члан 60.

Све односе на експлоатацију уредиће се у накнадној погодби, која се има закључити између уговорача пре истека године, која ће следовати ратификацији ове конвенције.

Члан 61.

У случају, ако г. Бонту, у име друштва, добије од српске владе концесију мајдана каменог угља, употребљивог за експлоатацију жељезнице, и ако би се усљед тога смањила пијачна цена горива, одређеног за ову експлоатацију, влада српска и г. Бонту определиће и утврдиће узајамним сагласијем, у колика би се имале смањити цене експлоатације, које су горе означене.

Ова конвенција постаће коначна тек пошто је ратификују:

Што се тиче г. Бонтуа, у име друштва управни одбор генералне Уније, и то најдаље за десет дана после потписа ове конвенције.

А што се тиче српске владе, народна скупштина у руку од два месеца од истог дана.

Сачињено и потписано у два екземплара у Београду $\frac{\text{22 Јануарая}}{\text{3 Февруара}}$ хиљаду осам стотина осамдесет прве год.

ЗА ВЛАДУ СРПСКУ
министар финанције
Ч. Мијатовић
министар грађевина,
Ј. П. Гудовић

ЗА ДРУШТВО ГЕНЕРАЛНЕ УНИЈЕ
Евг. д. Аркур.

Протокол

Како је влада изјавила жељу да се радови што пре отпочну, г. Бонту у име друштва обвезао се мимо угодаба ове конвенције, да одпочне радове на више километара пруге, где он хоће, у току од пет месеца после ратификације, али са изречном оградом да влада без оклевања одобри пројект, који ће јо предузимач тога ради поднети и да му благовремено преда потребно земљиште.

Исто тако уговорено је да г. Бонту у име друштва не може, без формалног одобрења владе српске, пренети на друго друштво права, која има по овој конвенцији.

Ч. Мијатовић с. р.
Ј. П. Гудовић с. р.

Евг. д. Аркур с. р.

ЗАКЉУЧНИ ПРОТОКОЛ

Додатак конвенцији од 22 Јануара 1881 године,

Да би се избегло свако неистинито тумачење стипулације уговора од $\frac{22\text{ Јануара}}{3\text{ Фебруара}}$ 1881 уговорено је између уговорница да се ниже следећи чланови имају разумети овако.

Члан 1.

Разуме се да сума зајма (71, 400.000 фр.) биће примењена на плаћање трошкова око грађења жељезнице, рачунајући 198.000 фр. на километру трошкова који падају на терет предузимачу, као што је предвиђено чланом 28, и ако остане каква сума пошто се измери све што је прописано чланом 33, онда ова сума употребиће се на покриће трошкова, који падају на владу за подизање жељезнице, као што су они, који су показани у члану 2.

Тако се исто разуме ако сума од 71, 4000.000 фр. не буде довољна да покрије ове две врсте трошкова, сувишак у томе биће покривен колико разлика износи средством резерве састављене:

1.) интересима који остану на расположењу усљед тога што се један део зајма не изда а по рачуну примања Уније.

2) сувишком на исплаћену годишњину који је одређен у чл. 4 под с.

Члан 2.

Трошкови надзора о којима је реч у трећем реду параграфа 4, јесу трошко надзора, који врши држава.

Члан 3.

На крају 2. одељка у место „средством тромесечних извлачења“ треба читати „шестомесечних“.

Члан 4.

Целокупна годишњина, од шест милијуна, треба да се раздвоји овако.

Интерес на зајам са отплатом 5,462.280 фр
Сувишак годишњине . . . . . 537.720 “

Члан 8.

Под речима: „обвезује се да употреби све своје силе“, разуме се само: добре дипломатске услуге српске владе.

Правило јавне администрације утврдиће услове, под којима ће се доходци ђумручки предавати на службу експлоатације.

Последњи ред треба да се разуме овако: да, докле год траје грађење, целокупна годишњина биће употребљена на исплату радова, али разуме се, да после потпуне исплате ових радова, сума, која остане на расположењу и годишњи сувишак од 537. 620 фр. остаће на расположењу српске владе у Београду.

Каса зајма, о којој је реч у овом члану, постојаће у Београду.

Члан 14.

У писму, које је упућено његовом превасходству министру финанције, г. Бонту је изјавио, да ако би га околности довеле да одма створи целокупни зајам, случај у осталом мало вероватан, Генерална унија биће сретна, да даје рачун српској влади у могућој граници о губитку интереса који би следова о за њу овом операцијом.

Члан 15.

Разуме се, да ће г. Бонту имати једини право да повуче суме предвиђене у овом чланку изузев случаје предвиђене у члану 45.

Члан 18.

Изреком је одређено да полазна тачка пруге биће близу крајње границе београдске станице, да ће је она обухватити целу и да ће од ове тачке почети мереље ланцем, као што је казано у „члану 33“.

Члан 25.

Разуме се да предузимач остаје одговоран за техничку израду планова.

Члан 29.

Део пруге од Београда до Раље и кланац Сталаћ који показује специјалне тешкоће извршења, г. Бонту обвезује се да поднесе пројект о овој патрији пруге у што је могуће краћем року, да почне послове, чим влада српска преда земљиште и да их правилно ради.

Члан 30.

Под земљиштем српским разуму се места за слагалиште набавака, које долазе са стране, а она ће бити подигнута у Београду, Смедереву и Врању.

Члан 31.

Извршење доњег строја о коме је реч у овоме члану обухвата трошкове око уравњивања (Planirung) доњег строја.

Члан 33.

Погрешком пера ушле су у текст четири речи: «*коју она мора имати*», примењене на приближну дужину пруге.

Члан 42.

Ако се дође до изборног суда и ако га једна од страна уговорница захте, свака страна наименоваће по двојицу.

Члан 44.

Разуме се да речи «*за своју потребу*» значе потребу грађења жељезнице.

Члан 45.

Израз «*у режији*» треба разумети извршењу које на владу пада а о трошку предузимача; избор средства остаје влади.

Члан 46.

Разуме се да је обвеза, о којој је реч у овом члану, узајамна, и да је господин Бонту обвезан да подигне пругу под условима уговореним у овоме члану.

Члан 47.

Разуме се да доходак депонованих вредности у име кауције, припада генералној унији која има право да их дигне.

Чл. 50 и 51.

Разуме се, да друштву припада да обдржава пругу и да набавља возни материјал. Право контроле над овим материјалом колико се тиче каквоће и количине припада држави.

Члан 52.

Списак намештаја биће утврђен техничким условима.

Члан 56.

Накнада о којој је реч у овом § јесте годишња накнада.

Састав два влака на дан, то јест природа и број кола, из којих ће се они састојати као и њихов пут, који ће бити утврђен саобразно стипулацијама уговора са Аустро-угарском од $\frac{28 \text{ Маја}}{7 \text{ Априла}}$ 1880. — биће одређен у техничким условима.

Реч „амортизација“ је употребљена место речи абање, истрошење (Abnutzung); реч *целокупна вредност* разуме се према ефективној (стварној) вредности по којој је друштво набавило материјал.

Закључено и подписано у два екземплара 3 15. Марта 1881 године.

ЗА ДРУШТВО „ГЕНЕРАЛНЕ УНИЈЕ“
Е. Бонту
Председник управног одбора Генералне Уније

ЗА ВЛАДУ СРПСКУ
Министар иностраних дела
Заступник мин. финанције
Ч. Мијатовић

Министар грађевина
Ј. П. Гудовић

Препоручујемо нашим министрима грађевина и финансије, да овај закон обнародују, и о извршењу се његовом старају, властима пак заповедамо, да по њему поступају, а свима и свакоме да му се покоравају.

23. Марта 1881.

М. М. ОБРЕНОВИЋ с. р.

(М. П.)

Председник министарског савета
министар правде,
М. С. Пирочанац с. р.
Министар војни
почасни адјутант његовог високанства
Књаза генерал
М. Лешјанин с. р.
Министар просвете и
црквених послова
С. Новаковић с. р.
министар иностраних дела,
Ч. Мијатовић с. р.
Министар унутрашњих дела,
М. Гарашанин с. р.
Министар грађевина,
Јеф. Гудовић с. р.
Заступник министра финанције,
Министар иностр. дела,
Ч. Мијатовић. с р.

ПРВА СРПСКА ДРЖАВНА ЖЕЉЕЗНИЦА.

ПРИЛОГ А

конвенције од $\frac{22\ \text{Јануара}}{3\ \text{Фебруара}}$ 1881 године.

ТЕХНИЧКИ УСЛОВИ

за грађење прве српске државне жељезнице од Београда преко Ниша и Врање до српско-турске границе.

ДЕО I.

О изради пројекта.

Члан 1.

Ови технички услови прописују одредбе, по којима главни предузимамач има да сагради прву српску државну жељезницу, као што је утврђено чл. 20, конвенције од данашњег дана.

Члан 2.

О пројекту у опште.

Главни предузимач биће обвезан да изради и укупан и детаљни пројект по нормама, које су прописане у овим техничким условима.

Члан 3.

Дефинитивна траса и уздужни профил жељезнице утврдиће се на основу укупног пројекта, разумевајући

под тим за целу пругу или за сваку секцију пруге:

1.) Генерални план у размери 1: 10000

2.) Уздужни профил у размери 1.5000 за дужине а 1·500 за висине На овом профилу уцртаће се:

a) Подела жељезничке трасе на километре и стотине метара рачунајући од почетка.

b) Дужине правих, и дужине развијених кривина са означењем њихових полупречника и праваца као и углова њихових тангената.

c) Дужине хоризонтала и дужине падања и пењања са означењем њихових падова.

d) Коте терена и коте нивелете са њиховим разликама, као и коте највећег стања воде и то у односу на хоризонат, који ће влада одредити.

e) Тунели, мостови, аквадукти и т. д. са њиховим тачним отворима.

f) Станице, стражаре, прелази у нивоу и т. д.

g) Вароши и села кроз која пролази жељезница као и границе општинских атара.

h Реке и путови.

i) Известан број попречних профила разумевајући под тим и вештачке профиле и профиле слободног пролаза.

Члан 4.

За вештачке грађевине, које ће се градити од камена, цигље или гвожђа на прелазима преко река и путова, преко којих траса пролази — предузимач поднеће влади известан број нормала за различне случајеве који се могу појавити и који би већим делом одговарали нормалима жељезница, експлоатованих од дуже времена у суседству Србије и који су се показали у практици.

Предузимач је такође обвезан, да поднесе типове за разне класе станица и зграда, који ће се израдити по правилима прописаним у осталим члановима ових услова.

Пројект за сваки тип састојаће се:

1.) Из основа у размери 1: 500, у коме ће се означити путови, коеви, зграде и њихов унутрашњи распоред и распоред приступа.

2.) Из изгледа зграда у размери 1:100.

3.) Из објашњавајућег извештаја, који би правдао усвојене распореде.

Члан 5.

За станице и вештачке грађевине које не спадају у нормале израдиће се специјални пројекти.

Шине и њихов прибор као: клинци, подвезице, и т. д. треба да се нацртају у природној величини.

Члан 6.

Предузимач саградиће дуж жељезнице шанчиће, олуке и банкете, који би били потребни за отицање воде, исушивање пута и одржавање вештачких грађевина.

Кад жељезница прелази или сече друмове и путове, које треба за саобраћај задржати, треба саградити прелазе у нивоу, или прелазе над или испод пута.

Предузимач је обвезан да о свом трошку васпостави и обезбеди отицање свију вода, ако би грађевине њихов ток заустављале, прекидале или преиначавале.

На границама суседних земаља и у рејону за употребу утврђених места, предузимач је дужан да

се при студији и извршењу својих пројекта придржава формалитета и услова, које ће моћи влада захтевати.

Ово исто вреди, кад би траса ударала на споменике и верозаконске храмове.

Послови, који би се градили рад војне цељи, падају на терет владе.

Члан 7.

Влади ће се поднети у исто доба са плановима, поменутим у 3, 4, 5 и 6 члану, опис пројекта као и табеларни преглед о паду и кривинама.

Члан 8.

Предузимач је обвезан, да најдаље у року од 9 месеци, рачунећи од дана кад се ова конвенција узакони, поднесе влади у дупликату планове и целокупне пројекте за све радове и набавке, састављене по прописима ових техничких услова.

На случај оправдане сметње, министар грађевина моћи ће поменути рок продужити за три месеца. Један екземплар поднесених планова и пројекта, задржаће влада за своју потребу а други, оверен подписом министра грађевина, вратиће се предузимачу најдаље за месец дана, рачунајући од дана његове предаје.

Ако овај рок прође а влада није учинила примедбе, или ако није саопштила своју одлуку о поднесеним пројектима, главни предузимач може их сматрати као одобрене и приступити извршењу послова.

Но да би се најважнији и најтежи послови конструкције могли што пре отпочети, предузимач може

поднети министру грађевина генерални план и уздужни профил трасе од појединих секција, које не могу бити краће од 30 километара.

Одобрење министра, дато за ове делове и секције, не ослобођава предузимача, да ове привремено одобрене делове не поднаша уз целокупан пројект. Али се условљава, да ови делови остану као што су одобрени.

Влада моћи ће у колико за нужно нађе, модификовати пројекте, поднесене јој на одобрење уколико то не би било противно овим техничким условима и конвенцији.

ДЕО II.

О траси у опште

Члан 9.

У отвореном пољу ван станица пруга ће се саградити само за један колосек.

На станицама саградиће се независно од главног колосека још два колосека за скретање и састављање влакова.

Укупна дужина ових колосека неће моћи за целу линију износити више од 50 километара. Но ако би се за првих пет година експлоатације указала потреба за подизање нових колосека, влада има право да захтева од предузимача или ако он то не би урадио од друштва општег уједињења да постави нове колосеке у дужини до десет километара.

Међу тим темељи за стубове на великим мостовима преко река саградиће се за два колосека, ако би њихово доцније подизање задавало велике тешкоће.

Исто тако влада може наредити, да се продуже стубови на мостовима, који би служили као подлога за путничке пролазе, но трошкови који би произашли од овог продужења и подизања ових путова падају на њен терет.

Члан 10.

На отвореној пруги неће се у опште узимати мањи полупречник од 500 метара; али на делу трасе између рипањске јаруге и Влашке, и у обе клисуре узимаће се најмањи полупречник и до 300 метара.

Предузимач може употребити овај најмањи полупречник од 300 метара и на осталим деловима трасе на тешким местима, но само по нарочитом одобрењу мин. грађевина.

У кривинама са мањим полупречником од 1000 метара, ширина колосека треба да се увеличава у обртној сразмери према дужини полупречника, међу тим ово проширење не може бити веће од 30 милиметара.

Горње површине обадвеју шина једног колосека поставиће се у правцима тачно хоризонтално. У кривинама спољна шина подигнуће се довољно, сходно правилима науке.

Подизање спољне шине находиће се у параболи за спајање и извршиће се ћускијама при полагању пута, ито на дужини, која ће бити у најмању руку 200 пута онолика, колико се шина подиже.

Осим тога треба да се умете права, најмање од 10 метара дужине, између тачака гди се почиње дизати спољна шина за две кривине супротног правц-

Члан 11.

У долини моравској највећи пад биће 0·007. метара на метар, но он се може увећати до 0·010 метара по нарочитом одобрењу министра грађевина.

Од Београда до Велике Плане употребиће се највећи пад од 10 милиметара, но на оном делу од Рипња до Влашке може се употребити највећи пад од 15 милиметара.

Но на случај ако влада у року од три месеца, рачунајући од дана ратификације конвенције, захтевала буду да се на овом последњем делу употреби пад од 43 милиметара она ће накнадити предузимача са сумом од 1, 200.000 динара, која ће се сума поделити на све километре целе пруге.

Једна хоризонтала од сто метара дужине употребиће се између два узастопна нагиба супротног правца, са којих вода отиче ка истој тачци.

Падови у кривинама са малим полупречником и у тунелима смањиће се у колико се год буде могло.

Члан 12.

Влада ће одредити на предлог предузимача, где ће се поставити станице или постаје за путнике и еспапе или само за путнике, но њихов број неће бити већи од 32.

Дужина станица биће најмање између пет и шест стотина метара, према њиховој важности; дужина хоризонтала треба да буде најмање шест стотина метара; но на случај ако би се рад тога наилазило на велике тешкоће, њихова дужина моћиће се свести на четири стотине метара на случај доказане потребе.

Станице треба да су хоризонталне, но на случај потребе може се дозволити, да се граде и са падом од два на хиљаду.

Станице у кривинама дозволиће се само у случају потпуно доказане потребе а по нарочитом одобрењу министра грађевина.

Споредне станице треба да имају осем два главна колосека још и трећи колосек, а да се остави место и за постављање четвртог колосека.

На постајама не ће се подизати трећи колосек али ће се и за њега оставити место.

ДЕО III.

О доњем строју

Члан 13.

Горња ширина насипа биће 5·40 метара. На одкопима у влажној иловачи ова ће се ширина повисити на 6 метара.

У откопима у стени ова ширина свешће се на 4·50 метара.

У кривинама са малим полупречником горња површина доњег строја моћиће се поставити косо.

Горња ширина застора биће 3·40 метра а дебљина биће 0·35 метара, но према потреби она ће се повећати на 0·50 метра у одкопима у влажној иловачи.

Унутарње одстојање шина биће 1.436 метра. На станицама колосеци биће удаљени 4·75 метра од осовине до осовине.

Бокови усека и шанчића имаће најмање пад од јед-

ног метра висине за метар основице (изузимајући делове у стени).

На местима где природа терена буде захтевала, даће се овим боковима нагиб од 1 ½ основице за 1 висине.

Исто тако овај последњи нагиб даће се и боковима насипа, који ће се осем тога утврдити засејавањем.

При тунелима, вијадуктима и мостовима поступиће се по овим прописима.

Отвор између стубова за пролаз жељезнице биће 4·50 метра.

Вертикално одстојање, остављено над шином за пролаз влака испод мостова и вијадуката не може бити испод 4·80 метра; а у тунелима висина између темена свода и нивоа шина неће бити мања од 5·4 метра.

Ширине између наслона на мостовима и вијадуктима преко којих пролази жељезница биће 4·50 метра.

Мостови, тунели и вијадукти за обичне путове имаће отвор од 3 до 8 метара и висину од 4·30 метра до 5 метара, што ће се одредити према месним приликама.

IV. ДЕО

О мостовима

Члан 14.

На мостовима од гвожђа извршиће се пробе по правилима науке.

Члан 15.

Мостови од дрвета неће се градити испод гвозденог пута.

Члан 16.

При израђивању вештачких грађевина главни предузимач употребљаваће само материјал од доброг квалитета и треба да поступа у свему по правилима науке, тако да се добију потпуно солидне конструкције.

Нарочито се условљава, да се грађевине израде без икаквог раскоша и да се колико је могуће, употребљава материјал, уобичајен у земљи.

Члан 17.

Гвоздени мостови рачунаће се тако, да се квадратни милиметар не терети више од 6 килограма, узимајући за основу прописе, који постоје за јавне грађевине у Француској.

V. ДЕО

О к о л о в о з у

Члан 18.

Шине и остали саставни делови коловоза треба да су доброг квалитета и да издрже терет према њиховом определењу.

Шине биће од челика и тешке 30 килограма на уздужни метар без осталог прибора; оне ће бити системе Виньол, са подвезицама од челика.

Шине треба да су најмање 6 метара дугачке.

Услови за набавку шина поднеће се влади на одобрење. У погодби треба да се услови гаранција најмање за три године.

Члан 19.

Прагови биће од непрепариране растовине или импрегноване буковине, треба да су дугачки најмање 2·50 метра, дебели 0·14 до 0·15 метра, и широки најмање 0·15 метра.

Одстојање прагова од осовине до осовине биће највише 0.90 метра, а за оне на саставцима свешће се на 0.60 метра.

Члан 20.

На случај кад жељезница пролази преко путова у нивоу, шине треба да се положе у истој равни са путем тако да не би сметале саобраћају кола.

Угао укрштања не може бити мањи од 45°.

За путове којих се положај или профил мења пад за силазак и узлазак на преиначеним деловима не сме, у колико је могуће, прелазити 0.050 метра на метар, изузимајући ако падови и скокови постојећих путова не прелазе ову границу и у том случају предузимач неће бити дужан да сагради блажије силаске и узласке.

Члан 21.

Прелази над жељезницом могу се градити од дрвета.

Члан 22.

Дуж пруге неће се подизати ограда.

Вратнице на прелазима у нивоу градиће се само тамо, где је жив саобраћај и на местима где се са таких прелаза не може видети долазећи влак најмање на триста метара.

Могу се градити вратнице са којима се рукује из даљине, а и више вратница могу се уједно послуживати са истог места.

Главни предузимач постараће се за нарочити распоред, да препречи стоку, да се не удаљује ни од једне ни од друге стране пута и да не може приступити на гвоздени пут.

Станице и постаје оградиће се довољно, да се не може прићи на станичне колосеке.

Члан 23.

На свакој станици поставиће се два сигнала у одређеном одстојању, један на уласку а други на изласку.

Члан 24.

Дуж целог пута поставиће се телеграфски вод са две жице.

Типови и знаци употребиће се како су уобичајени у земљи.

Члан 25.

На целој дужи пута поставиће се километарски дирецi, за означавање пада и скока.

Сви дирецi биће од растовине и масно обојадисани.

Члан 26.

Одстојање стражара дуж пута износиће од 1,5 до 2 километра.

Укупан број не може износити више од 225.

VI. ДЕО

О зградама.

Члан 27.

Условљава се, да зграде за путничке станице буду од камена или од цигље и да зграда за станице еспапа, радионице, шупе за локомотиве и остале принадлежности могу бити сграђене од слабог материјала но темељи да су од камена или цигље.

Да би се познали основи по којима главни предузимач оцењује станичне зграде, условљава се, да ће се при саставу пројекта и извршењу руководити правилима најумереније штедње. избегавајући сваки раскош и то како у броју зграда тако и у њиховим величинама и распоредима.

Члан 18

Радионица за оправке и магацин за материјал градиће се у Београду или Нишу, како одреди министар грађевина.

У радионицама за оправку путничких кола и вагона треба да са може сместити 30 кола под кровом а 50 кола ван крова.

На линији сградиће се и то на станицама које влада одреди, највише до 28 стаја за локомотиве, рачунајући под тим и ону стају за 10 локомотива, која је за станицу београдску намењена.

Члан 29.

Сградиће се станице за воду са прибором за напајање локомотива да би се обезбедила служба.

У Београду биће два резервоара, сваки од 100 кубних метара а на осталим местима за узимање воде по један резервоар од 100 кубних метара.

Уста за отицање воде биће најмање 2·850 метра над главом шине.

VII ДЕО

Државни надзор

Члан 30.

Послови ће се радити под контролом и надзором владе.

Циљ је контроле и овог надзора да се не дозволи да се предузимач удаљава од распореда прописаних у овим техничким условима а нарочито од оних распореда, који следују из одобрених пројеката.

Члан 31·

Министар грађевина може наредити, да се пре испитивања поднесиних пројеката а о трошку друштвеном контролишу поднесени пројекти на лицу места.

Члан 32.

Пошто министар грађевина одобри поднесене планове предузимач не може правити никакве измене у траси и у уздужном профилу без нарочитог одобрења владе.

Члан 33.

По свршетку железнице предузимач предаће влади 2 примерка уздужног профила и ситуације онако како је железница извршена а у истом размеру као што

је утврђено у члану 3 а покрај тога и по два примерка генералних планова вештачких грађевина, којих је отвор већи од 40 метара.

Виђено као прилог А. наше конвенције од данашњег дана.

у Београду $\frac{22 \text{ Јануара}}{3 \text{ Фебруара}}$ 1881 године.

ЗА СРПСКУ ВЛАДУ
министар финанције
Ч. Мијатовић с. р.

ЗА ДРУШТВО ОПШТЕ УНИЈЕ
Е. Херкур с. р.

министар грађевина
Ј. П. Гудовић с. р.

ПРВА СРПСКА ДРЖАВНА ЖЕЉЕЗНИЦА

ПРИЛОГ В

КОНВЕНЦИЈЕ ОД $\frac{22 \text{ Јануара}}{3 \text{ Фебруара}}$ 1881 ГОДИНЕ

виђено као прилог В наше конвенције од данашњег дана

БЕОГРАД $\frac{22 \text{ Јануара}}{3 \text{ Фебруара}}$ *1881,*

ЗА ДРУШТВО ОПШТЕ УНИЈЕ
Е. Херкур с. р.

ЗА СРПСКУ ВЛАДУ
Министар финанције,
Ч. Мијатовић с. р.
Министар грађевина
Ј. П. Гудовић с. р.

ТЕК. БР.	Означење послова и набавака	ЦЕНА НА КИЛОМЕТАР У ДИНАРИМА
1	Студија и састав пројекта	3.000
2	Састав персонала, путни трошкови и намештај	1.200
3	Прибор, шине за послугу, колица и т. д. .	8.500
4	Доњи строј, потпорни зидови, утврђење обале и бокова	51.000
5	Вештачке грађевине: аквадукти, мостови и тунели	45.100
6	Стражаре, прелази у ниову, путање . . .	2.500
7	Станичне зграде	16.500
8	Ограда станичних приступа и прелаза у нивоу	500
9	Телеграф	600
10	Шине са прибором на граници и српском земљишту	22.000
11	Набавке и пренос прагова до слагалишта .	4.000
12	Затвор (ballastage)	10.000
13	Пренос шина, прибора и прагова од српске границе или од слагалишта на место опредељења и полагање шина на отвореном путу	8.000
14	Станични колосеци	3.100
15	Стални материјал	2.000
16	Снабдевање водом	1.100
17	Алат радионице за оправку на станици београдској и у депоима	1.000
18	Управа, надзор, општи трошкови, од прилике 10% од горњих издатака	17.900
	Свега динара . . .	198.000

Једну стотину деведесет и осам хиљада динара

УСТРОЈСТВО

Жељезничког одељења при министарству грађевина

на основу закона о уређењу министарства грађевина од 17 децембра 1878 год. и закона о регулисању положаја техничких грађевинских чиновника од 18 Јануара 1880 год.

ПРЕДЛОГ МИНИСТРА ГРАЂЕВИНА:

Ваше височанство!

Генерална унија као предузимач грађења жељезнице отпочела је већ у велико послове трасирања, а у кратком времену отпочеће и сам рад.

Ја немам ни најмање повода, да посумњам у брижљив, добар и солидан рад овога друштва; али како је ово питање од голема значаја засецајући јако у наше земаљске интересе, а ослањајући се при том још и на поступак свију осталих држава у таквим приликама, налазим да је прека потреба, да се у повереном ми миминистарству на основу постојећих закона што пре организује жељезничко одељење ради руковања свију жељезничких послова а тако исто да се распореди персонал, који ће у пољу водити непсредан надзор над самим грађењем жељезнице.

Руковођен овим мислима, част ми је да Вам, Господару, поднесем на одобрење предлог о овој

организацији, која би по моме нахођењу одговарала нашим приликама и потребама и која би с погледом на закључени уговор целисходна била, да се ово велико и важно подузеће срећно и поспешно сврши.

У разним земљама и управе железничких одељења различне су. То зависи од многих и многих чињеница, а у првом реду од општег земаљског уређења од начина саме радње и од дужине железничке пруге и т. д.

Међу тим код свију тих устројстава има опет и нечега општег, а то је да се укупан рад подели што је могуће више по струкама.

Код сваке железнице ваља даље разликовати два доста јака различна дела. Један је само грађење и одржавање, а други је њена употреба или тако звана експлоатација. И у нашем закону о уређењу министарства грађевина ова је подела предвиђена; али како оба ова дела стоје у међусобном односу, потребна је и управа која целокупан рад руководи.

Према овоме гледишту састављена је под 1. приложена прва таблица, по којој би се имао саставити персонал у самом железничком одељењу.

У овом одељењу вршили би се сви послови железнички, али док се железница гради потреба је да нарочито за то одређени персонал води у пољу непосредан надзор над самим грађењем који се персонал сматра као саставни део железничког одељења.

У практици показало се као корисно, да се при грађењу железнице главни и непосредни надзор у пољу повери једном лицу са потребним техничким

персоналом за извесне дужине пруге. Водећи рачуна о положају и тешкоћама наше линије, ја налазим, да би најцелисходније било да се цела пруга подели на четири инспекције и то: прва од Београда до Велике Плане, друга од Велике Плане до Сталаћа, треће од Сталаћа до Ниша и четврте од Ниша до српско-турске границе.

Стан прве инспекције био би у Београду, друге у Јагодини, трећа у Алексинцу и четврта у Лесковцу.

У свакој опет инспекцији може се водити надзор на три разна начина и то:

1. Да се сваком инспектору прида довољан број персинала, који би од времена на време излазио на линију, а само за врло тешке партије да се одреди нарочито лице за вођење непосредног надзора.

2. Да се персонал сваке инспекције разреди на линији, али тако, оа одређене дужи буду у границама између 12 – 20 километара према тешкоћама у терену и

3. Да се свака инспекција подели на неколико већих секција а ове опет на подсекције.

По првом начину надзор би био доста слаб а највећа му је мана нарочито та, што би више лица у разним временима водило надзор над једном истом грађевином.

Трећи је опет начин доста гломазан и с великом преписком скопчан. Стога је у другој таблици састављен персонал за надзор у пољу по другом начину.

У закону о регулисању положаја техничких грађевинских чиновника, од 18 Јануара 1880 год. одређена је систематичка годишња плата само за нижи персонал

жељезничког одељења а односно плате вишег персонала прописано је, да се буџетом одређује. Међу тим пошто се зна да ми немамо на расположењу довољан број техничких снага но морамо узимати стране држављане у службу, а пошто с тога баш и није могуће или бар тешко би било, да се у напред тачно разреде суме према звањима, то је у буџету за ову годину стављена само округла цифра од сто педесет хиљада динара за попуњене персонала при жељезничком одељењу, са овлашћењем да се плата указом одреди и то странцима по уговору, а нашима по положају и постојећим законима.

Са ових разлога, а водећи рачуна о платама и по другим струкама састављена је под III. приложена трећа таблица, по којој се одређују систематичне плате целом особљу жељезничког одељења.

Као што је познато жељезнички инжињери а нарочито виши имају веће плате на страни но што је у овој таблици одређено, па да би узимајући стране техничаре у нашу службу могли добити признате и чувене снаге стављена је у првом делу таблице још и примедба да се страним инжињерима може покрај плате дати и додатак на личност, који ће се у сваком специјалном случају уговором определити.

Особље за надзор у пољу обилазиће линију, мора тако рећи непрестано путовати па с тога је потреба, да му се да накнада на издатке за подвоз и попутне трошкове те да се тако постави у независан положај како би сву своју умну и физичку снагу могло искључно употребити само на онај посао, који му је поверен.

Ова накнада могла би бити на два начина, и то: или да му се даје обична дијурна и подвозни трошак кад путује, или да му се у име тих трошкова одреди годишњи додатак.

Овај је начин целисходнији и усвојен је у целом техничком свету у таким приликама па с тога је у другом делу ове треће таблице одређен годишњи додатак.

Као што сам имао част, да још у почетку овог мог понизног извештаја напоменем, овака организација одговарала би по моме нахођењу и нашим садањим приликама и намењеној цељи. С тога ми је част молити Ваше Височанство у понизности, да овај мој предлог изволи одобрити.

8 маја 1881 године.

у Београду

Вашег Височанства најпонизнији слуга

министар грађевина

Јеврем П. Гудовић с. р.

КЊАЗ ОДОБРАВА

М. М. ОБРЕНОВИЋ с. р.

I

УСТРОЈСТВО

ЖЕЉЕЗНИЧКОГ ОДЕЉЕЊА ПРИ МИНИСТАРСТВУ ГРАЂЕВИНА

на основу закона о уређењу министарства грађевина од 17 децембра 1880 г.

I. У САМОМ МИНИСТАРСТВУ

УПРАВА ОДЕЉЕЊА	ОДСЕК ЗА ГРАЂЕЊЕ И ОДРЖАЊЕ	ОДСЕК ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЈУ	ОПШТИ ПЕРСОНАЛ
директбр	Иншпектор као шеф одељења	Иншпектор као шеф одељења	Четири подинжињера за цртање и копирање
Главни инспектор као заступник директора	Један инжињер за доњи строј тунела	Секција за тарифе и рекламације	Потребан број техничких практиканата за препис, деловодство, по потреби и за цртање и т. д.
	Један инжињер или подинжињер као његов помоћник	Секција за ред возидбе, отправљање влакова и техничко саобраћајну службу	
	Један инжињер за мостове	Контрола за жељезнички приход и расход	

УПРАВА ОДЕЉЕЊА	ОДСЕК ЗА ГРАЂЕЊЕ И ОДРЖАВАЊЕ	ОДСЕК ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЈУ	ОПШТИ ПЕРСОНАЛ
	Један инжињер за горњи строј	Секција за статистику	
	Један инжињер-архитекта за грађевине		
	Један инжињер за набавку возног материјала, за стално машине и радионице.		
	Један инжињер или подинжињер као његов помоћник		
	Инжињер за трасирање		
	Комесар за експропијацију		

II.

УСТРОЈСТВО

ЖЕЉЕЗНИЧКОГ ОДЕЉЕЊА ПРИ МИНИСТАРСТВУ ГРАЂЕВИНА

на основу закона о уређењу министарства грађевина од 17 Децембра 1880 год.

II. НАДЗОРНИ ПЕРСОНАЛ У ПОЉУ ЗА ВРЕМЕ ГРАЂЕЊА ЖЕЉЕЗНИЦЕ.

I. Инспекција Београд-Велика Плана ДУЖИНА 90 КИЛОМЕТАРА		II. Инспекција Велика Плана-Сталаћ ДУЖИНА 86 КИЛОМЕТАРА		III. Инспекција Сталаћ-Ниш ДУЖИНА 64 КИЛОМЕТАРА		IV. Инспекција Ниш-Врања ДУЖИНА 122 КИЛОМЕТАРА	
БИРО ИНСПЕКЦИЈЕ	ПЕРСОНАЛ У ПОЉУ	БИРО ИНСПЕКЦИЈЕ	ПЕРСОНАЛ У ПОЉУ	БИРО ИНСПЕКЦИЈЕ	ПЕРСОНАЛ У ПОЉУ	БИРО ИНСПЕКЦИЈЕ	ПЕРСОНАЛ У ПОЉУ
1 Инспектор као шеф.	1 Један инжињер за савски мост.	1 Инспектор као шеф.	1 Један инж. за секцију Велика Плана-Багрдан дуж. 24 килом.	1 Инспектор као шеф.	1 Један инж. за секцију Сталаћ-Трубарево, дуж. 12 килом.	1 Инспектор као шеф.	1 Један инжињ. за станицу Нишку и радионицу.
2 Један инжињер за доњи строј.	2 Инжињер-архитекта за за београдску станицу	2 Један инжињер за доњи строј.	2 Један инжињер за секцију Багрдан-Јагод. дуж. 22 килом.	2 Један инжињер да доњи строј.	2 Један инж. за секц Трубарево Корман дуж. 15 килом.	2 Један инжињ. за доњи строј.	2 Један инжињ. за секц. Ниш-Брестовац дуж. 24. километара.
3 Један подинж. за цртање.	3 Инжињ., за секцију Београд-Ресник, дуж. 15 килом	3 Један подинжињер за цртање.	3 Један инжињ. за секцију Јагодина-Буприја дуж. 12 килом.	3 Један подинжињер за цртање.	3 Један инжињ. за секцију Корман-Грејач, дуж. 20 килом.	3 Један инжињ. за цртање.	3 Један инжињ. за секц. Брестовац-Лесковац дуж. 20 килом.
4 Један подинж. или техн. практ. за копир. преп. и деловодство.	4 Инжињер за секцију Ресник-Рипањ. дуж. 13 километра.	4 Један подинж. или техн. прак. за копир. преп. и деловоодство	4 Један инжињ. за секцију Ћуприја-Сикирица дуж. 13 килом.	4 Један подинжињ. или техн. прак. за копир. преп. и деловодство.	4 Један инжињ. за секцију Грејач-Ниш дуж. 17 километара.	4 Једанподинжињ. или техн. прак. за копир. преп. и деловодство.	4 Један инжињ, за секц. Лесковац-Грделица дуж. 17 килом.

I. Инспекција Београд-велика Плана ДУЖИНА 90 КИЛОМЕТАРА		II. Инспекција Велика плана-Сталаћ ДУЖИНА 86 КИЛОМЕТАРА		III. Инспекција Сталаћ-Ниш ДУЖИНА 94 КИЛОМЕТАРА		IV. Инспекција Ниш-Врања ДУЖИНА 122 КИЛОМЕТАРА	
БИРО ИНСИЕКЦИЈЕ	ПЕРСОНАЛ У ПОЉУ	БИРО ИНСПЕКЦИЈЕ	ПЕРСОНАЛ У ПОЉУ	БИРО ИНСПЕКЦИЈЕ	ПЕРСОНАЛ У ПОЉУ	БИРО ИНСПЕКЦИЈЕ	ПЕРСОНАЛ У ПОЉУ
	5 Инжињ. за секцију Рипањ-Влашка, дуж. 22 километра. 6 Подинжињер за исту секцију. 7 Један инжињ. за секцију. Влашка-Кусадак, дуж. 20 килом. 8 Један инжињер за секцију Кусадак Вел. Плана дуж. 20 к.		5 Један инжињ. за секцију Сикирица-Сталаћ. дуж. 15 килом.				5 Један инжињер за секц. Грделица Џеп дуж. 16 километра 6 Један инжињер за секцију Џеп Владичин хан дуж. 12 килом. 7 Један инж. за секцију Владичин хан-Врања дуж. 21 килом. 8 Један инж. за секц. Врања турска граница дуж. 12 килом.
Свега особа 4	Свега особа 8	Свега особа 4	Свега особа 5	Свега особа 4	Свега особа 4	Свега особа 4	Свега особа 8
Персонал целе инспекције 12 особа		Персонал целе инспекције 9 особа		Персонал целе инспекције 8 особа		Персонал целе инсцекције 12 особа	

Целокупни надзорни персонал 41 особа,

III

ПЛАТЕ И ДОДАТЦИ

Персонала при жељезничком одељењу министарства грађевина

На основу чл. 3. закона о уређењу министарства грађевина од 17. Децемдра 1878 године, члана 15., 16. и 17. закона о регулисању положаја техничких грађевинских чиновника од 18. Јануара 1880. год., и на основу I. одељка буџета за 1881 рачунску год.

БРОЈ	ЗВАЊЕ	систематич. год. плата	БРОЈ	ДОДАТАК ПЕРСОНАЛА ЖЕЉЕЗНИЧКОГ ОДЕЉЕЊА КОЈИ ВОДИ НАДЗОР У ПОЉУ	ГОДИШЊИ ДОДАТАК У ДИНАРИМА
1	Директору	10.000	1	Инспекторима	3.000
2.	Главном инспектору	8.000	2	Инжињеру прве, друге и треће класе	2.500
3.	Инспектору прве класе	7.000	3	Инжињеру четврте, пете и шесте класе	2.000
4.	Инспектору друге класе	5.000	4	Подинжињерима прве и друге класе	1.000
5.	Инспектору треће класе	4.000	5	Техничким практикантима	300
6.	Комесару за експропријацију	2.500			

Примедба. Инжињери подинжињери и технички практиканти имаће плату по закону. Страни покрај систематичне плате према звању, могу имати додатак, који ће се уговором одредити.

ПРАВИЛА
о
грађењу школа и о намештају школском

(Збор. 36. стр. 270.)

Министар просвете и црквених послова у споразуму са г. министром унутрашњих дела и г министром грађевина а по саслушању главног просветнога савета прописао је о грађењу школа и о намештају школском ова правила

ОДЕЉАК ПРВИ
Избор места

Члан 1.

Школска зграда мора бити у средини школске општине.

Земљиште за школу мора бити довољно пространо, равно, суво (оцедито), са свију страна ваздуху и светлости приступачно.

Ако је земљиште косо, ваља да је окренуто југу или истоку.

А не може бити школа на земљишту влажном, подводном и на простору узаном. Исто тако не дозвољава се да буде школска зграда близу бара, буњишта механа, гробља и у опште близу радионица, које би сметале школском раду.

У варошима бирају се за школе улице у којима је тишина и где има мање ларме. Школска зграда

мора од улице удаљена бити најмања седам метара. На простору између зграда и улице треба да је башта.

Члан 2.

Поред простора за школску зграду и авлије мора имати по селима свака школа дан ораће земље за башту и пољско-привредне производе, у варошима и варошицама пак најмање 350—400 квадратних метара за школску башту.

Ако близу школе нема добре пијаће воде, онда ће се свака школа снабдети бунаром или чесмом у својој авлији или башти; но и једно и друго мора бити далеко од нужника.

Члан 3.

Места за школу бира одбор састављен из једног полицијског чиновника, окружног или среског лекара, окружног инжињера, два професора или учитеља, председника општине и два одборника.

Одбор ће на писмено изјавити да изабрано мосто одговара одредбама ових правила. Он ће изабрано место снимити и описати подробно све што је потребно ради пројектовања и прорачунавања.

У случају несагласности решава по прибраним податцима министар просвете и црквених послова где ће се школа зидати.

ОДЕЉАК ДРУГИ

Зидање и распоред

Члан 4.

Школска зграда треба да је ако се икако може од тврдог материјала. Зидови појединих одељака где

има више разреда или слушаоница морају бити тако дебели (најмање од једне цигље) да се звук или глас у другој слушаоници не чује.

Учионица треба да буде над подрумом ако подрум није влажан.

Све собе морају бити најмање један метар над равнином земљишта.

Члан 5.

При мањим школским зградама учионица мора бити окренута југу или истоку а код векиких лице увек југоистоку, зачеље северо-западу, десно крило југо-западу а лево крило северо-истику.

Собе за цртање, кабинети, ходници и канцеларије могу бити на северној страни.

Члан 6.

Кров треба да је висок, покривен црепом или плочама, с нагибом за креп $^1/_3$ а за плоче $^1/_4$ распона, т. ј. ширине зграде.

Улазак у учионицу несме бити с' поља него из ходника.

Ходници не треба да су шири од три метра, морају бити покривени, добро осветљени и за ветрење удешени. Прозор на ходнику има се тако удесити, да дође према вратима учионице ради бољег ветрења особито лети.

Степенице не смеју бити уже од 1·5 метра, ни праве ни увијене, већ на два до три колена савијене а морају имати места и за одмарање. Степенице на слободној ивици морају имати ограду. Та ограда мора бити висока и честа и на њој у растојању од по

метра стубићи, да деца неби ограду употребила за пузање.

Пад степеница мора бити 0·15 до 0·17 метра, а сваки басамак четвороуголан, а не обал и дубок 0·3 метра. Дубљина басамака удешава се према висини; тако ако је висина 0·150 онда дубљина треба да буде 0·324 а кад је висина 0.170 дубљина мора бити 0.304м.

Члан 7.

При свакој већој школи, особито у варошима, потребна је и соба за гимнастику, која се може и угрејати. Висина те собе да износи 5—6 метара, светлост у собу за гимнастику треба да долази са две стране.

Место за гимнастику по селима обично да буде у авлији између баште и школске зграде.

Члан 8.

Ниједна учионица не сме бити дужа од 10, шира од 7, ни виша од 4 метра, а висина никад мања 3·5 метра

Највећа учионица може дакле имати 70 квадратних или 280 кубних метара.

У такој учионици са хигијенског и педагошког гледишта желети је да не буде више од 45 ђака. Но допушта се да највећи број ђака буде 50. Чим број ђака пређе 50, треба се старати да се нова учионица отвори.

Ако је број ђака мањи од 45, онда према томе и учионица може бити мања. Увек гледа се на то да учионица буде дугуљаста тако да размера између

ширине и дужине стоји као 3:5. На сваког ђака мора доћи у најмању руку по 1·5 квадратна мера површине рачунајући ту и школски намештај.

За отступање од ове основе у преважним приликама, мора се тражи нарочито министарско одобрење, које ће се давати кад се узроци одступања не могу одклонити.

Члан 9.

Прозори теба да су окренути истоку или југу, а увек према левој уздужној страни ђачких седишта. По потреби могу бити прозори и иза леђа, али светлост с ове стране да није јача од оне с леве стране.

Члан 10.

Патос мора бити столарски и по могућству од тврдог дрвета. Патос ваља натопити врелим ланеним уљем. Испод патоса треба прво насути довољно суве земље, за тим 0·8 метра сува песка.

Зидови учионице треба за 1 до 1·5 метара висине обложити даском, а ова мора бити обојена масном сивом бојом.

Зидове у учионицама и ходницима ваља масном бојом премазати у висини од 1.5 метра, а свако недеље мокром крпом брисати.

Врата у учионици треба да су двокрилна, широка 1·3 а висока 2.5 метра. Врата да су на десној уздужној страни према прозорима и то између катедре и предњих ђачких клупа. На вратима у целој ширини мора бити стаклен прозорић висок 0·5 метра ради ветрења.

Члан 11.

Пећи земљане или гвоздене морају бити доста велике. Свака пећ мора имати два штита гвоздена у одстојању од 0·03 метра. Висина штита треба да износи преко 1 метра.

Ради ветрења треба испод патоса или преко патоса поред зида спровести до пећи (испод штитова) цев, која мора имати у пречнику 0.25 до 0.30 метра. Цев може бити од гвозденог лима или од дасака или од иловаче. Цев ова пролази кроза зид. Она је отворена са обе стране. У зиду или уза зид треба такође провести другу цев са дна патоса па до изнад крова. Та цев има двоја вратаоца, једна су близу патоса, а друга су у соби испод тавана. Зими ради ветрења отворе се доња вратаоца на тој цеви а горња се близу тавана затворе. Лети се отворе вратаоца близу тавана а доња се затворе.

У великим школским зградама ваља подићи заједничко централно грејање, комбиновано са вентилацијом.

Члан 12.

У варошима и варошицама учитељ за стан и огрев добија од општине накнаду у новцу, а у селима стан у школи (члан 19 закона о устројству основних школа).

Учитељев стан мора имати најмање:

а, једну собу од 20 квадр. метара
б, „ „ „ 15 „ „
в, „ „ „ 10 „ „
г, кујну од „ 10 „ „

д, подрум;

ђ, шупе за стоку, дрва и остале кућевне потребе. Поред стана учитељева мора бити и соба и кујна за послужитеља.

Члан 13.

Стан за ђаке мора бити под истим кровом са учитељевим и састоји се из:

а, собе за спавање;

б, „ „ једење;

в, кујне од 15 квадр. метара.

Соба за спавање мора бити велика као и учионица тако да на сваког ђака дође до 5 кубних метара ваздуха. Исто тако удесиће се и за ветрење као учионица.

Сваки ђак у спаваћој соби мора да има засебан дрвен кревет или ногаре са даскама.

Члан 14.

По селима осем школске зграде мора се подићи одвојена зграда за стан учитељев и станове ђака који ноћивају у школи. А ако је школа мала (има само једну учионицу), допушта се, да и станови буду са учионицом под једним кровом, али улазак у станове мора бити одвојен од уласка у школу, те тако да учионица никако не буде у непосредној вези са собом за спавање или кујном.

Члан 15.

У свакој школској згради мора бити по једна залишна соба за учионицу, за случај ако би се по времену броја ђака увећао или се мора оставити на-

рочито празно место за дозиђивање, ако се така потреба доцније покаже. У гимназијским зградама мора имати више таких залишних соба за одељења.

У великим школским зградама треба да има предсобље са чивилуцима за вешање ђачких хаљина и т. д., а у селима довољан је за то и добар ходник.

У основним школама са више разреда потребна је и учитељска соба, а у гимназијама и реалкама морају бити одвојене собе за збирке, библиотеку, физички и хемијски кабинет, повећа соба за скуп професорски, канцеларија за директора и собе за момке.

Ако је зграда од више спратова, млађе ђаке треба сместити у собама при земљи, а старије ђаке и собе за кабинете и за цртање у горњим спратовима.

Члан 16.

Нужници школски морају бити увек ван зграде, али ипак у свези с њом подужим покривеним ходником. А ако су у згради, онда нека су изван темеља и од зграде што више у страну. Пред нужницима треба да има ходник са двојим вратима, и ова да се сама затварају. Нужници се морају патосати каменом са нагибом за отицање воде. Сваки нужник треба да има седиште, а на сваки разред да дође по један нужник.

Нужнике ваља озидати хидрауличким кречом, а изнутра намазати *цементом*. Из нужника да води цев до изнад крова ради ветрења.

Све нужнике ваља најмање два пут у години чистити.

ОДЕЉАК ТРЕЋИ

Намештај

Члан 17.

Намештај школски за све средње и осносне школе набавиће се по одредбама ових правила.

Члан 18

Скамије морају бити према дечијем узрасту, и по мери означеној за поједине делове у приложеној таблици. Скамије морају се удесити овако.

а. За два или највише четири ђака. Све ивице на клупама треба су глатке и заокружене, предња половина клупе и даска за седење стоје у непомичној свези.

б. Свака клупа мора имати наслон за сваког ђака на по се. Наслон не сме бити прав већ савијен према кичми коју треба да подупире.

в. Седиште (даска за седење) на задњој половини да је издубљено. Седиште мора бити тако високо, да бутине потпуно на дасци леже, цволике вертикално да стоје, а стопала да са свим додирује патос или код млађих ђака даску за држање ногу.

г. Столна даска мора бити нагнута. Горњи део ове даске треба да је у ширини од 0.1 метра хоризонталан са жљебом за писаљке и мастионице.

Одстојање даске за седење од столне даске (диференција) треба да је толико да кад ђак усправо седи лактови додирују доњу ивицу столне даске и да је за 0·26 метра више.

д. Испод столне даске мора бити даска за књиге, ова да је ужа од прве и толико висока да је ђак коленима не додирује, нити да може ногу преко ноге прекрстити.

ђ. Одстојање од доње (унутрашње) ивице столне даске и унутрашње ивице седишта (дистанција) не треба да је већа од 0·05 метра, ако клупе немају стоне даске за извлачење (у томе случају мере у таблици под Д Е и Ж отпадају).

У сиромашнијим општинама ваља набавити од три нумере, и то другу, четврту и пету, а у гимназијама свих осам нумера.

Члан 19.

Табла треба да је равна, црна, али да не одбија светлост. Средства за очигледну наставу морају бити довољно велика. Мапе не смеју бити утрпане. Књиге школске морају се крупним словима штампати. Што су млађи ђаци тим крупнија слова.

Члан 20.

У свакој школи ваља имати топломер, а наместити га у соби 1·2 до 1.5 метра над патосом и на месту где је средња топлота. Дете најудаљеније од пећи, треба да има средњу топлоту од 15°R (18°–20°C). Кад је топлота испод 12°R, ваља грејати собу ма које доба године било. Лети кад је топлота после подне преко 20°R не треба радити у учионици већ на пољу у хладу.

ОДЕЉАК ЧЕТВРТИ

Чистота

Члан 21.

Школску зграду ваља сваки дан чистити од прашине, а сваке године два пута кречити, и то у почетку одмора како би се добро осушити могла.

Кречење наређује старешина школе а потребне за то трошкове сноси за државне школе држава, а за општинске општина. Новац на то одређен стоји под управом министра просвете и црквених послова.

Прозори не смеју бити у гомили већ један од другог подједнако удаљени. Доња ивица прозора мора бити у висини скамије. Прозори треба да допиру близу тавана.

Зид између прозора не сме бити шири од 1.3 метра. Прозори морају бити четвороугли.

Целокупна површина коју заузимају прозори у учионици треба да износи $^1/_6$ целокупне површине патоса, ако је школска зграда усамљена на са свим слободном месту; а $^1/_4$ те површине ако на близу има зграда, које је засењују.

Дрвеће не сме бити близу прозора.

Прозори треба да су дупли, састављени из четири крила. Горња су крила мања, а доња већа. Горња крила од најмање два прозора у свакој учионици треба да су тако удешена, да се на ниже спуштају са шаркама на доњу ивицу. Кад се ова крила отворе, спољни ваздух улазиће право према тавану. На прозорима морају бити завесе од сиве материје. Завесе су за то, да се спречи непосредна сунчана светлост

или јако одбијена од оближних бело обојених кућа; нарочито не сме светлост падати непосредно на хартију при писању цртању и читању.

Кад је облачно и сумрачно, не сме се писати, цртати ни читати.

Члан 22.

Вода за пиће у школама треба да се држи у буради са славином или у кантама или у тестијама са заклопцем.

Члан 23.

Ни једно дете које има красте, шугу и друге прилепљиве болести, несме се примити у школу док се не излечи.

Члан 24.

Јело и влажне ствари не треба држати у учионици и собама за спавање.

Члан 25.

Школска башта мора бити удешена тако, да може служити и за наставу а и за радове баштене (вртарство, воћарство и т. д.)

Члан 26.

Школска авлија треба да је пространа и засађена дрвећем, које даје добар хлад као што су: липа, орах дивљи кестен и т. д.

Авлија мора бити добро калдрмисана или добро насута шљунком и песком.

У авлији ваља сместити справе за гимнастику.

ОДЕЉАК ПЕТИ

ПРЕЛАЗНО НАРЕЂЕЊЕ

Школске зграде, које су пре ових правила грађене, имају се по могућству поправити тако, да се што више приближе захтевима ових правила, а друге по здравље ученичко шкодљиве, имају се затворити пошто се потпунце докаже да не одговарају потребама.

За одступање од ових правила у појединим случајевима, где би се показала стварна немогућност или други важни основи којих ради не би се могла правила извршити мора се на основу доказа, који се министру имају поднети, тражити нарочито министарско одобрење.

ПБр. 1360
18 марта 1881

Министар просвете и црквених послова,
Ст. Новаковић с. р.

Мере за скамије у сантиметрима

РЕДНИ БРОЈ	СТОНА ДАСКА: ВЕЛИЧИНА ТЕЛА	СТОНА ДАСКА: СЕДЕЊЕ	СТОНА ДАСКА: ОСТОЈАЊЕ НАЈАЂЕБЕТ	СТОНА ДАСКА: ОПШТА РАЗЛИКА	СЕДИШТЕ: ВИСИНА	СЕДИШТЕ: ДУБИНА	НАСЛОН: ОД СЕДИШТА ДО	НАСЛОН: ШИРИНА	ПОЛИЦА: ОДВОЈЕНО ОСТОЈАЊЕ ОД ЗАДЊЕ ИВИЦЕ СТОЛЕ ЛАВКЕ	ПОЛИЦА: ОСТОЈАЊЕ ОД СЕДИШТА	ВИСИНА ЛЕТВЕ НА СТОЛОЈ ЛАВЦИ	ШИРИНА КЛУПЕ У ОСНОВИ

МИЛАН М. ОБРЕНОВИЋ IV.

по милости божјој и вољи народној

КЊАЗ СРПСКИ

На предлог Нашег министра грађевина и по саслушању Министарског савета, а на основу допуне § 2 закона о сувоземним јавним друмовима од 8 Априла 1881 год. (зб. 36 стр. 618), решили смо и решавамо:

Да се друм, који се има просећи од Ваљева преко Сувобора на Чачак, сматра за друм окружни.

Наш министар грађевина нека овај указ изврши.

28 Декембра 1881 год
у Београду

М. М. ОБРЕНОВИЋ с. р.

Министар грађевина
Ј. П. Гудовић с. р.

МИЛАН М. ОБРЕНОВИЋ IV.

по милости божјој и вољи народној

КЊАЗ СРПСКИ

Узимајући у обзир закон од 23. Октобра 1871 и закон од 9 Децембра 1878 године.

На предлог Нашег министра грађевина, определили смо и опредељујемо, да место за подизање споменика блаженопочившем Књазу Михаилу буде на празном плацу испред Народног Позоришта, тако званом „Позоришна пијаца“ у Београду.

Овим се замењује Наш указ од 11 Јуна 1879 г.

Наш министар грађевина нека овај указ изврши.

15 Фебруара 1882 год.
у Београду

М. М. ОБРЕНОВИЋ с. р.

Министар грађевина
Јефр. П. Гудовић с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог Нашег министра грађевина и по саслушању министарског савета, а на основу закона од 8 априла 1881 г. (збор. 36 стр. 618) о допуни §§ 2 и 9 закона о сувоземним јавним друмовима од 15 априла 1864 (збор. 17 стр. 125) решили смо и решавамо:

Да се нов друм „Паланка, Наталинци (низ Јасеницу), Шаторња, Божурња, Рудник, Гор. Милановац“ сматра за окружни друм, — а огранак тога друма, од „Наталинаца, преко Саранова и Јарушица за Крагујевац“ за друм срески.

Наш министар грађевина нека овај указ изврши.

23 Фебруара 1882 год

у Београду.

МИЛАН с. р.

Министар грађевина:

Јефр. П. Гудовић с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог Нашег министра грађевина и по саслушању министарског савета, а на основу закона од 8 априла 1881 г. о допуни тачке 4. § 2 закона о сувоземним јавним друмовима од 15 априла 1864 год. решили смо и решавамо:

Да се нов друм, који се има просећи од Златара уз Расину, преко Бруса и Грчака и даље низ Јошаницу, преко бање Јошаничке к Рашкој, сматра за друм окружни.

Наш министар грађевина нека овај указ изврши.

23 Фебруара 1882 год.
у Београду

МИЛАН с. р.

Министар. грађевина
Јефр. П. Гудовић с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог Нашег министра грађевина и по саслушању министарског савета а на основу закона од 8 априла 1881 г. (збор. 36 стр. 618). о допуни § § 2 и 9 закона о сувоземним јавним друмовима од 15 априла 1864 г. (збор. 17 стр. 125), решили смо и решавамо:

„Да се нов друм, који се има да сагради од Пецке за Шабац пребо Осечине, Црниљева и Влади сављевице до тачке где се везује с путем ваљевско-шабачким који преко Коцељева иде, сматра као окружни пут.“

Наш министара грађевина нека овај указ изврши.

28 Фебруара 1882 год
у Београду

МИЛАН с. р.

Министар грађевина
Јефр. П. Гудовић с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог Нашег министра грађевина и по саслушању министарског савета а на основу допуне §. 2 закона о сувоземним јавним друмовима од 8 априла 1881. год. (збор. 36 стр. 618), решили смо и решавамо.

Да се друм, који се има саградити од Лознице поред Дрине преко малог Зворника, Љубовије, Бајине Баште до Ужица, сматра за друм окружни.

Наш министар грађевина нека овај указ изврши.

5 марта 1882 год.

у Београду

МИЛАН с. р.

Министар грађевина
Јефр. П. Гудовић с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог Нашег заступника министра грађевина, министра унутрашњих дела и по саслушању министарског савета а на основу закона од 8 Априла 1881 год. (збр. 36 стр. 618) о допуни § § 2 и 9 закона о сувоземним јавним друмовима од 16 априла 1864. год. (збор. 17. стр. 125) решили смо и решавамо:

Да се друм, који води од Пожаревца преко Лубичева, до државног друма београдско-цариградског сматра за друм окружни.

Наш заступник министра грађевина, министар унутрашњих дела, нека овај указ изврши.

7 априла 1882 год.

у Београду

МИЛАН с. р.

Заступник министра
грађевина
Министар унутрашњих дела
М. Гарашанин с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог Нашег заступника министра грађевина и по саслушању министарског савета, а на основу закона од 8. Априла 1881 (Збор. 36 стр. 618), о допуни § § 2 и 9 закона о сувоземним јавним друмовима решили смо и решавамо:

Да се нов друм, који се има да сагради од варошице Ражња преко атара послоначког и прасковачког за везу са друмом окружним Алексинац—Крушевац код села Прасковаче, сматра за сресни друм.

Наш заступник министра грађевина, министар унутрашњих дела нека овај указ изврши.

9 Јуна 1882 год.
у Београду

МИЛАН с. р.

Заступник
министра грађевина
Министар унутр. дела,
М. Гарашанин с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог Нашег заступника министра грађевина министра унутрашњих дела и по саслушању министарског савета а на основу закона од 8 Априла 1881 (збор. 36 стр. 618), о допуни § 2 закона о сувоземним јавним друмовима од 15 Априла 1864 (збор. 17 стр. 129) решилисмо и решавамо:

Да се нов друм, који се има да сагради од Смедерева поред села Петријева и потока Ландолског преко Колара до Међу-Лужја, сматра за сресни друм.

Наш заступник министра грађевина, министар унутрашњих дела, нека овај указ изврши.

16 Јуна 1882 год.
у Београду

МИЛАН с. р.

Заступник
министра грађевина
Министар унутрашњих дела
М. Гарашанин с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог Нашег заступника министра грађевина, министра унутрашњих дела, и по саслушању министарског савета а на основу закона од 8 Априла 1881 (збор. 36 стр. 618), о допуни § 2 и 9 закона о сувоземним јавним друмовима решили смо и решавамо.

Да се друм Шабачко-упски преко Сувог села к Ваљеву, сматра за друм окружни.

Наш заступник министра грађевина, министар унутрашњих дела, нека овај указ изврши.

16 Јуна 1882 год.

у Београду

МИЛАН с. р.

Заступник
министра грађевина
Министар унутрашњих дела
М. Гарашанин с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог Нашег заступника министра грађевина министра унутрашњих дела, и по саслушању министарског савета а на основу закона од 8. Априла 1881 г. (збор. 36 стр. 618) о допуни §§ 2 и 9 закона о сувоземним јавним друмовима решили смо и решавамо:

Да се друм, који води од Голупца преко Миљевића и Средњева за Пажаревац сматра за сресни друм.

Наш заступник министра грађевина, министар унутрашњих дела, нека овај указ изврши.

28 Јула 1882 год.

у Београду

МИЛАН с. р.

Заступник
министра грађевина
Министар унутрашњих дела
М. Гарашанин с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог заступника Нашег министра грађевина министра унутрашњих дела и по саслушању министарског савета а на основу закона од 8 Априла 1881 год. (збор. 36 стр. 618) о допуни§ § 2 и 9 закона о сувоземним јавним друмовима од 15 Априла 1864 год. (Збор. 17 стр. 125) решавамо:

Да се следећи нови друмови сматрају за среске:

1. Друм од Пажаревца преко пожаревачких винограда, Битеклије, Орљева, Арнаут-Поповца и даље преко среза млавског до друма свилајиначко-ћупријског између Медвеђе и Поповића у Ћупријском округу.

2. Друм од атара села Краљева преко Брзовода и Бошњака до Вошановца.

3. Друм од Петровца преко Забрђа, Панковца, Брзовода, Жабара, Орашја, и

4. Друм од друма Пожаревац — Градиште код села Бубусина до Салаковца на друму Пожаревац — Петровац, Жагубица и даље преко села Црнића до Битеклије за везу са новим друмом Пожаревац — Арнаут — Поповац.

Заступник Нашег министра грађевина министар унутрашњих дела, нека овај указ изврши.

29 октобра 1882 год.
у Београду

МИЛАН с. р

Заступник
министра грађевина
Министар унутрашњих дела
М. Гарашанин с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог Нашег министра грађевина и по саслушању министарског савета а на основу закона од 8 Априла 1881 год. о допуни §, 2 и 9 закона о сувоземним јавним друмовима (Збор. 36 стр. 618) решили смо и решавамо.

Да се нов друм, који се има да сагради од Нересниде преко Комше за Жагубицу, сматра за срески друм.

Наш министар грађевина нека овај указ изврши.

17 Јуна 1883 год.

у Београду

МИЛАН с. р.

министар грађевина
Генерал-штабни потпуковник
Јован Петровић с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог Нашег министра грађевина и по саслушању министарског савета, а на основу закона од 8 Априла 1881 год. (Збор. 36 стр. 618) о допуни § 2 и 9 у закону о сувоземним јавним друмовима, решили смо и решавамо:

Да се нов пројектовани друм од Гроцке преко села Пудараца за Међулужје сматра за друм срески

Наш министар грађевина нека овај указ изврши.

30 Марта 1884 год.

у Београду

МИЛАН с. р.

Министар грађевина

Јефр. П. Гудовић р. с.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог Нашег министра грађевина и по саслушању министарског савета а на основу закона од 8 Априла 1881 г. (Збор. 36 стр. 618) о допуни §§ 2 и 9 закона о сувозем. јавним друмовима од 15 Априла 1864 г. (Збор. 17 стр. 15) решили смо и решавамо:

Да се друм који од Крушевца низ Мораву води ка жељезничкој станици у Сталаћу сматра за друм окружни.

Наш министар грађевина нека овај указ изврши.

6 Јуна 1884 год.

у Нишу

МИЛАН с. р.

Министар грађевина

Јефр. И. Гудовић с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог Нашег министра грађевина и по саслушању министарског савета а на основу § 2 у закону о сувоземним јавним друмовима (Зборник 36 стр. 618) решили смо и решавамо.

Да се нов друм Горњи Милановац — Луњевица — Остра — Мрчајевац — Милочај — Краљево, сматра за друм окружни.

Наш министар фрађевина нека овај указ изврши:

1. Марта 1884 год.
у Београду

МИЛАН с. р.

Министар грађевина
Јефрем П. Гудовић с. р

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог Нашег министра грађевина и по саслушању министарског савета а на основу закона од 8 Априла 1881 год. (Збор. 36 стр. 618) о допуни § § 2 и 9 закона о сувоземним јавним друмовима од 15 Априла 1864 год. (Збор. 17 стр. 125) решили смо и решавамо.

Да се друм, који води од Ужица преко Крчагова — Бисерводе — Драгољевца, општине збојштичке, равањске, рожанске, сирогојске, љубишке, белоречке, бурађеке до зване кокине карауле на граници босанској у срезу златиборском, округа ужичког сматра за срески друм.

Наш министар грађевина нека овај указ изврши.

11 Јуна 1884 год.
у Нишу

МИЛАН с. р.

Министар грађевина
Јефр. П. Гудовић с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

Проглашавамо и објављујемо свима и свакоме да је Народна скупштина решила и да смо ми одобрили и одобравамо;

„Овлашћује се министар грађевина да пропише и изда правила и уређења потребна за уредан и безбедан саобраћај на жељезницама у Краљевини Србији.

Правила та и уређења имаће силу закона.

Наш министар грађевина нека ово решење изврши.

16 Јуна 1884 год.
у Нишу

МИЛАН с. р.

Министар грађевина
Јефр. П. Гудовић с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

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

ЗАКОН

ЗА

постројење и експлоатацију жељезница од Лапова до Крагујевца и од вел. Плане до Смедерева

Члан 1.

Овлашћује се влада Краљева, да од Лапова до Крагујевца долином Лепенице и од Вел. Плане до Смедерева долином Мораве построји железнице са нормалном ширином коловоза, које ће се на удесном месту везати са првом српском државном жељезницом.

Члан 2.

Трошкови око постројења ових жељезница као и за набавку возног и осталог потребног материјала не могу бити већи од 4 милиона динара.

Члан 3.

Трошкови о којима је реч у претходном члану подмириће се зајмом државним који ће влада учинити

на начин, који за најкориснији по интересе државне нашла буде. Но ни у ком случају услови зајма не могу бити мање повољни него што су услови уговора за постројење прве српске жељезнице.

Члан 4.

Плаћање ануитета т. ј. годишње суме потребне за интерес и отплату на учињени зајам ставиће министар финанције у буџет државних расхода.

Члан 5.

Постројење и експлоатацију ових жељезница вршиће влада или у режији или ће уступити предузимачима на начин који за најцелисходнији буде нашла, а под условима и по правилима, које она пропише.

Члан 6.

Закон овај ступа у живот кад га Краљ потпише.

Препоручујемо Нашем министру финанције, и министру грађевина, да овај закон обнародују и о извршењу се његовом старују; властима пак заповедамо да по њему поступају, а свима и свакоме, да му се покоравају.

16 јуна 1884 год.
у Нишу.

МИЛАН с. р.

(М. П.)

Видео и ставио државни печат,
чувар државног печата,
министар правде,
Дим Маринковић с. р.

Министар финанције
Ђор. Павловић с. р.
Министар грађевина
Јефр. П. Гудовић с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

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

ЖЕЉЕЗНИЧКО-ПОЛИЦИЈСКИ ЗАКОН

I. 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 обележеним.

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

Делови пруге коју су невозни постали, било што су покретни мостови отворени, били ма из којих други узрока, морају се сигналима затворити и затворени држати за цело време њиховог невозног стања, па ма се не очекивао никакав воз (види §. 46. стр. 3).

§. 2.

Сви коловизи по којима се возови крећу, морају имати и на отвореној прузи и на станицама бар толику чисту ширину, колико износи овде приложени профил.

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

Нормални профил код коловоза за товарење може се са одобрењем надзорне влести 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 сигналима распознати може (§ 1).

На главним коловозима не дозвољавају се преме-снице са снуштеним у јарак шинама, а обртаљке тек по нарочитом одобрењу.

Кад се нека железница 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 овим местима, где не би њезин обичан надзор довољан био, да људе и стоку задржи од приступа на пругу.

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

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

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

Вратнице кад се отворе не смеду 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 догод се очекује да њоме још прође 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 надзор на железничка 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 железничка надзорна власт у договору са полицијском влашћу.

Браници од правитних 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 пролазима у равни могу се и крстови на витао 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 полазак 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 сутичу, да се поставе међици (бојадисано коље), који 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 локомотиви 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 сазнати могло да ли су уредно оптерећени штитни вентили и да ли је уредан гибасти тег (Federwage) 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 долове 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 испит 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 смеду се више у таквом стању за службу упопребити.

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

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 од друге радити моћи и свака за се у стању бити, да казану потребну воду за време вожње спроведе.

Осим тога једна од ових справа да буде тако удешена, како би могла и при мирном стању локомстиве 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 опит ависину 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 вентила тако ће се удесити. да се они за три милиметра одвесно покретати могу;

4, једну справу (манометар), која ће непрестано и поуздано а без нарочитог опита притисак паре казивати. На читаљкама манометара ставиће се уочљива белега, која показује докле досиже највећи дозвољени напон 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 избацивање варница из оџака.

§. 11.

Свака тендер-локомотива и сваки тендер морају имати кочила, којима се чврсто и лако кочити може.

§. 12.

Сва кола што са возовима иду, осим радних возова, треба да почивају на „федерима,“ да имају еластична квачила. и да су на оба краја са еластичним одбојницима снабдевена.

Сви точкови морају имати управне венце.

Шине на точковима у локомотива и тендера, кад су од кована гвожђа, морају бити дебеле најмање 22^{mm}; а кад су од челика најмање 19^{mm}.

Шине на точковима у кола, кад су од кована гвожђа, 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 висећи при пуним колима не достижу ниже од 75^{mm} над коловозном равни.

§. 13.

При сваком возу, осим тендеровог или машинског кочила, мора бити још толико добрих и за рад способних кочила, која се послуживати 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	$^1/_8$ део	$^1/_{12}$ део
при падо до закључно	1 : 300	$^1/_6$ део	$^1/_{10}$ део
„ „ „ „	1 : 200	$^1/_5$ „	$^1/_8$ „

пди паду до закључно 1 : 100 $^1/_4$ део $^1/_7$ део
„ „ „ „ 1 : 60 $^1/_3$ „ $^1/_5$ „
„ „ „ „ 1 : 40 $^1/_2$ „ $^1/_4$ „

Мешовити возови што се са брзином путничких возова крећу, коче се као и они.

Ако је највећи пад између две станице краћи од 1000 метара, онда се број кочила не ће по њему рачунати, већ по првом слабијем паду што са њим долази у томе делу пруге.

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

при падовима до закључно I : 60 на $^1/_6$ део,
„ „ „ „ 1 : 40 „ $^1/_5$ „

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 неоптерећена осовина равна половици 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 уштинуо.

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 пртљаг, а тако исто и товарна кола, која као завршна путују, морају се снабдети са дршцима за сигналне фењере, које 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 смеду 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 шира 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 железнички 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 пропутовали, онда чим две године од последњег прегледања протеку.

§. 18.

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

1, железница 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 железница чим их управа пријемница као поуздана за саобраћај огласи, не обзирући 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 месном 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 локомативе, које су притичући у помоћ неки воз гурале па се враћати морају (види §. 22).

§. 22.

Докле државна жел. надзорна власт даља ограничења не учини дозвољено је потискивати возове са локомотивама само у овим случајевима:

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

б, при радним возовима а под стављеним условима од стране надзорне власти и при возовима за оближње мајдане или друга радилишта кад не возе већом брзином од 24 километра 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 смеду имати више од 100 осовина. Војени возови због споријег воза 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 смеду

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, смеду 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 падовима или јачим кривинама брзина ће се сразмерно смањивати, и та ће се места као и дозвољена брзина у инструкцији описати и пратиоцима возова доставити.

Изузетно може се при врло повољним околностима дозволити брзовозима и већа брзина од 90 кило-

метара на сат, но ово ће изрично одобравати државна надзорна власт.

Све 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, животиња или друге препреке на путу примете;

б, преко скретпица пад 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 прелажењу са једног колосека на други, мора се лагано вожење тако удесити, да се воз на дужини од 200 метара још зауставити може.

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

§. 28.

Возна средства при онмм брзовозима, 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 гибњи („федери“) на квачилима 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 владаоца 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 дозвољено је само под овим условима:

а, товарење и стоваривање робе, а тако исто и прикачивање и откачивање товарних кола, никад не сме одужити време возовог бављења на станицама, 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 не ће 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 кочила при њему буде и да се она уредно распореде.

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

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 кочиочева 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 кочила 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 смеду непосредно 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 смеду 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 друштва 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 известити. Ово исто вреди и за путовања дресина и појединих кола што материјал пренашају, а која се са људском снагом покрећу (железничка 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 но што ће се дозвола дати возу за улазак.

§. 37.

Снежна гртала или кола за ломљење поледице не смеду се ставити пред локомотиве возова, који путују по утврђеним прописима. Кад треба изаслаће се снежно гртало или кола са нарочитом локомовивом 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 нарачитог 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 не ће 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 по зади најмање један фењер са црвеном светлошћу.

Осим тога мора се на завршетку сваког 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 обзнанити,

Локомотиве, кад саме путују, а тако и радни возови бићи сигналисани као и остали возови.

Па и дресине и кола што материјал пренашају

(железничка колица §. 36.) морају бити ноћу а на отвореној прузи као што треба осветљени.

§. 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 врши ће се по особеним упуствима, које ће прописати железничка 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.

Сагнали:

1, воз не ће поћи:

2, нека дође локомотива у помоћ — не смеду се давати оптичним, већ електричним телеграфом.

За призивиње локомотиве у помоћ морају имати возови апарате, који се могу носити, или морају на подсним 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 железницама а са сигналом на оном редовном возу, који им непосредно у једном или другом правцу предходи.

Ако се не узмогне ово приказиване учинити, онда ће се само под тим условом смети нередовни возови отпустити, кад се о томе обе дотичне станице споразуму и кад се предходно чувари пруге о отпусту воза сретством електро-магнетског телеграфа благовремено известе.

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 неће смети већом брзином возити но 24 километра на сат (400 метара на минут).

§. 46.

Сваки положај скретнице у главним колосецима 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 прегледати да ли је коловоз којим ће воз проћи незапремљен и да ли су дотичне скретнице као што треба удешене (види § 1. став 2).

На овим 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 цељ нема ни буд којих других механичних или електричних справа, онда је дужан станични чиновник, који службу врши, ставити оптичне сигнале за улазак возза 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 надгледају и кочила послужују. За споразумевање возових пратиоца и машиновође мора се код свију возова парна звиждаљка 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 пруги 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 застао.

§. 50.

За потребно сигналисање, што се §§. 40 до 49. изискује, вреде прописи о сигналном поступку кр. срп. железнице, који ће се издати.

Ако више железничких 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 раступне пруге, као и они на отвореној пруги где су постављени миломази, а исто тако и машиновође ложачи и кочиоци кад путују, не смеду се и другим пословима преоптерећивати који би пометали вршење њихове службе.

§. 52.

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

Вођење локомотиве смеће се само оним лицима поверити, која су најмање 21 годину стара а добрага

владања, и која су своју способност за машиновође показала, са обзиром на прописе које ће државна надзорна власт о томе издати.

Ложачи 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 железницом путују дужни су општим наредбама следовати, које буду издавале железничке управе за одржање реда у возидби људи и ствари, извршивати званична наређења железничко полицијског чиновника (§. 66.) који носи униформу или који има службену значку или другу какву нарочиту значку.

§. 54.

Ходање по горњом строју железничком и његовим косинама, насипу, шанчевима, мостовима и другим предметима без дозволе карте није ником допуштено осим надзорној власти и њеним огранима, шумским чуварима, царинарским и дажбинским органима, надзорницима талеграфа, полицијским чиновницима, државним заступницима и официрима кад рекогносцирају; али ће се и при овоме избегавати коловози преко којих се вози или потискује.

Публика ће смети прелазити железницу само на оним местима где су прелази за кола или пешаке начињени, и то само донде, док се та места браницима 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 привремено отворени и одређени, не сме нико без дозволне карте по станичним просторима ходати, изузев војене старешине и надзорне власти, који службу врше, као и она у §. 54. поменута лица, и поштанске чиновнике.

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

Кола, што путнике ка станици и од станице 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 железничким 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 железне пруге на местима за прелаз означеним превлачити само на колима или на подметутим подлогама.

§. 57.

За ходање стоке по железној прузи и њеним про-

сторијама одговоран је онај, који је и дужан да о томе надзор води.

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

§. 58.

Приватне прелазе смеду 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 воће теглеће стеке. Ово вреди и за затворе прелаза са браницима на потег чим ту постављено звоно зазвони. Пешаци могу се приближити затвореним браницима, али их не смеду отворити.

§. 60.

Строго је забрањено ма у чему год повређивати железну 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 железнички раван, као и чинити лажну узбуну и сигнале подражавати, 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 биза, казниће се сваки онај, који се противи одредбама §. 53 — 61. овога закона и одредбама закона (правилника) за железцички саобраћај, који овако гласе:

„Запаљиве ствари, као и сваки пртљаг, 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 смеду се собом у путничка кола понети. Службени железнички персонал овзашћен је да о томе нужна уверења захтева.

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

§. 63.

Железничко-полицијски чиновници овлашћени су, да привремено ухвате свакога, који §. 62. 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 не сме превазићи меру највеће казни која би се применила.

Ако је који злочино или преступно дело учинио онда се не може полагањем залоге од привременог хватана ослободити.

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

§, 64.

Железничко-полицијском чиновнику дозвољено је, да ухваћено лице средством железничког раденичког особља причува и спроведе на место опредељења. У овом случају дужан је полицијски железнички 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 §§. повременог правилника за железнички 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. Железничко-полицијски чиновници

§. 66.

За вршење железничко-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, глав. 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, железнички контролори (прегледачи)

8, шефови станица (станичне старешине), односно станични инспектори и руководаоци 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, манипуланти, пратиоци возова, кочиоци и колски чувари.

13, вратари и ноћни стражари.

Ако би називи чиновника код појединих железница 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 одређени званични знак или морају носити собом исправу.

§. 67.

Свима у §. 66 именованим полицијско-железничким чиновницима раздаће железничка 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 позват да врши полицијско-железничку службу, мора бити најмање 21 год.

стар, а доброга владања; мора знати читати и писати, а осим тога по грани своје службе нужна знања имати.

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

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

§. 69.

Железнички-полицијски чиновници дужни су се понашати према публици учудно, достојно и предусретљиво, а нарочито уздржавати се од сваког господарења и суровог гредусретања.

Старији ће непристојне строго укорети а по нужди и дисциплинарно према кривици казнити.

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

Железничка управа дужна је водити списак о сваком полицијско-железничком чиновнику.

§. 70.

Круг власти полицијско-железничких чиновника распростире се, без обзира на место њиховог пребивања, на целу железничку пругу и њена постројења, и у онолико, у колико то налажу већ издати прописи за руковање и одржање реда у железничком саобраћају, или они, који ће се у будуће прописати.

§. 71

Државни и општински полицијски чиновници дужни су железничко-полицијске чиновнике у вршењу полицијске дужности потпомагати кад им се они за то обратили буду. И обратно, полицијско-железнички чиновници обвезани су потпомагати друге полицијске чиновнике у вршењу њихове дужности а у опсег земљишта прописаног горњим параграфима и колико им то остале обвезне дужности допуштале буду.

VI. Надзор

§. 72.

Виши надзор о вршењу ових прописа за сигурност саобраћаја припада:

а, код железница, које под државним руковањем стоје железничким управама;

б, код железница, којима приватни рукују, главном управнику саобраћаја и железничким управама;

в, државној надзорној власти.

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 грађевин
Јефр. П. Гудовић с.ар

На основу законодавног решења од 16 Јуна 1884 год. министар грађевина прописује следећи правилник, који ће, по наређењу поменутог законодавног решења, имати силу закона.

I. Опште одредбе.

§. 1.

Дужности и права службеног особља

Особље, које обавља железничку службу, дужно је понашати се према публици пристојно и учтиво, али и одсечно, као што је и дужно да у повереном му кругу својега звања указује публици све могуће услуге.

Оно је дужно да врши бесплатно све послове, који у круг његовог рада спадају, и строго му је забрањено, да за овакове услуге прима поклоне од публике.

Забрањује се службеном особљу пушење за време његовог званичног саобраћаја са публиком.

§. 2.

Права службеног особља

Публика је обвезана да се одзива свима службеним наредбама особља, које службу врши, било оно у униформи обучено, или снабдевено са службеним знаком, или каквом исправом.

§. 3.

Пресуђивање препире

Распре између публике и особља што дужност

врши раправља на станици станични старешина, а за време возидбе управник воза.

§. 4.

Тужбе

Тужбе се могу поднашати старешинама који службу врше, усмено или писмено, а могу се уписати и у оптужне књиге, које се налазе код сваке станице.

Управа је обвезана, да на сваку тужбу што пре одговори, а одговор ће управити на личност и место обитавања жалиоца. Ако се тужба подноша противу којега служитеља, онда треба њега што је могуће тачније означити по имену, или по нумери, или по којем знаку униформе.

§. 5.

Улажење у станицу или на железничку пругу

Ван одређеног времена за долазак публике забрањује се свакоме да улази у затворене или каткад отворене станичне просторе, или да на пругу долази, изузев оне личности које су према одредбама железничко-полицијског закона за то овлашћене.

§. 6.

Ограничење обавеза за вожњу. Новчано плаћење

Вожење путника, животиња и ствари, може се отказати ако наступе ванредне препреке или елементарне неприлике, или ако одређена средства за редовну вожњу недостижу.

Као средство за плаћање употребљаваће се сваковрсни земаљски новац, као и ван земаљски сребрни

и златни новци, који у земљи закони течај имају.

Ситан новац примаће се само до два динара за сваки билет или за свако отправљање.

II. Возидба путника, путничког пртљага, мртваца, возних средстава и живих животиња.

а) Возидба путника.

§. 7.

Возидбени план. Зачебне возидбе. Време позаска

Путници се возе по возидбеном плану, који је јавности предат и на свима станицама на углед изложен, а из кога се увидети могу и класе кола која воз собом.

Засебне возидбе могу се приређивати само по одобрењу управе.

За полазак возова меродавни су станични сатови.

§. 8.

Цена возидбе

Цена возидбе одређује се тарифом, која је на углед стављена у свима станицама.

§. 9.

Продаја возаих билета. Враћање купљеног билета

Возни билети продају се на станицама мањег саобраћаја само у времену од пола сата, а на већим станицама у времену од једног сата пред поласак оног воза са којим хоће путник да путује. Но ако је ово међувреме још краће између два воза, који

узастопце у једном правцу иду, онда се и билети могу само у томе међувремену куповати.

Они, који до 5 минута пред полазак воза не буду купили билете, немају после права тражити да им се издаду.

Новац колико билет стаје треба у напред припремити, како би се избегло задржавање око мењања новаца.

Возни билет даје право да дотичну класу кола ако има у њој још места, односно ако их још буде при смени кола. Ако се путнику према његовом билету не узмогне дати место па ни друго какво привремено у вишој класи, онда му стоји од воље да промени свој билет ниже класе, у којој још места има, а да натраг прими разлику у цени, или да се даље не вози, а да му се плаћена возарина поврати.

У сваком случају они путници, који са пролазним билетама долазе, имају првенство над онима који ће тек да путују.

На полазној станици дозвољено је и то најдаље 20 минута пред полазак дотичног воза да се могу закупити један или више колских одељака од прве две више класе, пошто се највише толико плати, колико места ти одељци имају. На међустаницама могу се захтевати засебни одељци само онда ако их празних има у возу што долази.

У случају ако неки путник засебан одељак плати онда му се издаје признаница о томе. Путник нема права да у свој закупљени одељак прими више лица но за колико је билет платио.

§. 10.

Возни билет. Његова важност. Умерена возарина за депу.

Возни билет показује станице, одакле је па докле захтевано путовање; даље колску класу, коју путник употребљује, за тим возарину колико она не подлежи промени валуте и најзад за које време или за који воз важи билет. Време или воз за који сваки билет важи, тако је на њему жигосано, да се сваки купац уверити може, да ли тај билет гласи за онај пут који он предузети жели.

Путницима је дозвољено да могу у току возидбе на некој међустаници свој пут прекинути, а опет га затим са другим влаком, који истога дана, или одмах сутра дан у том правцу иде, продужити до упутне станице, и нису дужни да за то што уплаћују. Но у овом случају обвезани су путници одмах, чим воз напусте, поднети своје возне билете дотичном старешини те међустанице, да на њи прибележи продужење.

Ово се не односи на продужење утврђеног рока у повратних билета или оних за кружна путовања.

Деца испод 10 година возе се умереном возарином. Сумњу ако се породи око старости детета решава најстарији чиновник, који буде при прегледу.

Деца, која се још носити морају, те тако своја места имају на седиштима својих старијих, не плаћају ништа.

§. 11.

Замена купљеног билета.

До 10 минута пред полазак воза дозвољено је путнику да може купљени билет заменути са билетом више класе пошто доплати разлику у цени и ако би у вишим класама још било седишта.

У путу на међустаницама дозвољава се прелаз са ниже класе у вишу, кад се докупи билет који гласи за место опредељења а којега вредност са прво купљеним у најмању руку изравњава цену оне више класе.

Купљени билет више класе може се заменути са билетом ниже класе само у оном случају, који је §. 9. предвиђен.

§. 12.

Упућивање на седишта.

Појединa одређена седишта не ће се продавати нити у напред заузимати.

Службено особље овлашћено је, а на захтевање путника и дужно је, да им покаже седишта. На захтевање женскиња кад саме путују, даваће се по могућству један одвојен одељак где су саме женскиње. У сваком возу мора се находити најмање по један одељак друге и треће класе за женскиње. При колима по американском систему примењиваће се ова последња одредба у колико се она на тај систем применити даје.

§. 13.

Искључивање несносних лица од путовања.

Она лица, која су видљиво болесна или друге неке узроке имају, те би сапутницима несносна била,

могу се искључити од заједничког и даљег путовања ако не плате засебни колски одељак. Возарина, ако су је већ платили, вратиће им се натраг, кад им се не дозвољава заједничко путовање. А ако се у путу тек дозна, да се међу путницима оваково лице налази онда ће се оно на првој станици што дође, ако засебан одељак не плати, искључити од даљег путовања, а возарина за још непропутовани пут повратити како за њега, тако и за његов пртљаг.

§. 14.

Чекаонице. Билетарнице и отправништва пртљага. Контролисање билета.

У станицама од већег саобраћаја отварају се чекаонице а тако исто и билетарнице и отправништва пртљага најмање на један сат, а на станицама од мањег саобраћаја најмање на пола сата пред полазак сваког воза.

Путници су дужни на захтевање да покажу своје возне билете, како при ступању у чекаоницу тако и при пењању у кола, као и да чувају при себи возне билете догод им се не одузму.

Кад се затече путник без билета или без пуноважног билета, плаћа двогубу возарину за цели пропутовани пут, а ако се не узмогне одмах и несумњиво доказати станица у којој се попео на кола, плаћа двогубу возарину за цели пут, који је влак пропутовао. Најмање ће се наплатити у оба случаја 7·50 динара.

Но онај путник који се одмах при пењању у кола сам пријави пратиоцу или управнику воза с из-

јавом, да због закашњења није имао времена билет купити, онда он — ако му се у опште путовати дозволи, на што иначе права нема — плаћа повишену возарину за 1·25 динара.

Ко се устеже одмах доплатити, може из кола истеран бити.

§. 15.

Пењање у кола.

Знак за пењање у кола даје се са два различита ударца у звоно.

§. 16.

Закашњење поласка.

Пошто звиждаљка са локомотиве даде знак поласка, не може се ником више дозволити да путује. Сваки покушај пењања у кола као и помагање у томе, кад се кола већ крену, забрањује се и казни.

Путник који полазак закасни, нема права тражити да му се поврате новци за купљени билет или да му се даде друга каква накнада. Но њему је дозвољено, да на основу купљеног билета може истога дана или сутра дан са другим којим возом, што истом ценом вози, отпутовати до места определења, ако се само одмах пријави са својим билетом старешини станице и затражи продужење.

Ово се продужење не односи на утврђени рок у птвратних билета или оних за кружна путовања.

§. 17.

Понашање на међустаницама. Отварање и затварање колских врата.

Кад воз на неку станицу приспе, онда се извиче име те станице, као и промена кола, ако би ту била.

Чим влак стане, време бављења, као ионда се одмах са одређене стране за силажење отворе врата оних кола, која су одређена за путнике до те станице. Остала колска врата отварају се само назахтевање.

Ко на међустаници своје место напусти, а не запреми га чиме, те га други неко заузме, тај се мора са другим местом задовољити.

§. 18.

Ванредно задржање на отвореној пруги.

Ако се какве препреке догоде, те би се воз ван станицеморао на дуже време зауставити, смеће путници сићи са кола тек онда, кад им то управник воза изрично одобри. Путници морају се за тим одмах уклонити са колосека, и на први знак звиждаљке са лотомативе опет своја места заузети.

Знак за даље вожење даје локомотива са три звиска. Ко се на трећи звизак локомотиве у кола не попне, губи право на даљу возидбу.

§. 20.

Понашање на путу и при пењању и силажењу.

За време вожње не сме се нико из кола на страну помаљати, на врата наслањати или седишта газити. На захтевање ма и једног сапутника морају се прозори од стране ветра затворити.

При пењању у кола или силажењу са њих не смеју путници сами собом колска рвата отварати они на против морају то отварање оставити службеном особљу, и не смеју се ни пењати ни силазити док воз са свим не стане.

Сваки путник мора стојати подаље од локомотиве и коловоза којим се вози, и нико не сме из жељезничке станице излазити другим неким но само заказаним путем.

§. 20.

Повређивање кола.

Ко прозоре разбије плаћа накнаду по такси, која за то постоји, и коју одмах наплаћује службено особље. Такса се може на увиђење захтевати. Жељезничка управа има и то право да тражи и одмах наплати накнаду од онога, који кола изнутра упрља, завесе раздере и т. д.

§. 21.

Закашнење влакова. Прекид возидбе.

За закашњени полазак или долазак воза није дужна железничка управа никакву накнаду давати.

Ако се неки воз са свим обустави од возидбе или ако у току возидбе прекине пут, путник има право да тражи да му се поврати возарина за непропутовани пут. Но ако се неки воз неспречен изванредним елементарним случајевима закасни, те тиме изгуби везу са другим возом, онда се путницима, који су снабдевени са *пролазним билетима*, а докажу да су се са првим повратним возом без прекида вратили опет на полазну станицу, враћа плаћени новац како за одлазак тако и за повратак оне класе, којом су прво отпутовали.

Но путнику ће важити ова тражбина онда, ако ју одмах достави станичном старешини чим приспе

са закашњеним возом и возни билет покаже. Овај последњи издаће уверење о томе, а старешена полазне станице уверење о повратку.

Ако се услед елементарних случајева или других препрека не узмогне возити по неком делу жељезничке пруге, онда се мора за даље путовање до подвозне пруге по могућству са другим превозним средствима постарати све донде, док се за сваки појединн случај нарочита наређења не учине.

Но путници не моду захтеваги да их жељезница у том даљем путовању са другим подвозним средствима по исту цену вози, коју су јој платили за подвоз на жељезници.

Прекиди у возидби и закашњења возова одмах ће се писмено објавити. Објава ће се на лако приступним местима прилепити и публици јасно на углед ставити.

§. 22.

Вођење паса и т. д. Пушење дувана. Ношење лако запаљивих ствари.

Пси и друге животиње не смеју се возити у одељцима за путнике. Од овога се изузимају мали пси, који се у крилу носе, ако то дозволе сапутници, који се у једном истом одељку возе.

Пушење дувана допуштено је у свима колским класама, но у првој колској класи, ако нема нарочитог одељка за пушаче, само под тим условом, ако то дозволе сви сапутници, који у једном одељку путују. При сваком путничком возу морају се налазити одељци друге, а по могућству и треће колске класе

за оне, који не пуше. Луле морају са поклопцем снабдевене бити.

Запаљиве ствари као и пртљаг, који би течности или друге предмете садржавао, а ови би могли ма којим начином штету причинити, а нарочито пуне пушке, пушчани барут, лако запаљиви препарати и друге ствари такове особине не смеду се собом у путничка кола понети. Службено железничко особље овлашћено је да о томе нужна уверења захтева. Онај који се успротиви, одговара за повреду путничког пртљага и за све штете, што из преступа горње забране проистеку, а осим тога потпада и казни, коју железничко-полицијски закон прописује.

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

Цев од понете пушке мора се горе окренути држати.

§. 23.

Искључивање од возидбе пијаних илиних који се непристојно понашају.

Који се не придржава прописаних одредаба или се не одазива наређењима службеног особља или непристојно понаша, тај ће се, губећи право на повратак већ плаћене возарине, искључити од возидбе и даљег путовања.

Нарочито пијана лица не смеду се на возидбу примати и у чекаонице пуштати, но се морају отерати ако неопажено дођу.

Ако се оваква лица у путу искључе или се од пута одбију пошто су већ свој пртљаг отправнишву предали, онда немају права тражити да им се иста

на другом ком месту преда но на оној станици куда су га упутили.

б. Возидба путничког пртљага.

§. 24.

Појам путничког пртљага.

Као путнички пртљаг вози се по правилу само оно, што путник као путне потребе за себе и за своје собом носи, нарочито: куфер (сандук), огртач, путничка торба, кутуја за шешир, мали сандучић и томе подобна; већи трговачко-паковани сандуци, бурад као и други предмети што не спајадуу путничке потребе могу се само изузетно на возидбу узети. Предмети који су од возидбе искључени, као роба и они, који се према §. 22. трећем ставу не смеју у путничка кола узети, не смеду се ни као путнички пртљаг предати, ако се хоће да избегну §. 48. прописана слеђства.

§. 25.

Начин паковања. Скидање старијих поштанских и жељезничких знакова.

Путнички пртљаг, који није чврсто и постојано пакован, не мора се примити. Са путничког пртљага морају се старији поштански и жељезнички знакови скинути.

Ако се ово не учини, па усљед тога пртљаг оде на другу страну (залута), онда не одговара жељезница за штету, која би отуда произашла.

§. 26.

Предавање пртљага (на возидбу).

Нико нема права тражити да му се пртљаг прими ако га није најмање 15 минута пред полазак воза

у отправништво пртљага донео и ту показао свој возни билет.

Но ако се изузетно у хитним случајевима неки пртљаг и прими са намером да се касније отправи (експедира), то се он сматра све донде, док се не одправи, као и да није на возидбу предат.

Ово исто вреди и за примање путничког пртљага на постајама.

Возарина за пртљаг мора се положити иначе се неће на возидбу примити.

§. 27.

Ношење ручног пртљага.

Мали и за ношење лаки предмети могу се собом у кола узети, ако нису сапутницима на досади, и ако то царински и порески прописи дозвољавају. За овакве у кола узете предмете не издају се признанице; њих морају чувати сами путници.

Под истим условом дозвољава се путницима на IV. класи да могу собом понети ручни алат, торбе, пуне котарице што о леђи носе, џакове и т. п. друге предмете, које пешаци собом носе, у колико то станични старешина одобрио буде.

§. 28.

Признанице о предатом пртљагу на возидбу и издавање (повраћање) пртљага.

Кад путник предаје пртљаг на возидбу добија признаницу о томе, а дужан је на захтев показати и возни билет. А управа жељезничка само у замену ове признанице повраћа пртљаг њеноме доносиоцу,

не питајући за правог притежаоца, и с тим се ослобођава од сваке даље одговорности.

Притежаоц признанице од путничког пртљага овлашћен је тражити од отправништва упутне станице да му пртљаг одма натраг поврати, чим дође на место опредељења онај воз коме је пртљаг на возидбу предат, а по истеку прописаног времена за стоваривање и издавање, као и по истеку оног времена за царинско прегледање. Но ако ко не хте сачекати да му се пртљаг одмах поврати, може исти подићи и у времену од 24. сата по његовом доласку а у одређене часове за отправљање, и то или сам или помоћу другога лица предајући признаницу од пртљага. Ако се пртљаг за 24 сата не дигне, онда се за-њ плаћа прописана лежарина.

Ко не узмогне признаницу од пртљага показати, ономе је управа дужна тек онда пртљаг издати, кад потпуно докаже да је прави притежаоц, а према околности може и сигурно јемство тражити.

По правилу пртљаг се издаје на оним станицама, куда је отправљен. Но у колико време и околности, као и царински и други порески прописи дозвољавају, може се пртљаг и на другој којој даљој станице предати. У овом случају дужан је путник приликом примања признаницу повратити, а возни бизет показати.

§. 29.

Јамчење железнице за путнички пртљаг.

Железница јамчи за уредну и неповређену предају путничког пртљага од онога часа чим признаницу од пртљага изда, и то у опште по условима и одре-

бама одељка III (о возидби робе) у колико се они применити дају на возидбу путничког пртљага, а посебице по овим одредбама:

а.) Ако путник није већу вредност ставио, надокнадиће му се на случај губитка или повреде права претрпљена штета; али се за њу не може више тражити од 15 динара по килограму од повређеног пртљага пошто се одбије тежина неповређене садржине.

б.) Кад путник већу вредност ставља, онда му се уз возарину за пртљаг наплаћује још и додатак који не сме прећи 2 на хиљаду од целе стављене суме за сваких ма и само отпочетих 150 километара што има пртљаг да пропутује од отправне па до упутне станице. Најмањи додатак износи 25 пара.

Стављена вредност само ће онда законо важити ако је њу отправништво полазне станице у признаницу од пртљага уписало.

в.) Управа не одговара за загубљени путнички пртљаг, ако се он у року од 8 дана по доласку воза (§. 28) не дигне са станице, куда је упућен.

Путник, коме се не би пртљаг издао, може затевати да му се на признаници од пртљага дан и сат прибележи, кад је пртљаг од отправништва захтевао.

Изгубљени или повређени путнички пртљаг, који путник није на возидбу предао, а нарочито онај изгубљени или повређени пртљаг што је собом у кола узео (§. 26 и 27) накнадиће се само онда, кад се докаже да су томе криви управа или њени људи.

§. 30.

Загубљени путнички пртљаг.

Путнички пртљаг сматра се да је изгубљен трећи дан од дана кад приспе на место опредељења онај

воз, коме је на возидбу предат, и путник тек онда има право да тражи наплату јамчевине одређене §. 29. искључујући све остале накнаде.

У случају ако се загубљени путнички пртљаг касније пронађе, путник ће се о томе известити ако му се место пребивања сазнати може, ма да је он за њега накнаду примио; и он у року од четири недеље може тражити да му се загубљени пртљаг поврати, и то или на станици на коју је дошао, или бесплатно на станици од куда је пошао. У овом случају враћа путник примљену јамчевину за загубљени пртљаг.

§. 31.

Јамчење железнице за закашњени предајни рок.

Железница јамчи за закашњени предајни рок (§, 28) по овим одредбама:

1. Ако се покаже и докаже штета што је закашњен предајни рок, онда се може накнада захтевати само од 25 пара по килограму закашњеног пртљага и за сваки отпочети дан закашњења све донде, док се пртљаг као загубљен не сматра (§. 30). Но ако би путник хтео да осигура већу суму за предајни рок, која би му се у случају закашњења платити имала, онда је он дужан ово доставити отправништву пртљага на пола сата пре поласка воза, са којим ће и са којим могу по прописима за саобраћај предате ствари путовати.

Изјава ова обавезна је само онда, кад ју отправништво забележи у признаницу од пртљага. Додатак (возарини), који се за ово плаћа, не сме бити већи

но 2 од хиљаду (2‰), од суме стављене вредности за сваких отпочетих 1·50 километара, што има пртљаг да пропутује од полазне па до упутне станице, заокружујући га са 5 пара. Најмањи додатак је 1·25 динара.

За ово ће опет железница платити путнику доказану штету због закашњеног предајног рока, а од висине стављене суме.

Железница се ослобођава од јамчења за штету која би произишла из закашњења предајног рока, кад докаже да то закашњење није могла избећи, и ако се о свему бринула што спада у дужност ваљаном возиоцу.

§. 32.

Станични носачи.

На оним станицама где носача има, могу се путници њима послужити за пренос пртљага од отправништва и до отправништва, али управа не одговара за тај пртљаг, догод га на возидбу не прими.

Носиоци пртљага одликују се службеним знаком и снабдевени су са штампаним упутствима, која они заједно са штампаним таксама за време службе морају при себи носити и на захтевање показати. Они су дужни предавати марке са нумером носача снабдевене кад узимају признанице од пртљага. На већим станицама мора се постарати да путници могу без одговорности управе поверити свој пртљаг на кратко чување, а по утврђеној такси, неком станичном служитељу (вратару).

§. 33.

Заостављене ствари.

Све ствари, које се у месном кругу железничке управе или у колима заоставе (забораве) и железници предаду, чуваћесе најмање три месеца.

Тек по истеку овога рока поступиће се с њима по пропису одредаба појединих железница.

Предцети који су кварежу изложени продаће се одмах, чим се страховало буде да ће се покварити; а од тога добивени новац чуваће се до истека прописаног времена, чекајући наредбу притежаоца. У осталом са овако нађеним предметима поступаће се по законским наређењима што о томе постоје.

в. Возидба мртваца.

§. 34.

Услови за возидбу.

Кад се мртвац испраћа од станице са које воз полази, онда јој се то мора пријавити најмање на 6 сати пре; а ако се испраћа са неке међустанице онда јој се то мора пријавити на 12 сати пре поласка воза.

Мртвац мора бити положен у сандуку, заптивеном од приступа ваздуха, а овај опет мора лежати у другом дрвеном сандуку. Мртвац се може и у мртвачким колима преносити.

Уз мртваца мора и пратилац ићи, који за себе подвозни билет плаћа. Мртвац се предаје железници на возидбу са прописаном мртвачком исправом, коју железница прима, а при издавању мртваца опет на-

траг враћа. Тарифом одређене цене морају се платити приликом предавања мртваца на возидбу.

Који под лажном изјавом мртваца на возидбу преда, тај ће мимо доплаћивања окраћене возарине од полазне па до упутне станице још четворогубу возарину платити у име конвенционалне казне.

За време од 6 сати по доласку воза у упутну станицу, мора се мртвац однети, у противном случају биће стављен месној власти на расположење.

г. Возидба кола (каруца) и других возних средстава.

§. 35.

Примање и возидба. Време предаје.

Каруце и друга возна средства примају се и издају само на станицама, које су за то одређене, и морају се на 2 сата пред полазак воза пријавити, а најмање за 1 сат пре отправништву предати. На међустаницама може се само онда са сигурношћу рачунати да ће кола са оним возом — као што пошиљаоц жели — путовати, ако их на 24 сата пре пријави.

Железница није дужна возити каруце и друга возна средства са брзовозом.

Путници не смеју седити у својим колима за време возидбе.

§. 36.

Издавање.

Каруце и друга возна средства издају се чим дођу у упутну станицу уз повратак случајно издатих

признаница, и морају се однети у року најдуже од 2 сата, ако приспеду до 6 сати у вече.

Но ако воз касније дође, онда сеово доба рачуна од 6 сати изјутра сутрашњег дана. За сваки сат даљега баиљења власна је управа наплаћивати лежарину.

§. 37.

Ношење путничког пртљага у каруцама.

Пратиоцима каруца и других возних сретстава дозвољено је пртљаг (§ 24) у њима понети, ако то не би било у опреци са царинским и пореским прописима (види § 38.)

§. 38.

Јамчење жељезнице за возна средства.

Железница јамчи за возидбу каруца и других возних сретстава по оним прописима и уговору, који важи и за возидбу робе у колико се они на ово применити дају. Али она не јамчи за ону штету која би из тога произашла, што се није држало њених прописа, или што је пошиљаоц сам на се узео да се стара о пратњи кола.

При томе вреди као услов, да се при тражењу накнаде за губитак или повреду, не сме већа сума тражи, но што је законом за штете одређена, а до висине вредности, коју је пошиљаоц ставио.

Ова стављена вредност односи се само на каруце или возна сретства, а не и на ствари које су у њима (§ 37.)

У обзиру на ово последње не јамчи железница за штету која би произашла из непажње пратиоца

али за штету друге природе јамчи само онда, ако се докаже да су томе криви железничка управа или њено особље.

Кад се вредност ставља, онда се осим тарифом означене возарине за каруце или возна сретства наплаћује и одређена повишица. Ова повишица заокружујући ју са пет пара не сме износити више од 1‰, (1 на хиљаду) од пеле стављене вредности за појединa возна сретства и за сваких отпочетих 150 километара пута; а најмање се плаћа 15 пара.

Ако није стављена вредност, онда се сматра као условљена она накнада, која је законом прописана за оцењивање и накнађивање појединог возног сретства, заједно са стварима у њему, а која на случај губитка или повреде не сме прећи суму од 1125 динара

Ако се стави већа вредност од 1125 динара за кола са пратиоцем, то ће она само онда правно вредити, кад њу отпраништво полазне станице забележи у подвозни лист. Већа вредност за каруце без пратиоца управља се по прописима за робу одређеним (§. 68).

§. 39

Предајни рок.

Каруце и друга возна средства која имају своје пратиоце а предата су на возидбу са путничким возом, иду са истим возом и даље до упутне станице но ако се морају уз пут од једног воза другоме препредати онда стижу тек са првим узастопним путничким возом.

За све остале каруце и возна сретства важи онај исти рок предаје, који је и за обичну робу предвиђен.

По правилу плаћа се највећа јамчевина за штету због закашњеног предајног рока највише 37.50 динара од сваких изосталих каруца и за сваки одпочети дан закашњења. Но ако се већа вредност стави за предајни рок каруца и других возних сретстава са пратиоцем. то ће она само онда правно важити, кад њу у подвозни лист прибележи отправништво полазне станице; а за каруце без пратиоца врши се изјава по прописима за робу одређеним.

У оба случаја наплаћује се додатак возарини, који за сваких 7.5 килотетара и за сваких одпочетих 75 динара целе стављене суме вредности не сме бити већи од 1 паре, заокружујући га са 5 пара. Најмање се плаћа 50 пара.

Возидба живих животиња.

§. 40.

Примање, товарење и стоваривање. Искључивање болесне животиње и зверова.

Живе животиње примају се на возидбу само на оним станицама и возе само до оних станица које су за то одређене.

Пошиљаоц односно примаоц мора се сам или преко неког другог побринути о укрцавању у кола и искрцавању из њих, о нужним сретствима за привезивање животиња, као и о самом смештању.

Болесне животиње не примају се на возидбу.

Време, за које ће се са возидбом животиња због роспростирања заразе престати, одредиће санитетски прописи, који постојали буду.

Железница није обвезана зверад возити.

За возидбу осталих живих животиња има право железница да захтева пратиоце. Пратиоци су дужни ако станични старешина изузетно друкче не дозволи заузети своја места у колима где је и животиња, како би ју за време возидбе надгледати могли. За ситне животиње, нарочито живину, кад су предане на возидбу у добро затвореним кавезима (или довољно великим и ваздуху приступним судовима) који се носити могу, нису потребни пратиоци.

§. 41.

Возидба паса.

Пси се возе у одвојеним просторима.

Возарина се плаћа при предаји пса на возидбу куповањем признанице, која се по свршеној возидби враћа и псето по њој добија. Псе, који се по свршној возидби са упутне станице одмах не одведу, управа није дужна чувати. Ове се одредбе тичу само оних паса, који се као пратиоци путника са путничким возом возе, иначе за возидбу паса вреде такође општи прописи §. 40 и §. 43.

§. 42.

Возиоба коња.

Управа оцењује са којим ће се возовима и у коме броју коњи возити.

Коњи морају најмање на 1 сат пред полазак воза бити спремни на месту за укрцавање у кола.

Ако се воз ноћу или јутром пре 7 сати креће, морају се коњи пријавити до 8 сати у вече.

На међустаницама може се само онда са сигурношћу рачунати да ће се коњи возити моћи, ако се претходно учини споразум са старешином станице.

Кад се приспе на место опредељења, коњи се предају, а подвозне листе, ако су издате, натраг узимају. Коњи се морају одвести са станице најдоцније за 1 сат по доласку.

По истеку овог времена власна је управа железничка да наплати оборину, ма коњи стајали и напољу у дворишту железничком. Возарина за коње плаћа се на полазној станици.

§. 43.

Возидба осталих животиња.

Управа одређује како количину осталих животиња, које ће у један мах на возидбу примити, тако и возове са којим ће их возити.

Нарочито од тога зависи возидба појединих брава да ли има подесних простора, па за то се и не може у напред ни јамчити.

Возарина се полаже на полазној станици.

Стока (животиња) мора бити два сата пре поласка воза на станици, а ако воз ноћу или јутром пре 7 сати полази, мора се до 8 сати у вече пријавити, Кад се довезе на место опредељења одмах се и издаје, а подвозне листе натраг узимају. Стока се мора искрцати и са станице одвести најдаље за 2 сата по доласку. По истеку овога рока власна је железничка управа да на трошак и штету пошиљаоца преда стоку на израну или да оборину наплати, ако би хтела дозволити да се стока дуже на станици задржи.

Јамчење железнице за стоку.

§. 44.

Јамчење жељезнице за губитак или повреду на возидбу узетих коња и других живих жавотиња, управља се по опредељењима одељка III, који су за робу прописани, у колико се они и на возидбу животиња применити дају.

Но железница не јамчи за штету, која би се догодила из опасности скопчане са возидбом животиња. Тако она не даје нарочито никакве накнаде, ако је губитак или повреда произашла од тога, што је живинче искочило, испало, што је пригњечено, угушено или што је штета другим којим узроком постала при укрцавању и искрцавању, и за време возидбе или бављења на станици. Не јамчи даље ни за штету, која би се отклонити могла захтеваним пратиоцима (§. 40). У ово се рачунају и све опасности, које се догоде услед повреде употребљеног возног материјала, за који не одговара железница, а нарочито оне штете које би се одклонити могле да је стока била довољно надзиравана, послуживана и храњена за време путовања.

Ако је железница крива, онда она плаћа оштету за губитак или повреду по вредности коју је пошиљаоц ставио, а ако вредност није стављена онда највећу накнаду плаћа по овој мери:

	ДИНАРА
За коња	575
„ дебела (угојена) вола	275
„ једно грло говечета.	200

„ за једно теле 25
„ једну угојену свињу. 75
„ „мршаву свињу. 30
„ једно прасе до 3 месеца . . . 10
„ једну овцу или козу. 15
„ једно псето. 10
„ 100 килогр. остале животиње. . 75

Кад се вредност ставља, плаћа се мимо возарине по тарифи и додатак, који не сме прећи $1^{0}/_{00}$ (један од хиљаду) од стављене вредности за сваких отпочетих 150 километара целог пута. Овај додатак заокружује се на 5 пара, но не може бити мањи од 15 пара.

Ако се већа вредност стави, то ће она само онда правно важити, кад њу буде пошиљач у товарни лист на одређено место са писменима уписао (т. ј. у случајевима где се возидба врши са товарним листом). или ако ју је отправништво полазне станице у подвозни лист забележило.

§. 45.

Предајни рок.

Предајни рок управља се према томе, да ли је возидба вршена са путничким или товарним возовима за брзовозну или обичну робу, и рачуна се по стављеним одредбама одељка III., које су меродавне и за слетства ако се закасни предајни рок.

Може се захтевати да се коњи и пси, који се са путничким возом возе, издаду у истом року, који је §. 28. ставом 2: и за путнички пртљаг одређен.

Стављена већа вредност за осигурање предајног рока само ће онда правно важити, ако ју је или пошиљаоц у товарни лист на одређено место писменима уписао (т. ј. у случајевима где се возидба врши са товарним листом) или ако ју је отправништво полазне станице у подвозни лист забележило.

У оба случаја уз возарину плаћа се и додатак, који не сме бити већи од пола паре за сваких 7·5 километара и сваких отпочетих 75 динара целе суме стављене вредности. Овај додатак заокруживаће се са 5 пара, но не може бити мањи од 50 пара.

III. Возидба робе.

§. 46.

Прелаз са железнице на железницу.

Роба се вози из свију станица и у све станице, које су удешене за саобраћај са робом, и не мора имати никакве посредне адресе за прелаз са једне железнице на другу.

§. 47.

Примање робе (на возидбу).

Железница није обавезна да прими на возидбу ону робу, која није уредно или није никако пакована, а особина би њена захтевала паковање да ју заштити од губитка или повреде у возидби. Овакова се роба може изузетно примити на возидбу кад пошиљаоц изда својом руком потписану изјаву, која ће се и у товарном листу поновити, како је роба била непакована или да је непотпуно паковања. У овој изјави поименце побројаће се и описати појединн комади.

За ову изјаву, коју пошиљаоц издаје због недостатка или због недовољног паковања, прописан је са речима нарочити образац (прилог А), који ће се у отправништвима држати у приправности.

Знаци, који се на поједине дењке (комаде) брижљиво и јасно ставити имају, морају се савршено подударати са оним знацима у товарном листу (види §. 50. бр. 3).

Железница има право тражити од пошиљаоца да он појединe дењке (комаде) робе снабде са постојаним написом упутне станице, ако не би њихова особина велике тешкоће задавала.

§. 48.

Од возидбе искључени или само условно за возидбу дозвољени предмети.

Који под лажним или непотпуним наводом преда неку робу која је од возидбе или сасвим искључена или за њу условно дозвољена, платиће, осим оних казни које прописују полицијски или казнени закони, ма и не било какве штете, и конвенцијалну казну од 15 динара по килограму због саме овакве предаје а осим тога јамчиће и за све штете које би отуда случајно произишле.

Конвенцијална казна може се према нахођењу или околностима наплатити од пошиљаоца или од примаоца.

Које ће се ствари од возидбе искључити или условно за возидбу дозволити, одређиваће министар грађевина посебним прописима, који ће обвезни бити како за железничку управу тако и за публику.

§. 49.

Закључивање возарског уговора.

Возарски уговор сматра се да је закључен, кад пошиљаоц товарни лист изда, а железница га за знак примања својим отправвим жигом жигоше. Отправни жиг удара се одмах по што се роба потпуно прими која је у једном и истом товарном листу наведена (види §. 55. став 2). Од овог часа сматра се да је возарски уговор закључен, а роба да је предата.

§. 50.

Товарни лист.

Уза сваку праћевину (пошиљак) мора ићи и товарни лист, који је по пропису штампан и железничком управом жигосан.

За ово важе ове поједине одредбе:

1. Како они предмети, који су у §. 48 наведени, тако и они, које предаваоц сам товари, а примаоц сам истоварује, као и они што подлеже царинској, или пореској контроли, морају се отправљати са засебним товарним листовима, који не обухватају друге предмете.

Даље, у исти товарни лист смеду се уврстити само они предмети, који према својој особини допуштају да се без штете заједно товарити могу.

Кад се отправљају читава кола може се пошиљаоц натонити, да за свака кола посебице приложи товарни лист.

2. По §. 49. жигосан товарни лист важи као доказ о уговору између железничке управе и поши-

лаоца, али не служи као доказ противу железнице односно тежине или множине оне робе, коју је услед одредаба овога правилника и тарифе или усљед нарочитог споразума са пошиљаоцем дужан сам пошиљаоц или примаоц товарити или стоварити, докле год жељезница сама не измери кола или робу што је у њима и док не преброји дењкове (комаде) или не овери у товарном листу тежину са жигом полазне станице. Кад се затражи да железница од своје стране овери број дењкова (комада) или тежину читавих кола онда је она дужна то учинити по утврђеној и од надзорне власти одређеној такси, ако не би роба по својој особини за таково потврђење одвећ много времена захтетала, односно ако би мерила што су на станици, довољна била.

Ако железница није комаде бројала или тежину мерила, онда се мора тежина и количина другим којим начином доказивати, а не позивом на товарни лист.

Управа је дужна на захтев пошиљаоца да у његовом присуству на товарни лист удари отправни жиг полазне станице (§ 49), који једино служи као меродавни доказ о дану кад је роба предата.

Друкче састављени товарни листови, но што их овај закон одређује, мигу се одбацити. Товарни листови са којима је роба од других возача ношена пре но што ће се жељезници предати, неће се примити ни као прилози за железнички товарни лист.

3. У товарном личту мора се означити место у ком је и датум кад је он написан, а роба по знацима, броју, комадима, начину паковања, садржини и бруто

тежини дењкова (колета). Она роба која се по особеним прописима железнице не може по тежини примати, мора бити јасно и тачно по садржини означена.

Товарни лист мора бити снабдевен са потписом пошиљаоцаили његовим штампаним или жигом ударењим именом, а исто тако са тачним и јасним именом примаоца и местом опредељења.

Ако воде више путова до места куда се роба отправља, онда се мора означити у товарном листу уз адресу и пут, којим ће роба ићи, а њега се мора придржавати железничка управа. Но ако пут није означен, онда га бира сама управа а на одговорност пошиљаоца, и то онај који се њојзи чини да ће по најкорисније бити.

4. Пошиљаоц јамчи за истинитост навода у товарним листу и одговоран је за сва сљедства, која проистичу из погрешног, нејасног и нетачног навода.

Железничко отправништво овлашћено је, да се може о подударности товарког листа са дотичном робом уверити, па и садржину дати испитати и оверити у присуству пошиљача или примаоца или њихових опуномоћника, или у случају потребе, у присуству најмање два сведока.

Ако се нађе да је неистинито стављена тежина или садржина, онда је свака железница овлашћена да мимо накнаде за окраћену возарину од полазне до упутне станице наплати од пошиљаоца или примаоца и конвенционалну казну по својим нарочитим прописима.

5. Ако пошиљаоц устражи уверење од железнице како јој је предао робу на возидбу, онда ће он, —

ако му је у опште недовољна признаница о примљеној роби на возидбу, коју му по нарочитим прописима поједине железнице од своје стране издају, — поднети два равногласна товарна листа, од којих ће му један жељезничко отправништво, по што га потврди са речју „дупликат“, повратити.

Овај дупликат нема оне вредности, коју имају товарни или колски лист, који робу прате.

6, Кад се отправља роба у места, која не леже на железници или у оне железничке станице, које нису удешене за саобраћај робе, онда је дужан пошиљаоц означити на товарном листу станицу, од које ће се адресат старати за даљу возидбу (види §§. 61. и 65).

7, Обрасци товарног листа прописани су у прилозима Б и В, и могу се на свакој станици купити по тафиром утврђеној цени.

Товарни листови, који нису штампани за рачун железничких управа, подлеже жигосању зарад уверења да се подударају са прописаним обрасцем. Њих ће по утврђеној цени у тарифи жигосати једна од железничких управа, која би их у својем кругу и употребљавала.

Ако се не поднесе најмање 100 комада товарних листова на жигосање, онда се оно и отказати може.

Дозвољено је наштампати фирму издаваоца на страни товарног листа, где адреса стоји, но не сужавајући онај простор што је потребан за железничко отправљање.

8. Ако у једном месту више управа имају отправ-

ништва робе, онда товарни листови, жигосани једном управом, вреде и код осталих управа.

9, Не сме се тражити никаквих других изјашнења или документа, но што су у товарном листу, осим ако би то изузетно дозвољавао трговачки закон или овај правилник; а тако исто не смеду ни товарни листови у себи садржавати изјашнења или угодбе, које нису трговачким законом или овим правилником за важне оглашени.

§. 51.

Царински и порески прописи

Пошиљач је дужан кад предаје товарни лист, да преда железници и све нужне спроводне папире за ону робу, која подлежи — пре но што ће се примаоцу издати — царинском или пореском поступку.

Жеелзница није дужна оцењивати, да ли су ти папири потребни или исправни, или довољни, и она односно њени посљедници у возидби, ослобођени су од сваке одговорности, ако би какве кривице било што је роба без спроводних или недовољних папира примљена; а на против, пошиљаоц јамчи железница за све казне и штете, које би ова поднела због неисправних, недовољних или неприложених спроводних папира.

И ако би железница на изрично стављену понуду пошиљаоца у товарном листу, кад су прописане декларације и уверења приложена, посредовала у царинском и пореском поступању са робом, и платила таксе увоза, извоза и провоза, као и друге јавне

дажбине и таксе, у колико се оне по пропису не плаћају у месту поласка или месту опредељења, то опет не прима на себе никакву одговорност. Ова није обвезана ни примити се посредовања на овакове понуде, но је власна предати то некоме посреднику (спедитеру), ако он већ не би у товарном листу наименован био.

Кад би пошиљаоц такав предлог учинио, да му се роба отправи на неки начин, који се у датом случају не би подударао са законским наређењима, онда се сматра да је задовољан са тим, како железница у његовом интересу за најповољније нађе и нареди да се то отправљање изврши.

Ако би железница предату јој робу са товарним листом примила на граници дотичног царинског опсега, да ју одвезе на место опредељења или на царинско место, где се царинске декларације предати могу, а пошиљаоц не би извод учинио од царинских спроводних папира, онда су због пошиљачевих неправих, погрешних и изостављених навода (декларација) у товарном листу железници одговорни и накнадно платежни пошиљаоц, односно и примаоц, за све штете и губитке, које би она као возиоц претрпела при својем обавезном предавању царинске декларације, која се начинити и извршити има по наводу (декларацији) товарног листа.

Пошиљаоц је дужан и у товарном листу да означи приложене спроводне папире, који подлеже царинском и пореском поступку. За спроводне папире, који нису поменути у товарном листу, железница не јамчи.

§. 52.

Рачунање возарине

Докле се год и у ком обиму не буду обзнаниле опште тарифе, рачунаће се возарина по обзнањеним тарифама појединих железница, односно по склопљеним ценама савеза.

Сим цена, које су у тарифама стављене за накнаду возарине и за особене у тарифи предвиђене услуге, не сме се ништа више наплаћивати. Издатци у готовини, што их је железница учинила, морају јој се надокнадити (на прилику дажбине за провоз, увоз и извоз, трошкови за пренашање, за оправку робе, коју би она услед свога сопственог спољњег и унутрашњег састава и особине захтевала ради својега одржања за време возидбе).

Кад неке железнице одвлаче робу од куће пошиљаоца, кад ју са лађа односе или кад ју доносе у кућу примаоца или на које друго место, н. пр. на место паковања, стоваришта, у шупе за прегледање, на лађе и т. д., онда се за ово и накнада плаћа, која се из тарафе увидети може.

Возарина се рачуна на килограм, а она роба, која се немерена прима, рачунаће се по тарифским и особено прописаним одредбама појединих железница, по товарној снази кола, по просторној садржини или по просторној мери.

Тежина се одређује на железничким станицама или самим мерењем или рачунањем по датим нормисаним ценама у тарифи.

Деньчаној роби (у комадима) одређује се тежина

увек у отправној станици. Праћевине (пошиљци) испод 30 килограма рачунају се највише у 30 килограма, а већа тежина рачуна се (заокружује се) на више, и то код робе у дењцима (комадима) са 10 килограма, а код читавих кола са 100 килограма, тако да сваких започетих 10 или 100 килограма као пуни важе.

Но са оваким рачунањем тежине не ће се искључивати плаћање најмање возарине, која је прописана, у тарифама појединих железница.

Пошиљачу стоји од воље да буде присутан при мерењу, но ако он затражи да железница још једаред по свршеном мерењу по ново тежину одреди у присуству његовом или његовог пуномоћника, онда железница има право наплатити за ово тарифом одређену вагарину (кантарину). Ова се вагарина може, али само за обичну робу, и онда наплатити, ако случајно не би пошиљаоц ставио тежину у товарни лист, те би допуњавање његово у овом обзиру железници оставио.

Сви предмети наведени у једном товарном листу од једне и исте тарифске цене чине једну отправну позицију за рачунање возарине.

Возарина, која се платити има, заокружује се од 5 до 5 пара.

Кад по нарочитим прописима појединих железница сами пошиљачи робу товаре, онда они смеду кола натоварати само до њихове товарне снаге, која је на њима обележена.

За преоптерећивање може железница мимо осталих накнада наплатити конвенционалну казну која ће се нарочито прописати

§. 53.

Плаћање возарине.

Возарина се полаже приликом робе на возидбу или се упућује примаоцу на исплату. Но железница која прима на возидбу, може тражити да се возарина одмах положи за ствари, које по њеном нахођењу подлеже брзом кварежу или које не би подмиривале возарину.

Погрешна примена тарифе као и грешке приликом рачунања возарине не треба да штете ни железницу ни обвезаног платишу. Више наплаћене суме доставиће се што пре до знања ономе, коме припадају.

§. 54.

Повука и повучина провизион.

Они трошкови (спезе), који терете робу при предаји на железницу, а од којих се нарочито именовање тражити може, могу се повући.

Исто тако може се на вредност робе у напред повући до 375 динара под истим условима као што се и трошкови (спезе) повлаче, ако би то по оцени отправног чиновника осигурано било вредношћу робе.

За сваку предату повуку па била она остварена или се услед другчијег наређења са свим или почесно напустила, отправна станица рачуна тарифом одређену повучину (провизион) од повучене суме.

Но од железница не ће се наплаћивати повучина (провизион) на повучене возарине у случајевима даље возидбе са једне железнице на другу.

Али за издатак у готовини, који је нека железница учинила, и који се такође повући може, моћи ће се наплатити и повучина, која је тарифом за повуке одређена.

Као уверење да је стављена повука на робу, служи по правилу жигосани товарни лист, или у другом облику дозвољено уверење о предатој роби (сравни §. 50. број 5.); но на захтевање издаваће се још и нарочита уверења о повуки и то бесплатно.

Извршење повуке одмах ће се јавити и исплатити ономе, коме припада.

§. 55.

Примање робе (на возидбу).

Железница није дужна да прими робу на возидбу пре но што ју возити може, а нарочито у оној мери, где редовна возна средства железнице не би достизала за извршење тражене возидбе.

Но железница је обавезна да донесену јој робу смести у просторе у колико још не би запремљени били, и да о томе признаницу изда, са том оградом, да ће ју на возидбу тек онда примити и отправни жиг на товарни лист (види §. 49) ударити, кад је може и товарити.

Пошиљаоц је дужан изјавити на товарном листу свој пристанак да праћевина (пошиљак) на лежишту остане док се не узмогне товарити.

§. 56.

Донашање робе (на возидбу) и возидба.

Роба се мора донети у одређене часове за отправљање, односно мора ју пошиљаоци товарити, и она ће се возити по изјави како пошиљаоц у товарни лист ставио буде као брзовозна или као обична (споровозна) роба (§. 59).

Недељом и празником не прима се на возидбу обична роба и не издаје примаоцу у месту опредељења.

Брзовозна роба прима се и издаје и недељом и празником, али само у оне часове, који су једаред за свагда одређени и у локалима отправништва на углед стављени или у месном листу објављени.

Брзовозна роба мора се предати са товарним листом (прилог В) и отправиће се што пре и брже. Обична роба предаје се са товарним листом по прилогу Б.

Што се тиче времена како ће се роба возити, то служи као правило да се оним редом вози како је и предата на возидбу, и не сме се ни један пошиљаоц другоме претпоставити, осим ако би узрока било у железничкој опреми, у возидбеним околностима или у јавном интересу. Противна поступања дају право на тражење накнаде за штету, која би отуда произишла.

Железнице су дужне увести таква уређења, по којима се може сазнати да се роба по реду отправља.

Који тражи кола на расположење за ону робу, коју пошиљаоц сам товари, мора их тражити за је-

дан одређени дан, и мори их натоварити у року, који одреди отправна станица.

Овај рок обзнаниће се свима прилепљеном објавом у отправништву робе, односно и огласом у неком месном листу.

§. 57.

Предајни рок. Рачунање његово.

Свака управа за свој железнички опсег објављује у тарифама предајни рок, који се састоји из времена за возидбу и за отправљање, и који не сме прекорачити ове највеће рокове:

а). за брзовозну робу:

1). Рок за отправљање . . . . . 1 дан
2). „ „ возидбу за сваких ма и отпочечих 225 километара 1 дан

б). за обичну робу:

1). Рок за отправљање . . . . . 2 дан
2). „ „ возидбу за сваких ма и отпочетих 225 километара 2 дана

Кад роба прелази из опсега једне у опсег друге а са првом спојене управе, онда се рачуна рок за возидбу по укупном одстојању од отправне до упутне станице, док се међу тим рок за отправљање само едаред рачуна без обзира на број оних железница, кроз којих ће опсеге роба проћи.

Железничке управе могу за мерења и друге изванредне саобраћајне прилике са претходном или накнадном дозволом своје месне надзорне власти и додатке рокова утврдити и објавити.

Из објаве мора се видети, да ли је и која власт дала дозволу, или се она накнадно очекује.

У последњем случају мора се накнадно добивена дозвола у току 8 дана са нарочитом објавом обзнанити. Стављени додатци рокова не ће вредити, кад их надзорна власт накнадно не одобри или кад се на време не објави добивена дозвола.

Кад роба прелази неку реку на којој нема моста, или спојну железницу, која везује више других железница што се на неком већем месту сустичу, онда за овакве возидбе потребне додатке рокова може, по одбрењу своје надзорне власти, обзнанити дотична управа.

Предајни рок почиње од поноћи, која долази после жигосања товарног листа (§§. 49, и 59.) и одржан је, кад се у његовом времену роба примаоцу или оном лицу, коме се пуноважно предати може, донесе у кућу или радни локал; или ако таково доношење није заказано или је изрично забрањено (§. 59.), онда ако се у поменутом року писмено достави примаоцу о приспелој роби било поштом или у самој ствари другим којим начином.

За робу „станица рестанто“ одржан је предајни рок чим буде у том времену спремна роба за дизање у упутној станици.

Предајни рок продужује се за она времена, докле траје царинско отправљање и прекид у железничком саобраћају, који није кривицом железничке управе проузрокован, те би за неко време престала возидба робе или даље путовање са жељезницом.

§. 58.

Примерни прекид возидбе.

Ако се деси услед елементарних или других случајева да повремено престане возидба робе или даље путовање са железницом, то пошиљач не мора чекати док се ове препреке отклоне. Он може шта више одступити од уговора, али за то мора железници, ако она томе не буде крива, за припремања робе на возидбу и за трошкове око истоваривање платити таксу (нарочитим прописима утврђену), а осим тога и возарину за онај део пута, који је роба већ пропутовала.

Но ако се због прекида у саобраћају не узмогне даље возити ни путем, који је пошиљач прописао, ни оним који је железница изабрала, али би се могло возити другим ма и дужим путем, онда је остављено жељезници, да она сама, не вређајући наредбе своје месне надзорне власти, које се тичу општег саобраћаја, оцени, да ли је корисније по учеснике да сачекају док се препреке отклоне, или да се праћевине (пошиљци) о трошку пошиљаоца, односно примаоца, по некој помоћној пруги од места опредељења однесу или најзад да иште од пошиљаоца друге наредбе за робу.

§. 49.

Приказивање (авизирање) и издавање робе.

Железница је дужна робу са товарним листом онамо упутити и ономе издати, на кога товарни лист и гласи.

Ако би пошиљаоц накнадно тражио од жељезнице да му она робу поврати или да ју преда другом неком

лицу, а не у товарном листу означеном примаоцу, онда је она дужна овако и поступити ако још није по доласку робе у упутну станицу, товарни лист последњем издала.

У овом случају дужан је пошиљач повратити на захтевање издати му дупликат товарног листа (§. 50 бр. 5.) или пријемну признаницу.

Жељезница није обавезана слѣдовати пикаквим другим наређењима до оним што се чине преко отправне станице.

Ако је товарни лист по доласку робе у место опредељена примаоцу већ предат, онда је железница дужна слѣдовати само упутствима примаоца. јер ће му у противном случају за товар одговорна бити.

Чим приспе и чим се за издавање припреми она роба, коју железница не носи сама примаоцу у стан или радни локал, одмах ће њу писмено приказати адресату весником, поштом или другом којом уобичајеном приликом.

Ако железница за подесно нађе, може поставити нарочите кочијаше (рабаџије), који ће робу на простим колима доносити и односити у опсег станице или у какво место на страни. На ово се примењеје §. 63, овог закона.

Такса која се за оваква вожења кочијашу плаћа, мора се на углед ставити у дотичном отправништву робе, а и кочијаш ју мора на захтевање показати.

Они примаоци, који сами своју робу односе или који хоће да се у том служе другим а не железничким кочијашима, дужни су то благовремено доставити дотичном отправништву робе, а на сваки начин пре

доласка робе, па ако се затражи и писмено уверење поднети са потписом што вреди. У општем интересу саобраћаја може управа са одобрењем или по накнадном одобрењу своје надзорне власти ограничити или и укинути то право примаоца, да он сам или преко других а не железницом постављеног кочијаша, своју робу односи.

Нико не сме сам собом однети ону робу, која се по царинским прописима или из других узрока однети мора на места или стоваришта царинске управе. Роба, која се ставља „станица рестанто“ или која се примаоцу у кућу носи, не приказује се (не авизира се).

Пошто се плати возарина, ако већ није плаћена, као и други издатци и таксе, које робу терете; по што се поврати приказница и пријемница која се има просто ограничити на примање, која дакле искључује захтев да је и исправно и благовремено примљено, и пошто се најзад покаже исплаћени товарни лист, онда се издаје роба у локалима (на поду) отправништва и пристављају кола на место истоваривања и то по ближим опредељењима времена, као:

1, Узев у обзир и ниже стављену одредбу под 2, роба се мора дизати у прописаним, радним часовима, а за време слободне лежарине које ће се у тарифи одредити и које не сме мање износити од 24 сата, од када се пошаље, односно прими приказница.

За робу стављену „станица рестанто“ и робу оних примаоца, који су једаред за свагда забранили приказивање, почиње ово време са доласком робе.

2, Рокове за одношење оне робе, коју пошиљаоц сам товари а примаоц истоварује и односи, одредиће

свака управа са особеним прописима и ставиће их на углед у отправништвима свију станица, односно и објавиће их у неким месним новинама.

3, Недељни и празнични дани, који падају у сред рокова, не ће се нигде рачунати.

4. Ако неки део праћевине од једног товарног листа не дође, а њен би сваки део без везе са целином имао за се обичну вредност, онда се не може примаоц (адресат) устезати да не прими онај део што је приспео и да не плати сразмерну возарину. Но овим му се опет не спречава тражити накнаду на основу §. 62 и осталих.

Брзовозна роба, ако изванредне прилике силом не продуже рок, приказаће се (авизирати) примаоцу (адресанту) за два сата, односно однеће му се у стан за 6 сати. Приказивање, односно доношење брзовозне робе, која приспе у веће доцније од 6 сати, може се захтевати тек сутра дан. Овим се не мењају у § 57 стављене одредбе.

Примаоц је властан да приликом примања робе на станици затражи поново мерење у његовом присуству. Овом потраживању мора железница увек одговорити за дењчану (команду) робу, а за робу од читавих кола, ако јој мерила на станици за то достижу. Но ако мерила железничка не достижу за мерење читавих кола на станици, онда примаоцу стоји од воље да ју даде измерити онде где таковых мерила у првој близини на расположењу буде, а у присуству опуномоћника железничке управе кога захтевати треба.

Ако се поновим мерењем не покаже никакав мањак у тежини за који железничка управа одговара,

онда примаоц плаћа трошкове око мерења, односно тарифом одређене таксе а такође и накнаду опуномоћнику ако би изаслат био.

Но ако би се тим поновним мерењем показао мањак у тежини, за који одговара железничка управа а није га већ пре тога признала, онда она плаћа примаоцу све трошкове око овог накнадног мерења.

§. 60.

Лежарина и ковенционална казна

1, Који већ једаред на возидбу предату робу без поменутих узрока у §. 58 опет натраг узима са лежишта или из железничких кола која се још на пут кренула нису, тај ће бити дужан, ако железничка управа затражи, да плати сем дизарине и скидарине још и лежарину за сваки дан, био он отпочет или цео.

Ако пошиљач затражи да му се роба у путу са неке међустанице поврати, а железничка би управа на то пристала, онда ће се наплатити осим возарине по тарифи за пропутовани пут још и тарифом одређена цена за пишманлук.

2, Кад се нека праћевина од једног товарног листа почесно на возидбу доноси, или се роба са погрешним или непотпуним товарним листовима на возидбу предаје, те би се с тога морало чекати док се роба потпуно не донесе или товарни листови не исправе, онда ако се то доношење за возидбу не сврши за 24 сата, но се увиди да се са доношењем одуговлачи, односно ако се у томе року не потпуне и не исправе товарни листови, може железница наплатити лежарину на ону робу која лежи више од 24

сата све, до год се не донесе потпуна праћевина по гласу товарног листа односно док се товарни листови не потпуне и не исправе. Конвенционалну казну, за коју се приликом поручивања кола полаже (ако се затражи) једна сума као кауција равна казни за један дан дангубе, може такође железница наплатити од онога, који поручи железничка кола за возидбу оне робе, што пошиљаоц сам товари, па не изврши уредно товарење и робу за отправљање не донесе у року што ће се утврдити нарочитим одредбама (види §. 56. при крају). У последњем случају власна је железница такође по истеку овога рока о трошку поручиоца натоварено опет са кола скинути, стоварено на његову штету на лежиште оставити и лежарини подврћи, а стављена му кола на расположење натраг узети.

И на против, железница је обавезна платити поручиоцима кола исто тако велику конвенционалну казну, ако извесно заказана кола не стави благовремено на расположење.

3. Који не дигне робу у прописном року плаћа такође лежарину.

И обратно железничка управа накнађује доказане трошкове у случају ако му не изда односно ако му не преда у станици на истоваривање већ приказану и од стране примаоца благовремено, али узалудно поискану робу, у року од највише једног сата по доласку његовом.

4. Ако се роба на кола, која је пошиљач товарио у §. 59. бр. 2. прописно року не истовари и не односе, онда је овлашћена железница да без икаквог

јамчења изврши ово истоваривање о трошку примаоца, односно пошиљаоца, а може у исти мах по особеним прописима и конвенционалне оштете наплатити, као лежарину или колску дангубу.

5. За робу, којој се примаоц није могао известити, почиње се рачунати лежарина и колска дангубина по истеку одређеног рока у особеним прописима.

6. Колико ће се и на који начин рачунати ове конвенционалне лежарине и колске дангубине, одређено је у тарифи за возидбу робе.

Ако се увиди да велико нагомилавање робе хоће да помете редовни саобраћај, онда је железница, придржавајући се датих јој прописа у §. 57. ставу 3-ћем и 4-том о утврђењу додатака рокова, овлашћена, да повиси лежарину и колску дангубину; а ако би и ове мере недовољне биле, онда може скратити лежаринске рокове и ограничити време бесплатне лежарине докле год нагомилавање устраје.

§. 61.

Поступање у сметњама при издавању.

Роба која не ће да се прими или на време дигне, или која не може да се изда, као и она под адресом „станица рестанто“, која по своме доласку без пријаве примаоца дуже лежи но што је по особеним прописима остављен рок, лежаће на штету и трошак пошиљаоца, коме се то што је могуће пре доставља. Железница има и то право да такву робу преда на оставу неком јавном стоваришту или неком признатом спедитору (отправнику) и да повуку учини на своје трошкове и издатке а на штету и трошак онога, кога

се тиче. О учињеном известиће одмах пошиљаоца и ставиће му робу на расположење.

Железница је овлашћена да робу, којој место опредељења не лежи на железници, даде даље отправити у место опредељења по неком спедитору или по другој којој прилици, а на штету и трошак пошиљаоца, ако пошиљаоц или примаоц не буду већ наредили да се роба одмах даље одвезе. Ово исто важи и за ону робу, којој је место опредељења жељезничка станица, али није удешена за саобраћај робе.

Ове се одредбе не могу примити и онде, ако би железничка управа држала кочијаше за возидбу робе у места на страни (види §. 59).

За робу, ако се на време не дигне или не хте примити, или ако се не могне издати, а она би подложна била брзом кварежу, или најзад за такову робу, коју адресат не ће да прими, или којој се примаоц неможе да пронађе, а она је пошиљаоцу натраг понуђена па ју и он не прима, пристаје пошиљаоц већ самом њеном предајом на возидбу да ју је власна жељезница без икаквог даљег корака и како за најбоље нађе, продати и то ако је скором кварежу подложна одмах, а сву осталу најраније после 4 недеље дана по истеку времена слободне лежарине.

Ово исто важи и за случај кад се пошиљаоц неможе пронаћи.

Роба без госе, који се у месном железничком опсегу затекне, подлежи одредбама §. 33.

§. 62.

Јамчење у опште.

Кад нека железница прими робу са товарним листом, по коме се она има возити преко више железница што стоје у вези између себе, то онда не јамче, као возиоци, за целокупну возидбу све железнице, које су њу са товарним листом примале, већ само прва и она железница што ју је најзад са товарним листом примила. Друга која железница што је у средини, може се само онда као возиоц одговорном учинити, кад јој се докаже, да је штета за коју се накнада тражи, на њеној пруги причињена.

Овам се не искључује тражење накнаде од предходника на шта железнице између себе права имају.

§. 63.

Јамчење жељезнице за своје људе.

Железница јамчи за своје људе и друга лица, којима се служи при вршењу возидбе.

§. 64.

Обим и трајање јамчења.

Не узимајући у обзир особене одредбе §. 67. железница јамчи од часа кад је закључила возарски уговор (§49) па до издавања за штету ако се изгуби или повреди роба, осим ако би доказала, да се роба изгубила или повредила услед изванредних елементарних случајева (више силе), или услед своје природне особине, а нарочито услед унутрашњег кварежа, сушења, обичног проливања (просисавања) и т. д., или да се

то догодило услед недовољног паковања, које се с поља не може примити.

Овим се не искључује јамчење железнице у колико би законог основа имало, ако се роба изгуби или повреди за време док се на возидбу предаје, па до жигосања товарног листа.

Кад се нека роба по доласку у упутну станицу преда царинским или прегледачким магацинима, као и роба која би се по мери овог закона предала на оставу у стоваришта или неком спедитору, онда то важи као да је предата и самом адресанту (примаоцу).

Роба се сматра да је загубљена тек после 4 недеље дана по истеку предајног рока. Кад робу прими и товарни лист исплати у њему именовани примаоц или његови људи или она лица којима се пуноважно издати може, онда се нема ништа више потражити од железнице. Само за губитке или за повреде, које се приликом одношења нису могле спољашње приметити, може се од железнице накнада тражити, ма да је роба примљена и товарни лист исплаћен; али и то само онда, ако се одмах затражи потврђење губитка или штете чим се и опазе, а потраживања писмено доставе железничкој управи у року од 4 недеље дана, а уз то ако се докаже, да су губитак или повреда постали у времену пријема па до предаје.

Осим тога за потпуно изгубљену робу, сва потраживања застаревају после *једне* године од дана кад ју је издати требало, а за мањак или повреду, ако

је роба примљена а возарина неплаћена, застаревају сва потраживања по истеку једне године од дана кад је издата.

Сваки губитак или повреду дужне су железничке управе најтачније исљедити и овлашћенима на захтевање у облику акта дати тачна саопштења о резултату истраживања.

Кад овлашћени прима накнаду, може захтевати да му се јави, ако се загубљено добро (роба) касније пронађе. О овој његовој изјави издаће му се уверење а кад добије извешће о пронађеном добру, онда може у року од 8 дана затражити, да му се добро бесплатно пошаље од места где је пронађено па до места опредељења што је у товарном листу прво стављено, враћајући примљену накнаду по одбитку јамчевине, која му припада за закашњени предајни рок.

Кад се код неке робе покаже мањак или повреда, железница ће у присуству непристрасних сведока и ако је само могуће у присуству властитог потражиоца извидити меру и друго стање ствари а према околностима позваће и вештаке, да оцене у колико је добро (роба) оштећено.

Ако властити потражиоц зажели да се о накнади штете без суда са железницом изравна, онда мора пре но што робу прими. односно поврати, да призна извиђај и да каже шта тражи.

Не буде ли при том задовољан са изреком вештака, које је железничка управа изабрала, ондму је слободно да тражи оштету преко трговачког суда, или ако њега не би било, да тражи да оцене

они вештаци које месни суд наименује, или који су од суда већ постављени као стални вештаци.

Уз достављено потраживање приложиће се и писмено, које доказује вредност робе а ако је она већ примлена, онда још и товарни лист. То се све мора поднети за време законом одређеног рока о застаревању, а железница опет дужна је што пре решити и одговорити.

§. 65.

Ограничење јамчења за робу која не иде у место железничких станица.

Кад се нека роба прими на возидбу са товарним листом, у коме означено место издавања не лежи у свези за железницом, онда и ова као возиоц, не јамчи за укупну возидбу, већ само до краја железничке возидбе. У даљој возидби наступају само обвезе спедитера (посредника).

Но онде, где железница своје кочијаше за удаљенија места има (види §. 59), ту јамчи она као возиоц и за возидбу робе до места опредељења.

§. 66.

Ограничење јамчења кад се ставе више места опредељења

Ако пошиљаоц у товарном листу одреди, да се роба изда или остави у неком месту, што лежи на железници за коју овај правилник важи, онда важи возидба, ма да је у товарном листу стављено друго место опредељења, само до првог места што лежи на железници, и железница је одговорна само до издавања на томе месту.

§. 67.

Особено ограничење јамчења

1. У обзиру на ону робу, која је по свом особеном природном саставу изложена особеним опасностима те хоће почасно или са свим да се изгуби, повреди нарочито сломије, захрђа, унутрашње поквари, изванредно пролива, сама од себе запали и. т. д. не јамчи железница за штету, која произиђе из те опасности, а нарочито не јамчи:

а. у опште за опасне предмете, ако сумпорну киселину, раствор воду (ћезап) и друге најгризајуће киселине, као и за друге лако запаљиве предмете;

б. за ломљене: код лакокршних ствари, као што је собни намештај што се лако крши, крто ливено гвожђе, стакло, празни и пуни крчази, флаше, балони од стакла, шећер у главама непакован и т. д.

в, за кварење код течности и других предмета, који лако ускисавају или труле, или не подносе мраз и врућину;

г, за хрђање код металне робе;

е, за мањке у тежини: код живе и усољене рибе, острица и јужних плодова.

2. У обзиру на ону робу, каја се вози у откривеним колима, железница не јамчи за штету, која произзаће из опасности скопчане са оваковом возидбом. Тарифа одређује какву је робу овлашћена железница возити по умереној тарифској класи у откривеним колима, и сматра се да је пошиљаоц са таким начином возидбе сагласан ако приликом предавања на возидбу писмено у товарном листу не напомене и изрично не

затражи да се дотична роба има возити у покривеним или се плаштом снабдевеним колима.

Но у оваком случају власна је железница да уз возарину, одређену тарифом, наплати и неки додатак.

Ако се усљед нарочите угодбе нека роба, што се иначе товари у покривеним колима, вози у отвореним колима, онда се под опасношћу, скопчаном са оваковим начином возидбе, не могу подразумевати знатни мањци у тежини или у читавим дењцима.

3. У обзиру на робу, која се по изјави пошиљаоца у товарном листу непакована или недовољно пакована на возидбу предаје, ма да по својој природи захтева паковање, које би је чувало од губитка или повреде не јамчи железница за штету, која произиђе из те опасности што није паковано или што је паковање недовољно били.

4. У обзиру на ону робу, коју према тарифској одредби или услед угодбе са пошаљаоцем сам пошиљаоц, односно примаоц товари и стоварује, не јамчи железница за штету, која произиђе из опасности при товарењу и стоваривању, или због тога што је рђаво натоварена. На против јамчи пошиљаоц, односно примаоц за штету, која се причини возним средствима железнице због таковог товарења или за штету, која би се приликом самог натоваривања причинила.

5 У обзиру на ону робу, која пратиоце има, не јамчи железница за штету, која произиђе из опасности услед небрежења пратиоца.

6. У свима горепоменутим случајевима, док се противно не докаже, држаће се о штети, која се

догодила, ако би постати могла из оне опасности, коју жељезница није на се примила, да је заиста из ње и постала.

7. Горе поменута од 1 до 5 условљена ослобођење неће важити, ако се докаже да је штета причињена кривицом жељезничке управе или њених људи.

8. Мањци у тежини не ће се накнађивати кад на целу пропутовану дужину не износи мањак више код суве робе на 1% (процент), а код влажне робе и код струганих и млевених дрва што бојадишу, коре, корења, слатког дрвцета, крижаног дувана, масне робе, сапуна, чврстих зејтина, свежег воћа, свежег дувана у листовима, вуне овчије, коже са длаком и без длаке, чињене коже, воћа сушеног на сунцу и ватри, жила од животиње, рогова и папака, костију (целих и млевених), суве рибе, меља и свежег лепка, са којима се као и са влажном робом поступа, кад не износи више од 2% (процента) од тежине у товарном листу стављене, односно у отправној станици измерене. У случају ако су више комада заједно са једним товарним листом ношени, онда ће се рачунати овај проценат посебице за сваки комад, кад је тежина или мера од појединих комада у товарном листу означена или се иначе доказати може.

Горе поменуто ослобођење од јамчења не ће важити ако се узмогне доказати да губитак по прилици случаја није произишао из природне особине робе, или да узети проценат не одговара тој особини или осталим приликама случаја. Но поједине управе могу са одобрењем надзорне власти, за ону робу што ју

пошиљаоц сам товари, или примаоц стоварује и већи проценат одредити према природној особини појединих артикла.

Кад се роба сасвим изгуби онда се не може одбијати ни губитак у тежини.

§. 68.

Величина јамчевине

Накнада, која према одредбама горњих параграфа железници на терет пада, мери се у обзиру на новчану вредност по овим основама:

1. При рачунању оштете у случају потпуног или почесног губитка узима се за основу обична трговачка вредност коју оштећени има доказати, а ако не буде ње, онда обична вредност, коју би роба исте особине имала у томе добу и у месту где би се издати морала, а пошто се услед губитка одбију случајно уштеђене царине и трошкови.

2. Но при израчунавању оштете не ће се моћи узимати за обичну трговачку, односно обичну вредност више но 75 динара од 50 килограма бруто тежине осим ако би била већа вредност писменима стављена у товарном листу и то на страни атресе и на за то одређеном месту.

3. Ако је већа вредност стављена, онда је њена сума и највећа накнада која се дати има. За овај случај плаћа пошиљаоц осим тарифом одређене возарине и један додатак, који не сме прећи $^1/_{10}$ од хиљаде од целе суме стављене вредности а

за сваких одпочетих 150 километара које ће добро (роба) пропутовати на појединој железници, односно у опсегу појединих савеза, заокружујући га са 5 пара. Најмањи додатак износи 15 пара.

4. У случају кад се роба повреди, накнађује се том повредом опала цена по сразмерици одредбе ка 1 за одређивање вредности, ка 2 и 3 за поменуту највећу накнаду.

У случају ако би железница или њени људи злонамерно поступали, онда се не може користити позивом на ограничење јамчења по нормираној или стављеној вредности робе.

§. 69.

Јамчење за закашњени предајни рок.

Железница јачми за штету која произиђе закашњењем предајног рока, ако не буде у стању доказати да то закашњење није могла отклонити и ако је све чинила што спада у дужност уредном возиоцу (кириџији).

Чим у товарном листу именовани примаоц или његови људи приме робу и плате возарину, онда, ако се накнада не тражи у року од 8 дана по што је роба однешена, односно возарина плаћена, престају свака даља потраживања због закашњења предајног рока. Ако не буде роба примљена или возарина плаћена, онда застарева тражење накнаде после *једне* године дана. Овај рок почиње са истеком онога дана, у ком је роба издата, а ако није никако ни издата, онда са истеком предајног рока.

§. 70.

Величина јамчевине за закашњени предајни рок.

За закашњени предајни рок плаћа железница јамчевину не тражећи доказа да ли је због закашњеног издавања каква штета причињена:

а). Код обичне робе: ако закашњење износи више од *једнога* па до *три* дана *једну четвртину*, до 8 дана, *једну половину*, возарине.

д). Код брзовозне робе: ако закашњење износи више од 12 сати па до 24 сата, *једну четвртину*, до три дана *једну трећину*, а ако закашњење траје више од три дана *половину* возарине.

Ако властити потражиоц накнаде већу суму затражи, онда је он дужан на захтев железничке управе да докаже штету, која се у самој ствари догодила.

За тим ће се одредити величина накнаде, што ју железница има давати по величини доказане штете; но највећа накнада, која се има дати, биће:

1. Стављена вредност, ако је осигуран предајни рок.

2. Ако није осигуран предајни рок, онда:

а. Половину возарине, ако закашњење не износи више од 24 сата, а

б. Целу возарину ако закасњење износи више од 24 сата.

Но све ово важи само за случај, ако железница или њени људи не буду злонамерно произвели ово закашњење.

Стављена вредност за осигурање предајног рока важиће само онда, кад је у товарном листу на страни

где је адреса и на за то предвиђеном месту њена сума писменима руком пошиљаоца уписана.

За овај случај власна је железница осим тарифом одређене возарине наплатити и неки додатак, који не сме више од 2 паре изнети за сваких 12·50 динара стављене суме — узимајући одпочетих 12·50 динара у целе — и за првих 150 километара, које ће добро (роба) пропутовати на појединој железници, односно у опсегу појединих савеза; *а једну* пару за даљих 225 киламетара, и опет *једну* пару за даљих 225 километара и опет једну пару за сваких даљих 375 километара. Одпочетих 150, односно 225 и 375 километара, рачунају се у пуне.

Вишци у парама заокружују се на 5 пара.

Најмањи додатак возарини износи 15 пара.

IV Закључак.

Овај правилник за саобраћај важи од данас, и свака железничка управа дужна је његове примерке држати у готовости за публику и њој по цени коштања давати.

Измене и допуне у овом правилнику објављиваће се у званичним новинама.

Жбр. 2006.

3 августа 1884 год.,
у Београду.

Министар грађевина
Јефр. П. Гудовић с. р.

Прилог А.

ИЗЈААВ*)

*Одправништво робе*_____,

*железницв у*_____*примило је на*_____

*захтевање озу робу, која је по гласу товарног листа од данашњег дана озако означена да ју однесе железница до*_____*а имено:*_____

_____

_____

*признајем*_____*при том изрично, да је ова непакозана роба са овим недостатцима у паковању на возидбу предата и то:*_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

*Ово*_____*призна*_____*арном ли у товисту*____

*у*_____*ог*_____*188*____

(* Изјава ова код праћевина, које се састоје из више дењкова (комада) ограничава се на оне дењкове, који нису паковани или који су недовољно паковани.

I.
ЗНАЦИ ЗА ПРУГУ

ШТО СЕ ДАЈУ ЕЛЕКТРИЧНОМ ЗВЕЧКОМ.

1. Воз иде ка крају пруге

. . — . . — . .

три пута по два удара у подједнаким размацима времена.

2. Воз иде ка почетку пруге

. . . — . . . — . . .

три пута по три ударца у једнаким размацима времена.

3. Воз не ће ићи ка крају пруге

. . — . — . . — . — . . — .

склоп од два и једног ударца, дат три пута у једнаким размацима времена.

4. Воз не ће ићи ка почетку пруге

. . . — . — . . . — . — . . . — .

склоп од три и једног удара, дат три пута у једнаким размацима времена.

5. Нека дође локомотива

. . . . . — . . . . . — . . . . .

склоп од пет удара, два три пута у једнаким размацима времена.

6. Нека дође локомотива са раденицима

. . . . . — . — . . . . . — . — . . . . . — .

склоп од пет и једног удара, дат три прта у једнаким размацима времена.

7. Задржати све возове

. . . — . . — . . . — . . — . . . — . .

склоп од три и два удара, дат најмање четири пута у једнаким размацима времена.

8. Одбегла кола

. . . . — . . . . — . . . . — . . . .

скоп од четири удара, дат у једнаким размацима времена најмање четири пута.

9. Сатове дотерати

. . . . . .

дванајест узастопних удараца у једнаким размацима-времена.

10. Воз не иде по правом колосеку ка крају пруге.

. . — . . . . . — . . — . . . . . — . . — . . . . .

склоп од два и пет удараца, датих три пута у једнаким размацима времена.

11. Воз не иде по правом колосеку ка почетку пруге

. . . — . . . . . — . . . — . . . . . — . . . — . .

склоп од три и пет удараца, дат три пута у једнаким размацима времена.

Знак 5. „нека дође локомотива“ и знак 6. „нека дође локомотива са раденицима,“ повраћа станица за доказ, да их је разумела.

II.

ЗНАЦИ

КОЈЕ ЋЕ ДАВАТИ СЛУЖБЕНО ОСОБЉЕ НА ПРУЗИ

ОПШТЕ ОДРЕДБЕ

Кад нема никаквог знака а тако исти и бела светлост означава „слободна пруга,“

Зелена боја значи: „полако.“

Црвена боја а тако исто и сваки предмет ма какве боје узманут кружно значи: „стој.“

А. „СТОЈ“

12. Први знак

ДАЊУ

Изнети пред долазећи воз развијен црвен барјак (сл. 1).

НОЋУ

Изнети према возу фењер са црвеним пламеном, или махати у кругу ма каквим светлим предметом у истом правцу (сл. 2.)

13. Други знак

ДАЊУ

Јако побости између шина црвен барјак утврђен на гвозденом коцу.

НОЋУ

Наместити фењер на сред колосека или уз једну шину тако да црвен пламен буде окренут влаку што долази.

14. Трећи знак.

Утврдити најмање два праскала (петарде) на главу оне шине, што је десно према правцу кретања воза.

Знаци за заустављање треба да буду дати најмање на 600 метара пред оним местом, где воз треба ад стане; но са воза треба да се могу угледати видљиви сигнали, најмање из даљине од 400 метара.

Б. „ПОЛАКО"

15. Први знак

ДАЊУ

Показати долазећем возу развијен зелен барјак или испружити једну руку хоризонтално у управној равни на осовину пруге (сл. 3).

НОЋУ

Изнети према возу фењер са зеленим пламеном.

16. Други знак

ДАЊУ

Јако побости развијен барјак утврђен на гвозденом окцу, или зелен котур на банкету крај шине.

НОЋУ

Наместити фењер на банкету, тако да зелен пламен буде окренут возу.

На оним деловима пруге, где брзина воза треба да се умери за неко извесно време, почетак и свршетак тога дела пруге означиће се дању котуром а ноћу фењером који треба да показује зелену светлост при улазу у тај део, а белу при изласку.

Сигнали за полако вожење треба да се дају најмање на 400 метара пред оним местом по коме треба лагано возити, те с тога их треба по могућству тако поставити, да се са воза могу видети на одстојању од 400 метара.

В. „СЛОБОДНА ПРУГА“

17. Дању.

Чувар стоји право, окренув се према осовини пруге (сл. 5)

НОЋУ

Изнети према возу што долази фењер са белим пламеном (сл. 6).

Г. „ВОЗ РАСКИНУТ“

18. Дању.

Кретати вертикално, одозго на ниже и одоздо на више, барјачићем или ма којим другим предметом (сл. 7).

НОЋУ

Кретати вертикално, одозго на ниже или одоздо на више, фењером окренув према возу бео пламен (сл. 8).

Овај сигнал означава „раскинут воз“ само на отвореној прузи.

III
СТАЛНИ СИГНАЛИ

А

Одстојни сигнали пред станицама и ограницима.

19. „Забрењен улазак“

ДАЊУ

Наместити котур тако да његова површина буде окренута возу, који ваља зауставити, или подићи хоризонтазно ручицу на катарки, која се налази десно према правцу кретања воза (сл. 9).

НОЋУ

Наместити котур тако да црвен пламен његовог фењера буде оквенут возу а бео пламен окренут станици или огранку. сл. бр. 10.

20. „Слободан улазак.“

ДАЊУ

Наместити котур паралелно према прузи, или подићи ручицу катарке што лежи десно према правцу кретања воза и то тако да образује угао од 45° са горњим делом катарке (сл. 11).

НОЋУ

Котур показује зелен пламен возу, а тако исто зелен пламен станици или огранку (сл. 12).

Ови одстојни сигнали снабдевени су са електричним звонцетом, које ради контроле непрестано звони, докле год траје знак за „забрањен улазак.“

Ако би ноћу сви сигнали били неосветљени, онда их ваља сматрати као знаке за заустављање.

Б

ОДСТОЈНИ СИГНАЛИ НА ПРУЗИ

21. „Стој!“

ДАЊУ

Подићи хоризонтално ручицу катарке, што се налази десно према правцу кретања воза (сл. 13).

НОЋУ

Подићи хоризонтазно ручицу катарке тако, да црвен пламен фењера што је на катарки буде окренут возу (сл. 14).

ДАЊУ

Подићи ручицу катарке што лежи десно према правцу кретања воза тако да образује угао од 45° са доњим делом катарке (сл. 15).

НОЋУ

Подићи ручицу катарке тако да зелен пламен фењера буде окренут возу (сл. 16).

23. „Слободна пруга“

ДАЊУ

Подићи ручицу катарке што лежи десно гледајући са воза. и то тако да она образује угао од 45° са горњим делом катарке (сл. 17).

ЕСЂУ

Подићи ручицу катарке тако, да бео пламен буде окренут возу (сл. 18).

В

сигнали на скретницама

24. Положај скретнице у правцу главног колосека.

Кад воз иде по једном главном колосеку, треба да се покаже један четвороугаоник, постављен вертикално на једном подупирачу, који је положен на улазу у скретницу (сл. 19).

25. Положај станице у правцу огранка.

(вожња против језичка)

Са воза треба да се види зелена стрела на црном и белом пољу, и да њен врх показује правац огранка (сл. 20).

(вожња низ језичак)

Са воза треба да се види зелена симетричка слика на црном и белом пољу (сл. 21).

г.

сигнали на шмрковима (водоцрп)

26. Ако попреко стајање луле на шмрку смета саобраћају, онда фењер на шмрку мора показивати црвену светлост у оба правца, куда се вози (сл. 22).

Г

сигнали што се дају на станици са звоном.

27. „Влак спреман да полази“

(у исто време дозвола да се улази у кола).

Кратко зазвонити, за тим један оделит звек.

28. „За улазак у кола“

Кратко зазвонити, за тим два оделита звека.

29. „Полазак“

Кратко зазвонити, за тим три оделита звека.

30. „Против налог: да се воз устави“ „(стој.)“

Брзо и продужно звонење.

Осим ових сигнала станично особље употребљаваће према потреби, оне исте сигнале, као и особље на прузи.

IV
СИГНАЛИ НА ВОЗУ

31. Сигнали на врху воза (чеони сигнали) на прузи са једним колосеком.

ДАЊУ

Никаквих отобитих знакова.

НОЋУ

Два фењера са црвеном светлошћу на предњој страни локомотиве (сл. 23).

32. Сигнали на крају воза (завршни сигнал) на прузи са једним колосеком.

ДАЊУ

Два фењера на горњим кутовима (ћошковима) последњих кола (сл. 24).

НОЋУ

Два фењера са црвеном светлошћу на горњим кутовима (ћошковима) последњих кола и трећи фењер такође са црвеном светлошћу мало ниже у средини кола (горња два фењера показују на предњој страни белу светлост (сл. 25).

33. Завршни сигнал ради објаве да један ванредни воз следује у истом правцу.

ДАЊУ

Један црвен барјак на задњој страни последњих кола (сл. 26).

НОЋУ

Горњи леви фењер завршног сигнала показује зелену светлост на задњој страни (сл. 27).

34. Завршни сигнал ради објаве да један ванредан воз иде у противном правцу.

ДАЊУ

Два црвена барјака на задњој страни последњих кола (сл. 28).

НОЋУ

Горњи леви фењер завршног сигнала показује бео пламен на задњој страни (сл. 29).

35. Сигнали на локомотиви за потискивање воза.

ДАЊУ

Никаквих особитих знакова.

НОЋУ

На предњој и задњој страни локомотиве по један фењер са црвеним пламеном. Предњи фењер не сме да буде намештен на другом месту но само на средини димњаче (boite áfumée) (сл. 30).

Сигнали, који се употребљују на возу, вреде и за локомотиву кад она засебно путује. У таком случају дозвољено је, да врх троугла, што га образује завршни сигнал, буде окренут на више.

36. Сигнали на локомотиви за склапање воза.

Ове локомотиве добију фењер на истом месту као и локомотиве које путују саме, као што је у броју 35 прописано.

V

СИГНАЛИ

које даје особље воза

а. сигнали са локомотиве „помоћу парне звиждаљке“

37. „Пази!“

Један писак мало продужен.

38. „Притегни кочнице!“

Више кратких писака једно за другим.

39. „Попусти кочнице!“

Један дугачак а за тим два кратка писка.

40. „Призивљање особља“

Више дугачких наизменце високих и ниских писака.

41. Полазак путничког влака који је био устављен на отвореној прузи.

Даје се знак „пази“ којим се позивају путници да се пењу у кола; за тим се три пут понавља исти сигнал као знак поласка.

б. сигнали које дају пратиоци воза помоћу „рога или ручне звиждаљке или сигналне узице.“

42. „Полазак“

Продужен глас са рогом или ручном звиждаљком.

43. „Стој!“

Више кратких гласова са рогом или ручном звиждаљком а уз то махање са барјачићем или фењером.

44. „Полако“

Више дугачких гласова са рогом или ручном звиждаљком, а уз то употребити и сигнал „полако“, који је прописан за особље на прузи и који се даје барјачићем или фењером.

45. „Раскинут влак.“

Наизменце дугачки и кратки гласови са рогом или ручном звиждаљком.

Осим тога употребити и сигнале „раскинут воз“. који даје особље на прузи барјачићем или фењером.

46. „Пази!“

Повући за узице, које стоје у свези са звиждаљком локомотиве.

Службено особље на возу употребљаваће осим тога а према потреби и сигнале које употребљује особље на прузи.

VI
СИГНАИЛ

За склапање воза

47. „Напред.“

(Одак локомотиве налази се напред)

Дугачак писак ручном звиждаљком а осим тога

ДАЊУ

Узманути зеленим барјачићем вертикално, одозго на ниже и одоздо на више (сл. 31).

НОЋУ

Узманути фењером са белим пламеном вертикално одозго на ниже и одоздо на више (сл. 32).

48. „Назад“

(Тендер локомотиве налази се напред).

Два кратка писка ручном звиждаљком, а осим тога

ДАЊУ

Махати зеленим барјачићем хоризонтално (сл. 33)

НОЋУ

Махати фењером са белим пламеном хоризонтално (сл. 34).

49. „Полако“

Више дугачких писака речном звиждаљком, а осим тога.

ДАЊУ

Дати зеленим барјачићем исти сигнал за „полако“ који даје и особље на прузи (сл. 35).

НОЋУ

Показати долазећем возу фењер са зеленим пламеном (сл. 36).

50. „Стој?“

Више кратких писака са ручном звиждаљком, а уз то

ДАЊУ

Показати развијен црвен барјак или махати у кругу каквим другим предметом (сл. 37).

НОЋУ

Показати долазећем возу црвену светлост фењера или махати кружно каквим другим предметом.

Овај правилник важи од дана потписа.

ЖБр. 2220.

10 Августа 1884

у Београду.

Министар грађевина

Јефр. И. Гудовић с. р.

ПРАВИЛНИК

ЗА

ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ТЕЛЕГРАФЕ

У

КРАЉЕВИНИ СРБИЈИ

На основу законодавног решења од 16 јуна 1884 године, министар грађевина, у споразуму са министром народне привреде, прописује следећи правилник, који ће, по наређењу поменутог законодавног решења, иматм силу закона.

Члан 1.

Подизање железничких водова.

Подизање и одржање телеграфских водова за потребу железница вршиће се по прописима и одредбама које у земљи постоје или постојале буду за државне телеграфске водове.

Члан 2.

Подизање и надзиравање државних водова.

Држава задржава право да при подизању својих водова крај железничке пруге употреби без икакве накнаде друштвене телеграске стубове и све желез-

ничке објекте, и да државне жице провлачи над жицама железничких телеграфа.

Железничка друштва обвезана су, да без икакве накнаде уредно надзиравају оне државне водове, који су подигнути на земљишту железнице, и кад се приметe прекиди или какви други недостатци, дужна су да одмах и без одлагања све то доставе најближој државној телеграфској штацији.

Члан 3.

Железничке штације.

Железничка друштва имају право да подижу телеграфске штације на свакој њиховој железничко станици, али су обвезана да известе министра народне привреде пре но што такве штације подигну и пусте у саобраћај.

Члан 4.

Систем апарата и телеграфских знакова. — Бланкети

Железничка друштва смеју употребљавати само такове телеграфске апарате и знаке, који се употребљују при државним телеграфским штацијима.

Од овога се само онда може одступити, ако то изрично и написмено дозволи министар народне привреде.

Железничко-телеграфске штације употребљаваће у своме раду само онакве бланкете, као што се употребљују при државним телеграфима.

Члан 5.

Шифриране депеше.

Отправљање и примање шифрираних депеша вршиће се само у оном случају, ако такве депеше предаду

државне власти званично железничким телетрафским штацијама на даље отправљање, а иначе не.

Члан 6.

Означења штација и штационих знакова.

Име телеграфских штација као и њихове знаке позива одређиваће железничка друштва у споразуму са управом државних телеграфа.

Члан 7.

Контролне штације.

Министар народне привреде има право да свуда, где то државни интереси захтевали буду, постави контролне штације, у које ће се увести жице телеграфских железничких водова.

Железничким органима је најстрожије забрањено искључивати ове контролне штације, и железничке управе дужне су не само да казне своје органе који против овога прописа поступе, него су држави потпуно одговорне за своје чиновнике.

Члан 8.

Време службе.

На железничким штацијама вршиће се по правилу свуда непрекидна (дано-ноћна) служба.

Члан 9.

Употреба железничког телеграфа.

Железничко-телеграфске штације овлашћене су да отправљају сваковрсне депеше које се односе на техничку или саобраћајну службу железнице и на адми-

нистрацију исте. А односне отправљања свију других депеша, морају се придржавати члана 10. ових правила.

Члан 10.

Примање и отправљање приватних депеша.

Односно примања и отправљања приватних депеша на железничко-телеграфским штацијама, важе она законска наређења, која су прописана за државне телеграфе.

Железничко-телеграфске штације обвезане су примати приватне депеше:

а, од свакога, ако у месту нема државне телеграфске штације:

б, ако пак у месту постоји каква државна телеграфска штација, онда само од оних лица, која са возом стижу, путују или пролазе.

Непосредно отправљање приватних међународних депеша преко границе српске краљевине забрањено је.

Овакве депеше морају се увек отелеграфисати најближој државној контролној штацији, или ако је иста у близини, онда ће се послати под печатом на даље отправљање и то на потпис.

Члан 11.

Веза са државним телеграфским водовима.

Железничке управе обвезане су, да дозволе везу њихових водова са државним телеграфом у сваком случају и на сваком месту, ако то управа државног телеграфа за нужно нађе.

Члан 12.

Вођење телеграфских кореспонденц-протокола и контролисање рада.

Све депеше, које су железничким телеграфом отправљене, морају се завести у нарочити протокол са странама, које су пагиниране, т. ј. у аритметичном реду обележене.

Овај протокол, који не сме имати стенографисаних бележака, показиваће се у свако доба оним чиновницима, које за то одреди министар народне привреде. Тако исто показиваће се реченим чиновницима све, како примљене, тако и отправљене депеше.

Члан 13.

Неовлашћено употребљавање телеграфа.

У случају ако би железнички телеграф отправио депеше које по овом правилу нису дозвољене, онда ће железничко друштво бити дужно да плати држави двоструку таксу која би за дотичне депеше припадала.

Исто тако за сваку у поменути протокол незаведену депешу платиће железничко друштво двоструку таксу.

Против решења, која у овом погледу донесе министар народне привреде, нема жалбе.

Члан 14.

Отправљање државних депеша.

При прекиду државног телеграфа дужне су железничке управе да без икакве накнаде отправљају све оне депеше, које им на отправљање предају органи државног телеграфа.

Исто тако државни телеграф отправлаће бесплатно све званичне друштвене депеше, ако би на железничким водовима било прекида.

Члан 15.

Поступак при отправљању депеша.

Ако више депеша леже спремне за отправљање, онда ће се држати овај ред:

1. депеше, које се односе на саобраћај возова или на извршење наредаба, које не трпе одлагања:
2. државне депеше;
3. све депеше између железничких органа, које не потпадају под 1., и
4. приватне депеше.

Члан 16.

Таксе приватних депеша.

Наплаћивање такса и примање приватних депеша на железничко-телеграфским штацијама вршиће се по законским прописима и тарифама, које важе и за државни телеграф.

Члан 17.

Поднашање рачуна сваког месеца.

Месечне рачуне за оне приватне депеше, које су или чисто на железничким водовима отправљне или примљене, или које су државне телеграфске штације упутиле на даље отправљање железничко-телеграфским штацијама за железничке штације и обратно, подноси железничко друштво најдаље до десетог сваког наступајућег месеца а у прописаној форми као за државне телеграфске рачуне, оном надлештву, које

министар народне привреде у споразуму са главном контролом одреди и друштву означи.

Железничка друштва одговарају држави за све штете, које су проузроковане утајом, небрежењем или ма каквом другом неуредношћу њихових чиновника.

Члан 18.

Обустава приватне кореспонденције.

Држава има право, да на извесно време забрани отправљање приватних депеша.

Жееезничка управа дужна је да се оваквим наређењима повиљава без икаква права на накнаду.

Члан 19.

Државни надзор.

Држава има главни надзор да води над свима железничким водовима, штацијама, апаратима и осталом намештају.

Према томе железничка друштва и управе дужне су да по примедбама државних органа одмах исправе све неуредности.

Члан 20.

Оправке државних водова телеграфских.

Омање сметње на државпим телеграфским водовима, као што је додиривање жица и томе подобно, отправљаће железничко друштво без икакве накнаде.

На ако би такове оправке изазвале веће издатке онда ће се друштву накнадити према поднесеним рачунима, а по сразмерици повучених жица.

Члан 21.

Депонирање телеграфског материјала.

Држава има право да на железничком земљишту и на штацијама депонује потребни за њене водове резервни материјал, и да за то не даје никакву накнаду; а железничка друштва и управе дужне су, да јој на захтев бесплатно ставе на расположење железничка колица ради размештаја метеријала између штација.

Члан 22.

Дооба телеграфских такса.

1. По унутрашњој радњи

а, од наплаћених такса за депеше, које су отправљене од части државним а од части железничким телеграфом, т. ј. кад депеше прелазе са железничких линија на државне, или обратно, дотична железничка управа добија по 2 паре за сваку реч, а држава по 3 паре од речи.

б, од наплаћених такса за депеше, које се без саучешћа државног телеграфа непосредно отправљају, т. ј. кад једна железничка штација даје другој железничкој штацији непосредно депеше без суделовања државног телеграфа, железничка управа побија по 3 паре за сваку реч, а држава по 2 паре од речи.

2. По међународној радњи

а, за међународне депеше, па ма се оне давале телеграфу или шиљале по послужитељу државној телеграфској контролној штацији или обратно, железничка управа добија од наплаћене српске таксе по 1 пару за скаку реч.

Целокупна иностранa такса пак, почев од пограничних тачака Србије па до места опредељења, коју би железнички телеграф наплатио, припада потпуно држави. која на основу закључених конвенција и специјалних уговора води прорачун са дотичним дирекцијама телеграфским.

б, за међународне транзитне депеше, које би железнички телпграфи отправљали, железничка управа добиће по две паре од сваке речи.

Ова подела такса важи и за претплаћене одговоре, потврђења пријема, препоруке и т. п.

Награде за нарочитог носиоца накнадиће се оној штацији, која исплату исте изврши. Тако исто такса за умножење (препис депеше гласеће на више адресата) припада оној штацији, која те преписе издаје.

Међусобне исплате врше се у злату.

Члан 23.

Поднашање годишњих статистичних података.

Концем сваке рачунску године а најлаље до 15 новембра, железничка друштва и управе подносиће министру иародне привреде своје телеграфске статистичне податке за прошлу рачунску годину и то тачно по обрасцу, који је прописан за државне телеграфске штације.

Ова правила за железнички телеграф важе од данас.

ЖБр. 2379.
27 августа 1884 год.,
у Београду.

Министар грађевина
Ј. П. Гудовић с. р.

УГОВОР

О ЕКСПЛОАТАЦИЈИ СРПСКЕ ДРЖАВНЕ ЖЕЉЕЗНИЦЕ

Овим се уговором одређују узајамна права и дужности владе и друштва о експлоатацији српске државне жељезнице, саобразно члановима 59 и 60. опште конвенције од $\frac{22\ \text{Јануара}}{3\ \text{Фебруара}}$ 1881. године.

Члан 1.

Пошто је провизорно примање по секцијама од 25 километара према члану 32. поште конвенције, сада без цељи, јер је цела линија Београд — Ниш свршена у исто време: то ће се дефинитивно примање обавити према члану 33 и одпочети најдаље за 15. дана после потписа овог уговора.

Све радове, о којима не буде никаквог спора, самим тим актом предаје друштво прима дефинитивно и оно ће се моћи, ако буде потреба, користити, односно тих радова, прописима § 4. члана 56. опште конвенције,

Накнадни радови за утврђење и осигурање, које влада буде тражила, а друштво их усвоји, биће извршени у најкраћем року, и тек кад буду готови, моћиће се друштво користити прописима § 4 чл. 56.

Ако би се породио спор о накнадним радовима које влада устражи, и ако се уговарајуће стране неби могле споразумети, онда ће се прибећи избраном суду

према члану 42 опшуе конвенције, ако оне неби пристале на вештачку одлуку једног или више инжењера, која би — одкука — била за обе стране обавезна.

Прописи § 4 члана 56 примениће се на вештачке радове којима по одлуци избраног суда нетребају накнадни радови, ма то било са повратном силом и за оне вештачке радове којима су нужни накнадни радови после извршења и дефинитивног пријема истих.

Пред наведени прописи неће се моћи никако применити на пројект, који је министарство грађевина одобрило, а који нису извршени нити да се тим укине право, које влада има према последњем ставу чл, 8 техничких услова.

Члан 2.

Ово ће се примање констатовати нарочитим протоколом, у коме ће се означити стање пруге и кратак опис сваког вештачког рада, а тако исто и непокретног материјала, постављеног на пруги. Овај ће се протокол у дупликату саставити и потписати, по један за сваку уговарајућу страну.

Члан 3.

Експлоатација ће се вршити најбрижљије и друштво ће у исту уважати у границама својих обавеза, и према срествима, поправке које наука буде пронашла.

Члан 4.

Друштвени чиновници биће у колико је могуће српске народности. Они који имају додира са публиком мораће знати српски језик.

У тој цељи обвезује се друштво да образује чиновнике српске народности, и да их временом успособи, како би они, кад се какво место упразни или потреба укаже, могли вршити све дужности саобраћајне службе.

Члан 5.

Друштво ће при отварању експлоатације морати имати довољно материјала најмање 1% од целокупне количине непокретног материјала, како би се могла одржавати пруга и непокретни материјал.

Члан 6.

Станични материјал т. ј. ситни алати, прибори и намештаји набавиће се при почетку експлоатације у довољној количини, и према уобичајеним типовима.

Члан 7.

Друштву падају на терет трошкови редовни и ванредни, рачунећи у то и плате и сваковрсне набавке:

а.) За службу експлоатације, саобраћаја и промета, телеграфску службу, рачуноводство и спорове.

в.) За одржавање пруге у добром стању као: одржавање насипа, баласта, вештачких радова, станица, стражара, радионица, коловоза, сваковрсног непокретног материјала, као и надзиравање пруге.

с.) Возну службу, рачунећи у то одржавање возног материјала, локомотива, кола и вагона као и вагона као и одржавање машина, алата и прибора у радионицама, шупама и слагалиштима.

d.) За одржавање материјала и прибора по станицама и осталим местима, потребног за саобраћајну службу.

e.) За одржавање телеграфског материјала.

f.) За трошкове управе и опште трошкове друштва.

д.) За исплату сваковрсних оштета приватним личностима које би биле следство дружтвене радње.

Члан 8.

Непадају на терет друштва за експлоатацију:

а.) Сви радови за увећавање, подразумевајући у то и сваковрсне накнаде за откуп земљишта, привремено заузимање, мајдане и све оштете, које према члану 38 опште конвенције падају на терет државе.

Од овога се изузимају повећавања и проширивања, која је друштво дужна да изврши према члану 9. техничких услова као додатак општој конвенцији или према протоколима који су закључени између владе и друштва или који ће се закључити у току рада.

в.) Трошкови за оправку повреда на линији и њеним принадлежностима, које су проузроковане елементарним случајевима, као: ванредним поплавама, које нису могле бити предвиђене, земљотресима, ратом, пљевином, дакле, трошкови за реконструкције и оправке, које би биле следство тих повреда као и трошкови за обезбеђење од пљевине.

Члан 9.

Ако се влада споразуме са друштвом и повери му извршење радова, који не падају на његов терет, онда ће се трошкови исплаћивати месечно према

белешци друштвеног инжињера, коју ће оверавати државни органи.

Трошковима ће се додати десет на сто (10%) на име штудија и састав планова, надзора за извршење истих и за опште трошкове. Међутим, уговорним странама остаје на вољу, да могу споразумно утврдити одсеком цене за сваки посао, који би се имао вршити за време експлоатације.

Но ако би се ови радови налазили на самој железници и стојали би у свези са безбедношћу обрта онда је друштво дужно, да их само изврши.

У оба случаја друштво ће израђивати планове и влада ће их предходно одобравати.

Напослетку, ако би неки радови били хитни и не трпе одлагања, друштво има право, да их одмах одпочне на рачун владе, али је дужно, да у исто време извести министра грађевина.

Члан 10.

Друштво је дужно да има увек довољну количину угља потребну за вожење и то за три месеца унапред.

Члан 11.

Друштво се обвезује да на основу члана 51-ог опште конвенције набави локомотиве, кола за путнике, пургоне и кола за робу, потребна за промет, у оноликој количини, коју буде углавила са владом.

Члан 12.

У случају ако се не дође до споразума о потреби и важности, да се првобитно набављени возни мате-

ријал за жељезницу увећа, а у недостатку других позитивних података, служиће као основа за нормалну службу следећи нормални прелази.

а.) Локомотиве 30.000 километара годишње, рачунећи у то двоструку запрегу и службу са резервним машинама, али у то неулази маневрирање на станици.

Тако добивена цифра увећаваће се са десет од сто (10 %) за вршење маневре на станици, поправке и т. д.

в.) Кола и фургони 32.000 км.

с.) Кола за робу 15.000 км.

Под в, и с, разуме се и онај пут за заједничку службу на осталим железничким пругама.

Ако би промет робе узео такве размере, да би требало приређивати више од једног суплементарног воза на дан, у сваком правцу, те да се промет савлада, онда ће се број локомотива, одређених за ту службу, рачунати на основу годишњег прелаза од 20.000 км.

Члан 13.

Друштво је дужно да води дневник, у коме ће бити забележен опис сваке локомотиве, дан кад је почела вршити службу и њена цена, рачунећи у то све трошкове, док се на београдској станици не намести на точкове, да може путовати; у истом ће се дневнику забележити све извршене оправке на локомотиви, дан уласка и изласка из радионице, гоодишњи прелаз, месец за месецом за сваку локомотиву.

Друштво је дужно да у свој дневник бележи све горе наведено и за свака појединa кола свију врста.

Нужни трошкови за одржавање и поправке возног материјала падају на терет друштва; али побољшање које би се доцније извршило у споразуму са владом, као што су: нарочити апарати за грејање, димњаци, осветљење, кочнице и т. д. рачунаће се као увећање првобитне вредности, која је означена у инвентару и то ради обрачуњавања према § 1. под в. члана 56. опште конвенције.

Члан 14.

Возни материјал поправљаће се у друштвеној радионици, коју ће друштво подићи на српској прузи.

При почетку експлоатације друштво је дужно да има и да непрестано обнавља резервне делове у оној мери како се с владом сагласила при поручивању тога материјала, а тако исто да има резерве за искварене предмете, које су потребне, да се служба никад не спречава.

Члан 15.

Возни материјал, који друштво набавља, мора бити израђен по најсавршенијим типовима у потледу сталности, суспензије и удобности.

Осем тога, ови типови треба да одговарају одредбима, које је усвојио савез аустро-немачких железница.

Друштво ће претходно поднети влади на одобрење генералне цланове ових типова, и саопштиће министру грађевина списак позватих ливераната, које је оно изабрало а тако исто и углављене цене.

У случају да за време израде треба учинити какве детаљне измене на првобитним типовима, друштво их може применити тек онда, пошто предходно добије дозволу од министра грађевина.

Друштво мора поднети влади оправдавајућа документа о учињеним трошковима за набавку возног материјала зарад плаћања интереса 5% и амортизације 2%, одређене у члану 56. опште конвенције.

Члан 16.

Возни материјал, пре но што се пусти у саобраћај, прегледаће државни органи, који ће испитивати његову каквоћу као и то да ли одговара прописима савеза аустро-немачких железница.

Друштво је обавезно да изради слободан улаз за државног чиновника у радионицама, где се друштвене наручбине извршују. Друштво ће наредити своме заступнику да државном чиновнику да свако обавештење, које овај буде захтевао о употребљеном материјалу и о току рада, стављајући му уједно на расположење цртеже; но државни чиновник нема права да издаје наредбе нити да се меша ма у каквом виду, у односе између друштва и лиферанта.

Члан 17.

Пробе које буду извршивали над казанима локомотива инжињери страних држава у фабрикама, сматраће се као добре и вреде за Србију, под условом да се те пробе могу доказати потврђеним протоколом.

Међутим, кад се у обрт пусти какав локомотивни казан, који је издржао повећу оправку, или ако је казан, израђен у друштвеној радионици, као и кад се буде вршио периодични преглед машина, које су у раду, тада ће се проба вршити по правилима које ће прописати српска влада.

Члан 18.

Влада ће, ради ограничења државне својине, подићи о свом трошку границе експропросаних земљишта за грађење железнице.

Члан 19.

Железничка пруга одржаваће се у свима њеним деловима и са свима принадлежностима неспрестано у добром стању. Но ако је друштво ниби одржавало у добром стању, влада има право, да то по дужности а о трошку друштва учини, као што је то предвиђено чл. 50. опште конвенције.

У тој цели влада ће оставити друштву први рок, у коме је оно дужно поднети своје приметбе. Но ако и покрај тога влада остане при својој одлуци, она ће друштву оставити други рок да радове одпочне. Кад тај рок прође, она ће наредити, да се непосредно изврше радови потребни за одржавање на начин, који за добро нађе.

Члан 20.

У случају рата друштво је дужно да стави на расположење влади сав свој материјал и персонал.

Влада има право да шине дигне и да прекине саобраћај на целој прузи или на појединим деловима. под условом да плати нужне трошкове за прекид саобраћаја и за његово обновљење.

Члан 21.

Уговором између министра војног, министра грађавина и друштва, одредиће се сви услови, по којима ће се обављати пренос за рачун министра војног.

На основу овог уговора, министар војни прописаће правила, којих се мора друштво придржавати.

Члан 22.

Не падају на терет владе:

а.) Путовање локомотива и возова употребљених за помоћ.

б.) Двострука запрега у границама максималних терета, одређених у прилогу А. и његовом додатку.

в.) Ревизиони возови употребљени искључно за друштвену службу.

г.) Пренос ствари и материјала за друштвену потребу.

д.) Возови за примање радова и возови за преглед, који врши државна контрола.

Члан 23.

Влада ће платити друштву накнаду за службу на београдској станици а за рачун угарске управе.

Ова ће се накнада определити на основу трошкова београдске станице за сваку годину и делећи

их сразмерно по важности обе службе, службе унутрашње и заједничке службе српско-угарске.

У случају спора уговорне стране пристаће на мњење компетентне личности коју буду споразумно изабрале.

Члан 24.

Друштво има право да на својим телеграфским жицама шиље све службене депеше без икаквих такса.

Друштво ће морати примати и отправљати све приватне депеше које му буду поднесене, и достављаће их адресату на станицама.

Правила ове службе одређена су правилником министра грађевина од $\frac{27\text{ Августа}}{9\text{ Септембра}}$ 1884 год. Бр. 2379.

Друштво ће се споразумети са управом телеграфа о извршењу овога правилника.

Члал 25.

Друштво је дужно одправљати све телеграме односно железничке службе које му буду поднели контролни органи које влада одредила буде.

Члан 26.

Друштво врши поштанску службу бесплатно. Под тим се разуме: обична писма, препоручена, са означеном вредношћу, саобраћајне карте, мустре, и у опште све ствари предвиђене законом под именом поштанске коресподенције и пренос поштанских колета, па долазили ови из унутрашњости Србије или из иностранства

Члан 27.

Поштанску ће службу вршити државни чиновници, тако, да се не дешава закашњивање воза.

Члан 28.

За пренос поште друштво ће ставити на расположење управи пошта у путничким и мешовитим возовима, у свим правцима, једна кола III-ће класе, а код теретних возова половину једнога фургона ако га има, на случај ако управа пошта не би за своју службу набавила нарочита кола.

Тежина ових кола са њиховим товаром несме превазићи прописану највећу тежину осталих теретних кола у тим возовима.

Члан 29.

Влада може захтевати да на возовима, на којима пошта не би имала својих чиновника, прима пошту руковалац влака који ће је на станицама предавати државним поштарима.

Ово ће се предавање вршити једним протоколом у два екземплара, од којих ће један бити на станици жељезничкој а други код државног поштара.

Свака од ове две стране даваће узајамно реверс о пријему.

Члан 30.

У случају ако би се прекинуо саобраћај, друштво је дужно пренашати пошту и чиновнике који је прате, но у том случају платиће се друштву учињени трошак.

Члан 31.

Кад се добије веза са источним железницама, поштанска служба вршиће се по поменутим члано-

вима, изузимајући поштанска колета, о којима ће влада водити рачуна, зарад оних 2% која друштву припадају од укупно наплаћене поштанске таксе.

Члан 32.

Друштво неће плаћати поштанску таксу за своју унутрашњу коресподенцију, која ће се преносити железницом и под одговорношћу њених чиновника.

Члан 33.

У случају ако би се влада хтела служити колима са ћелијама, онда ће их друштво набавити према одобреним типовима министарства унутрашњих дела, па ће се и она рачунати у возни материјал по члану 55. опште конвенције.

Друштво ће ова кола подмазивати и осветљавати.

Члан 34.

Друштво ће поднети влади на одобрење, план возидбе за она два воза, путнички и мешовити, који су предвиђени у конвенцији, а тако исто и планове возидбе суплементарних возова, путничких, мешовитих и брзовозних, које би влада захтевала.

Ове планове возидбе објавиће друштво на свима станицама осам дана пре но што ступе у живот.

Члан 35.

Друштво ће вршити све транспорте путника, пртљага, брзовозне и обичне робе, стоке, мртваца и тд. по цени и условима који су одређени правилником министра грађевина од 315 Августа 1884. год. за краљевину Србију.

Члан 36.

Друштво ће ставити на расположење пошиљаоцима свој материјал према природи транспорта и према броју кола, којима располаже.

Роба, која се обично у затвореним колима преноси, моћи ће се у недостатку ових, носити у отвореним колима, или на платформама, али да се покрију мушемом.

Члан 37.

Роба ће се експедовати оним редом како је предавана, и неће се у овом погледу чинити никакав изузетак. Међутим, чини ће се изузетак за хитне преносе које влада буде захтевала, а тако исто и за хитне преносе за потребе друштвене.

Члан 38.

Влада ће одређивати све, опште и специјалне тарифе, за путнике, брзовозну робу, стоку, новац и сваковрсну робу и т. д. као и таксе за узгредне трошкове.

Члан 39.

Правила за одређивање форме и садржине разних докумената нужних за транспорт на железници, као путничке билете, сваковрсне декларације за пренос робе, даље за објављивање тарифе, за примање и издавање робе, приправљаће друштво по условима одређеним у поменутом правилнику министра грађевина.

Члан 40.

Друштво је обвезано да ступа у преговоре са суседним друштвима, како би се одредила, колико

ће више могуће, општа служба за путнике и робу, не понављајући билете ни друга писмена а тако исто и за одређивање услова ради измене возног материјала, који треба да пређе са једне пруге на другу, без претоваривања.

Кад наступи потреба да се одређују опште тарифе, које би се разликовале од постојећих тарифа на српској железници а тако исто да се утврђује план возидбе међународних возова, који по одредбама међународних конвенција треба да су у свези, влада може, према своме нахођењу, одредити друштво, да је заступа у тим конференцијама или да пошље нарочитог изасланика. Све погодбе које друштвени заступници углавили буду, поднеће се влади на одобрење и оне не ће вредити, док их влада не одобри.

Члан 41.

Друштво има право да предложи влади, да се спусте тарифе кад оно налази, да то захтева интерес промета; но влади остаје на вољу, да прими, измени или одбаци ове друштвене предлоге.

Члан 42.

Возови за шетњу између Београда и Топчидера биће предмет засебне погодбе односно плаћања накнаде друштву.

Члан 43.

Друштво има право, да по одобрењу владе чини извесне олакшице за неке транспорте а нарочито за извоз из Србије, с тим да све те олакшице даје свима пошиљаоцима, код којих би биле исте прилике односно пута и количине.

Уговори о таквим транспортима са извесним шиљаоцима ставиће се у станицама на расположењу публике.

Члан 44.

Друштво ће сваке године по закључку рачуна подносити влади нужне податке за статистику о приходима, према формуларима, које влада усвојила буде.

Члан 45.

Друштво има право да даје бесплатне карте за вожњу.

a.) Својим чиновницима и њиховој фамилији кад иду на одсуство, а тако исто очевима и синовима чиновника који им у посету долазе.

b.) Својим предузимачима и њиховим чиновницима.

c.) Радницима друштвеним који се употребљују на радове односно експлоатације.

d.) Деци својих чиновника, који похађају школу у оближњој станици.

Друштво ће подносити влади свака три месеца списак издатих дозвола.

Члан 46.

Друштво има право да измења безплатне карте са управницима и вишим чиновницима страних железница са којима је у свези.

47.

За транспорте, који су за рачун друштва, па било за пругу која је предата саобраћају или које се сада граде, не ће се наплаћивати никаква возарина.

За линије које се сада не граде, овакви транспорти биће безплатни само онда, ако се преносе на нарочитим возовима, за које држава не плаћа никакву накнаду.

Ако се ови транспорти врше са мешовитим или суплементарним теретним возовима, онда ће друштво плаћати влади 5 сантима на једну тону и на један километар.

Роба, коју публика предаје, има првенство над овим транспортима.

Члан 48.

Преноси за рачун државни таксираће се у половини постојеће тарифе, ради срачунавања оних 2% који припадају друштву од бруто-прихода.

Члан 49.

Влада ће одредити нарочити правилник, у коме ће прописати правила за издавање бесплатних билета за вожњу чиновника и званичника државне контроле, поште и телеграфа.

Овај ће се правилник саопштити друштву.

Чиновници са овим бесплатним билетама подлеже правилама друштвеним за контролисање и одржавање реда тих бесплатних путовања.

Члан 50.

Државни чиновници водиће надзор да друштво врши све своје обавезе, које су означене у општој конвенцији од $\frac{22\text{ Јануара}}{3\text{ Фебруара}}$ 1881 године и њеним прилозима, у конвенцији од $\frac{21\text{ Марта}}{3\text{ Априла}}$ 1882 год., и овим уговором. Овај надзор биће непрекидан.

Члан 51.

Друштво је дужно да постави на прузи коју експлоатише, довољан број стражара, како би се осигурао саобраћај. Друштво ће поднети предлог министру грађевина о броју прелаза у нивоу које треба чувати.

Ако друштво неби поднело тај предлог, министар грађевина, пошто учини напомену, донеће после месец дана дефинитивну одлуку.

Члан 52.

Друштво ће чиновнику, кога влада буде одредила, ставити на расположење сва документа која се тичу прихода и сва акта рачуноводства која се на иста односе.

Члан 53.

Чиновници, које влада одреди, имају слободан приступ на свим станицама, магазинима за робу, радионицама, и локомотивним шупама друштва. Друштво ће учествовати код свих прегледа које би влада наредила, и одредиће чиновнике који ће давати нужна обавештења. Примедбе које би влада имала да учини друштву, саопштиће се главној дирекцији.

Члан 54.

Влада ће поставити услове, које морају испунити машинисте који рукују са машинама, и то или ће се од њих тражити да поднесу уредну диплому, или ће се подвргнути испиту по правилима, која ће прописати влада у споразуму са друштвом.

Члан 55.

Чувари, одређени за надзор пруге, скретничари руковаоци влака и ковдуктери, настојници пруге, чиновници саобраћаја на станицима, морају знати читати и писати српски, и морају знати правилник о сигналима и о кретању тозова.

Члан 56.

Сваки чиновник, против кога би се подигла основана тужба од стране публике биће, према прилици, укорен, кажњен или одпуштен.

Члан 57.

Чиновници друштвени, подчињени су сви искључно главној дирекцији, која једина, усљед своје одговорности, има право да им издаје заповести.

Друштво има право да прописује сва правила и наредбе односно службе, како би се одржао добар ред, дисциплина и тачно вршење унутрашње службе.

Друштво ће поднети министру извесан број примерака својих правила и наређења оним редом, како их буде издавало.

Члан 58.

Друштво и његови огранн потчињени су законима и наредбама власти, односно полиције и железничке безбедности. (Жељезничко-полицијски закон, правилник за саобраћај, правилник о давању знакова и т, д.).

Члан 59.

Све што влада и њени органи има да саопште друштву, слаће се главној дерекцији која стоји одговорна према влади и публици.

Влада подноси друштву своју преписку на српском језику.

Друштво, напротив, подноси влади своја писма на француском језику, додајући српски превод.

Члан 60.

Друштву је седиште у Београду.

Све спорове између друштва и публике расправљаће београдски судови према српским законима.

Члан 61.

По члану 48. опште конвенције друштво може образовати нарочито друштво за експлоатацију, с тим да се састав тога друштва поднесе влади на одобрење, али оно не може пренети експлоатацију једног дела пруге без владине дозволе.

Члан 62.

Све спорове који би се породили између владе и друштва односно тумачења и начина извршења појединих одредаба овог уговора решаваће избрани суд, именован као што је речено у члану 42 закључног протокола од 1325 Марта 1880 године, и у члану 42. опште канвенције.

Свака уговорна страна има права да избраном суду положи спорно питање на начин који јој је најподеснији не тражећи за то предходно споразумевање.

У случају ако би влада налазила, да из нарочитих обзира мора да тражи од друштва да изврши какав налог без одлагања, који би повлачио собом издатке или би му проузроковао какву материјалну штету, то ће изабрани суд имати да суди о накнади коју би друштво имало да добије.

Члан 63.

Рок је овоме уговору за експлоатацију 25 година рачунећи од дана кад је предата саобраћају пруга Београд — Ниш, 3|15 септембра 1884 године.

Међутим, на 10 година пре истека тога рока влада се може споразумети са друштвом да узме у своје руке експлоатацију линије као што је то предвиђено чланом 59. опште конвенције.

Члан 64.

По истеку овог уговора а у оба случаја, предвиђена горњим чланом, друштво ће уступити влади пруге, станице, радионице, зграде и магацине, који се налазе на државном земљишту, материјал станични, једном речи, све пруге са њиховим принадлежностима у добром одржаном стању т. ј. како би могло служити намењеној цељи без икаквих оправака, сем обичних, и то, у оном стању како се означи у инвентару који ће се саставити шест месеци пре предаје.

Канцеларија главне дирекције и све зграде које нису на државном земљишту искључене су од ове предаје.

Ако би друштво саградило о своме трошку на државном земљишту, а по владином одобрењу, зграде за потребу саобраћајне службе, ове ће се по истеку уговора предати влади у добро одржаном стању, која ће за њих платити друштву по рачуну.

Члан 65.

Возни материјал ће се примити по оцени вештака. Комисија од 5 чланова, од којих ће двојицу изабрати влада, двојицу друштво а петога обе стране у заједничком споразуму, но ако се не би дошло до

споразума, онда изабраним судом, о коме је реч у члану 42-ом закључнога протокола од 3|15 Марта 1880 године и у члану 42. опште конвенције, оцениће материлал, имајући у виду његову тадању вредност.

Та ће се комисија избрати шест месеци пре истека рока овоме уговору.

Члан 66.

Влада ће примити на себе све постојеће уговоре односно радова и набавака без изузетка, изузимајући случај ако је очевидно да је друштво прешло границе разумне администрације и својих потреба.

Влада ће тако исто примити по куповној цени набавке и резервне делове сваке врсте.

Стари предмети и неупотребљив материјал оставиће се друштву с'тим да га може држати у сместиштима и у магазинима железничким све док га не прода.

Члан 67.

Друштво ће задржати своје архиве до потпуне ликвидације. Оно ће имати право приступа у биро-е, и саопштаваће му се сва документа, ма какве природе била, која се односе на његову ранију радњу, али само на месту, у коме се налазе.

Члан 68.

Влада, примајући експлоатацију железнице у своје руке, платиће друштву девет десетина за последњих шест месеца.

Последња десетина исплатиће се по дефинитинном рачуну, који ће се одмах без прекида склопити после привременог рачуна.

Обрачунавање између Владе и Друштва.

Члан 69.

Конвенција од $\frac{23\ \text{Септембра}}{5\ \text{Октобра}}$ 1884 г. закључена са министром финансије, о дређује начин о изравњавању рачуна између владе и друштва, као примена члана 56. опште конвенције, и према истој сва документа која се тичу изравњавања месечних рачуна, пошто их испита министар грађевина, предаће се са примедбама, ако их буде, министру финансије, који ће, у том случају, уписати у примање друштвено или ће наредити исплату њихову.

При изравњивању рачуна између друштва, ка се железничког зајма и владе, поступаће министар финансије на начин одређен у поменутој конвенцији од $\frac{23\ \text{Септембра}}{5\ \text{Окточра}}$ 1884 године.

Члан 70.

Додатак А. уговору о експлоатацији од $\frac{10.\ \text{Децембра}}{28\ \text{Новембра}}$ 1881 год. са протоколом, који одређује његову примену, од $\frac{22\ \text{Септембра}}{4.\text{Октобра}}$ 1884 год, односно извршења сл. 56. 1, a и b, саставни су оелови овог уговора за експлоатацију.

Члан 71.

Дневни путнички воз путоваће брзином од 30 километра, рачунећи у то заустављање, али после годину дана та брзина неће бити мања од 35 километра рачунећи у то и заустављање.

Он ће возити путнике све три класе, пошту, поштанска колета и брзовозну робу.

Нормални састав тога воза биће:

1. фургон за пртљаг
1. поштанска кола
4. кола III-ће класе
2. „ мешовите и
1. „ I-ве класе.

Али министар грађевина задржава себи изрично право да измени тај састав у границама највећег оптерећења.

Члан 72.

Мешовити воз имаће брзину од 22 километра, рачунећи у то и задржавање.

Тај ће воз носити путнике све три класе, пошту и поштанска колета.

Воз ће, до границе оптерећена, примати на пролазним станицама обичну робу, која је готова за путовање и остављање је на одређеним станицама.

Обични састав овог воза у путничким колима биће овај:

фургон за пртљаг
1 поштанска кола
3 кола треће класе и
2 „ мешовита.

Путници имају прече право на путовање од робе.

Ако се у путу укаже потреба да треба додати једна или више путничких кола, друштво ће испрегнути одговарајући број теретних кола, ако је воз достигао максимални терет.

Члан 73.

Накнадни путнички возови имаће брзину од 40 километра рачунећи у то и заустављање.

Он ће пренашати путнике све три класе, пошту, поштанска колета и брзовозну робу.

Што се тиче састава овога воза, он ће се мењати према потреби а у границама највећег оптерећења.

Члан 74.

Путнички брзовози, које буде влада захтевала, ићи ће брзином од 50 километара на сат, рачунећи у то и заустављање. Носиће путнике, међународну тошту а према потреби и унутрашњу пошту и друштво ће их приређивати на захтев владе.

Члан 75.

На дневним и суплементарним путничким возовима које влада плаћа, друштво неће моћи преносити ни материјал ни раденике.

Члан 76.

Суплементарни возови у границама највећег обтерећења као и двоструку запрегу приређиваће друштво на захтев владе.

Овај уговор написан је у два примерка, од којих ће свака уговарајућа страна имати по један.

Закључено у Београду $\frac{26.\text{ Септембра}}{7.\text{ Октобра}}$ 1884 год.

Потписано 17| 29 Октобра 1884. год.

За Краљевско Српску Владу.
Министар грађевина
Ј. П. Гудовић с. р.
За друштво грађења и експлоатације
српске државне железнице
Г. Амило с. р.

ЛИКВИДАЦИЈА

рачуна о експлоатацији између српске владе и друштва за грађење и експлоатацију

Опште одредбе.

Накнаде, што се имају давати друштву за експлоатацију.

Према чл. 56. опште конвенције од $\frac{22 \text{ Јануара}}{3 \text{ Фебруара}}$ 1881 (део III основа за уговор о експлоатацији) српска се влада обвезала да плаћа друштву за грађење и експлоатацију српске државне жељезнице.

а). За два воза дневно, у сваком правцу, једном машином, и то један путнички а један мешовити, сталну накнаду од 7800. дин. по километру. Ова се накнада плаћа месечно.

б). За сваки ванредни воз са једном машином, који би српска влада наредила, накнаду која ће се према брзини, саставу воза и према километарској даљини кретати између два и по и четири динара од километра.

У члану 56. протокола од 3|15 Марта 1881 каже се:

„Накнада о којој је реч у параграфу а., јесте накнада за годину.“

Састав ова два дневна воза, т. ј. каквоћа и број кола из којих се састоје, а тако и њихов ред возидбе, који ће одговарати одредбама конвенције закључене са Аустро-Угарском $\frac{28 \text{ Марта}}{9 \text{ Априла}}$ 1880. -- мораће се одредити у уговору о експлоатацији.

За извршење ове последње одредбе, између министарства грађевина и реченог друштва уговором од $\frac{28 \text{ Новембра}}{10 \text{ Децембра}}$ 1881 одређена је стална цена од три д. (3 дин.) по километру, као цена која се има плаћати друштву за сваки ванредни воз без разлике, који би влада наредила (Види прилог А., и протокол од $\frac{22 \text{ Септембра}}{10 \text{ Октобра}}$ 1884 за објашњење истога.

в.) Годишњу накнаду у пет од сто (5%) интереса и два од сто (2%) амортизације од укупне вредности материјала, употребљеног на прузи.

г.) Део од два на сто (2%) од бруто прихода.

Начин исплате тих накнаде.

Изреком је углађено, да ће се стални накнаде за два редовна воза исплаћивати на дванајестине, то ће рећи, на равне месечне делове.

Накнада за ванредне возове плаћа се сваки пут кад се такав воз приреди.

Део од 2% плаћаће се поступно како се бруто приход примао буде.

Односно накнаде од 7% у име интереса и амортизације возног материјала, није ништа тачно одређено кад ће се она исплаћивати.

Пошто је у чл. 10. опште ковенције од $\frac{22 \text{ Јануара}}{3 \text{ Фебруара}}$ 1881. утврђено да се чисти приход од експлоатације

мора редовно уносити у касу железничког зајма, то се мора усвојити и један известан датум за редовно исплаћивање тих накнада.

У осталом, уговорне стране ваља да избегавају, у колико је год могуће, сваку неизвесност односно њиховог међусобног стања, а нарочито влади је нужно да унапред зна приближно своје вероватно стање према железничкој каси, кад се приближи време за исплату купона.

Према томе, остаје као утврђено, да ће се све накнаде, које има влада да даје друштву, исплаћивати месечно и то свака по наособ, а по следећим прописима.

Члан 1.

Стална накнада за два редовна воза, путнички и мешовити.

Ова је накнада седам хиљада и осам стотина динара годишње од експлоатисаног километра. — Она се плаћа на дванајестине, т. ј. у дванајест равних месечних исплата по шест стотина и педесет динара (650 дин.) за сваки експлоатисани километар.

Величина ове накнаде коју ће влада морати да плаћа сваког месеца, добиће се, дакле, множећи 650 динара са бројем километара (и делова њихових) што су експлоатисани.

Ако се експлоатација неке секције отвори у току којег месеца, рачунаће се стална накнада на исти начин, па ће се месечна исплата за први месец свести сразмерно броју дана што су протекли пре отварања експлоатације.

Члан 2.

Накнада за ванредне возове.

Пошто се за такве возове плаћа друштву по 3 дин., од пропутованог километра, то ће се добити накнада која се има давати друштву за сваки такав воз множећи број километара који он пропутује са бројем три.

У ове суплементарне возове не рачунају се:

1. Ревизиони возови.
2. Помоћни возови.
3. Возови са материјалом за потребу друштва.
4. Двострука запрега у границама максималног терета, који је утврђен уговором за експлоатацију од $\frac{28\text{ Новембра}}{10\text{ Децембра}}$ 1881 прилог А.

Сабирањем свију овако добивених производа на крају сваког месеца, добиће се укупна сума накнаде, која се има давати друштву за ванредне возове, који су били приређени у току месеца.

При рачунању ове месечне накнаде сматраће се сваки отпочет километар као цео.

Члан 3.

Накнада за возни материјал,

Укупна вредност возног материјала, изузимајући делове за измену, који је на прузи употребљен, изналази се кад се додаду куповној цени сви разноврсни трошкови до смештаја тог материјала у Србији, на шинама, тако да се одмах могу употребити за вожњу.

Интерес и амортизација возног материјала који је влада примила, почеће се рачунати од дана кад је исти у Србију унесен.

О возном материјалу водиће се нарочити инвентар.

Овај ће се инвентар оверавати од времена на време, како би се из њега изводило комаће које је сасвим из употребе искључено а нове набавке уводиле.

Овај ће инвентар служити као основ при рачунању интереса и амортизације о којима је сниже реч.

Влада плаћа друштву накнаду равну 5% интереса и 2% амортизације, свега 7% од целокупне вредности возног материјала која се рачуна као што је горе показано.

Дванајестина од ових 7% износи суму коју има влада да плаћа друштву на крају сваког месеца.

Део од два на сто од бруто прихода

Од бруто прихода свакога месеца задржаваће друштво за свој рачун два од сто.

Члан 4.

Бруто приход

Под називом бруто приход, разумеју се сва примања која се узимају за возидбу на српским пругама којих је експлоатација друштву предата, примењујући таксе за пренос и споредне трошкове који се на то односе као што су:

Таксе за пренос путника, пртљага, паса, робе са великом и малом брзином, стоке, кола, вагона, мртваца, за нарочите влакове, војне влакове итд. итд.

Сем прихода овде наведених спада под именом бруто прихода још и ово што иде:

Кирија на земљиште што је узето за грађење пруга а није на то употребљено, и кирија на зграде које се на том земљишту налазе.

Заостала капара од тражених а неупотребљених вагона, кола или нарочитих влакова.

Таксе за вагоне што су на станицама задржани, таксе за држање робе у магацинима, кирија за бифете.

Члан 5.

У бруто приход не спадају

Таксе што се наплаћују за рачун трећега, таксе и остало што се односи на возидбу по страним железницама, новац који се наплаћује од примаоца какве робе за рачун пошиљача или његовог пуномоћника, плаћања у напред и провизијони који се односе на оваква пошиљања, приход од продаје која је извршена за рачун пошиљача робе плаћене припредаји а која није дигнута са станице на коју је дошла.

Приход од какве споредне производње, коју би друштво вршило а која се не односи на бруто приход као што је овај у пређашњем члану одређен, као н. пр. мешење цигаља за гориво од ситног угљена итд. итд.

Приход од продаје старе или нове грађе.

Таксе наплаћене за употребу покретних дизала за товарење робе која је друштво набавило о свом трошку.

Преостатци од исплате међусобних рачуна између друштва и страних управа за замену возног материјала.

Таксе које плаћају пошиљаоци или примаоци робе за осигурање преноса сваке врсте.

Суме добивене од продаје нађене робе, а за коју је друштво већ платило накнаду сопственику коме је роба била изгубљена.

Кад нека роба није била осигурана, па се нађе, пошто је већ мишљено да је изгубљена, онда новац, који се добије од продаје, припада друштву само до оне суме, коју је оно платило у име накнаде за ту робу о којој се мислило да је изгубљена, а ако буде каквог вишка, овај ће се унети у рачун бруто-прихода.

Изузетно од предходних прописа, овај ће се вишак моћи наплатити само на крају сваке године, а на основу отвореног рачуна, у који ће се као примање друштва уводити суме које је оно исплатило, а као његово дуговање суме добивене од продаје робе.

Половина казне која је наплаћена преко таксе за пренос, а усљед покушаја проневерења према друштву.

Наплаћена накнада од публике за повреду кола и инсталација станичних; новац који друштво наплаћује за употребу мушема, које је друштво о свом трошку набавило; такса за појење и поливање стоке водом за време путовања; такса за дезинфиковање вагона.

Члан 6.

Поднашање рачуна влади.

Рачун за исплату накнада и плаћања што се имају давати друштву за сваки месец експлоатације, подноси ће се влади 20-ог дана у месецу што следује.

Овим ће се рачунима прилагати извод бруто прихода сваке врсте као што је горе означено (чл. 4).

Овај ће се извод сматрати као привремен. и према потреби подвргаваће се накнадној исправци.

Члан 7.

Закључни рачуни поднеће се влади, чим се закључе и утврде несвршени рачуни који се на њих односе.

Ови ће се рачуни подносити у оној форми, коју буду заједничким договором утврдили министарство грађевина и друштво.

У осталом, рок кад ће се моћи закључни рачуни подносити влади, зависи од споразума који се има учинити са страним друштвима односно пречишћавања узајамних рачуна о приходу од заједничке службе.

Члан 8.

Прегледање рачуна од стране владе.

Влада се обвезује да поднесене рачуне прегледа и поврати друштву у року који је ниже означен.

Рачуне за месечну исплату накнада сваке врсте и плаћања која се имају давати друштву према члану 1, 2 и 3. у року од десет дана, а рачуне о бруто приходу од експлоатације у року од двадесет дана од дана кад су поднесени.

Разлика која би се том верификацијом показала, било као вишак или као мањак, мора се друштву ставити на знање.

Распре које би се могле усљед тих диференција породити не смеју никако задржати месечне исплате.

Ако се при оваквим расправама не би могло доћи

до коначног споразума, оне ће се онда расправити на начин који је одређен у чл, 19. протокола од $\frac{31\text{ Октобра}}{1\text{ Новембра}}$ 1882.

Међу тим, док се такви рачуни, које је друштво поднело, не пречисте на поменути начин, исти ће се признати и исплатити у суми као што их је друштво поднело, а што се тиче разлике која је у спору, она ће бити предмет доцнијег споразума између обеју страна, те ће се накнадно одбити или додати у рачунима онога месеца у којем се ствар коначно реши.

Члан 9.

документи за правдање

Документи за правдање прихода, као што су путничке карте, листе за одправљање, товарни листови, рачуни страних железница, и једном речи, сви документи који су служили при опредељавању и наплаћивању такса од стране друштва, као и документи који се односе на остали бруто приход, чуваће се у архиви друштвеној за време од две године дана, и то рачунећи од дана кад се закључе рачуни, на које се односе та документа.

После тога времена предаће друштво министарству грађевина све оне документе које не буде хтела више чувати у својој архиви.

За време експлоатацијоне године на коју се ти документи за оправдање односе и до рока који је горе поменут стајаће они вазда на распололењу владе, но неће се из друштвене архиве износити.

Члан 10.

Календар усвојен за експлоатациону службу

Да би се избегле забуне које би на сваки начин произашле усљед збрке датума друштво ће се и од сада служити новим календаром у својим рачунима и њиховом овераваљу и у својој преписци која се односи на службене везе са страним железничким управама. Но на документима о возидби и на рачунима што се односе на унутрашњу службу употребљаваће се стари календар.

Члан 11.

Пречишћавање експлоатационих рачуна.

Експлоатациони рачуни пречишћаваће се између владе и друштва на основу нарочитог рачуна који ће обе стране водити и који ће се балансирати и закључавати свака три месеца, то јест: 31. Марта, 30. Јуна, 30 Септембра и 31 Децембра сваке год.

У току сваког тромесечија, друштво ће заводити као примање владино бруто приход који јој припада према рачунима које је друштво поднело, као што је одређено чл. 6,7 и 8 — а као давање владино уводиће месечне суме за накнаде о којима је реч у овом уговору, и део од 2% од бруто прихода према привременим податцима, који су влади поднесени према чл. 6 овог уговора.

Пошто се тромесечни рачуни закључе, салдо дуга уписаће се на терет једне или друге стране, и дотична страна мораће исплатити суму тога салда у року од 20 дана после закључења рачуна.

У случају закашњене исплате, дужник ће морати сносити интересе за таково закашњење, као што је то назначено у протоколу од $\frac{31\text{ Октобра}}{12\text{ Новембра}}$ 1882.

Члан 12.

Унос у касу железничког зајма.

Како је према чл. 10 опште конвенције од $\frac{22\text{ Јануара}}{3\text{ Фебруара}}$ 1881 чист приход од железничке пруге одређен за гаранцију хипотекарног железничког зајма и пошто се закључе тромесечни рачуни који се имају водити по прописима чл. 11. овога уговора, друштво ће предати каси железничког зајма, у року који је горе означен, онај вишак од бруто прихода, који би оно дуговало.

Члан 13.

Приход од царине на станицама.

Пошто је приход од царине одређен за гаранцију зајма у хипотекарним облигацијама, и како се он према смислу чл. 10 горепоменутог уговора од 1881 целокупан мора унети у касу железничког зајма, царинаре које су по станицама железничким постављене мора ће предавати каси тих станица целокупни свој приход, као што следује:

Педавање овог прихода станичким касама вршиће се редовно и сходно споразуму који је о томе учињен $\frac{17}{29}$ Септембра 1884 између Његове ексцеленције министра финансије и изасланика касе реченог зајма.

Друштвени орган, који буде овлашћен да прима ове приходе за рачун друштва, даваће на то признаницу паринари.

Друштвени органи слаће одмах тај приход централној каси друштвеној, истим путем као и приход од експлоатације.

Друштво ће предавати каси железничког зајма сваког 2 12 и 22 месеца укупну суму од доходка који су царине, установљење на станицама, за последњих десет дана предале.

Члан 14.

Начин предаје прихода каси железничког зајма

У којој ће се форми рачуни подносити и признанице измењивати за ову предају прихода каси железничког зајма од стране друштва, одредиће се једним протоколом по узајамном споразуму између министарства финансије, касе железничког зајма и друштва.

Састављено у Београду у два егземплара $\frac{23 \text{ Септембра}}{5 \text{ Октомбра}}$ 1884.

Министар финансије
Ђ. Павловић с. р.
За друштво за грађење и експлоатацију српске државне железнице
П. Амиљо с. р.

ПРИЛОГ А

уговору о експлоатацији

предвиђен у чл. 60. конвенције
од $\frac{23\text{ Марта}}{4\text{ Априла}}$ 1881

Утврђена правила

а.) — За одређивање оптерећења и брзине редовних и суплементарних возова.

б.) — За одмеравање накнада које се имају плаћати генералној унији за суплементарне возове и за помоћну запрегу.

в.) — За поручивање возног материјала.

I. Подела пруге у секције

Што се тиче вуче (тракције) пруга Београд-Врања обрузује једну једину секцију за путничке возове.

За мешовите возове, она се дели у две секције.

1. секција: Већи успони од 0,007^{m}.

Најмање кривине од 300^{m} у полупречнику.

2. секција: Сав остали део пруге

За товарне возове, дели се пруга у три секције:

1. секција: Већи успони од 0,007^{m}.

2. секција: Успони мањи или равни 0,007^{m} а већи од 0,005^{m}.

3. секција: успони од 0,005^{m} и мањи.

II. Преглед оптерећења и брзине

Возова сваке категорије, редовних и суплементарних, на свакој од појединих секција пруге Београд-Врања, не рачунајући у то машину и тендер.

а). Редовни путнички воз са једном машином

Једна једина секција: сталан терет . . 100 тона највећа брзина . . 45 клм.

Најмања брзина: на успонима од 0,012^{m} са кривинама од R=300^{m} . . . . . 25 клм.

Средња брзина тога воза, рачунећи у то и стајање, мора износити најмање 40 клм.

При поледици, на нижој температури од 6° целзијусових, у случају снега, магле или олује горе означени стални терет свешће се на . . . 90 тона.

б). Мешовити редован или суплементаран воз са једном машином

1. секција: највећи терет 230 тона за најмању брзину од . . . . . 15 клм. или највећи терет од . . . . . 200 тона за најмању брзину од . . . . 20 клм.

2. секција: највећи терет 250 тона најмања брзина 20 клм.

При поледици, на мањој температури од 6° целзијусових, у случају снега, магле или олује, терет ће се овако смањити:

1. секција: терет од . 210 тона

2. секција: терет од . 320 „ највећа брзина на успонима од 0,005^{m} . . . . 35 клм.

в). Суплементарни теретни воз са једном машином.

1. секција: Највећи терет 300 тона најмања брзина 15 клм.

2. секција Највећи терет 400 тона, најмања брзина 15 клм.

3. секција Највећи терет 500 тона, најмања брзина 15 клм. Највећа брзина у хоризонтали за све три секције . . . 28 клм.

Распоред возова одређиваће се према брзинама, интерполисаним између максимума и минимума, на нагибима и кривудању пруге по уобичајеним правилима.

При поледици, на нижој температури од 6° целзијусових, у случају снега, магле или олује, терет ће се овако смањити:

1. секција: највећи терет 270 тона
2. „ „ „ 360 „
3. „ „ „ 450 „

III. Типови за локомотиве и кола сваке врсте и категорије.

Генерална унија поднеће влади на преглед и одобрење типове за машине са 3 скопчане осовине и за кола сваке врсте и категорије, за које мисли да могу да се употребе за вучу коју она има да врши, и то према најбољим усвојеним европским типовима.

Исто тако мораће генерална унија приликом поруџбине добити од владе унапред одобрење, да машине може израђивати у фабрикама, које је позвала да за тај посао конкуришу. Понуде тих фабрика подноси̇ће се влади.

Горње одредбе важиће и за машине по другим типовима, за које би се доцније решило да се поруче.

IV. Одређивање терета у возу.

За одређивање терета појединих возова усвојиће се следеће средње тежине кола.

Натоварена путничка кола		10	тона
Празна	„ „	7,500	„
Натоварена теретна	„	10	„
Празна	„ „	5,500	„
Кола за пртљаг натоварена или празна		10	„

Локомотива на точковима празна . . . . за њен стварни терет

Тендер на точковима празан за његов стварни терет.

V. Цена за суплементарне возове.

За суплементарне возове, означене под II., које влада буде захтевала, плаћаће се одсеком средња цена од три динара по километру.

При рачунању цене сваког тог воза сваки одпочет километар рачунаће се као да је цео пропутован.

Ако је за приређивање каквог суплементарног воза нужно да се празна машина изузме из депоа и да се опет у исти врати, онда ће се користан пут, т. ј. пут који је машина прешла са возом, одбити од целог

оног пута који је машина празна пропутовала, платиће се нарочита накнада од једног динара на километар, и то осем оне накнаде, која је горе одређена за вучу. При овоме рачунаће се пут, који машина празна прелази, од оне станичне шупе, која је најближа месту, где се суплементарни воз приређује.

VI. Двогуба запрега

У сваком случају, кад устреба каква машина за двогубу запрегу или за ма какав други посао, да би се највећи терет неког вова ма које категорије и ма на коју дужину секција превукао према горе-прописаним условима, — таква двогуба запрега пашће на терет генералне уније.

У случају пак, ако би влада захтевала двогубу запрегу зарад приређивања теретних возова са већим теретом од горе поменутог прописаног максимума, генерална унија имаће право на нарочиту накнаду која са одређује у следећем члану.

VII. Машине које празне путују

Ако је нужно за какву двогубу запрегу, коју би влада захтевала, да машина празна путује од депоа и натраг онда ће се користан пут, т. ј. пут који је машина прешла са возом, одбити од целог пута који је машина празна прешла, и осим накнаде за двогубу запрегу платиће се и за тај вишак нарочита накнада као што је горе утврђено (чл. V с тим да се путовање празне машине има рачунати од станичног депоа који је најближи возу.

VIII. Цена за двогубу запрегу

За двогубу запрегу плаћа ће се овако:

Предпоставља се да највећи терет, који се има вући преко нормалног највећег терета, не сме износити више од 80% од овог последњег.

Према овој предпоставци цена ће варирати према терету овако:

50 Т.	100 Т.	150 Т.	200 Т.	250 Т.
1,50 дин.	1,70 дин.	1,90 дин.	2,20 дин.	2,40 дин.

300 Т.	350 Т.	400 Т.
2,60 дин.	2.80 дин.	3,00 дин.

При овом рачуну узимаће се сваки одпочет километар, као да га је машина целог прешла.

IX. Брзовоз

У случајевима кад би српска влада захтевала од генералне уније да са машинама другог каквог типа сем оног под III. одређеног, вуче путничке возове са каквом брзином између минимума од 40 кил. и максимума од 60 кил. у хоризонтали, не рачунећи у то и стајање, те ће се брзине одређивати на следећим основима:

Полупречници кривика $> 500^m$ највећа брзина 60 клм.

Полупречници кривина $< 500^m$ а $> 350^m$ Највећа брзина 55 клм.

Полупречници кривина $< 350^m$ Највећа брзина 50 клм.

У осталом, те ће се брзина смањивати с обзиром на уплив успона на отпоре.

Сталан терет , ... 100 Т. а овај ће се под атмосферским околностима као што је горе поменуто, смањити на . . . . . 80 Т.

X. Опште одредбе

У осталом што се тиче вуче, састава возова и главних димензија за машине и кола, друштво ће се управљати по прописима које је утврдила „задруга немачких железница.“

Београд, $\frac{28 \text{ Новембра}}{10 \text{ Децембра}}$ 1884.

А. Рихтер с. р.
М. Петковић с. р.
Д. Стојановић. с. р.

Сован с. р.
Амиљо с. р.

Усвајам

Министар грађевина
Јефр. Гудовић с. р.

19- Децембра 1884 г.
Београд

ПРОТОКОЛ

о

Примењивању прилога А)

к уговору за експлоатацију.

Одређује се ово што следује:

Путнички возови:

Константни терет . . . 120 тона

Мешовити возови:

Прва секција:

Возови са једном машином.

За првих шест месеци. . 180 тона
После шест месеци . . 230 „

Друга секција:

За првих шест месеци . 250 тона
После шест месеци . . 350 „

Теретни возови:

Прва секција:

Возови с једном машином.

За првих шест месеци . 230 тона
После шест месеци . . 270 „

Двострука запрега:

За првих шест месеци . 360 тона
После шест месеци . . 400 „

Друга секција:

За првих шет месеци . 360 тона
После шест месеци . . 400 „

Двострука ће се запрега у овој секцији употребљавати изузетно, а у цељи да се достигне максимални терет, утврђен за трећу секцију.

Кад се двострука запрега у другој секцији употреби. онда максимални терет у првој секцији моћи ће после једне године експлоатације достићи 480 тона, под условом, да со воз састављ од самих натоварених кола и само у изузетним и хитним случајевима.

Трећа секција.

За првих шест месеци . 450 тона
После шест месеци . 500 „

Нема двоструке запреге.

У горе означеном бруто товару не рачуна се тежина локомотиве и њеног тендера.

За срачунавање ових истих терета узеће се ефективне тежине кола и њиховог товара.

За средњи товар путничких пола рачунаће се просечно по две и по тоне од кола, за поштанска кола по једна тона, а за фургоне по пет тона.

Празна кола моћи ће се транспонтирати с мешовитим и теретним возовима.

Пошто су горе означени товари максимални, то ће влада моћи, према потреби обрта, овластити друш-

тво да приређује суплемертарне возове и са мањим товарима.

Састављено у дупликату. Београд

22. Септембра / 4. Августа 1884.

За друштво за грађење и експлоатацију
прве Српске државне железнице

П. Амило с, р.

За министарство грађевина инспектор:

Стојаповић с. .р

Одобрио

Министар грађевина

Ј. П. Гудовић с. р.

На основу § 48. правилника за железнички саобраћај у краљевини Србији од 3-ег Августа 1884 године Министар грађевина издаје сљедеће

ПРОПИСЕ

За робу која се од возидбе сасвим искључује или условно на возидбу прима на краљевско-српским железницма.

А. Од возидбе се искључују:

1. Сви они предмети који су својом тежином или обимом, својим обликом или другом којом особином неподесни за возидбу, у погледу на уређење и употребу железнице.

2. Сви предмети, који подлеже поштарини.

3. Сви предмети, који се могу сами од себе запалати и експлодирати и нису у прилогу *Г.* поменути, а нарочито:

а. Нитроглицерин (олај за распрскавање, Sprengöhl чист; капљичаве смесе од нитроглицерина са материјама које су по себи експлодне (но што се тиче желатина за распрскавање и патрона од желатин-динамита, види прилог *Г.* под I).

б. Некапљичаво-течне смесе од нитроглицерина са прашкастим по себи неексплодним материјама (динамит и подобни препарати у трошним масама за фишеке од динамита види прилог *Г.* под I.)

в. Пикринско-киселе соли, као и експлодне смесе, које садржавају соли од пикринске и хлорне киселине.

г. Праскајућа жива Knallgueksilber — што се тиче подпаљача и капсли Zündungen, — сравни прилог *Г.* под I р III.), сребро што праска и злато што праска, као и од ових начињени препарати.

д. Препарати, који у смеси садржавају чврст фосфор, а нарочито капсле од папира amorces,

е. Пуно оружје.

Б. Под условом могу се примити на возидбу.

1. Предмети, који су у прилогу под *Г* побројани. За њихово примање и возидбу важе тамо стављене ближе одредбе.

2. Злато и свебро у комаћу, платина, ковани и папирни новац, папири од новчане вредности, докумената, драгоцености (адиђари) као: драго камење, прави бисер и томе подобно.

Услове под којима ће се ови предмети примати на возидбу одређиваће свака железница нарочитим прописима.

3. Слике и други вештачки предмети и стародревности, примаће се на возидбу симо под условом ако се у товарном литту не стави никаква вредност за њих.

4. Они предмети, којих би товарење или возидба по оцени пријемне железнице ванредне тешкоће задавали.

За вожење оваковых предмета мора се предходно са железницом споразумети и погодити.

В. Који поменуте предмете под А. бр. 3. или у прилогу *Г.* под лажним или не тачним наводом на

возидбу преда, или пренебрегне предохране мере, које су прописане као услов за примање на возидбу, тај ће платити сем оних казни, које прописују полицијски или казнени закони ма и небило какове штете, још и конвенционалну казну од 15 динара за сваки килограм бруто тежине, због саме овакове предаје, а сем тога јамчиће и за све штете, које би отуда случајно произашле.

ЖСБр. 223.
10 Марта 1886.
Београд.

министра грађевина
Јефрем П. Гудовић. с. р.

ПРИЛОГ Г.

Предмети, који се под извесним условима на возидбу примају.

I

*Барут и подобне смесе од салитре.“ а на рочито тако звана „запаљива салитра“, муниција од барута као и пуни фишеци, (патроне од метала и оне са огртачем од лима изнутра види ниже под III).

Ватрометни предмети у колико нису састављени из материја, које су према одељку А. тачки 3 од а, до е, (закључно) од возидбе искључене.

Фитиљи за потпаљивање осим без опасних фитиља (Sicherheits-Zünder-obe) види доле под V.

Фишеци од динамита, фишеци од желатина за распрскавање (питијасти рас-

*У саобраћају са Аустро-Угарском црни барут и њему подобне смесе, а такође и патрони од динамита и подобна средства за распрскавање као: праскајући памук и пиро-папир (тако звани диплершанцен-папир) смеће се само онда отправљати ако им је пренос у Аустро-угарску *нарочито* дозвољен.

У осталом при отправљању оних предмета уАустро-Угарску, који су под I, II, III, XIV, и XV у прилогу Г, наведени, изузимајући палило (капсле) за пушке и патроне (фишеке) са запаљачима, треба се придржавати прописа аустро-угарског министар. трговине «о преносу експлодне робе на жељезници,» који су **уприлогу Д.** поменути, а важе од 1 Августа 1880 године.

твор од колодијског памука у нитроглицерину); фишеци од желатинског динамита (смеса нитроглицерина, који је спитосан са колодијевим памуком са смесом црном баруту, подобном, т. ј. смесе из салитре и угљено богатих тела са сумпором или без овога).

Нитроцеулозе, а нарочито праскајући памук па и тако звани котон-пудер — (Cottonpowder) и од њега начињени фишеци; даље колодијев памук, ако неби са најмање 50 прцента водом наквашен био, (сравни ниже под XXXVI. пиро папир (тако звани диплершанцен папир), — подлеже следећим прописима:

1.), Ови се предмети морају чврсто паковати у дрвене судове (сандуке или бурад), који су постојани а према тежини садржаја довољно јаки, и којих су спојеви тако приљубљени, да не могу ништа пропуштати, али опет зато ови судови не смеју бити опасани са гвозденим обручима. У место дрвених буради или сандука, могу се употребити и бурад, која су добро сграђена од више слојева, врло јаког и крутог, у фирнајзу умоченог папендекла (тако звана американска бурад).

Судови, који се употребљују за пренос *барута* и смеју имати гвоздених шрафова ни другог чега од гвожђа што служи за њихово утврђење. *Барут* се може паковати и у металне судове, али не у гвоздене. Голи рнасти барут, пре но што се одпочне паковати у сандуке или у бурад, мора се пунити у кесе, направљене од јаке, постојане материје; а

млевен барут само у кожне кесе. При паковању голог барута у призмама морају се употребити сандуци од јаког дрвета (у сандука, који ватају 50 килограма барута да су стране 25^{mm} дебеле).

Сандучне стране морају се цинком обложити, а дно и капак са довољно дугачким у туткалу умоченим, дрвеним ексерима, или тишлерским шрафовима од месинга утврдити. Призме од барута утврђују се изнутра сандука увек са две подлоге од клобучине (Filz) или од подобних еластичних штофова, од којих једна по длога долази на побочну страну, а друга испод капка. Фишеке од динамита, желатина за распрскавање и желатиндинамити, као и оне, који су из пресованог, смлевеног, праскејућег памука састављени и снабдевени са навлаком од парафина (Paraffin) треба са чврстом облогом (увијутком) од хартије у пакете сложити. Поменути фишеци као и праскајући памук и остале нитроцелулозе не смеју бити са паљачима ни снабдевени, нити се са њима у исте судове или у иста кола паковати. Праскајући памук као и остале нитроцелузе морају бити водом на квашене са најмање 20% и у судовима, који воду не пропуштају, тако чврсто паковани, да се никакво рење (или померање) садржине не може произвести.

На судовима мора бити наштампан или шаблоном исписан јасан надпис оне експлодне материје, која је у њима н. пр. „Барут, муниција од барута, ватрометни предмети, фитиљи (подпаљачи) динамитпатрони, фишеци од желатина за распрскавање, фишеци од желатин-динамита, праскајући памук и т. д.“

Судови, који су напуњени са праскајућим памуком или другим нитроцелулозама, барутом или муницијом од барута, ватрометним предметима или фитиљима (искључно) безопасне фитиље не смеју имати више бруто-терета од 90 килограма; а они пак, који су са фишецима од динамита, желатине за распрскавање или желатин-динамита напуњени, као и напред поменути од праскајућег памука, не смеју тежи бити од 35 килограма.

2. Пошиљаоц ће на товарном листу својим потписом дати уверење о том да особина (каквоћа) тих материја за распрскавање као и њихово паковање, одговара потпуно овде наведеним прописима. Тај његов потпис мора се званично од власти потврдити.

Фишеци од динамита, желатине за распрскавање и желатин-динамита смеће се осим тога само тадо примити на возидбу, ако буду долазили из српских концесионисаних фабрика, нли из страних фабрика, које су овлашћене да такове артикле на српским железницама преносе. Судови морају носити натпис места (значку фабрике) одакле се шаљу, а свака праћевина мора се још спровести са једним уверењем, које је од фабрике издато а званично одостоверено. Сем тога свакој таковој праћевини мора се придати одостоверење неког заклетог хемичара о својству (каквоћи) и уредном паковању. Железница ће примати такове фишеке на возидбу само онда ако су у првобитним судовима и оригиналном паковању.

3. Ако се овакове ствари не отправљају са засебним возовима, онда ће се оне примити на возидбу у оне дане и возиће се са оним влацима, које железница предходно одреди, а надзорна власт одобри, односно у нужним случајевима и сама одреди дан и влак.

Овакове праћевине — невређујући друге угодбе са осталим железницама за поједине случајеве — морају се за возидбу пријавити у напред, и то најмање на један дан пре. ако ће праћевина остати на отправној железници; — најмање на два дана ако ће остати на отправној железници, али је одређена за станице споредне железнице; — а најмање 4. дана пре, ако ће ићи преко више засебних железничких управа.

Тачни и потпун препис товарног листа мора се такођер у исти мах отправништву предати

Довлачење тих предмета на станицу мора се извршити само у оном међувремену, које написмено одреди отправништво полазне станице.

Ове се ствари не могу предати на возидбу као брзовозна роба, а не смеју се никад возити са путничким влацима; са мешивитим пак само онда гди се товарни влаци у обрт не пуштају.

У теретне, односно мешовите влаке не смеју се уврстити више од осам осовина оптерећених барутом, барутном муницијом, ватрометним предметима, фитиљима (искључујући безопасне фитиље), праскајућим папуком или чауром од динамита, желатине за распрскавање или желатин-динамита Веће количине могу се само са засебним влацима отправљати.

Ако ће се ствари преносити са засебним влацима онда се то мора пријавити отправној железници на 8 дана пре но што ће се исте на возидбу предати означујући у исто време и пут којим ће ићи.

4. Овакови предтети не смеју се никад товарити из шупе или са перона гди се остали еспапи находе већ са неког на страни лежећег колосека и то по могућству тек пред поласком влака са којим ће праћевина ићи.

Товарење врши сам пошиљаоц, под надзором стручних људи. Пошиљаоц набавља и помоћна средства за товарење и знаке за опомену (покровац, барјачиће и томе подобне), који ће се примаоцу заједно са робом предати.

Публици се мора закратити приступ ка местима за товарење, а ако би се при мраку у изузетним случајевима товарити морало, онда морају и та места осветљена бити са сталним и високо стојећим фењерима.

При товарењу, а нарочито при товарењу чаура од динамита, желатина за распрскавање и желатин-динамита, треба врло пажљиво избегавати сваки потрес. Судови (сандуци и бурад) не смеју се нигда ваљати или бацати. Исто тако треба их у железничка кола тако сложити да се не могу дрмати, ударати, трти, претурити или доле пасти са горњих лежишта. Бурад не смеју дупке стојати, већ се морају паралелно са уздужном осовином кола, а на дрвене подметаче који су постављени покровцима од длаке положити, како би се осигурали противу ко

трљања. За товарење и возидбу употребиће се само кола, која су јака и добро покривена (сандучаре) и која имају еластичне апарате за одбој и теглење. Кола која имају кочила треба по могућству избегавати.

Колска врата а тако исто и прозоре ако их на колима буде, железница ће под кључем држати и о трошку пошиљаоца добро запушити. Хартија се за ову цељ као средство не сме употребити.

Такова кола обележиће се споља са четвртастим црним барјацима на којима је ударено бело слово Б. (барут). Ови ће се барјаци поставити високо, с преда и назад или на обема подужним странама кола.

Експлодне материје смеће се товарити са другом робом највише у количини до 1000 килограма, а и то под условом, ако ова друга роба није лако запаљива и ако се неће истоваривати пре експлодних материја. Забрањено је чауре од динамита, желатина за распрскавање, желатин-динамита, памука за распрскавање и других нитроцелулоза товарити у једна и иста кола са барутом и барутном муницијом, ватрометним предметима и фитиљима (изузимајући безопасне фитиље). Свака кола смеју се натоварити само до две трећине њихове товарне снаге.

Кад се кола товаре са материјама за распрскавање, онда се не сме ни у њима ни на њима држати ватра, отворена светила, (лампе, свеће и т. д.), а такође се не сме ни пушити. То исто важи и за време возидбе.

Ако локомотива на станици пролази покрај места где се експлодни предмети товаре, или покрај кола, која су са њима већ натоварена, онда ће се врата од ложишта и капци од пепеонице затворити, а дуваљка се не сме сузити, врата пак од кола док локомотива не прође, држаће се закључана, а онај део ствари што још није натоварен покриће се са плаштом сигурним од ватре. Товарење ће се за време обуставити. Ових ће се прописа држати и на отвореној пруги где се влаци сусретају.

5. У отправној станици, за време путовања и у упутној станици смеће се натоварена кола покретати машином само под тим условом ако између њих и машине буду четворо кола натоварених са предметима, који нису лако запаљиви. Не сматрају се као лако запаљиви предмети у смислу ове и следеће тачке камени и мрки угаљ, кокс и дрво.

Кола са експлодним предметима не смеју се никад отискавати (са машином), а морају се квачити са највећом пажњом, избегавајући и најмањи судар.

6. Кад се са експлодним стварима натоварена кола у влак уврштују ставиће се што је могуће даље од локомотиве и то тако, да иза њих дођу још троја кола, која нису са лако запаљивим материјама натоварена. Исто тако најмање четворо таквих кола морају доћи пред колима, која су са експлодним стварима натоварена. Ова последња чврсто ће се закачити са колима с преда и позади. То квачење прегледа ће се брижљиво на свакој међу станици у колико бављење влака допуштало буде. Кад се у колима носи барут у количини само до 15 килограма

бруто тежине, или друге експлодне ствари у количини до 35 килограма бруто-тежине, онда се ни с преда ни иза њих не морају стављати никаква особена ш т и т н а кола.

Кочила не смеју се кочити на колима што су натоварена са експлодним стварима. Кад се возидба врши са обичним влацима (види тач. 3) онда се не смеју кочити ни кочила на предходним ни позадним колима. Напротив кола, која се на крају влака находе, морају имати кочила, која ће се и употребити.

7. Кад се више од једних кола таквих предмета предају на возидбу, онда је пошиљаоц дужан дати пратиоце, који ће водити нарочити надзор над товаром. Пратиоци не смеју за време вожње своја седишта заузети ни у колима ни на колима, која су натоварена са експлодним стварима.

8. Да би се избегло свако излишно задржавање, а тиме и опасност која је скопчана са особином железничког саобраћаја, као и сваки други такови узрок; то ће железничка управа известити о поласку односно о доласку праћевине (пошиљка), све станице узпут, а исто тако и особље оних влакова, који ће се са оваковим праћевинама на путу сусрести или престизати. У случају дужега бављења, одвешће се кола натоварена са експлодним стварима на што је могуће удаљеније побочне колосеке. А ако се увиди да ће бављење бити дуже од 1 сата, онда ће се о томе известити местна полицијска власт, како би ова у стању била да предузме оне мере предосторожности, које се њојзи у интересу опште сигурности као нужне покажу. Ако ће нека праћевина прела-

зити на другу коју железницу, онда ће се и њена управа што пре известити о њеном доласку.

9. Ако се за време возидбе примети каква неправилност на колима или товару, онда ће се та кола, врло пажљиво и предосторожно из влака уклонити, а по нужди и претоварити. Само у оваковим случајевима дозвољено је експлодне ствари и другу случајно са њима натоварену робу за време возидбе претоварити, а иначе не.

10. Упутна ће станица приказати такову пратњевину адресату још пре доласка влака и то чим добије извешће од прве суседне станице да влак са таковом робом иде, а сем тога и онда чим влак у њу приспе.

Примање као и истоваривање вршиће се дању, прво у року од 3 сата, а друго у року од осталих 9 сати; — по доласку робе и пријему приказа.

Кад примаоц за прописана 3 сата не прими пратњевину, која има пратиоце (види тач. 7.), онда морају ти пратиоци сами пратњевину примити без сваког даљег одлагања.

Ако се пратњевина пошто приспе, не дигне у року од 12 дневних сати, онда ће се она ставити на расположење местној полицијској власти, и ова ће ју без одлагања уклонити са станице.

Полицијска власт има права да нареди да се ова роба и уништи.

11. Док се роба не дигне са станице држаће се под нарочитим надзором.

На пероне или у пупе, што су одређене за обичну робу, не смеју се такове ствари ни истова-

ривати ни на лежиште остављати; већ на побочне што удаљеније колосеке, односно шупе, које су одвојене од осталих магацина за робу, и које су празне и никаквој цељи не служе, при чему треба још имати у виду и одредбе под тач. 4.

12. Возарина ће се наплаћивати увек при предаји праћевине.

Пошиљаоц не сме остављати никакве повуке.

II.

Праскала за обустављање возова на железницама, морају се чврсто паковати у папирне крижотине и струготине (од тестере) или у гипс и то на тај начин, да се запаљачи (капсле) ни међусобно ни са другим телима не додирују. Сандуци у којима се пакује, градиће се од јаких дасака најмање 2,6 см. које су на ужљеб спојене а притврђене шрафовима и потом тако приљубљене да ништа не пропуштају. Овај сандук долази у један други сандук, чији простор не сме износити више од 0.06 куб. метара и који је такође херметично затворен, да ништа не пропушта.

Таква роба примиће се на возидбу само онда, ако се на товарном листу стави уверење, које се има од стране власти и званично одостоверити, да је паковање извршено сходно пропису.

III.

Капсле за пушке и топове, огњила и потпаљачи што не распрскавају, чауре са запаљачима и готови метални

патрони, као и готови патрони од папе су изнутра обложени огртачем од лима до оне висине до које се барутом пуни, —морају се брижљиво паковати у јаке сандуке или у бурад. Сваки дењак(Kollo) који садржава готов патроне од ових напред казаних врсти или подпаљаче што не распрскавају, мора носити на себи натпис, који ће да показује тачно његову садржину.

Потпаљачи за распрскавање т. ј. капсле за распрскавање и електрични подпаљачи за лагуме, отправља ће само под следећим условима:

А. Капсле за распрскавање.

1.) Капсле за рушење (распрскавање) треба једно поред другог са отвором на више у јаке кутијце од лима по 100. комада тако паковати (сложити), да се поједине капсле и при самом потресу ни мало не покрећу.

Шупљине у појединим капслама, као и простор између њих, треба потпуно испунити са струготинама (од тестере) или подобним материјама.

Дно и унутрашњу страну капка тих кутијица од лима треба покрити са клобучином или чојом а остале четири стране изнутра крутом артијом тако, да се те капсле за рушење не узмогну непосредно са кутијицом додиривати.

2.) Напуњене кутијице од лима треба сложити у дрвен сандук, или у сандук од јаког лима, који опет долази у други дрвени сандук. Унутарњи дрвени сандук не сме имати тање стране од 22^{mm} а спољни сандук од 25^{mm}.

3). Простор између унутрашњег и спољашњег сандука мора најмање износити 30^{mm}, и испуниће се струготинама (од тестере), сламом, кучином, или подобним материјама.

4.) Поједини ће се сандуци снабдети са двема јаким држаљама и не смеју садржавати више од 20 килограма праскајућег материјала.

5.) Спољни сандуци морају носити тачан натпис своје садржине.

6.) Уз сваку праћевину мора ићи и уверење од стране фабриканта или неког заклетог хемичара како су напред поменути прописи под тач. 1 до 5 потпуно испуњени.

Пошиљаоц ће и на самом товарном листу подобно посведочити својим подписом, који се и званично од стране власти мора одостоверити.

Б. Електрични потпаљачи за лагуме.

1.) Електрични подпаљачи са кратким жицама или чврстом главом, паковаће се у јаке кутијце од лима највише до 100 комада и то тако да управно стоје. Судови ће се испунити са струготинама (од тестере) или подобним мотеријама.

У место кутијца од лима могу се употребити и кутијце од јаког и крутог папендекла (хартије). Напуњене кутијце треба сложити у дрвен сандук или сандук од јаког лима, који опет долази у други дрвени сандук. Унутарњи дрвени сандук ни сме имати тање стране од 22,^{mm} а спољни сандук од 25^{mm}.

2.) Електрични подпаљачи на дугачким жицама од гутаперке, или дрвеним штаповима, треба повезатм заједно највише до 10 комада и потом у пакете

сложити, који не смеју имати више од 100 комада подпаљача. Запаљачи се морају положити тако да дођу на изменце на једну и на другу страну пакета. Ове пакете треба повезати заједно највише до 5 комада, у јаку хартију увити и у један сандук од дрвета или јаког лима сложити, које ће се потом испунити са сламом, сеном или подобним материјама.

Тај тако напуњени сандук сложиће се у други дрвени сандук чије стране не смеју бити тање од 25^{mm}.

3.) У осталом напред поменута определења под *A.* 3 до 5. важе и за овај случај

IV.

Палидрвца и друге жигице, (као жигице од воска, труд и т. д.) морају се у судове од јаког гвозденог лима или у постојане дрвене сандуке који не смеју бити већи од 1,2 куб. мет. брижљиво и тако чврсто спаковати, да унутрашњи простор сандука буде потпуно испуњен. Споља на сандуцима треба тачно њихову садржину означити.

V.

Безопасни запаљачи т. ј. такови фитиљи, који се састоје из танког и потпуно затвореног цревета (шупљег ужета) у чијој се унутрашњости сразмерно мала количина барута налази, подлеже наведеним прописима под IV. У место дрвених сандука могу се и врло јака дрвена бурад употребити (што се тиче других фитиља види под I.)

VI.

Бухерове кутијце за гашење пожара у чаурама од лима, примају се на возидбу само у таким сандуцима који не садржавају више од 10 килограма и који су изнутра папиром излепљени. Сами ови сандуци долазе опет у веће сандуке, који су такође излепљени.

VII.

Обични (бели или жути фосфор) окружен водом, паковаће се у добро спојене и заливане кутијице од лима, које не примају више од 30. килограма, а ове ће се кутијице опет збивено сложити у још један јачи сандук. Сандуци морају имати сем тога две јаке дршке, не смеју биту тежи од 100 килогр. а споља ће носити следећи натпис као: „садржи обични жути (бели) фосфор“ и „горе“.

Аморфни (црвени) фосфор паковаће се у добро заливене кутијце од лима, а оне сложити у још један јачи сандук испуњујући међупростор са струготинама (од тестере).

Ови сандуци не смеју бити тежи од 90. килогр а споља носиће следећи натпис као: „садржи црвени фосфор“. —

VIII.

Сирови некристалисани сулфо-натријум (сумпорни натријум). као и тако звана печена сода — натрон кокс — (која се узгред добија при изради

катранског уља), прима се на возидбу само у добро затвореним судовима од лима, а рафинисани кристаласти сумпорни натријум (сулфо-натријум), у бурадима или другим добро затвореним судовима, који воду не пропуштају.

IX.

Запаљачи, који се у трговини под именом „Паста“ продају, а добијају се кад се остатци петролеума, смоле и њима подобних предмета, помешају са дробним горљивим телима, примиће се на возидбу само у судовима од лима, или у дрвеним судовима, који су добро затворени.

X.

Сумпорни етар, као и течности које сумпорни етар у већој количини садржавају (Хофманове капљице и колодијум), предаваће се на возидбу само у потпуно затвореним металним или стакленим судовима, који ништа не пропуштају. Ови ће се судови паковати на следећи начин:

1. Ако се више судова са овим препаратима шаљу заједно као једна пратевина, онда ће се иста чврсто паковати у јаке дрвене сандуке и то са сламом, сеном, мекињама, струготинама (од тестере), инфузорском земљом или другим грубавим предметима.

2. Но ако се такови судови шаљу посебице, онда ће се они метути у добро израђене са материјалом за паковање довољно обложене котарице или ведрице,

које имају врло јаке заклопце. Њихова бруто-тежина не сме бити већа од 75. килограма.

Што се тиче заједничког паковања са другим предметима види под XXXIX.

XI.

Сумпоро-угљеник возиће се искључиво у отвореним колима без крова и то:

1.) Или у херметично затвореним судовима од јаког гвозденог лима, који не примају више од 500 килограма.

2). Или у судовима од лима са бруто тежином највише до 75 килограма, који су горе и доле гвозденим обручима појачани.

Ти судови морају се метути у ведрице или у корпе од плетара (т. ј. морају се оплести прућем), а могу се најзад и у сандуке паковати са сламом, сеном, трицама, струготинама (од тестере), инфузорском земљом и другим грушавим предметима; — или

3). У стакленим судовима, који се у дрвене сандуке понамештају, а обложе са сламом, сеном, трицама, струготинама (од тестере), инфузорском земљом или другим дробљивим (грушавим) предметима.

XII.

Шпиритус од дрвета у неизрађеном и ректификованом стању и ацетон — ако се не предају у нарочито зато справљеним колима (Bassinwagen) или бурадима, — примиће се на возидбу само у металним или стакленим судовима. Ови су-

дови морају се паковати онако исто као што је под X. за сумпорни етар прописано.

Што се тиче заједничког паковања са другим предметима види под XXXIX.

XIII.

Зелени вапнац возиће се само на отвореним колима.

XIV.

Хлоро-кисели кали и друге хлоро-киселе соли, морају се брижљиво паковати у судове или сандуке, који ништа не пропуштају а са артијом су излепљени.

XV.

Пикринска киселина отправљаће се само тако, ако на товарном листу неки заклети хемичар овери њену безопасност (види § 48. A. 3. c).

XVI.

Течне минералне киселине сваке врсте (нарочито сумпорне киселине) зејтин, витриола, содна киселина, салитрена киселина, ћезап), подлеже следећим прописима:

1.) Ако се ови продукти шаљу у балонима, флашама или крчазима, онда ће се ти судови херметично затворити, ваљано паковати, а затим сложити у нарочите, јако начињене и за ношење подесне судове или у котарице.

Ако се те киселине шаљу у судовима од метала,

дрвета или гуме, онда ти судови не смеју продисати и морају имати херметичне поклопце.

2.) Некрњећи определења која су под XXXIX наведена, минералне киселине товариће се увек засебно, а нарочито не смеју се трпати у једна и иста кола са хемикалијама.

3). Прописи под тач. 1 и 2 важе такође и за судове, у којима су овде именовани предмети пренашани били. Исте судове треба као такове и назначити (декларисати).

4). Возарина за минералне киселине* рачунаће се по стварној тежини онда, кад појединa колета имају за се товарни лист и не теже више од 75 килограма. Ако се у некој праћевини што са једним товарним листом иде, налазе више комада који су сваки засебно тежи од 75 килограма, онда може железничка управа тражити да се плати возарина за 2000 кигр. па ма сви заједно и не достизали тежину од 2000 килограма. Ово не важи за случај кад се доцније пронађе да неко колето тежи више од 75 килограма, а било је примљено у тежини највише до 75 килограма. Ако би се у праћевини налазило ма и једно колето које има већу тежину од 75 килограма, онда је пошиљаоц односно примаоц дужан да се сам стара о њиховом товарењу и

---

*У унутрашњем саобраћају Аустро-угарске допуштено је да појединi сандуци са флашама и крчазима, који су напуњени са течном минералном киселином сваке врсте могу тежити до 300 килограма, а одредбе под XVI тач. 4 важе тек онда, кад се ова тежина прекорачи.

Ово се не односи и на оне артикле, који су под XVII, XVIII XIX XXII и XXV наведени.

истоваривању. Железница неће давати за овакова колета помоћна средства за товарење, као што је тај случај код друге робе.

Ако (примаоц) адресат не истовари или не подигне те балоне за 3 дана по њиховом одласку у упутну станицу, односно после доставе приказа, овлашћена је жељезничка управа, да их са погледом на определења § 61 „правилника за жељ. саобраћај“ остави у неко стовариште или преда неком спедитеру. Ако то није могуће може железница балоне без даљих формалности продати.

XVII

Цеђ (натронска, содна, колијева и цеђ од поташе), даље талог од уља (остатци од пречишћавања уља) и бром, подлеже прописима под XVI тачке 1, 3 и 4 (са изузетком оних опредељења код 3. који се на тачку 2 позивљу).

Што се тиче заједничког паковања са другим предметима види XXXIX.

XVIII.

Прописи који су под XVI наведени, важе и за возидбу црвене салитрене киселине која се дими само са тим ограничењем, што се балони и стаклад у судовима морају обколити бар са толико инфузорске земље или са другом неком сувом и за ову цељ подесном земљаном субстанцијом, колика је и њихова запремина.

XIX.

Сумпорна киселина од воде ослобође-

ња (Анхидрит, тако звани тврди олеум) возиће се само:

1). Или у добро заливени јаким и калаисаним кантама од гвозденог лима.

2). Или у јаким гвозденим или бакарним боцама (флашама) којих су грла херметично затворена, залепљена и преко тога још глином обавијена.

Канте и боце морају се обложити са каквом растреситом неорганском субстанцијом, као инфузорском земљом, вуном од згуре, пепелом или томе подобним материјама, а за тим добро сложити у јаке дрвене сандуке. У осталом определења под XVI 2, 3, и 4 важе и за овај случај.

XX.

За фирнајз и са фирнајзом помешане боје, даље за етарска и масна уља, као и за све врсте етара, — изузимајући сумпорни етар (види под X) и етар од петролеума (види под XXII) — затим за чист алкохол, вински спиритус, шприт (обично спиритус) и друге под XII напоменуте шпиритуозе, кад се предају на возидбу у балонима флашама или крчазима, важе прописи под XVI тачка 1. став 1.

Што се тиче заједничког паковања са другим предметима види под XXXIX.

XXI.

Петролеум нечист и пречишћен.

Петролеова нафта чиста и дестилати од петролеума и петролеове нафте

у колико овде побројане материје имају најмању специфичну тежину од 0.680 (бенцин. лигроини зејтин за чишћене);

Уља добивена из катрана од мрког угља ако баргоре поменуту специфичну тежину имају (фотоген, соларни зејтин и т. д.)

Даље уља добивена из катрана од каменог угља (бензол, толуол, ксилол, кумол, и т. д.) као и мирбан уље (нитробенцол) подлеже следећим одредбама.

1. Ако се ови предмети не возе у нарочито за то направљеним колима (кола са басеном, — (Bassinwagen) онда ће се они само одправљати:

а, или у одвећ постојаним и трајним бурадима, или

б, у судовима од јаког и добро спојеног (занитованог) гвозденог лима, или

в, у металним или стакленим судовима држећи се прописа за паковање, који су под X. тач. 1 и 2 наведени.

2. Ако се за време вожње плехани судови случајно повреде. одмах ће се истоварити и заједно са претешком садржином продати што боље за рачун пошиљаоца.

3. Возиће се на отвореним колима. Но ако би се морала кола покрити и пломбирати зарад царинског отправљања путем пријаве, онда се неће те ствари на возидбу ни примати.

4. Напред поменуте одредбе под тачком 3. важе такође за бурад и друге судове у којима су такове

материје пренашане биле. Судове ове треба увек тако и назначити (декларисати).

5. Што се тиче заједничког паковања са другим предметима види под XXXIX.

6. Из товарног листа мора се видити да предмети побројани под XXI у ставу 2 и 3 имају најмање специфичну тежину од 0.680. Но ако у товарном листу нема тога назначења, онда ће се сматрати да је специфична тежина мања, за који случај важе услови за вожење под XXII наведени.

XXII.

Петролејски етар (гасолин, неолин) и подобни из нафте од петролеума или из катрана од мрког угља справљени лако запаљиви продукти, са специфичном тежином испод 0,680, возиће се само:

1.) У јаким судовима од добро укованог (нитованог) гвозденог лима, или

2). У другим неким судовима од метала или стакла држећи се прописа за паковање под X тач. 1 и 2.

У сваком случају одредбе, које су под XVI тач. 4 и под XXI тач. 2 до 5 наведене, важе и за ове случајеве.

XXIII.

Терпентинска и друга уља која непријатно зауударају, као и амонијак, (нишадор у течном стању) возиће се само у отвореним колима.

Ове одредбе важе за бурад и друге судове, у којима су се те материје пренашале. Судови те врсте морају се као такови и означити.

Што се тиче заједничког паковања са другим предметима види под XXXIX.

XXIV.

Нетечна арсенична једињења а на име арсенаста киселина (арсен триоксид), жути сичан (аурипигмент), црвени сичан (реалгар), мухомор (Scherbenkobalt) возиће се само под условом:

1. Ако на сваком комаду што се шаље буде читким словима а црном масном бојом реч „Арсеник“ (отров) стављена и

2. Ако се пакује на следећи начин:

а. у двоструким бурадима или сандуцима. Дна ових буради морају се утврдити утиснутим обручима, а капци од сандука са обручем или гвозденим појасевима. Унутрашњи сандуци и бурад морају бити од јаког и сувог дрвета, а изнутра излепљени са честим платном или подобним честим ткивом.

б. У цаковима од платна у катран утопљеног, који долазе у обична бурад од јаког сувог дрвета.

в. У залемљеним цилиндрима од лима обложени јаким дрвеним огртачем, коме су дна опет около обручем утврђена.

XXV.

Течна арсенична једињења, а нарочито арсенична киселина, подлежи одредбама под

XXIV тач. 1 и под XVI тач. 1. 3. и 4 (са изузетком одредаба 3, који се на тачку 2 позивљу).

XXVI.

Остали отправни препарати (отправне металне боје, металне соли и т. д.) и нарочито препарати од живе, као: сублимат, каломел, бели и црвени преципитат (оксид живе и меркура амониум хлорид) циномер, даље бакрене соли и бакрене боје, као: витриол бакра (очни камен), гриншпан, зелени и плави бакарни пигменти, такође и препарати олова као: оловна глеђа (масикот), мениге, оловни шећер и друге оловне соли оловно белило и друге оловне боје, такође прах од цинка, као и пепео од калаја и антимона, предаваће се на возидбу само у бурадима или сандуцима, који су израђени од сувог, јаког дрвета, а при том су утиснути обручем, односно гвозденим појасевима утврђени, тако да ништа не пропуштају.

Ти обавитци морају се тако направити, да кроз њихове спојеве не може испадати ни у колико прашина тих материја при потресима и ударима за време вожње.

XXVII.

Квасац течни и чврсти возиће се само у судовима који су тако затворени да ваздух приступа има.

XXVIII.

Кињерос возиће се само у малим ћупицама, које су у јаким корпама спаковане, или у судовима,

који су изнутра папиром, платном, или подобним материјама тако излепљени да ништа не пропуштају.

XXIX.

Млевени или зрнкасти дрвени угаљ (ћумур) примиће се само пакован на возидбу.

Но ако је скоро жежен то ће се за његово поковање употребити:

а. Херметично затворени судови од јаког гвозденог лима; — или

б. Херметично затворена бурад, направљена од више слојева врло јаког и крутог у фирнајзу утопљеног папендекла (тако звана американска бурад), којих су оба краја гвозденим обручима снабдевена. а данца од јаког струганог дрвета израђена и са гвозденим шрафовима за гвоздене обручеве утврђена Саставке ваља брижљиво облепити папиром или платном.

Кад се млевени или зрнасти угаљ (ћумур) на возидбу предаје, мора се у товарном листу назначити да ли је он ускоро жежен или не. Ако у товарном листу није ништа назначено, онда ће се сматрати да је скоро жежен и према томе примиће се на возидбу само ако је по пропису пакован.

XXX.

Тешке, јако бојадисане „кордонет“, — „супл,“ — „бур“ и „шап“ — свиле у канчелима, возиће се само у сандуцима. У сандуке у којих унутрашња висина износи више од 12 сантиметара, морају поједини слојеви свиле једно од другог раздељени бити празним простором од 2

сантиметара висине. Ове празнине образују се дрвеним роштиљима, који се састоје из квадратних 2 сантиметра дебелих и 2 сантиметра једно од друго размакнутих летвица, које се на крају опет везују са две попречне четворасте летвице. Сандуци се морају са стране рупама бар за 1. стм. широким изрешетати и те рупе треба да леже између празвина од летава тако, да се може шипка кроз сандук провући. Да се те рупе на сандуцима не затворе и тиме без дјества остану, треба приковати с пољa на ивици сваке стране по две летве.

Из товарног листа мора се увидити, да ли на возидбу предата свила припада горе поменутим врстама или не. Ако у товарном листу није ништа назначено, сматраће се да је први случај и возиће се само онда ако је по горњем пропису пакована.

XXXI.

Вуна, нарочито вештачка вуна (Мунгова и Шодијева вуна) и одпадци од вуне, окрајци од чоје, одпадци од предива, памука и памучне преље, траке од ткива и разбоја, даље свила и одпадци од свиле. лан, куделља, конопља, кучина, дроњци и други умашћени предмети тога рода, — ако се пошиљаоц предходњо са железницом не би споразумео. да се шаљу у затвореним колима, возиће се само на отвореним колима а под запечаћеним покривачима.

Из товарног листа мора се увидити да ли су именонани предмети умашћени или не, иначе ће се

сматрати као умашћени, па према горе наведеном и поступати.

XXXII.

Животињски одпадци, који подлеже трулежу као: скорашње несољене коже, лој, жиле, кости, рогови, папци, као и други предмети који су гадни и који јако заударају, изузимајући оне под XXXIII наведене, — примаће се на возидбу само под следећим условима:

1.) Пошиљаоц мора праћевину пријавити отправништву робе и донети је за товарење у оно време које му исто одредило буде.

2.) Поједине праћевине примаће се само у добро затвореним бурадима, чабрицама или сандуцима, који ништа не пропуштају.

3.) Сирове жиле, сирове струготине од кожа за грађење туткала, које нису биле у кречу, као и одпадци њихови, даље неслане* сирове коже, ма се и по товарној снази кола предавале на возидбу, примаће се само ако је паковање извршено по пропису тач. 2.

4.) Сва друга роба ове категорије која се у читавим колима предаје, возиће се у отвореним колима а под запечаћеним покривачима. Потребне покриваче дужни су дати сами пошиљаоци

---

*Примедба. У месном саобраћају имају се сви животињски сирови продукти и одпадци, који се на возидбу предају, без обзира на њихову множину, са раствором карболне киселине тако попрскати, како би се трулеж неутралисала односно смрад који се развија, неосетлив био.

Посољене или поквашене коже са поменутим раствором карболне киселине, морају се још у дењкове савити и добро повезати.

5.) Железница може тражити да се возарина при предаји у напред плати.

6. Ако се роба мора дезинфиковати онда те трошкове плаћа пошиљаоц, односно примаоц.

XXXIII.

Шталско и проходско ђубре (Fäkalien), примаће се на возидбу само у читавим колима а под следећим условима.

1,) Товарење и истоваривање врши пошиљаоц односно примаоц. Они су дужни сваки пут почистити оно место гди се товарило, односно истоваривало и то онако, како им железничка управа пропише.

2). Железничка управа власна је да определи време и рок товарењу и одвожењу, као и влаке са којима ће се возидба вршити.

3.) Суво шталско ђубре возиће се у масама непаковано, а у отвореним колима са запечаћеним покривачем који пошиљаоц набавља.

4) Остала проходска и друга нечист возиће се само у врло јаким, добро заднивеним судовима на отвореним колима, сем ако не би било нарочитих справа за њихово преношење. Но свакојако треба се постарати, како ће се на пут стати случајном продирању масе или течности и распростирању смрада. У погледу на ово последње треба обратити пажњу на начин како ће се товарити и истоваривати.

5.) Забрањено је товарити заједно са другом робом.

6.) Железница може тражити да се возарина при предаји у напред плати.

7.) Ако дезинфикација буде потребна. платиће трошкове пошиљаоц односно примаоц.

XXXIV.

Сумпор у непакованом стању возиће се само у покривеним колима (сандучарама).

XXXV.

Предмети, који се могу лако упалити и варницама из локомотиве, као: сено. слама (такође и слама од пиринца и лана) трска (изузимајући шпанску трску), кора, тресет (изузимајући тако звани машински или тискани тресет), угљен од дрвета (види под XXIX.), биљна предива и њихови одпадци, струготине од папира, првоточина, дрвенарије, иверје и т. д. гипс, печен креч и трас, возиће се потпуно покривени а у непакованом стању.

На захтев железничке управе пошиљаоц је обвезан да набави сам покривала за ове предмете.

Исто тако пошиљаоци односно примаоци сами ће товарити и истоваривати ове предмете.

XXXVI.

Колодијев памук, ако је накашен најмање са 50% воде, примиће се на возидбу само у затвореним судовима од лима који ништа не пропуштају и који се затим умећу у јаке дрвене сандуке.

Како пошиљаоц, тако и неки заклети хемичар написаће на товарном листу да паковање и својство

робе одговара потпуно горњим прописима. Потписи њиховн морају се званично од стране власти потврдити.

Ако колодијев памук има нижи проценат воде то ће се поступити по прописима под I.

XXXVII.

Хлор-метил, возиће се само на отвореним колима а у затвореним и јаким металним судовима, који ваздух не пропуштају. Од Априла до закључно Октобра месеца слаће се такове праћевине са покривалима о трошку пошиљаоца.

XXXVIII.

Тачна угљена киселина и течни азотни оксидул, смеју се на возидбу предавати само у судовима од ливена челика или вареног гвожђа, који су при званичном испитивању издржали притисак од 250 атмосфера без промене облика. На судовима мора се тачно и разговетно званична белешка налазити, да је оваково испитивање пре предаје а у течају године било извршено. Судове треба у сандуке чврсто и тако паковати, да железница може при пријему лако спазити овај белег.

Гасовита угљена киселина (угљен диоксид), прима ће се на возидбу само тада, ако њезин притисак не износи више од 20 атмосфере и ако се предаје у судовима од ливена челика или од вареног гвожђа, који су у течају године кад ће се предати, званично испитани и који су без стално промене облика издржали најмање једанпут и по толики прити-

сак, који има угљена киселина кад се предаје на возидбу.

Сваки суд мора имати отвор кроз који се може посматрати његова унутрашњост, као и штитни вентил за отпуштање сувишног притиска; даље славину за одпуштање воде, славину за пуњење и отпуштање гласова и један манометар, а сем тога мора се и доброта тога суда сваке године званично испитати. На суду и то на лако уочљивом месту мора се ставити јасан и разговетан званични белег, кад је и са коликим притиском испитивање чињено. У товарном листу треба назначити да притисак угљене киселине која ће се возити, не може прећи 20 атмосфера па ма температура нарасла и до 40 степени целзуосових.

Отправна станица треба да се сваки пут уверава да ли се поступало по горњим прописима, а нарочито сравњивањем манометра са опитном прибелешком да се увери, да ли је суд у довољној мери притиском испитан.

XXXIX.

Ако се оне хемикалије, које су под X. XII, XVI. XVII, XX, до закључно XXIII наведене, не шаљу у већој количини од 10 килограма, онда је дозвољено да се они предмети под X, XII, XVII, (изузимајући бром) XX, до закључно XXIII: и они, под XVI (а такође и бром до тежине од 100 грама). могу спојити у један товар како међусобом тако и са другим предметима, којима је безусловно допуштено пренашање железницом. Ти предмети затворени у боцама од стакла или у кантама од лима, које

ништа непропуштају, морају се и у јаке сандуке са сламом, сеном, трицама, струготинама (од тестере), инфузорском земљом и другим подесним предметима ваљано паковати, а у товарном листу по именце као такови назначити.

ЖСБр 223
10 Марта 1885 године
Београд

Министар грађевина
Јефр. П. Гудовић с. р.

ПРИЛОГ Д.

Да би нашем трговачком свету и осталој публици било познато, како се имају управљати при преносу експлодних ствари у саобраћају са Аустро-Угарском то се обзнањују и следећи.

Прописи за возидбу експлодних предмета на Аустро угарским железницама

I.

Општа опредељења

§. 1.

На аустријским железницама дозвољено је возити само ову експлодну робу:

1.) Барут за пуцање и распркавање (црни барут).

2.) Муницију од барута као и пуне фишеке (патроне).

3.) Ватрометне предмете ако несадржавају смесе, које су према одељку А. тачки 3 од а до е (закључно) од возидбе искључене.

4.) Потпаљаче за распркавање, као праскаве капсле, електрични потпаљачи за лагуме, даље фитиљи за потпаљивање (што се тиче возидбе безопасних фитиља, на које се ова наредба не односи, види под V прилога Г.)

5.) Концесионисана средства за распрскавање и то како она, која су подобна црном баруту, тако и она, која у себи имају органска нитројединења, у колико су нарочито дозвољена.

6). Нитроцелулозе, као праскајући памук, колодијев памук и пиро-папир, тако звани диплершанцен-папир, у колико су такови препарати дозвољени.

Примедба. Колодијев памук, кад је пакован по пропису прилога Г. под XXXVI не подпада под ове одредбе.

7. Петарде (праскала) за обустављање возова на железници.

8. Капсле за топове, огњила и неексплодни потпаљачи.

9. Хлорокисели калии друге хлорокиселе соли.

10. Пикринска киселина.

§ 2.

Од концесионисаних средстава за распрскавање, не узев у обзир праћевине које шаље војена управа, смеју се само оне врсте на возидбу примити, које огласи министар трговине да се могу железницом возити и кад достави железничким управама имена дотичних фабрика.

§ 3.

Министарство трговине задржава право да на предлог дотичних железничких управа украти вожење експлодне робе на оним железничким пругама, по

којима не саобраћају товарни влаци, а нема ни прилике да се бар периодично приређивати могу.

§ 4.

Она определења, која су наведена под одељком X „прописа за пренос војних ствари на жељезници“ (II издање од 1878 год), а која се тичу преноса барута, муниције и друге експлодне робе, — остају у снази.

§ 5.

Ако за војне праћевине, за поједине врсте робе и за поједине жељезничке станице нема нарочитих прописа, или ако се они од случаја на случај не би прописали, онда ће се експлодна роба примати на возидбу по следећим одредбама и то само као споровозна роба.

Паковање

§ 6.

За ону експлодну робу, која је у § 1 побројана важе следећи прописи за паковање.

1.) Барут запуцање и распрскавање (црни барут) сваке врсте мора се сложити у кесе од цвилиха, које не пропуштају прах (а млевени барут у двоструке такове кесе, или у кожне кесе, које ништа не пропуштају); затим их треба паковати у дрвену бурад, која су добро спојена и са утиснутим обручима снабдевена.

2.) Што се тиче барутне муниције, рачунајући ту и готове фишеке (патроне), које би при-

ватни на возидбу предавали, важе следећи прописи за паковање:

Она се мора најпре поделом паковати у мање свитке од круте папе (хартије), који су концем прошивени или залепљени тако, да им се садржина не може померати. Поједине свитке треба затим чврсто сложити једно поред друго и једно на друго у добро израђене и јаке дрвене сандуке, а празан простор ако би случајно заостао добро испунити са одпадцима од папе, крижотинама од хартије или сувом кучином како се за време вожње у сандуку неће моћи померати.

Сандук ће се зашрафити.

Један сандук не сме више од 60 килограма барутне муниције садржавати.

Кад приватни за рачун војених власти овакову робу шаљу, важиће ова определења само тада, ако дотично војено надлештво не изда нарочите прописе за паковање ратне муниције. У овом случају пошиљаоц мора показати уверење.

3.) Ватрометни предмети предаваће се на возидбу само у добро затвореним дрвеним сандуцима, а поједине ствари у њима чврсто ће се сложити и кучином обмотати.

4) За експлодне подпаљаче (за рушење) као: праскајуће капсле, електричне потпаљаче за лагуме и фитиље (изузев безопасне фитиље), важе следећи прописи за паковање.

Праскајуће капсле, — код којих оно праскајуће тесто (огњило) мора у бакреним чаурама тако утврђено бити, да се приликом возидбе не може

олабавити ни истрести, — паковаће се прво посебице у кутије од лима, које не смеју више од 100 комада садржавати и у којима се неће моћи приликом потреса у возидби појединe капсле покретати.

У тим кутијама треба како стране тако дно и поклопац са више слојева пијуће артије или слојем од памука обложити и тиме их одвојити од праскајућих капсли.

Тако напуњене кутије од лима, треба комад по комад у артију увити и сложити у добро израђене дрвене сандуке, избегавајући колико се више може празне просторе тако, да отворени чеони крајеви од капсли дођу према капку од сандука и да се кутије не могу ни уколико дрмати.

Празне просторе ако би их било треба са артијом добро испунити и сандук затим јексерима заковати. Осим тога треба сваки сандук са капслама и на више окренутим капком утурити у други већи и исто тако добро израђен сандук од дрвета, који ће се на подобан начин затворити. Простори између обојих сандука да се са кучином добро испуне. Пошто се и други сандук затвори, треба на горњој страни капка, т. ј. на оној страни према којој су отворени чеони крајеви од капсли окренути, једну цедуљу прилепити. На тој цедуљи треба опомену ставити: „Праскајуће капсле. — не превртати.“

Електрични запаљачи за лагуме морају тако справљени бити, да се ни при доста јаким потресима не могу чауре разбити, нити жице спроводнице у тесту (огњилу што експлозију произ-

води) покретати, нити пак да се могу електрична или капслена огњила истрести и најзад, да се не могу потресати ни смесе у самој унутрашњости потпаљача.

Што се тиче паковања, важе они исти прописи као и за праскајуће капсле са тим изузетком, да они прописи, који се на последње односе и по којима се оне морају са својим отворима на више окренути, нису обавезни и за електричне потпаљаче за лагуме, пошто су ови са свију страна затворени.

Електричне запаљаче за лагуме на дугачким жицама од гутаперхе или на штаповима од дрвета, треба повезати највише по 10 комада у једно, од којих ни један пакет не сме имати више од 100 комада. Запаљачи морају се тако сложити, да они на крајевима пакета наизменце леже. Ове пакете треба у јаку артију увити и повезати, па их онда спаковати у дрвени сандук, који ће се сламом, сеном или подобним материјама испунити. Овај сандук треба утурити у други дрвени сандук. Оба сандука морају бити добро израђена и јексерима закуцана.

Фитиље (изузимајући безопасне фитиље) треба у добро израђене дрвене сандуке, који ће се и са дрвеним јексерима закуцати, тако паковати да се не могу с места померати.

Појединa колета не смеју имати више од 20 килограма експлодних запаљача.

Експлодни запаљачи морају се одвојено предавати на возидбу од барута за пуцање, распрскавање

(црног барута), нитроцелулозе и концесионисаних средстава за распрскавање.

5). За концесионисана средства за распрскавање важе сљедећа правила:

а. Она се пакују заптивеним дрвеним сандучићима или у добро стегнутим бурадима. Такав суд не сме садржавати више од 25. килограма прскајућег материјала. Исто тако ти судови у којима се пакује, не смеју имати никаквих металних делова и укуцавају се једино са дрвеним јексерима.

b. Судови у којима су пакована концесионисана средства за распрскавање, морају на спољној својој страни носити тачан, читким словима написан натпис препарата и врсте, као и име или фирму произвођача, заштитну марку и најзад датум кад је тај препарат израђен (фабрикован).

Осим тога ставиће се на спољној страни сваког таквог суда, који се на возидбу предаје, и министарско одобрење за пренос тако, да се исто поцепати мора чим би се суд отворио.

Најзад сваки од тих судова мора се запечатити оловком, на којој се разговетно жиг фабрични познаје.

Поменута назначења (заштитна марка) и пломбини жигови, саопштаваће се жељезницама повремено, кад се и дозволе за возидбу давале буду.

с. На спољној страни свакога суда за паковање на уочљивом месту и то у близини његовог затвора, мора се ставити кратак опис о отварању и затвору.

d. Концесионисана средства за распрскавање смеју се само у онаким облицима и онако увијена на во-

зидбу предавати, као што је то у одобрењу за сваку поједину врсту прописано.

Сваки увијутак мора носити споља фабрични знак и име врсте препарата.

e. У колико за поједине врсте средстава за распрскавање не постоје нарочите одредбе, које за црни барут постоје, онда ће важити овде стављени прописи за унутрашње паковање.

α. Концесионисана средства за распрскавање смеју се возити само у облику фишека (патрона), са чауарама од пергамент-папира без запаљача.

Свака такова чауара носиће с поља фабрични знак и име врсте препарата.

Само они патрони смеју се на возидбу предавати, који су потпуно затворени, који под руком нису масни, а са спољне стране чисти од експлодне материје.

β. Патрони се морају сложити у сандучиће или бурад, који ће се обложити са свију страна са струготинама (од тестере) или каквом лаком грушавом земљаном масом. Они се могу и делимице паковати у савијутке од папе, који неће допуштати никаково кретање фишека у судовима или истресање нитроглицерина. Цело паковање треба брижљиво вршити, да је збивено и без празних места, како се неби експлодне материје за време возидбе потресале и дрмале.

f. За праћевине војених власти важе следеће одредбе:

За концесионисана средства за распрскавање; на која се не односе они прописи за сигурност поменути у закону о експлодним средствима од 2 Јула

1877 г. важе у опште они прописи за црни барут, који су назначени под тачком 1. овог параграфа.

За остала концесионисана средства за распрскавање, стављено је војеним властима на вољу да их могу не само у облику патрона на возидбу предавати, већ и са свим слободне у дрвеним сандуцима или бурадима, којих су спојеви добро приљубљени а изнутра са артијом од пергамента постављени.

Такове праћевине могу се на возидбу предавати и без оних спољних означења, која су под тач. б. прописана, а сандуци са готовом муницијом могу бити и зашрафљени, но свако колето мора носити знак и жиг оне војене власти, која је паковање вршила.

6. Нитроцелулозе (т. ј. праскајући памук колодијев памук види § 1 тачку 6 — и пиро папир тако звани диплер-шанцен-папир) треба увек сасвим чврсто паковати, тако да се садржина у судовима не таре.

Праскајући памук сув (само за војене цељи), треба исто онако паковати, као и барут за пуцање у кесе од цвилиха или у бурад за барут, која се са артијом изнутра обложити морају.

Праскајући пумук поквашен (који најмање до 20 процената воде садржи), треба паковати у добро стегнуте дрвене сандуке, који су изнутра обложени таковом материјом што не пропушта воду, те да се спречи њено испаравање.

Колодијев памук водом засићен (т. ј. на 60 делова сувог колодијевог памука, 40 делова воде), додајући тој води незнатну количину соде (од

прилике 1. проценат од тежине сувог колодијевог памука), паковаће се онако, као што је прописано и за прскајући памук. За колодијев памук а тако исто и за наквашени праскајући памук у место дрвених сандука могу се употребитн сандуци од доброг задниВеног цинканог лима.

Пиро-папир, тако звани дипел-шанцен-папир, паковаће се у наквашеном стању (помешан са водом од најмање 20 процената) онако исто, као и праскајући памук.

7. Петарде или праскала за обустављање возова на жељезницама, морају се чврсто спаковати у крижотинама од папира, струготинама (од тестере) или у гипсу тако. да се запаљачи (капсле) ни међусобно ни са другим телима не могу додиривати. Сандуци у којима се пакују, морају бити од дасака дебелих најмање 26cm. које су на ужљеб (загат Spund) чврсто спојене и са шрафовима утврђене. Овај сандук долази у други такође добро спојени сандук, чија запремина не сме бити већа од 0,06 куб. метара.

Такова роба примаће се на возидбу само онда, ако товарни листови буду званично оверени да је паковање по пропису извршено.

8. Капсле за топове, огњила (т. ј. она материја што експлодира) и експлодни потпаљачи, морају се брижљиво паковати у јаке сандуке или бурад. На свако коло прилепиће се једна цедуља са назначењем садржине н. пр. „капсле за топове“ или „огњила“, и т. д. (што се тиче експлодних потпаљача види под тач. 4).

9. Хлор-кисели кали и друге хлорокиселе соли, морају се брижљиво паковати у добро заднивена бурад или сандуке, који су изнутра артијом излепљени.

10. Пикринска киселина, одправљаће се само кад се поднесе уверење од неког хемичара, да је она у безопасном и чистом стању.

§ 7.

Судови, у које се пакују горе поменуте робе и за које не би већ особени прописи постојали, морају на себи носити барем натпис своје садржине, као н. пр. „барут“, „ватрени предмети“ и т. д.

III.

Предавање на возидбу.

§ 8.

Експлодну робу која се шаље, треба најмање 24 сата пре предаје железничком представништву пријавити и од истог примити даља упутства за предају.

Такове праћевине примаће се на возидбу само у оне дане и возиће се са оним влацима, које обзнане железничке управе.

Праћевине, које се шаљу у иностранство, смеће се само онда на возидбу примити, ако ће се моћи од граничне станице у непосредној вези даље отправити.

§ 9.

Експлодне праћевине смеће се по правилу довлачити на станицу тек у оно доба, кад ће се не-

посредно на жељезничка кола товарити моћи и не раније од 2 сата пред прописаним поласком воза, односно за ноћне влаке од 2 сата пред закључком примања.

Ако је праћевина одређена за неку станицу такове жељезнице или један део пруге, на којима чисто теретни влаци тек по одобрењу саобраћају, онда се она мора упутити на некога примаоца у излазној станици те жељезнице или пруге, који ће праћевину са просторија станичних без одлагања (види § 37) дићи, а такође и старати се да ту робу на ноге на возидбу. преда, чим се саобраћај таковых влакова одобри.

§ 10.

Но они, који предају барут за пуцање и распрскавање (црни барут), праскајући памук, муницију сваке врсте, као и концесионисана средства за распрскавање, дужни су доказати да дотична праћевина садржава оне експлодне предмете, којих се вожење на жељезници допушта и то овако:

а) Ако се то тиче барута за пуцање и распрскавање (црног барута), праскајућег памука и муниције сваке врсте, онда се мора спроводница муниције испунити по пропису Министарства правде, финансије, унутрашњих дела и полиције од 11 Фебруара 1860 (R. G. Bl. № 39).

b) За концесионисана средства за распрскавање, која приизвођач или овлашћени предаваоц у неповређеном оригиналном завоју на возидбу предаје, важи одштампана Министарска дозвола за пренос, у место спроводнице.

Средства за распрскавање, која се уносе или провозе кроз земље, које су заступљене у царевинском већу, или се из њих извозе, морају набавити спроводнице из Министарства унутрашњих дела.

За све остале пређевине важи као спроводница товарни лист, који пошиљаоц издаје, но који оверава полицијска среска власт (за Беч, Праг, Лемберг, Кракау и Трст, дотичне полицијске дирекције), на основу показаног овлашћења, да може такову робу повући.

с.) Товарни листови, које државне власти издају, не морају се оверавати.

§ 11.

Товарни листови не смеју никакве друге предмете обухватати и морају са црвеним мастилом написани бити, а за концесионисана експлодна средства, као и за барут за пуцање и распрскавање (црни барут) и нитроцелулозе, осим тога морају се још товарни листови одвојено начинити, стављајући уз број, врсту, знак и нумеру, још и спорко (бруто) тежину сваког појединог суда.

На такове товарне листове не сме се ставити надпис: „станица рестанто“.

§ 12.

За експлодне пређевине плаћа се возарина у напред при предаји, а може се и од пошиљаоца тражити и нека умерена сума, која ће служити за покривање трошкова, ако се не би роба случајно дигла те би се с тога морала предавати полицијској власти.

§ 13.

Праћевине са стављеном вредности, не ће се примати на возидбу, а исто тако и са осигураним предајним роком.

§ 14.

Пошиљаоц је дужан ставити на товарном листу (изузев праћевине за иностранство) како пристаје:

a. Да се праћевине концесионисаних средстава за распрскавање и експлодних запаљача, ако их адресат не однесе за шест сати по пријему приказнице, — рачунајући те сате и време за које се отправљање врши, па ма они падали и у недељне или празничне дане, — могу предати полицијској власти, како би их што скорије удалила са станичког простора и са њима даље располагала.

b. За остале експлодне праћевине у случају ако би адресат пренебрегао, да их подигне у року од 24 сата пошто му се приказница достави, које се одма по доласку мора учинити, то да му се иста на његов трошак поврати; или ако се не би повратити могла за три дана по доласку у упутну станицу због неподесног влака, то да се преда полицијској власти како би их удалила са станичног простора и са њима даље распалагала.

§ 15.

Одредбе §§ 12, 13 и 14, не односе се и на војне праћевине (види § 37).

IV.

Срддства за пренашање.

§ 16.

За пренос експлодне робе смеју се употребити само покривена кола (сандучаре) за робу, са непробојном облогом и вратима која се добро приљубљују.

Ако се изнутра у тим колима налазе гвоздени јексери, завртњи и т. д. који напоље вире, то се они морају пре товарења утиснути у дрво или са дрвеним даскама покрити, или најзад ако нису оштри, да се превуку платном за паковање, које је лепком намазано. Патос тих кола да се покрије платном, које воду непропушта. А ако би и прозора било то да се запуше и под затвором држе.

§ 17.

За товарење експлодне робе не смеју се по правилу употребити кола са кочилима.

Но ако се такова кола употребе онда се њихова кочила не смеју кочити и према томе не смеју се на њима бавити ни сами влакови пратиоци.

Исто тако не смеју се ни скоро расточена кола употребити или она, која су на крају свог колосека.

§ 18.

Кола која су са експлодном робом натоварена, ваља са особитом пажњом подмазати.

V.

Товарење.

§ 19.

Експлодну робу треба ако је могуће товарити под отвореним небом, а не из шупа (магацина), за робу.

Она лица која при овом раду посла немају, да се удале.

Судови, који су са експлодном робом напуњени, не смеју се никако превртати, ваљати, гурати нити на поду око своје потпорне тачке окретати, ваљ напротив морају се са највећом пажњом преносити, а поглавито чувати од удара.

Дењкове треба товарити, истоваривати или претоваривати што је више могуће дању, а ноћу употребив само штитне фењере или оне, којих су стаклена окна противу разбијања осигурана решетком од жице.

Ни на који начин не сме се пушити (дуван) у близини таквих колета.

За време докле локомотива пролази (§ 31) морају се врата на колима затворена држати и товарење обуставити, а они делови праћевине, који још ненатоварени ван кола леже, покрити са неким покривачем, који је сигуран од ватре.

§ 20.

Експлодна роба — изузимајући капсле за пушке и топове, као и чауре снабдевене са запаљачима — не смеју се товарити уједно са другом робом, а концесионисана средства за распрскавање не смеју се

у једна и иста кола товарити са другом експлодном робом, осим са барутом за пуцање и распрскавање (црним барутом) и нитроцелулозама.

С тога се експлодни подпаљачи и остали експлодни предмети морају понаособ товарити.

§ 21.

Лежиште у колима за бурад и сандуке треба да је чврсто. За ово ће се употребити трска, покровци од сламе, асуре, снопови од прућа, дрвени подметачи и клинци.

Бурад треба по правилу тако положити да иду паралелно са осовином железничког пута.

Но ако би они само један слој састављали, онда се могу и усправити, но у овом случају да се избегне трење утуриће се међу њих омути од прућа.

§ 22.

Колико ће се буради и сандука у једна кола натоварити моћи, зависи од њихове величине и товарне снаге. Но зарад сигурности опет зато не треба да се више од три слоја на њих натовари, и и опште смеће се кола само до две трећине своје товарне снаге натоварити.

§ 23.

Ону бурад или сандуке, који леже у средину између врата, треба са мушемом или са плаштама графитом превученим покрити, а врата чврсто затворити.

§ 24.

На кола ће се прилепити плаво штампане цедуље, које са великим словима означавају садржину кола.

VI.

Склапање влака.

§ 25.

Експлодна роба као и чауре снабдевене са запаљачима, изузимајући капсле за пушке и топове, не сме се ни под којим условима отправљати са влацима који путнике зове.

§ 26.

Жељезничка кола са експлодном робом треба уврстити у задњу половину влака тако, да иза њих дођу још најмање троја празна или бар са лако незапаљивим предметима натоварена кола, која са покривена (сандучаре). Та кола са експлодним предметима треба како међу собом тако и са предњим и позадњим колима чврсто заквачити. Иза кола, која нису натоварена јаче са експлодном робом од 25 килограма нето, не морају се додавати ј нарочита штитна кола. Кола, која су са концесионисаним средствима за распрскавање натоварена, не с мају се у опште непосредно уврстити (везати) са оним колима, у којима су експлодни или запаљиви предмети.

§. 27.

Ако кола са експлодном робом образују за себе влак, онда се мора не само позади њих, већи и иза

локомотиве ставити онакова троја штитна кола као што је у § 26 прописано.

§ 28.

Један воз не сме више од 30.000 килограма концесионисаних средстава за распрскавање собом понети.

VII.

Предохране мере у станицама и за време вожње

§. 29.

Кола са експлодном робом да се у станицама по даље оставе од здања за пријем путника и од обиталишта, магацина и ложионица и ако је могуће на такове споредне колосеке, који нигда неће допустити судар са влацима који пролазе кроз станицу, па ма скретнице и погрешно намештене биле.

Осим тога морају се та кола и поуздано чувати.

§. 30.

При ранжирању (тозању) не смеју се овакова кола отискивати ни са локомотивом тозати (цурукати), исто се тако морају и квачити са највећом обазривошћу.

Ако би се у изузетним случајевима морало тозати (цурукати) са локомотивом, то треба између локомотиве и оних кола са експлодном робом уврстити бар још нека друга кола.

§ 31.

Само у неопходно нужним случајевима смеће се у близини натоварених кола са експлодном робом,

или места где се ово товари, локомотиве ложити, чистити или из њих пара пуштати. Исто тако у станици треба по могућству избегавати блиско пролажење или задржавање локомотиве.

Не сме се пушити ни у колима ни на колима, која су експлодном робом натоварена.

§ 32.

У међустаницама кад би бављење влака допуштало, треба брижљиво прегледати како затвор експлодне робе у колима, тако и квачење кола, а саме жељезничке управе стараће се да избегну свако излишно планско задржавање у тима станицама, као и све остало што би опасност произвести могло.

§ 33.

Само у случајевима неодољиве потребе смеће се у путу експлодна роба претоварити из једних кола у друга. Са тога ће се жељезничке управе што је више могуће старати, да се такова кола одреде, која ће праћевину пренети од предајне до упутне станице.

§ 34.

Предајна станица јавиће упутној станици, или непосредно или преко прелазне станице, телеграфским путем долазак концесионисаних средстава за распрскавање или веће преносе барута и муниције.

Примаоца о праћевини извештава телеграфским путем предајна станица, а о трошку пошиљаоца.

VIII.

Издавање

§ 35

Чим експлодна роба приспе у упутну станицу, онда ће се одма доставити примаоцу телеграфским путем или вестником. Примаоц је дужан без одлагања робу дићи (види § 14).

§ 36.

Ако кола у станици остају, тада ће се, ако је само могуће, експлодна роба из њих истоваривати онда, кад се и издавала буде.

Одредбе § 19, које се тичу товарења, важе и за место истоваривања и остало што се на то односи.

Ако се нека пратевина мора истоварити за време влаковог бављења у станици, онда ће се поступити по горњим прописима, а роба ће се сложити на сигурно место од влаге и пожара, и под стражом чувати.

§ 37.

У случају ако се пратевине експлодних предмета не дигну (види § 14) онда ће се поступити као што иде:

а). Пратевине концесионисаних средстава за распрскавање и експлодних потпаљача, ако их адресат не би однео за *шест сати* по пријему приказнице, а у одређеном времену за отправљање па ма била *недеља* или *празник* предаће се ради бржег уклањања са просторија станичких и даљег располагања са њом и то: у вароши где општине саме собом управљају,

варошким властима, а иначе среској полицијској власти, а где и то није могуће, предаће се по предходној пријави најближој полицијској станици.

в). Праћевине остале експлодне робе, које се не би дигле за 24 сата по пријему приказнице, послаће се пошиљаоцу натраг и на његов трошак. У случају ако се роба због оскудице у подесном влаку не узмогне за три дана натраг вратити, рачунајући тај рок од часа кад је приспела у упутну станицу, онда ће се са њоме поступити у смислу тачке *а*.

Осим тога жељезничке управе имају право наплатити повишену лежарину на те праћевине по истеку од 24 сата.

с) Ако су војене праћевине, онда ће се у смислу напред стојећих одредаба постарати за њихово привремено осигурање, а за тим ће се одма телеграфским путем јавити војеном надлештву које је праћевину на возидбу предало, како она још недигнута лежи.

IX.

Закључак

§ 38.

Који под лажним или непотпуним наводом (декларацијом) предаје на возидбу експлодну робу, или пренебрегне предохране мере који су прописане као услов за примање на визидбу, или који са знањем предаје на возидбу такове артикле, које су влашћу забрањени да се возе железницом, тај ће платити сем оних казни, које прописују казнени закони или

особити казнени прописи, -- ма и не било никакове штете, већ због саме овакове предаје, — још и конвенционалну казну од 15 динара (6 фл.) за сваки килограм бруто-тежине такове праћевине, а осим тога јамчи и за све штете, које би отуда случајно произашле.

Конвенционална казна може се према нахођењу и околностима наплатити од пошиљаоца или од примаоца.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

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

ЗАКОН

о обавези уклањања заразних материја (дезинфицирања) при отправљању стоке на жељезницама и лађама за краљевину Србију.

Члан 1.

Жељезничке управе су обавезне да свака кола, у којима се отправља стока: преживари, свиње, коњи магарци, мазге и т. д. после сваке употребе одмах очисте и дезинфикују, како би се уништиле све прионуле заразне материје.

Пре него што се изврши дезинфекција, несмеју се таква кола употребити ни за какво отправљање робе.

Исто тако, после сваке употребе мора се дезинфиковати и сав прибор, који је служио за храну, појење, везивање или за друге цељи, при отправљању стоке.

Кад влада каква заразна болест, обавезне су жељезничке управе, да на позив полицијских власти предузму дезинфекцију степеница, на које је стока при утоваривању и истоваривању ступала, а тако исто, да се дезинфикују рампе, обори жељезнички и места на станицама, где се стока пре укрцавања налазила.

Члан 2.

Ђубре и простирка, која би се у колима, на степеницама или оборима налазила, има се покупити и одмах дезинфицирати, ако није законом о сточној зарази наређено уништење исте.

За одвлачење дезинфицираног или за уништење одређенога ђубрета и простирке не сме се употребити сточна запрега.

Члан 3.

Дезинфекцију жељезничких кола и осталога прибора, обавезна је да предузме она жељезничка управа, у домашају које се стока истоварује.

Ако би се стока у иностранство истоваривала, онда је дужна да изврши дезинфекцију кола, што се враћају, она жељезничка управа, која их на граници у земљи прими, изузимајући случај, ако би дезинфекција била већ извршена у иностранству и о томе вероватни докази постоје.

Члан 4.

Станице, на којима ће се вршити дезинфекција, одредиће министар грађевина у споразуму са министром унутрашњих дела и дотичним жељезничким

управама, с тим, да се кола из оних места, где се истоварује стока, а дезинфекција се не врши, без одлагања упућују у места, где се такова врши.

Члан 5.

Жељезничке управе имају право да за извршење ове дезинфекције наплаћују таксу, коју ће од времена на време одређивати министар грађевина, по саслушању дотичних жељезничких управа.

Члан 6.

Наређења чл. 1. и 2. овог закона имају се применити и за отправљања на лађама, односно оних просторија, у које се стока смешта или које стока прелази.

Дезинфекција лађа и прибора мора се предузети одмах чим се стока истовари.

За ово дезинфицириње одговоран је капетан лађе или дотична управа.

Члан 7.

Дезинфекција кола и лађа мора се извршити и после сваке употребе приликом отправљања животињских продуката, кад се исти извозе из не заражених места оне земље, у којој већ влада говеђа куга.

Члан 8.

Справе и оруђа, која су употребљена за извршење дезинфекције морају се такође при свакој употреби дезинфиковати. И лица, која су за овај посао употребљена, морају се чишћењу подврћи.

Члан 9.

Правила о начину дезинфицирања прописаће министар унутрашњих дела у споразуму са министром грађевина.

Члан 10.

За случај, ако се дезинфекција врши непотпуно или се никако не би вршила, иста се има на штету и одговорност дотичне жељезничке управе извршити влашћу.

Члан 11.

Ко од лица у железничкој служби не би извршио горње поверене му дужности, око извршења дезинфекције, контролисања исте и т. д. казниће се са новчаном казном до 500 динара, а на случај, ако би се таквим небрежењем стока болешћу заразила, казниће се новчано до 1500 динара или затвором до године дана.

Члан 12.

Закон овај ступа у живот, од дана кад га краљ потпише.

Препоручујемо Нашим министрима грађевина и унутрашњих дела, да овај закон обнародују и о извршењу се његовом старају, властима пак заповедамо да по њему поступају, а свима и свакоме, да му се покоравају.

20. Априла 1885, год.
у Нишу

МИЛАН с. р.

(М. П.)
видео и ставио државни печат
чувар државног печата
министар правде
Дим. Маринковић с. р.

Министар грађевина
Јефр. Гудовић с. р.
министар унутрашњих дела
Ст. Новаковић с. р

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

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

ДОПУНЕ

закона о местима у Србији, која су окружне вароши, варошице и села, од 16 Јуна 1866 године (Збор. XIX)

§. 7.

У оним случајевима, кад се које место прогласи за варош или варошицу, дотична општина дужна ће бити за три године дана од дана издатог Краљевог указа о проглашењу дати израдити правилан регулациони и нивелациони план нове вароши или варошице с обележењем варошког за зграде одређеног простора. Овај план се подноси министрима унутрашњих дела и грађевина на одобрење.

Овако поднети план, када се одобри, има се сачинити у три једнака комада и хранити по један у министарству унутрашњих дела и грађевина, а један у дотичној општини.

По овако одобреном плану имају се вароши и варошице развијати, и мимо тог плана не ће се смети куће и друге зграде подизати. Одступања од овога одобреног плана у оправданим изузетим случајевима могу бити само по нарочитом одобрењу министра унутрашњих дела и грађевина, што ће се вазда у план накнадно убележити.

§. 8.

Варош Београд и све садашње вароши и варошице имају у року од три године дати израдити правилне планове регулације и нивелације, па поднети на одобрење министрима унутрашњих дела и грађевина. По тим одобреним плановима подизаће се куће и друге зграде у вароши и варошицама. Ни у којем случају не сме се мимо одобреног плана варош и варошица ширити ни распростирати.

Ако дотичне општине у одређеном року не би ове планове на одобрење поднеле, или их не би дале израдити као што треба, министри унутрашњих дела и грађевина наредиће извршење тога на рачун дотичне општине.

Оне пак вароши и варошице, које би већ израђене или одобрене планове имале, имају накнадно извршити оно што овај закон прописује, а не би већ извршено било.

Сав трошак који се око тога учини наплатиће се прирезом од дотичне општине, по рачуну од министра грађевина одобреном.

Овако ће се пустити и у оном случају, ако општине, о којима гласи § 7 овог закона, не би поднеле

или израдиле као што треба у одређеном року потребне планове.

§. 9.

Ако би који правио куће и зграде ван вароши, која је утврђена регулационим планом (§§ 7 и 8), па на опомену полицијске власти не би од тога одустао или не би подигнуту зграду срушио, полицијска власт казниће имаоца до тридесет дана затвора или новчано до 150 динара, и наредиће му да зграду поруши, што ако не учини у остављеноме року, сама ће власт о трошку осуђенога решење извршити.

Од овог се изузимају летње куће за уживање и зграде по баштама и виноградима. У случају спора да ли је место на ком су такве куће подигнуте овим изузетком обухваћено, решава се по службеном исказу општинске власти.

Препоручујемо Нашим министрима, унурашњих дела и грађевина, да овај закон обнародују и о извршењу се његовом старају, властима пак заповедамо да по њему поступају, а свима и свакоме, да му се покоравају.

21 Априла 1885 год.
у Нишу
(М. П).

МИЛАН с. р.

Видео и ставио државни печат,
чувар државног печата,
министар правде
Дим. Маринковић с. р.

Министар унутрашњих дела,
Ст. Новаковић с, р.
министар грађевина
Јефрем Гудовић с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

На предлог нашега министра грађевина а по саслушању министарског Савета и на основу закона од 8. Априла 1881. године (збор. 36. стр. 618) о допуни §§ 2 и 9. закона о сувоземним јавним друмовима решили смо и решавамо:

„Да се нов пут, који од пута Пожега — Горњи Милановац води долином реке Дичине па преко атара села Бершића, Лозња, Бањана и Славковице до ћуприје љипке у Гугошима, сматра за срески пут“

Наш министар грађевина нека овај указ изврши.

21. Априла 1885 год.
Београд.

МИЛАН с р.

Министар грађевина
Ј. П. Гудовић с. р.

МИ

МИЛАН ПРВИ

по милости божјој и вољи народној

КРАЉ СРБИЈЕ

ПРОГЛАШАВАМО И ОБЈАВЉУЈЕМО СВИМА И СВАКОМЕ, ДА ЈЕ НАРОДНА СКУПШИНА РЕШИЛА И ДА СМО МИ ПОТВРДИЛИ И ПОТВРЂУЈЕМО:

ЗАКОН

о обвези за накнаду штете, учињене смрћу и телесном повредом при жељезничком саобраћају

Члан 1.

Ако при жељезничком саобраћају које лице погине, или буде телесно повређено, предузимач железничког саобраћаја одговараће за штету, која отуд произађе у колико не докаже, да се несрећни случај догодио услед више силе, или због сопствене кривице погинулога или повређенога.

У железнички саобраћај долази и спрема за возидбу.

Члан 2.

Штета се накнађује:

1., у случају кад ко погине, накнадом тршкова око погреба и лечења, ако је умрли пре смрти и лечен био, као и накнадом за губитак зараде, што га је умрли претрпео за време његова боловања.

Ако је погинули у време своје смрти по закону дужан био да кога издржава, онда овај може тражити накнаду у оноликој мери, у колико се смртним случајем лишава издржавања.

2., у случају телесне повреде, накнадом трошкова око лечења и штете у заради, у колико је за рад неспособан постао.

Члан 3.

Ако је за погинулога или повређенога, који је за случај у чл. 1 осигуран био, и предузимач железничког саобраћаја уплаћивао и бар једну трећину целе премије уплатио код каквог осигуравајућег завода, онда, у случају накнаде, предузимач железничког саобраћаја има толико мање да плати за штету, колико осигуравајући завод одговарао буде осигураноме за ту накнаду.

Члан 4.

Одговорност предузимача железничког саобраћаја (Чл. 1) не може се мењати уговром (правилником или другом каквом погодбом). Сваки такав уговор не вреди.

Члан 5.

Стварна питања суд ће оцењивати по свом нахођењу према свима ислеђеним околностима.

За заклетве и исправе као доказна средства вреде прописи закона о поступку судском у грађанским парницама.

Количину штете одмераваће суд такође по свом нахођењу, а може наредити и вештачку оцену.

Члан 6.

Према свима околностима суд ће по своме нахођењу судити о количини штете као и о томе, да ли ће се, на који начин и у колико да обезбеди досуђена накнада и издржавање. Ово издржавање може се досуђивати у виду годишњег уживања, ако се стране не сложе на одсечну суму једанпут за свагда.

Обвезани може у свако време да тражи укидање или смањење досуђеног годишњег издржавања, ако се међутим знатно измени стање и околности, које су условљавале досуду или количину издржавања. Исто тако може и повређени, док му право не застари да тражи да му се увећа годишње издржавање, или да му се укинуто или смањено издржавање поврати, ако се знатно измену околности, које су биле од решавајућег значаја за досуђивање, смањивање или укидање тога издржавања:

Оштећани може и накнадно да тражи обезбеђење или увећање досуђеног му обезбеђења за издржавање кад покаже, да је обвезани међутим претрпео у имовном стању знатна штете.

Члан 7.

Тражбина накнаде за штету (чл. 1) застарева за две године од дана несрећног случаја. Противу онога коме је погинули давао издржавање (одељак други тач. 1 чл. 2), застарелост почиње да тече од дана смрти. Застарелост казана тече од истога дана и противу малолетника и овима по грађанском закону подобним лицима, која имају свога законог за-

ступника са искључењем права постављења у пређашње стање.

Члан 8.

Прописи грађанског законика, по којима, изван случаја предвиђених чл. 1 овога закона, предузимач железничког саобраћаја или друго које лице одговара за штету у случајевима смрти или телесне повреде сопственом њиховом кривицом произведним, — остају у важности.

Одредбе чл. 2, 3, 5 и 7 овога закона важе и за ове случајеве, не потирући овим прописе грађанског законика, по којима би оштећени имао права на већу накнаду.

Члан 9.

Закон овај важи од дана кад га краљ потпише.

Препоручујемо нашим министрима грађевина и правде, да овај закон обнародују и о извршењу се његовом старају; властима пак заповедамо да по њему поступају, а свима и свакоме да му се покоравају.

21 Априла 1885 год.
у Нишу

МИЛАН с. р.

(М. П.)
видио и ставио државни печат
чувар државног печата
министар правде
Дим. Маринковић с. р.

министар грађевина
Ј. П. Гудовић с. р.
министар правде
Дим. Маринковић с. р.

На основу законодавног решења од 16 Јуна 1884 год. министар грађевина прописује следеће основе који ће по поменутом законодавном решењу имати силу закона.

ОСНОВИ

ЗА

ВОЗНУ СЛУЖБУ НА КРАЉ. СРПСКИМ ЖЕЉЕЗНИЦАМА

I ДЕО

Опште одредбе

Члан 1.

Опште дужности персонала

§ 1. У извршну (екзекутивну) службу не сме се ни једно лице узети, које није предходно и подпуно изучило одредбе и прописе своје службе и које није то посведочило испитом и опитом. При овим испитима суделоваће увек према струци дотични државни надзорни органи.

Сваки огран извршне службе мора имати по својој струци инструкције, упутства и прописе.

§. 2. Цео служитељски персонал, у повременим предавањима поучаваће се поменутим прописима и испитиваће се почешће. О успеху водиће се испитне белешке.

§ 3. Сви они служитељи, који би при поновљеном испитивању назадак показали према првашњем својем испиту, и не би оно знали што им је неопходно нужно знати, искључиће се одмах од извршне службе све донде, док се опет поновљеним испитом као способни не покажу.

§ 4. Кратковиди или они, који нису у стању распознавати боје, те према томе не би могли разликовати сигнале, а тако исто и наглуви, не могу се узети у опште ни у какву жељезничку службу.

§ 5. Распоред службе са обзиром на прописе удесиће се тако, да свако лице добије потребно време за одмор.

§ 6. При предавању односно примању (дневне службе) дужности, које се сваки пут лично чинити мора, дужан је предавалац примаоцу усмено доставити све оно, што утиче на непоремећено продужење дужности.

При предаји станичне дужности т. ј. спољашњег рада на станици, дужан је чиновник, који дужност другом станичном чиновнику предаје, још јасно и писмено у одређеној форми све побројати, што би утицало на сигурност саобраћаја, — било да је он то већ наредио или да би тек то требало наредити.

§ 7. Жељезнички органи према својим инчтрукцијама, дужни су се старати о одржавању сигурности жељезничког саобраћаја, о уредном стању пруге и станица.

Они ће она лица, која преступају прописе сигурности, опоменути, па их — ако и тој опомени не следују, или ако су већ нешто учинила, што би

грозило железничком саобраћају — ухватити и предати полицијској власти, ако не би већ при руци било полицијских органа (види § 63 полиц. железничког закона).

§ 8. Служитељи који су у дужности, морају прописани званични знак носити и свесни свога позива бити, вршећи дужност, која се на благо и корист публике односи.

§ 9. Служитељи дижни су носити при себи одређене им сигнале, који времену службе одговарају како би увек у стању били са тим сигналима давати знаке.

Члан 2.

Употреба нових или поправљених железничких грађевина и колосека

§ 10. Како ново сграђени делови железничке пруге, тако и они који већ постоје, али су дозиђивањем презиђивањем или поправком добили нове или измењене положаје колосека и предмета, не смеју се пре употребити док се зато нужно овлашћење не изда.

Члан 3.

Службени сатови

§ 11. Свака станица мора имати бар један сат, који ће публици на углед стављен бити.

Сем тога мора свака станица бар у својој телеграфској канцеларији имати по један сат, по коме ће се служба управљати.

У већим станицама треба сатове тако удесити и осветлити, да се на истим може време видети ноћу

и дињу, и то како са стране од које се станичној згради приступа, тако и са унутрашње стране са влакова.

Сви чиновници при жељезничком саобраћају, даље, надзорници станица и пруге, као и машиновође и влаковође, кад су у дужности, морају носити по један џепни сат који уредно иде.

Свакој жељезничкој стражари мора се дати по један сат.

§ 12. Сви службени сатови морају се управљати по жељезничком времену.

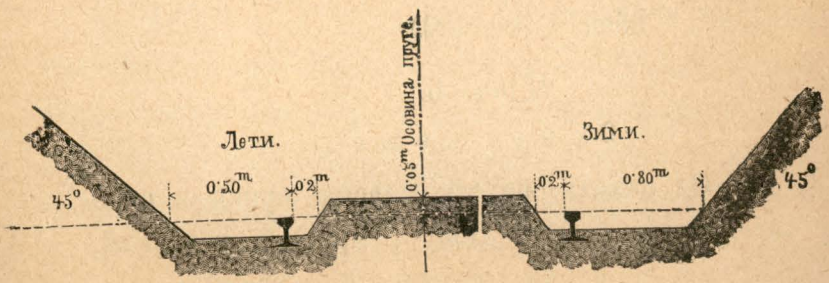
§ 13. Да би сви сатови подједнако ишли, регулисаће се дневно на знак, који ће се телеграфом давати.

Члан 4.

Одржавање колосека у исправном стању

§ 14. Сви предмети, који леже са стране колосека или између обе колосечне шине, треба да буду толико удаљени да не спречавају вожење по пруги.

За крајну границу одређује се, да шљунчане гомиле у колосеку буду најмање удаљене од унутрашње ивице колосечне шине за 0·20 метара, а над



површином шина да не буду више узвишене но за 0·08 метара. Шљунчане гомиле са стране колосека да буду најмање удаљење од унутрашње шинине ивице и то: лети за 0·50метара, а зими за 0·80 метара (да би снежно гртало слободно проћи могло). Овакве гомиле са спољашње стране шина могу се повољно високо наслагати, али њихова косина према колосеку смене бити мања од 45 степена.

Ове најмање границе показују се у следећем цртежу.

Ако се дуж пруге стоварују предмети са одвесним површинама, онда они морају бити удаљени од унутрашње шинине ивице најмање за 1 25 метара.

Члан 5.

Одржавање справа у добром стању

§ 15. Пругине, станичне као и сигналне справе, морају бити увек довољно на окупу; морају се у добром и за железнички саобраћај способном стању одржавати, а за ово опет нужни потрошни материјал мора се у довољној количини и на удесном месту у приправности држати.

§ 17. Кључ од забрављених скретница морају они органи чувати, без чијих се одобрења оне ни отварати ни помицати не смеју.

Члан 6.

О с в е т љ е њ е

§ 18. Од захода па до изласка сунца и онда кад тама наступи, као и дању у мрачним тунелима, употребљаваће се ноћни (осветљени) сигнали.

Сигнали на влацима морају на време осветљени бити тако, да их мрак никад неосветљене не затече.

§ 19. Влаци се морају ноћу и изнутра осветлити, а исто тако и кад кроз веће тунеле пролазе (види § 14 жељез, полицијског закона).

II ДЕО

Припрема за саобраћај влакова

Члан 7.

Прегледање кола

§ 20. Жељезничка кола смеће се само онда употребити, ако су у потпуно добром стању за саобраћај и без икакве мане, која би путнике или ствари повредити могла.

С тога ће се свака кола сваки пут пре по што ће да се употребе прегледати.

§ 21. Даље преглед кола вршиће се у помесно одређеним станицама при сваком влаку са нарочитим обзиром на сигурност саобраћаја.

Прегледање натоварених кола односиће се и на сигурност самога начина товарења у колико се то по спољашности оценити може.

§ 22. Сем тога свака ће се кола периодично прегледати, при чему ће се осовине, лежишта и федери скинуги (види § 17 жељез. полицијског закона).

Овакво прегледање обележиће се видљиво на самим колима.

§ 23. Ново сграђена кола, која из фабрике дођу, морају се пре своје употребе прегледати и овај преглед са жигом обележити.

Члан 8.

Товарење и оптерећивање кола

§ 24. Кад се кола товаре, мора се терет сразмерно на осовине распоредити и не сме се мера прећи ни у ширини ни у висини но што је то нормалним профилом обележено.

§ 25. Сва натоварена роба мора чврсто и постојано лежати, па ма се и употребиле зато нужне подлоге.

§ 26. За вожење експлодних предмета смеју се употребити само *кола сандучаре* са јаким странама и са вратима, која добро прилежу и могу се закључати.

Ако се за ово узморају употребити кола са кочилима, онда се ова не смеју кочити.

Натоварена бурад или сандуци, који према вратима леже, морају се од ватрене искре заклонити катранисаним плаштама или платном графитом премазаним.

Експлодну робу не треба ни са којим другим еспапом заједно товарити. (Изузетке види у прилогу Г допуне § 48 правилника за жељезнички саобраћај).

Ово товарење треба по могућности ван станица и са што више удаљенијих места чинити. Лица која немају при томе посла, ваља одатле уклонити.

Са оваквим стварима натоварена кола треба што је могуће даље од магацина и ложисница држати и поуздано чувати. (У осталом види прописе о допуни § 48 прав. за жељез. саобраћај).

§ 27. Једна кола не смеју се више оптеретити но што казује на њима (колима) обележена товарна снага.

Члан 9.

О возном реду

§ 28. Влаци се деле:

а) На редовне обичне влаке, који по возном реду дневно или у извесне дане у недељи путују.

b) *На влаке по потреби*, који се по потреби приређују, а по возном реду отправљају, који је у књизи стављен.

c) На *поделне влаке*, који се отправљају по возном реду онога влака кога су и део.

d) На засебне влаке који од случаја на случај особено путују и којима ред вожње није у књизи предвиђен, за који се по томе особени план возидбе гради.

e) На ванредна путовања, која се по нужди без возног реда, па и без приказивања чине.

§ 29. Они влаци што су у возидбеник стављени (у књизи о возидбеном реду влакова) добијају и редне бројеве тако, да непарни бројеви означавају влаке, који у једноме правцу, а парни бројеви опет влакове који у супротном правцу иду.

Систем по коме се влаци нумеришу мора се увидети из књига возидбеног реда.

§ 30. Они влаци, који нису означени у возидбенику, могу саобраћати и без бројева и под другим неким именом.

§ 31. Да би се јасна и поуздана основа добила по којој би се „мимолаз влакова“ одређивао како при грађењу возног реда, тако и у случајима закашнења, а нарочито кад је терафом сплегоразум

немогућ, — мора се дати сваком влаку степен (ранг) који ће показивати како је у саобраћају један влак другоме подчињен.

У возидбеном реду (плану) мора се увек именовати ранг свакога влака.

При подељеном влаку носе му делови исти ранг.

§ 32. Сваки влак треба да има план вожње по коме ће путовати. Од овога се изузимају ванредне возидбе у ванредним случајевима кад у помоћ притичу, које и без возног реда путовати могу.

§ 33. У возидбенику морају бити ови податци наведени :

1. Нумера и карактер влака.
2. Степен (ранг — старешинство).
3. Станице које влак додирује и њихова међусобна растојања.
4. Време возидбе од станице до станице.
5. Долазак у станице.
6. Време одласка из станица.
7. Време бављења.
8. Означење ноћњег доба.
7. Означење двогубог колосека.
10. Именовање свију влакова, који ће се на станицама или постојама са извесним влаком мимоићи.
11. Означење стижне брзине.
12. Укупно време возидбе и бављења.
13. Приметбе, које се односе на сачекивања влака у станицама на којима ће се мимоићи.
14. Приметбе које се односе на везу са другим пругама и т. д.

Сем тога у књизи о возном реду мора се још ставити:

15. Таблице о оптерећивању влакова.

16. Таблице о категоријама и тежинама локомотива. тендера и кола.

17. Таблице, које ће показивати јединичне тежине за лица и оне ствари којих се тежина не ставља у товирни лист.

§ 34. За мимоилажење влакова у станицама на прузи са једним колосеком, мора се возни план тако удесити, да буде између доласка једнога влака и одласка другога противног влака, најмање *један минут* међувремена.

Ово исто међувреме важи и за улазак влакова из противних праваца у неку станицу на прузи са једним колосеком, а такође и за оне станице где се прелази са једногубог на двогуби колосек.

§ 35. Свака станица мора на време и потпуно извештена бити о возном плану свију влакова, који кроз њу пролазе.

Сваки стражар на прузи мора бити на време извештен о возном плану оних влакова што пролазе део пруге коју он надзирава.

Сваком машиновођи и сваком влаковођи, мора се дати, а ови морају у служби собом носити возидбени план свога влака и свију оних са којима ће се мимоилазити или које ће се престизати.

Члан 10.

Ранжирање (маневрисање) влакова по станицама

§ 36. При ранжирању кола било снагом људском, животињском или локомотивом, увек се мора

пазити да се не повреди ни сигурност саобраћаја, ни лична сигурност служитеља нити трећег којег лица.

§ 37. Кад се ранжира (маневрише)са људском снагом, онда не смеју железнички служитељи никако ићи између (вагона) кола или по шинама, већ морају подвратити кола што потискују са стране или на кутове.

Да се неби догодила каква несрећа при оваком маневрисању, то мора увек бар један служитељ у стању бити, да довољно далеко прегледа колосек по коме се маневрише.

У опште и при потискивању са људском снагом треба се придржавати истих прописа о сигурности, који важе и за маневрисање са машином.

§ 38. Ако кола што људи потискују немају кочила, онда морају служитељи собом носити подесна средства са којима ће моћи кад устреба потиснута кола у час зауставити.

§ 39. Ланци за кретање кола теглећом стоком, морају најмање 2·5 метра дугачки бити.

Стоку треба ако је могуће, увек ван колосека и руком за узду водити.

§ 40. Кад се са стоком маневрише, онда мора при руци бити осим стоковође још једно лице, које ће са подесним справама кола зауставити.

§. 41. Кад се кола са локомотивом потискују, а ова се у правцу кретања и на челу кола налази, онда се не сме већом брзином од 15 километара, а кад је локомотива позади кола, онда се не сме брже од 10 километра на сат возити.

§ 42. Нигда се не сме маневрисати без нарочите заповести органа који тим руководи.

Но тај орган, пре нег што ће заповест дати да се кретање отпочне, мора се прво уверити, да нема и да неће никаквих препрека бити ни при возним средствима ни у правцу куда се потискују.

Особито и нарочито ваља пазити да се никако лице не налази ни између, ни испод, ни иза кола.

Ваља нарочито мотрити на она лица која би се у близини налазила а служби не припадају.

§ 43. Машиновођа мора пред сваким кретањем машине дати знак „пази“ (дугачки звизак).

§ 44. Кад се потискују кола у којима има људи, онда морају врата тих кола забрављена бити.

§ 45. Пред колима која се машином потискују мора у довољном одстојању један послужитељ ићи, који је са нужним сигналима снабдевен.

Но у изванредно подесним околностима, а нарочито кад се са првих кола даје прегледати цео колосек и његова околина, довољно је кад је на тим колима само један служитељ.

§ 46. Квачење кола смеју вршити само нарочито извежбана и окретна лица.

§ 47. Онај служитељ што маневрисањем управља, мора таково место изабрати, са кога ће моћи и закачивање и одкачивање кола прегледати.

§ 48 За време маневрисања морају се све скретнице тако поставити да се не могу кола ни склизнути ни ударити.

Скретнице којима је неки известан положај одређен, па су приликом маневрисања у други поло-

жај стављене, морају се по свршетку његовом опет у свој нормални положај довести.

§ 49. При маневрисању са машином морају се употребљавати и за то одређени сигнали, који ће машиновођа или непосредно или додавањем, али увек несумњиво моћи видити.

§ 50. Ако се маневрисање протеже и ван пролаза преко колосека, онда се морају прво ти прелази затворити. Но колико је год могуће ваља избегавати овакова маневрисања изван прелаза преко колосека; но ако се ипак дуже време маневрисати мора, онда ће се маневрисање од времена на време прекидати, да неби пролазачи сувише дуго на друму чекали.

§ 51. Железничка кола у којима се путници налазе не смеју се машином отискивати.

§ 52. Маневрисање се мора прекинути на колосеку на коме се неки влак очекује, и то најмање на 15 минута пре, но што ће тај влак стићи, како би му улазак односно пролазак неспречен био.

§ 53. Кола, која стоје на станичним или споредним колосецима да се не би одкотрљала, морају се увек укочити (види § 39 жељ. пол. закона).

На ово ваља нарочито пазити кад наступа бура или кад се дижу ветрови, а особито у оним станицама што леже у паду или граниче са овима.

Члан 11.

Склапање влакова.

§ 54. У колико остали захтеви службе дозвољавају, влакови се увек склапају тако, да тежа

кола пред лакша доњу. да разлика у висини између одбојница двојих закачених кола не износи више од 8 сантиметара. и да се кућерице на колима нигда не додирну ни при највећем потиску ододбојница.

§ 55. Машина што влак вози треба да је по правилу увек на челу влака. У опште не треба да иде тендер пред локомотивом.

Тендер-локомотиве могу се и у обратном положају употребити, ако им је прва осовина што напред иде довољно оптерећена.

§ 56. Од прописа да локомотива мора увек бити на челу влака, па тек за њом тендер, може се одступити:

a. При маневрисању на станицама.

b. При гурању, потискивању влакова на местимичним успонима.

c. При трчању у помоћ и опитним возидбама,

d. Код влакова, који се са пруте вратити морају а немају никаквих направа, које би машину опет на чело влака ставиле.

Сем тога влакови се могу вући са тендером напред и при другим особеним местним околностима, као и код местних влакова краткога пута.

§. 57. За возидбу једнога влака треба по правилу само једну машину употребити.

Изузетци се дозвољавају:

a. При местним успонима.

b. При хрђавом времену или ако снага машине у један мах попусти.

c. При трчању у помоћ.

§ 58. Кад две машине неки влак вуку, онда машиновођа оне прве машине што стоји на челу влака удешава ход и даје нужне сигнале.

§ 59. Да се влак преко местимичних узбрдица превуче, дозволиће се изузетно спрега *двеју машина с преда и једна за гурање од остраг.*

И сем овога не сме се више ни једна машина у помоћ узети за један и исти влак.

§ 60. У влаке што су одређени за возидбу путника, мора се уврстити међу машине, односно тендера и првих кола у којима ће путници своја места заузети, бар најмање једна кола што неће путнике возити, као штитна кола.

§ 61. Влаковођи је по правилу стојно место у првим колима иза машине, дакле у штитним колима, са којих ће се моћи лако споразумети са машиновођом.

§ 62. Последња кола у сваком влаку треба по могућству са кочилом и кочиоцем снабдети, а безусловно онда кад влак пролази преко већих нагиба од 1 : 200.

§ 63. Сем тога иста морају бити тако удешена да прописне сигнале носити могу.

§ 64. Код брзовлака и путничких влакова треба по правилу ставити путничка кола увек позади.

§ 65. Теретна кола моћи ће са брзовлаком само онда путовати ако су способна за такову брзину по својој конструкцији, по свом стању и оптерећењу.

§ 66. Код мешовитих и товарних а за возидбу путника удешених влакова, треба путничка кола што је више могуће у другу половину влака ставити.

Маневрисање са путничким колима на станицама успут треба што више избегавати.

§ 67. Кола са колутастим точковима (Schalengussrádern) од литине не смеју ићи са влацима што путнике возе, кад им је брзина већа од 40 километара на сат.

Ако се са оваковим влацима већи успони од $7^0/_{00}$ прећи морају, онда им и брзина не сме већа бити до највише 30 километара на сат.

Кад се овакова кола уврштују у оне влаке, са којима могу ићи, онда се мора одговорити овим условима.

a. Кад се кола са колутастим точковима од литине уврштују пред путничка кола, онда се она морају рмставити са најмање двојим колима, што имају коване или челичне точкове, или са једним колима што имају кочила и кочиоца.

b. Ако се уврштују позади путничких кола, онда је довољно да се од њих раставе само са једним колима, што имају коване или челичне точкове.

§ 68. Експлодни предмети не смеју се одправљатм са влаком што путнике вози.

§ 69. Запаљиви предмети и нагризајуће течности, могу се возити са мешовитим и товарним влацима што путнике возе, но се тада морају кола, у којима су ти предмети, поставити увек позади путничких кола и од ових раставити бар са једним товарним колима која не носе такове предмете, као ни сено, сламу, и т. д.

§ 70. Кад свију влакова увек се позади стављају она кола што носе запаљиве и експлодне пред-

мете (види у осталом прописе о допуни § 48 правилника за жељезнички саобраћај).

§. 71. Дугачка дрва, која се због своје дужине не могу на једна кола натоварати, смеју само изузетно ићи са мешовитим или оним теретним влацима, што и путнике возе, и то онога дана, кад нема много нагомилана еспапа, те да би се чист теретан влак приредити могао. Кола натоварена са дугачким дрвима морају се уврстити иза путничких кола, а од ових се раздвојити са најмање трима покривеним или отвореним, но таквим колима, којих стране или товар надмашују висину натовареног дрвета. Влаци са којима се ова дрва возе не смеју имати већу брзину од 35 километара на сат.

§. 72. Кола са дугачким дрвима треба да се колико је могуће више на крају сваког влака ставе.

§ 73. Ово исто вреди и за товарење свију других предмета који су тако дугачки да не могу на једна кола стати.

§ 74. Отворена товарна кола, на којима су друга обична кола натоварена, као и она у којима се коњи возе, ако се због своје лаке конструкције не узмогу у почетку влака ставити, онда ће се на крај влака иза путничких кола уврстити; а код теретних влакова поступаће се са њимакао са лаким колима.

За време возидбе несме нико седити у обичним колима.

§ 75. Ако би неки влак имао неку локомотиву собом да поведе, онда се она увршћује одма иза влакове локомотиве.

При брзовлацима и путничким влацима мора влакова узица достизати од прве локомотиве па преко целог влака до последњих кочила; а при мешовитим и товарним влацима најмање до првих кочиоца (види § 48 жељ. полиц. закона).

§ 76. Ладне машине морају имати за сво време возидбе своје пратиоце.

§ 77. Снежно гртало, кад неће да прти пругу ставља се увек после завршних кола, а при том се нарочито мотри да дању са товарним влаком путује.

Кад се снежно гртало са неким влаком ис праћа, онда ваља о томе известити особље дотичне станице и пруге како би на време за улаз влака у станицу отворили оне колосеке што су одређени за слободни пролаз снежном грталу, и како би на прузи могли одклонити све препреке ако би их било (види § 37. жељ. полиц. закона).

§ 78. На пругама где не путују чисти товарни влаци могу се снежна гртала и са мешовитим влацима возити, али са особитом обазривошћу.

Члан 12

Број и распоред кола са кочилима.

§ 79. У сваком влаку осим тендеровог или машинског кочила мора бити још толико добрих и за рад способних кочила, која се послуживати морају, како би се са њима могао ниже стављени број осовина кочити као:

	КОД ПУТНИЧ. ВЛАКОВА	КОД МЕШ. ВЛАКОВА	КОД ТОВАР. ВЛАКОВА
На равним и омањим падовима до закључно . . . . . 1 : 500	$^1/_8$ део	$^1/_{10}$ део	$^1/_{12}$ део

На већим подовима до закључно 1 : 300	$^1/_6$ «	$^1/_8$ «	$^1/_{10}$ «
При паду до закључно . . . 1 : 200	$^1/_5$ «	$^1/_7$ «	$^1/_8$ «
« « « « . . . 1 : 100	$^1/_4$ «	$^1/_6$ «	$^1/_7$ «
« « « « . . . 1 : 60	$^1/_3$ »	$^1/_5$ »	$^1/_6$ »
» » » » . . . 1 : 40	$^1/_2$ »	$^1/_3$ »	$^1/_4$ »

§ 80. Мешовити влаци што се са брзином путничких влакова крећу коче се као путнички.

Код теретних пак влакова што и путнике возе, одређује се број кочила, као и за чисто товарне влаке.

Ако је највећи пад између две станице краћи од 1000 метара, онда се број кочила неће по њему рачунати, већ по првом слабијем паду што за њим долази у томе делу пруге.

Код товарних влакова може се прописани број кочила смањити и то:

При падовима до закључно 1 : 60 на $^1/_6$ део
» » » » 1 : 40 » $^1/_5$ »

а под условима:

1.) ако влаковна брзина не надмаша 18 километара на сат.

2.) ако склопљени влак не износи више од 80 осовина.

3.) ако се влаку подесним контролним апаратом може тачно одредити возна брзина.

§ 81. Кад се израчунава број кочила, онда се узима да је неоптерећена осовина равна половици оптерећене.

Кад се при неком влаку находе и ладне локомотиве са тендером, онда се њихове основе неће узимати у рачун.

§ 82. Кола са кочилима треба по могућству подједнако у влаку поделити; а ако то не иде, онда да већи број позади дође.

Оптични сигнал, који би се са једног кочиочевог места дао, треба да се може са другог кочиочевог места угледати.

§ 83. Кола са кочилима којих стојна места (плато — немају браник, или кола натоварена запаљивим предметима, не смеју имати кочионе.

Члан 13.

Квачење кола.

§ 84. За брзовлаке и путничке влаке ваља увек такова кола одабрати која имају квачила на штраф. Ова се квачила при тим влацима дотле притежу док се не додирну одбојнице па се после још два пут потпуно заврну.

Члан 14.

Број осовина и оптерећивање влакова.

§ 85. Колико ће се осовина највише употребити при влацима а на појединим деловима пруге, прописаће се у таблицама за оптерећивање. Законом дозвољава се за путничке влакове највише 100 а за теретне 150 осовина.

Вођени возови због споријег хода могу имати изузетно и до 120 осовина. У ово се не рачунају осовине влакове машине.

Члан 15.

Возидба особа са товарним влацима.

§ 86. Само се изузетно дозвољава возити људе са простим теретним влацима који иначе нису уде-

шени за путнички сабраћај: а имено дозвољава се да се могу са оваким влацима, сем надлежног особља жељезничког оделења министарства грађевина или жељезничке управе возити још и:

1. Војници

2. Пратиоци мртваца или стоке (живе) и пратиоци жељезничких возних средстава, кад на својим сопственим точковима трче.

3. Државни надзорници телеграфа.

4. Полицијске особе по служби.

5. Царинарски чувари и посланици царинарских власти.

6. Ватрогасци кад указују помоћ.

Што се тиче места, које ће овде именована лица добити, вреде ове одредбе.

ка 1. Војници распоредиће се у путничка, или за то удешена кола. За склапање таковних влакова, важе иста определења која су и за путничке мешовите влаке прописана.

ка 2. Пратиоци мртваца или (живе) стоке, као и пратиоци жељезничких возних средстава, кад, на сопственим точковима трче, ако не би имали места у дотичним колима, (мртвачким колима, односно у колима где су коњи, или на возним средствима), онда ће им се дати место у путничким или у намештеним товарним или у празним покривеним колима.

Ова се кола исто онако у влак увршћују као што је то казато за путничка кола при товарним влацима.

Поједини пратиоци мртваца или стоке могу своја места заузети и у колима влаковође, и у том слу-

чају довољно је ако се та кола оделе од машине са неким другим товарним колима.

ка 3. Државни надзорници телеграфа овлашћени су да могу стајати на кочиочевим местима, која нису заузета.

Изрично им се забрањује да буду у колима влаковође.

ка 4. Полицијско особље може седити и у влаковођиним колима, ако при влаку неби било путничких, или за возидбу људства удешених, или никаквих товарних празних покривених кола.

ка 5. Царински органи који су одређени да прате или да прегледају робу при товарним влацима, добијају места или у влаковођиним колима, или на кочиочевим местима која нису заузета.

ка 6. Путничка и покривена кола за робу кад се употребе за возидбу ватрогасаца, имају се у влак онако уврстити као што је прописано за приређивање путничких кола у мешовитим влацима.

Члан 16.

Опрема влакова са сигналним и помоћним средствима.

§ 87. Сваки влак мора собом носити сигналне справе, које су потребне како за његову опрему, тако и за давање сигнала од стране влакових пратиоца.

Сем тога сваки путнички влак, мора собом сити и један ковчежић лекова и једна носила. но-

ДЕО III.

О вршењу влаковог сабраћаја.

Члан 17.

Приказивање влака.

§ 88. О свакој возидби влака морају предходно известити све станице и сви чувари на оном делу пруге, којим ће влак проћи.

Но у случају да се ово приказивање пренебрегне, или да не буде на време, или да се не узмогне у целом обиму извршити, возидба ће се моћи предузети, али са особитом обазривошћу (види члан 19 § 103 и члан 26. § 131).

§ 89. Редовни влаци, што дневно путују, прикажу се особљу једаред за свагда.

А они што не путују сваки дан, као и сви они што се по потреби прирећују, затим засебни влаци (особени влаци) и ванредна путовања, приказиваће се увек од случаја, на случај и то:

1. Станицама:

а. Са писменом приказницом (авизом)
б. Сретством телеграфа
с. Средством сигнала на влацима.

2. Чуварима пруге:

Писменим приказом (авизом) и средством сигнала на влацима.

§ 90. Писмени приказ за станицу шаље се са неким предходним влаком и то свима станицама кроз које ће приказани влак проћи; а за особени влак придаје се уз приказ и потпуни ред возидбе.

§ 91. Телеграфско приказивање влака бива окружницом (окружном депешом, — циркуларом).

§ 92. У неизбежним случајевима могу писмени прикази за станице и изостати али се оне опет зато морају тим обазривије споразумети по телеграфу.

За особени влак мора се простирати овај споразум и на његов возни ред.

§ 93. Влаци се морају станицама на време приказати како би ове опет могле за време о томе известити све чуваре суседних делова пруге.

§ 94. Влак се влаком приказује по поступку о давању сигнала, а при томе се онај влак узима за приказача, који непосредно и у истом правцу иде пред влаком који хоће да прикаже.

§ 95 Писмени приказ чуварима пруге шаље се од најближих станица. Сваки је чувар пруге дужан да о садржини приказа увек извештава сва раденичка оделења, која се на његовој прузи налазе.

§ 96 Ако неки влаци што су једаред за свагда, или они што су од случаја на случај приказани од пута изостану, онда се то мора доставити свима станицама и чуварима пруге који би тај влак очекивали.

§ 97. Ако се при оваковим случајевима не би могли писмено и на време известити чувари пруге, онда ће их дотична станица сигналом електричне звечке (електромагнетског телеграфа) о томе известити, одказујући кретање влака у оно доба, у које би се он по плану возидбе из ње кренути морао, са том претпоставком, да се на колосеку којим би

тај влак прошао па до прве суседне станице некакав други влак не налази.

§ 98. При оправкама горњег и доњег строја и у опште кад се препреке на прузи покажу, као кад би се земља обронила или кола на прузи задржала, и т. д. морају се увек поставити знаци „стој“ и „полако вози“, па било да се неки влак очекује или не (види члан 9 § 28).

Члан 18.

Влакова исправа (успутница)

§ 99. Без влакове успутнице не сме се ни један влак, ни једна машина на пут кренути. У њој се представља стварно извршење саобраћаја, бележе сва одступања од возидбеног плана и сви податци за време возидбе.

Ово врши за то одређено особље од полазне па до крајне станице.

§ 100. Влакова успутница мора садржавати име влака са којим иде, дужину пруге (одакле ће па докле путовати), време за које ће путовати, имена његових пратиоца, означење машине, тендера и снежних гртала, имена станица, које влак пролази, време доласка бављења и одласка, возно време од станице до станице, број кола и осовина, нето тару и бруто-терет влака, — при чему тарифирани и режи нето — терет мора се засебно у рубрикама показати, — побројавање влакова, са којима ће се мимоићи, погодбу времена, узрок случајног закашњења, као и све остале догађаје који би утицали на саобраћај влака.

Влакова *теретница* јесте прилог уз влакову успутницу из које се увидити може врста, начин и величина оптерећења појединих кола, даље, да ли је оно последње тарифирано или режи добро.

§ 101. Излазне и крајне станице влакова слаће сваког следећег за претходни дан непосредно железничком оделењу министарства грађевина рапорт о саобраћају влакова. Рапорти ови морају садржавати: време поласка односно доласка и случајног закашњавања влакова са правдајућим узроцима; даље оптерећење њихово, ма оделитим цифрама тарифиране и режи робе.

Члан 19.

Пратиоци влакова и дозвола за вожење на локомотиви.

§ 102. Сваком се влаку мора бар у најмању руку толико пратиоца дати, колико се кочила по одредби члана 12-ог кочити морају.

§ 103. Код свију возидби где се влак предходно не прикаже и где се без возног плана по нужди путује, мора сем влакових пратиоца бити још један железнички чиновник који је потпуно вичан свима прописима железничког саобраћаја.

§ 104. Влаковим пратиоцима доставиће се до знања са једним нарочитим списком они делови пруге где се у близини налазе неки предмети, због којих није дозвољено бавити се на степеницама колским, нагибати се на страну, или где је опасно устајати са места кочиочевог.

§ 105 На локомотиви не сме се нико без дозволе зато овлашћеног чиновника возити, — сем ор-

гана жељезничког оделења министарства грађевина, који су као државни надзорници службом својом за то позвани.

Но и у овом случају треба пазити да не буде толико много лица на машини и тендеру, те да тиме сметају вршењу службе, а и сама себе опасности излажу.

Члан 20.

Возна брзина

§ 106 За поједине делове пруге одредиће се у возидбенику највећа дозвољена брзина за разне влакове заједно са стижном им брзином. као и умерена брзина кад се прелази преко повређених места на прузи, као и кад се локомотива не налази на челу влака или кад у обрнутом свом положају влзи.

Односно највеће возне брзине види §§. 26, 27 и 28 жељезничко-полицијског закона.

Прописане стижне бразине не само да се не смеју надмашити, но се тек у случајевима закашнења до њихове мере применити могу, па и то. ако дозвољава стање пруге, предмета (објеката) и возних срестава.

Једно се од овога изузима кад комисија чини опитне возидбе, где је дозвољено превазићи и највећу дозвољену брзину.

Члан 21.

Прописи за влаке који се једно за другим на пут крећу.

§ 107. Влаци, у шта се и саме локомотиве рачунају, смеју само у станичним одстојањима једно за другим следовати.

§ 108. Ако се између двеју суседних станица налазе нарочито удешене стражаре са сигналима (постаје) за пропуштање влакова, онда ће се узастопни влаци моћи у одстојањима до тих стражара пуштати.

§ 109. Кад неки влак устопице иде за снежним грталом, које је у напред измакло да му пут прокрчи, па се бојати да ће тај пут завејан бити пре но што влак прође онда се не мотри на напред означене прописе но се влак одма отпушта за снажним грталом, али се тим већма на сигурност пазити мора.

Члан 22.

Осветлење и послуга скретница.

§ 110. За осветлење скретница важе у опште ова правила:

За саобраћај влакова морају се само оне скретнице осветлити, којима влак уз језичак иде, а на против оне скретнице, којима влак низ језичак иде, не морају се осветлити.

Скретнице на отвореној прузи кад немају чувара или кад немају браве, морају се осветлити и кад влак низ њихове језичке иде.

§ 111. Редовним влацима одреде се једаред за свагда улазни колосеци.

Ма какав изузетак од ових општих одредаба, који би се по нужди учинити морао, саопштиће се скретничарима на јасан и поуздан начин од стране за то позватих.

§ 112. Скретнице се удешавају према влаковом кретању, а увек тако, да се њихови језичци уз главну колосечну шину потпуно приљубе, а нарочито кад се против њихових језичака вози.

§ 113. Пред улазак или излазак свакога влака, мора се дежурни чиновник или за то одређени надзорник лично уверити да су скретнице за пролаз влака добро намештене (види §. 46 жељезничког полицијског закона).

Чл. 23.

Одредбе за вожење преко скретница.

§ 114. Опште је правило да влак са умереном брзином вози против језичка сретница (§ 26 жељез. полиц. закона).

§ 115. Правило је да пролажење брзовлака или путничких влакова кроз оне сктанице где неће пристајати, бива на главном колосеку и да се умереном брзином од највише 30 километара на сат возе кад иду против језичка скретница.

При хрђавом времену не сме се ни ова умерена брзина применити, већ се мора према приликама удешавати.

Чл. 24.

Руковање са одстојним сигналима на станицама.

§ 116. Одстојни сигнали пред станицама стављају се по правилу увек на „слободан улазак,“ ван ако то особите околности не допуштају.

Где пруге одступају, ту се одстојни сигнали тако намештају да траци једне линије увек слободан пролаз имају.

Где се пруге укрштају у равни, ту се одстојни сигнали увек на „стој“ постављају, ако се не би могло удесити да једна пруга увек слободан пролаз има.

§ 117. Станица ће се одстојним сигналима увек затварати чим се коме влаку, ма из ког узрока не узмогне дозволити улаз или пролаз па ма се никакав влак и не очекивао.

§ 118. Ако би се неком влаку што долази ма којим узроком препречио из далека доглед одстојног сигнала, који је постављен на забрањен улазак, те га не би могао ни из даљине од најмање 200 метара угледати, онда се мора на ово одстојање пред остојним сигналом поставити други подесни сигнал за обуставу влака.

§ 119. Ако би одстојни сигнали неупотребљиви постали, онда се давање ових знакова мора по нужди и на време вршити са другим прописаним сигналним справама.

Члан 25.

Долазак и бављење влака на станицама

§ 120. По правилу мора се полазак некога влака телеграфским путем приказати другим станицама, које ће га примити. Ово приказивање може изостати само па пруги са двогубим колосеком и то кад су електричне звечке у добром стању.

§ 121. На случај ако неки влак са особитом пажњом улазити мора, онда ће се он већ пред станицом зауставити а влаковођи и машиновођи даће се за то нужна упутства.

§ 122. Бављење влака у станици треба по правилу тако удесити, да њиме не буде спречен ни улаз ни излаз.

§ 123. За време бављења влака у станицама што леже у паду и успону, морају се укочила притегнути.

Но завршна кола морају се укочити за време влаковог бављења у свима станицама.

§ 124. Путници треба да се пењу у кола или да слазе са њих тек пошто влак стане.

Члан 26.

Отправљање влакова.

§ 125. Влаковођа и машиновођа сваког појединог влака морају потпуно обавештени бити од стране станица, о приређеним нередовним влацима о премештању мимоилаза својега влака са другим влацима усљед закашњења, као и о случајно учињеној промени улаза у неку даљу станицу.

§ 126. Ни један влак не сме се на пут кренути односно неку станицу проћи, пре онога времена што му је возидбеником прописано.

Влак сам собом мора одговарати прописима за сигурност саобраћаја.

Припреме за његов полазак морају се довршити а сигнал о његовом путовању у напред дати, или се уверити о прекиду жице по којој се сигнали дају; једном речи мора му се потпуно осигурати слободан саобраћај до прве станице.

§ 127. Станица даје знак за полазак влака станичним звоном, затим паље влаковођа полазни

знак пошто је чуо од завршног па даље по реду од свију осталих влакових пратиоца одзив „готов“ и најзад машиновођа звиждаљком знак да локомотиву напред креће.

§ 128. Влацима што путнике возе мора станица својим звоном пре „полазног“ знака дати још и ове знаке: „скоро ће се полазити“ и „пењи се у кола“, и то у овим међувременима: знак „скоро ће се полазити„ даје се најмање на 10 минута пре одређеног поласка влака; знак „пењи се у кола„ даје се после што дужег времена, али нигда касније од 5 минута, пред одређени полазак влака.

Ако је одређено неком влаку бављење мање од 10 минута а веће од 5 минута, онда се знак „ скоро ће се полазити“ даје одма чим се влак укаже (појави).

Ако је одређено бављење од 5 минута или мање, онда може знак „скоро ће се полазити“ одпасти и одма други знак „пењи се у кола„ дати чим се угледа да влак долази.

§ 129. Ако би случајно станица електричном звечком почела давати погрешан знак о ходу влака онда мора ова давања и довршити, али укратко затим и поређи са „отказним“ знаком.

§ 130. Влак не сме ни под којим условима проћи без бављења оне станице или постаје, које су му возидбеним планом за бављење одређене.

§ 131. Особени влак који се није могао никојим начином приказати, не сме се на пут кренути кад је због непогодног времена лед огна даплеко немогућан, кад су звечкини знаци непоуздани и у опште

кад неповољне околности путовање влака несигурним чине.

Чл. 27.

Поступање за време возидбе.

§ 132. Сваки пратиоц, одређен за послугу кочила, мора се у његовој близини и налазити, како би на дате му знаке што пре одговорити могао.

Само код путничког влака дозвољено је удалити се од својих кочила оним пратиоцима, којима је поверено и прегледање возних билета па не би у стању били да ово посвршавају за време бављења у станицама.

Но при излажењу из станице при јаким падовима савијутцима, тунелима и при приближивању некој станици, морају влакови пратиоци увек спремни бити за послуге кочила.

§ 133. Сваки пратиоц кад је у служби носиће у за се онај списак, који му је по члану 19 § 104 у руке предат, да се према њему чува.

§ 134. Ако би неки пратиоц хтео знак давати онда му се ваља прво послужити влаковом узицом ако му је она на распоможењу, па тек онда да дотични знак даде.

Ако нема влакове узице, или ако би ова изневерила, онда ће се са другим каквим сигналом додавати знак од пратиоца до пратиоца.

§ 135. Кад се два влака на двогубом колосеку сусрећу, машиновође даће парном звиждаљком знак „пази“.

§ 136. Кад се влак приближи некој станици, онда ће машинско и влаково особље, а нарочито

машиновођа и влаковођа обратити особиту пажњу на знак последњег чувара и на положај одстојног сигнала, односно даће увек парном звиждаљком знак „пази“ пре, но што влак у станицу уђе.

§ 137. Кад се опази да одстојни сигнал стоји на *«забрањен улазак»*, онда ће машинско и влаково особље употребити сва подесна средства да влак зауставе пред одстојним сигналом. У овом стању чека ће влак све дотле док му се не укаже сигнал *«слободан улазак»* или док му се другим којим несумњивим начином од меродавне стране не дозволи даље путовати.

За одступање од овог правила мора се тражити „дозвола“ од жељезничког оделења министарства грађевина.

§ 238. Ако се затече одстојни сигнал неосветљен у времену кад би требао да је осветљен, влак ће се код њега задржати.

Но и ако одстојни сигнал, стоји на *слободан улазак»* влак ће смети ићи у станицу, али са највећом смотреношћу.

§ 139. Кад се влак већ станичним колосецима примиче, локомотивно особље мора добро пазити на положај скретница.

§ 140. Кад влак прилази станици, машински и влаковски персонал неће смети ни на који начин утицати било махањем, миговима, или другим давањем знакова, те да се положај скретнице промени.

Но ако се машиновођи и влаковођи из нарочитих узрока учини да је погрешно отворен улазак по колосецима, они ће морати влак задржати и од станице тражити да им се улазак промени.

§ 141. Кад влак излази из станице машиновођа пазиће, да ли је колосек, по коме излази потпуно слободан; да ли су скретнице, по којима ће пролазити правилно отворене; а влаковођа и сви остали пратиоци, пазиће да ли им станица не даје знак да влак зауставе.

Члан 28.

Поступак при лаганом вожењу, при обустављању на прузи или при враћању влакова натрашке.

§ 142. Сваки се влак мора уставити у онај мах чим се нешто примети, што би му за даље вожење од опасности било.

§ 143. Чим се влак заустави на равници, кочила се одмах одпусте; зауставили се на узбрдици или низбрдици онда кочила његова остају све донде притегнута, док машиновођа са парном звиждаљком неда знак за даље вожење.

§ 144. Чим се влак ма из ког узрока на отвореној прузи заустави, мора се одма без одлагања и заштитити, а то чини пре свега *завршни кочиоц позади.*

Овај иде, без икаква исграживања зашто је влак заустављен и без икаквог даљег упутства, брзим кораком натраг, јављајући то влаковођи по својим предњим пратиоцима и заштићава влак прописаним сигналима, односно наређује да ово заштићавање изврши чувар пруге на сигуран начин (види члан 29 § 158).

Влак се мора заштитити па ма се и не очекивао никакав влак позади,

§ 145. Да би чувари пруге што пре за заштиту

влака у помоћ притрчали, даје машиновођа чим влак заустави парном звиждаљком знак *«у помоћ»*.

§ 147. Влак се заштићава позади безусловно и онда, кад га је одстојни сигнал обуставио, или кад је тако стао да га одстојни сигнал на прописано одстојање не заштићава.

§ 147. На прузи са једним колосеком, или на прузи са два колосека кад је један од ових затворен за саобраћај влакова, мора се заустављени влак исто тако и с преда заштитити. Лице које ће ово извршити одређује влаковођа.

На прузи са два колосека влак се и онда обострано заштићава кад се очекује помоћна машина на неправилном (непрописаном) колосеку.

§ 148. Влаковођа је најстрожије одговоран за извршење влаковог заштићавања.

§ 149. Ако се мора влак у тунелу зауставити — што треба увек избегавати, — онда се он у том случају не заштићује одређеним сигналима само на прописно растојање, већ и изван тунела.

У таком случају а код пруге са два колосека заштићује се оно место где је влак заустављен и *на другом колосеку с преда*, како би се избегло мимоилажење влакова у тунелу

§ 150. Увиди ли се да ће се заустављени влак само за кратко време бавити, или ако би опасно било по путнике да се са кола скидају, онда ће им се скидање забранити.

Бављење путника на колосецима не сме се никако дозволити.

§ 152. Ако се мора неки влак натрашке враћати, онда се мора један са нужним сигналима снабдевен

претеча изаслати, који ће увек на равном одстојању од 1000 метара пред њим ићи.

Пре но што почне влак одступати, ако се није какве опасности бојати, променуће се како ваља чеони и завршни сигнали.

§ 153. Ако се на једногубом колосеку неки влак из буди каквога узрока тако лагано креће да није у стању да одржи прописно му возно време, па се сумња да неће моћи доспети у најближу станицу ни пре 5 минута пред *најранији полазак* степеном старијег супротног влака, онда ће се он ако му није полазак телеграфским путем са најближом станицом већ утврђен и ово у влакову успутницу прибележено, — баш у то доба зауставити, а пред њега послаће се један поуздан претеча са потребним сигналима, коме ће влак на подједнаком одстојању од 1000 метара а са великом обазривошћу следовати.

Ако је пруга на којој се противни влак очекује у паду, или ако су неподесне околности за његово заустављање, онда се мора сразмерно и веће одстојање узети.

§ 154. Ако се даљем путовању таковог влака предпоставља враћање натрашке у станицу од које се и пошло, онда се ваља тачно управљати по поступку, који је за ово прописан (види § 152).

Члан 29.

Надгледање влаковог саобраћаја од стране чувара пруге и скретнице.

§ 155. Сваки чувар пруге мора се пред полазак влака на неку тачку своје пруге тако поставити, да га може влаково и машинско особље сигурно видети.

§ 156. Бранике треба затварати на 5 минута пред долазак влака, а најкасније на 3 минута, па било да се они руком затварају или да су на потег.

На 10 минута пред долазак влака не смеју се више стада претеривати преко пруге.

Чувар ће свима средствима, што му на услузи стоје, спречавати својевољно отварање и прескакање преко затворених браника, а преступнике ће ухватити.

Ако је електрична звечка, у прекиду, онда се тим обазривије морају чувати прелази (види одредбе § 5 жељ. полиц. закона).

§ 157. Чувари пруге даваће зауставни сигнал („стој“) у случајевима:

a, ако је пруга невозна, или ако има друге, какве сметње што би влаку даљем вожењу опасна била или му вожњу спречила;

b, Ако влакови пратиоци обуставни сигнал дају.

c, Ако се на самом влаку нешто примети што би му за даље вожење од опасности било.

d, Ако се по електричној звечки дао противан знак за вожњу некога влака.

e, Ако се електричном звечком дају два сигнала, који јављају да два влака на једном истом колосеку један другом на супрот иду.

f, Ако се електричном звечком даје сигнал „обустави све влакове“.

g, Ако се за време важења некога влака чује сигнал: „одбегла кола“ која према паду пруге или правцу ветра трче на сусрет влаку.

h, Зарад обавештења влака кад је неки део пруге тако покварен да се са особитом пажњом возити мора.

§ 158. Кад на неком месту треба дати обуставни сигнал, па лице, које га даје не узмогне на истом месту и остати, и кад неки влак не узмогне да угледа оптични сигнал ни на 400 мет. даљине, као при магли, јакој киши, вејавици, прашини, једном речи кад је поглед у даљину спречен, онда се морају увек на колосек ставити праскала и то најмање на 200 метара пред оптичним сигналом.

§ 159. Знаци за лагано вожење даваће се:

a, Кад стање пруге, појединa хрђава места горњега строја и други узроци не допуштају да влак са обичном брзином вози (види 157 h).

b, Кад влакови пратиоци дају знак за лагано вожење.

c, Кад се влак приближује некој станици или раскрсници пруге.

§ 160. Повређена места на прузи обележавају се овако: са обадве стране повређене пруге а најмање на 400 метра одстојања, поставе се ручни лопари (сигнали) окренути зеленом страном напоље а белом ка повређеном месту.

§ 161. Знак, да је пруга исправна, даваће се свакоме влаку што се приближује само онда, ако се пруга налази у исправном стању и ако не буде за сигурно вожење влака никаквих препрека.

§ 162. И ако се никакав влак не очекује, опет зато чувари пруге морају једнако мотрити на електричну звечку и на случајно пролажење неког влака.

Ако се посумња о сугурној вожњи влака исти ће се зауставити и његово особље о томе известити.

Члан 30.

Вожње на двогубом колосеку.

§ 163. На прузи са двогубим колосеком морају влаци возити увек *десним колосеком* својега правца. Овај колосек назива се правилним.

§ 164. Кад влаци на прузи двогубог колосека између две станице на неправилном колосеку саобраћати морају, онда се на том делу пруге морају применити и сва правила обазривости и сигурности, што су прописана за једногуби колосек, само са том разликом што ће се употребити за оваково путовање прописани сигнали.

Мимоилажење влакова, које је иначе на отвореној прузи бивало, мора се пренети у станице које опет по могућству ваља уредити по правилима о старешинству влака.

Члан 31.

Засебно путовање локомотива

§ 165. Сва правила о сигурности за заобраћај влакова морају се применити и на засебно путовање локомотива.

Члан 32.

Услови и прописи за потискивање (гурање) влакова локомотивом позади.

§ 166. Влаци који се потискују позади, не смеју за време својега потискивања већом брзином од 24 километра на сат ићи (види § 22 жељез. полиц. закона).

§ 167. Код ових влакова не сме бити кола, која су тако натоварена или тако закачена да им се одбојнице не могу додиривати.

Празна кола ваља што даље ставити од позадне локомотиве, како би поглавито теглењу изложена била.

Није дозвољено закачивати кола иза позадне локомотиве.

§ 168. Како ће се завршна кола и за њима позадна локомотива са ноћним сигналима снабдети одрнђено је у „правилнику“ за давање знакова.

§ 169. Позадна машина не сме се нигда за влак закачити.

§ 170. Кад хоће да пође влак, који ће позадна машина гурати, влаковођа прво даде знак за полажење, а за тим се споразуму машиновође чеоне и позадне локомотиве парним звиждаљкама, па тек онда заједнички влак крену.

§ 171. Брзину вожења треба што је могуће више подједнзко одржавати.

Дуж целе пруге, на којој се гурати мера не сме се задња локомотива одвајати од влака.

§ 172. Хоће ли влак уз пут да се заустави, онда ће се машиновође чеоне и позадне машене парним звижљкама споразумети о томе и гледаће по могућности да прво стане локомотива позади. Усљед тога, акс буде потребе, даваће влакови пратиоци заустављне знаке обојим машиновођама, а по могућству прво оном на локомотиви позади.

Члан 33.

Поступање и особена правила обазривости при отправљању закаснелих влакова.

§ 173. Кад се неки влак закасни, онда му ваља гледати да то закашњење накрми прво, са краћим бављењем, а друго, бржим вожењем; но и то само у границама дозвољене највеће брзине.

§ 174. Сви налози и саопштења машинском и влаковом особљу, о измени у претицању влакова, о премештању и утврђењу мимолаза њихових, или остала важна наређења, неће се чинити само усмено, него ће се и писмено у влакову исправу (успутницу) прибележити.

§ 175. О премештању неког мимолаза или претицаја, мора се увек на време известити станично особље а нарочито скретничари.

§ 176. Ако би се због закашњења негог влака морале учинити наредбе односно њиховог мимоила жења илп претицања, онда вреди опште правило: да се влаковима одржава старешинство (степен), и по томе млађи влак не сме помести саобраћај старијем влаку.

Само кад се телеграфским путем споразум учини сме се према околностима од овог правила одступити.

§ 177. Кад је на пруги са једногубим колосеком телеграфски споразум немогућ, онда за одређење мимолаза вреди ово:

а.) Млађи влак који је у редовном свом току, мора сачекати мимолаз са старијим својим влаком у станици, која му је возидбеником прописана; но ако

се закасни млађи влак онда безусловно мора чекати у оној станици, у којој би се са старијим влаком, узимајући да он уредно вози, сусрести могао.

Од овога се може одступити само онда, кад од станице што старији влак одправљала, доспе јасно, написмено и предругојачено упутство.

Млађи влак зарад укрштања (мимолаза) са старијим супротним влаком, сме се најкасније одпустити *(најкаснији полазак)* онда, ако ће, узев да уредно, вози, стићи у прву станицу још за 5 минута пре планског поласка супротног старијег влака. Но ако је плански полазак каснији од овако прорачуњеног најкаснијег поласка, онда ће се по планском поласку и управљати.

Млађи влак, у доба својег најкаснијег поласка, смеће се само онда из станице одпустити кад се има вере да ће поуздано одржати своје возидбено време.

б. Ако млађи влак не стигне, старији влак продужује свој пут, но с тим, што ће и он у одређеној му станици за мимоилаз сачекати да прођу 5 минута после планског доласка противног влака, који се очекује *(најранији полазак)*.

§ 178. Да би нека станица при телеграфском прекиду сазнала важна наређења, која се железничког саобраћаја тичу, она неће неки влак из станице пре одпустити, — који би иначе требала да одма по доласку неког противног влака одпусти, — док чинсвник не разгледа прво „успутницу“ последњег влака.

§ 179. Кад је могући телеграфски споразум, онда ће се и мимоилажења и претицања закаснелих влакова телеграфским путем и утврђивати, но и овде као правило служи општа основа о старешинству (влакова). Премештај мимолаза или претицања одређује једино она станица што млађи влак одправља.

§ 180. Једаред уговорени мимоилаз остаје све донде, докле га обе стране у заједничком договору телеграфски путем или писмено не преиначе.

Сваки телеграфским путем утврђени мимолаз, мора се прибележити и у влакову исправу.

Члан 34.

Раднички влаци (Режи влаци).

§ 181. Раденички влак што на отвореној пруги свој посао врши, мора се за времена уклонити са колосека и то да стигне у станицу најмање пре 10 минута но што ће из ње поћи супротни влак, односно да се већ врати у своју станицу пре но што ће поћи устопични влак из најближе станице.

Ако би се раденички воз имао укрстити у неком мајдану од шљунка или на неком другом споредном колосеку, то треба да је ово изрично у дотичном возидбеном плану предвиђено.

§ 182. Ако раденички влак не саобраћа по неком возном плану, онда ће његова кретања одредити обе суседне снанице.

§ 183. Влаковођа мора безусловно у свима приликама бити на челу оваког влака; кад дакле

влак натрашке одступа мора се находити на првим колима што напред иду.

Члан 35.

Притицање у помоћ.

§ 184. Машину односно влак, кад у помоћ притиче, мора пратити и неко лице што је вично саобраћајној служби.

§ 185. Ако се телеграфским путем споразумети може, онда се оставља станичном особљу да оно како најбоље зна што пре одвезе машину до влака коме помоћи треба.

Но ако се телеграфским путем не може споразумети, онда је машина што у помоћ притиче од свију влакова по старешинству најмлађа (види § 45 жељез. полиц. закона).

§ 186. Кад се влак, што је помоћ тражио, пре доласка помоћне машине, опет на пут кренути може било то својом машином или некога устопичнога влака, онда ће он моћи и продужити своје путовање, но под тим условом, ако му помоћна машина из предходне станице није већ на сусрет пошла. Са тога мора пред собом изаслати весника са потребним сигналним справама, који ће увек на 1000 метара метара одстојања пред њим ићи.

Изашиљање весника смеће на двогубом колосеку тек онда изостати, кад се известно зна да помоћна машина неће неправилним колосеком на сусрет ићи.

Члан 36

Путовање жељезничких колица и дресина.

§ 187. Путовање железничних колица мора лично руководити неко одговорно лице.

Сем тога морају жељезничка колица и довољан број радника пратити, како би их на случај потребе одма са колосека скинути могли.

§ 188. Железничка колица не смеју се никад на пут кренути без писмене дозволе станичног чиновника.

§ 189. Вођа железничких колица мора при себи имати тачан сат и звиждаљку.

Сем тога морају колица уза се носити најмање један сигнални лопар или барјачић и праскало, а ако би и ноћу путовала, онда још и фењере, који би као и сигнали на влацима у један мах светлили у напред и позади.

§ 190. На 15 минута пре но што ће неки очекивани влак проћи колосеком на ком су железничка колица, морају се ова са њега скинути и најмање за 2 метра далеко на страну оставити.

§ 191. Возну брзину железничких колица ваља тако удешавати, да се она највише на 80 метара одстојања зауставити могу.

Сем тога при прелазима, а нарочито кад они у кривинама и усецима леже и у опште кад се не може на далеко видити, ваља возну брзину, тако удесити, да се не може некакав нисрећан случај десити.

§ 192. На оним деловима пруге што леже у јаким падовима, морају железничка колица и кочила имати.

§ 193. Кад се железничка колица на колосеку баве више од 5 минута, или кад морају више пута овамо и онамо ићи, онда се и она заштићавају исто као и влак.

§ 194. Железничка колица, која по свршеној возидби или послу на прузи остају, морају се дићи са колосека и оставити пред стражару или на друго какво место ради надзора.

§ 195. Ови прописи вреди и за дресине и друга возна средства, која се људском снагом по колосеку крећу.

Члан 37.

Затварање колосека.

§ 196. Ако прекид колосека неће дуже трајати од једног међувремена у ком влак не вози, онда је довољно да се по пропису заштити невозно место; но ако ће прекид дуже трајати, онда се мора на обојим граничним станицама позади излазних скретница подићи штитни сигнали који ће забрањивати излазак влака на прекинути колосек (види § 1 жељез. полиц. закона).

О оваковом затварању пруге мора се и сво њено особље известити.

Члан 38.

Удеси на прузи и изванредни догађаји.

§ 197. Сви удеси што се на прузи догоде и сви изванредни догађаји, којима се саобраћај на прузи ремети, као и све неприлике, које би могле проузроковати удес или препреке, као: обронења,

поплаве и. т. д. морају се најкраћим путем доставити шефу (старешини) најближе станице.

Овај ће опет без одлагања доставити ове неприлике оним органима, којих то понајпре тиче.

Члан 39.

Саобраћај снежних гртала. Поледица.

§ 198. Није дозвољено непосредно на чело влака ставити снежно гртало да снег одгрће, или каква кола да поледицу на колосеку разбију.

§ 199. Снежно гртало, које иде на неки део пруге да снег одгрће, мора увек и једно лице пратити, које добро познаје ту пругу по свима њеним местним околностима и препонама, и које ће на брзину вожње и снагу употребљене локомотиве упливисати.

§ 200. На самом снежном грталу за време вожње несме се нико бавити.

Члан 40.

Поступак кад се из неке станице кола откотрљају (одбегну), или кад се од влака отргну.

§. 201. Који прво ок особља угледа да су се кола из станице одкотрљала дужност му је пре свега дати знак „*одбегла кола*“, или другом заказати да тај знак даде.

Затим се најближа станица телеграфским путем о том извештава.

§ 202. Чувари пруге чим овај знак „*одбегла кола*„ чују морају одма бранике затаорити, па са укупном снагом, што им је при руци, а при том себе чувајући, набацивати на колосек шљунак или друга подесна средства за обустављање кола.

Ако се по правцу ветра или паду дају закључити, да ће се кола са неким влаком што се приближава сукобити, онда се мора влак зауставити

и влаковођа о чувеном сигналу „*одбегла кола*“, известити. Влак ће се при томе обазриво натнаг повлачити.

§ 203. Ако се знак „*одбегла кола*“ чује у некој станици, њено ће особље одна све припреме учинити да одбегла кола задржи неизлажући опасности ни себе, ни људе који би у тим колима били.

§ 204. Ако нема наде да ће се побегла кола у станици безусловно зауставити моћи, а има се уверења да кола пројурившн ову станицу неће се ударити ни са каквим влаком на прузи суседне станице, онда се знак „*одбегла кола*“ мора одма даље додавати, а суседна станица о одбеглим колима и телеграфским путем известити.

§ 205. Но ако би од суседне станице неки влак путовао, или би се њој приближавао и најзад ако је у опште опастост сукоба очигледна, а зна се на извесно да у одбеглим колима никаквик људи нема, онда ће се иста пустити ако је могуће на слепи колосек, или ће се скретница, што на споредан колосек води само у пола обрнути, или ће се ма шта друго подметнути да се кола из колосеки склизну.

§ 206. Кад се кола уз пут од влака отргну, онда кочиоци на отргнутим колима морају одма кочила притегнути и машиновођи дати знак „*раскинут влак*“.

Овај ће се знак и осталим пратиоцима и чуварима пруге давати, чим опазе да се влак раскинуо или чим са стране добију знак „раскинут влак.“

Машиновођа ће за тим према паду или успону надлежно поступити, а пратиоци влака следоваће тачно знацима што им он давао буде.

Ови основи важе од дана потписа.

ЖСБр. 734.
5. Јуна 1885. год.
у Београду.

министар грађевина,
шуковник,
К. Протић с. р.

РАСПИСИ

1.

ПОПЕЧИТЕЛСТВО УНУТРАШЊИХ ДЕЛА

Свима окружним начелствима и управи вароши Београда.

Поред свију досад издатих наредаба попечителства унутрашњих дела, да се народу, који се на правителствене грађевине употребљује, заслужена награда по постојећој уредби одмах исплаћује, има попечителство ово непријатно уверење, да се наредба ова не испуњава. Чега ради попечителсто унутрашњих дела принуђеним се налази свим окружним начелствима и управи вароши Београда настојећим расписом својим то своје расположење саопштити, да ће оно за сваки у будуће показавши се случај по предмету неуредног и одоцњеног исплаћивања заслужених наднаца надлежног окружног начелника — управитеља вароши Београда — на одговор узимати.

По чему нека начелству — управи — једанпут за свагда то правило за правац служи, да се народу, који се на правитествене грађевине употребљује заслужене наднице било пешачке било колске по постојећој уредби онај исти дан исплатити имају. А ако

се народ употребљује на превлачење јапије или других правителствених потреба, па се то више дана продужује, онда последњи дан рада на лицу места, да се наднице исплате, те да не мора народ ради исплате никада даље ићи и своју заслугу тражити. Ако начелници окружни или њихови заступници при одпуштању наредаба својих и о исплати сходне наредбе учине, биће преднаведено постављено правило уредно испуњено.

19 Фебруара 1858 год. ГБр. 307.

2.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окружним начелствима

Министар грађевина увидео је јасно, да је досадањи начин поступања у смотрењу опредељавања линије за путове као и са само грађење њихово одвећ нецелисходан шта више и врло шкодљив како у обзиру политичком, стратегичком, саобраћајном тако и економном, поред тога што се од приватних готово свагда тужбе подижу да им се у овом или оном призрењу велике штете чине, које тужбе посао задржавају и уназаћавају.

Зато министар грађевина да би овим незгодама на пут стао, забрањује од сада свако предузимање грађења пута, без предходног његовог знања и одобрења; а у исто време прописује за у будуће следеће упутство, како има поступати предпоменуто начелство при опредељавању линије пре него што се у само извршивање и грађење пута упусти:

Ако начелство из свог сопстеног убеђења за потребно нађе, да је нужно неки известан пут саградити онда ће оно учинити свој предлог министру грађевина у ком предлогу мора разложити јасно околности, зашто налази за потребно пут градити, па на тај свој предлог чекаће одобрење минстра да може

даљој радњи приступити. Кад министар грађевина прими и одобри предлог начелства, онда ће оно издати решење своме окружноме инџиниру да истражи линију куда је најпробитачније, и најекомоније пут спровести, па од целе дужине те линије сачиниће потпун пројекат, који се мора састојати:

1., из ситуационог плана околног предела где се траса повлачи, у ком плану треба да су тачно означени сви предмети, који имају уплива на мимопролазећи пут, као и сви културни предмети, да би се јасно увидело, кроз какве пределе пут пролази. Исто тако на овоме плану, на извесним растојањима треба да се нумерно назначене тачке, где објекти и профили долазе.

2. Из просека по дужини трасе, на ком треба да је нацртан изнивелиран природни терен назначен црном пругом, а линија саградити се имајућег пута треба да буде црвеним мастилом повучена. Из овог просека такође треба да се види, где и на ком месту и у ком растојању долазе мостови, канали и пропусти.

3., Из попречних профила, из којих да се одмах видети може, колико где засећи а колико пунити треба као и под каквим нагибом.

Поред поменутих планова треба да се дода као допуна пројекту и један опис целе трасе, тако да се из овога могу све околности сазнати које се не би могле цртежом изразити, као што ће у том списку такође представљене бити и принуђујуће околности, зашто се је при повлачењу трасе овога или онога правца држати морало.

Да се пак неби од приватних тужбе при самоме извршивању догађале, начелство ће пошто инџинир с пројектом готов буде, одредити једну комисију, у којој свагда треба да инџинир присуствује, која ће комисија за дужност имати целу линију прећи и појединe кметове и општипаре, кроз којих атар пут пролази, кад на њих ред дође, сазивати, и штете које би се просецањем пута чинити имале, саопштавати, како би општина штете појединих својих житеља сазнала и благовремено се састарала, како по закону за најсходније нађе. Пошто се овако и поравњење дотичних општина прибави, онда ће начелство цео пројект министру грађевина на преглед и одобрење послати са извештајем да никакве препоне на путу не стоје које би извршењу дела сметале.

Овако исто сачињаваће и подносити начелништво и у оном случају, кад му непосредно од министра грађевина налог следовао буде за грађење каквог пута.

Саопштавајући министар грађевина горе наведена упутства најозбиљније препоручује томе начелништву да се у смотрењу грађења путова истих строго и неодступно придржава.

13 Марта 1863. год. ГБр. 615.

3.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

свима начелствима и управи вар. Београда

Да би се од сада тачка 18 §. 329 кр. зак. тачније и уредније вршила као и да би се све тужбе и заплети између полиц. власти и приватних избегли министар грађевина нашао се побуђеним томе начелству (управи) наложити, да се у будуће по томе предмету овако управљати има:

Кад се који грађанин подручне му вароши пријави да жели нову кућу или какву зграду градити, па да усљед тога захтева да му се правац линије определи, оно ће одредити свога инжинира с тим упутством, да целу постојећу улицу са оближњим окретностима премери, од исте план сачини, па онда на њој по његовом нахођењу и мњењу линије регулације како с једне тако и с друге стране улице црвеним мастилом повуче, и кад то сврше, начелству (управи) са својим известијем, у ком ће поступак свој оправдати, зашто је тако регулацију назначио, предати. Како поднесени план тако и известије, послаће начелство (управа) са својим известијем министру грађевина на промотрење и одобрење.

Онако као што министар грађевина регулацију улица означио буде, намешта ће се куће једном за свагда у тој улици.

Но да би власт свагда при руци овакове планове улица имала и лако их из вида не изгубила, и да не би при другој појавившој се прилици опет једну исту улицу по други пут мерила и линију регулације на ново опредељавала, нужно је да све планове од улица у нарочити за то устројени протокол заводи, са једном у њему рубриком, у којој ће стајати тачно описано: која је то улица, одакле почиње, докле се свршава, куда води и т. под. како би се план једном сачињени, кад наново устреба, опет лако наћи могао. Исто тако предмети овога рода фасцикулираће се у једну за њих нарочиту фасциклу са принадлежним насловом „фасцикла“ о регулисању улица“. Деловодна пак нумера завешће се у регистар или протокол како је уобичајено, па се онда упути иста на нумеру горе казаног протокола где је опширно заведена и описана.

Но ако би ово окружном (варошком) инжиниру могућно било, да уједанпут уредан план од целе вароши построји, то ће он онда на таковом регулацију свију постојећих улица ове вароши назначити и такови министру грађевина на преглед послати; па пошто такову регулацију вароши министар одобри, онда ће се по истоме регулација вароши привремено и извршивати, у ком случају онда цео рад у предходно тачки наведен, што се заведења и фасцикулирања, тиче, отпада.

Но како се лако може догодити, да ће се приватни због овог изданог правила с отпочињањем својихј грађевина, нарочито одмах у почетку задоцњавати и због тога тужбе подизати и дангубе тражити могу; то овим

министар грађевина налаже томе начелству (управитељству), да оно у подручној му вароши наредбу ову обзнани с том даље препоруком да се сваки, без разлике који жели кућу подизати, *бар на један и по месец* власти надлежној пријави пре но што жели кућу или зграду отпочети градити, у ком случају ће га онда начелство (управителство), на протокол узети и датум кад се пријавио ставити Ко ово пренебрегне учинити, па се после дангуби или буди каквој штети отуда изложи, себи нек препише. Напротив пак власти ће се старати да до одређеног термина посао и са истим скопчану преписку, за време горе постављеног термина изврше, јер иначе ако то неучине, одговорни ће бити за штету, која би се тим поводом приватноме могла догодити.

23 Маја 1864 год. Г№ 1193.

4.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

свима окр. начелствима

До сада упражњавала се код нас практика та, да се при грађењу нарочито нових друмова што више могуће стара линија, куда је негда обичан пут ишао, задржи, ма ова веругала без нужде стотинама пута, и то је учињено да се неби крађим линијама пут просецајући заузимале на ново земље под исти и да се тиме не би људи оштећавали.

Но практика ова почива са свим на погрешном основу, јер овако без нужде искривуданом линијом пољској привреди чини се већа штета. Очевидно је и не подлежи никаквој сумњи, да је крива линија, рачунајући од почетне па до крајње њене тачке, дужа него права, која исте две тачке сајужава. Па како пут има два раемера, дужину и ширину, онда је јасно, да искривудани пут много више простора према једној и истој ширини пута заузима но прва. То је дакле једна штета као што је горе казато са стране пољске економије. Друга пак и много знатнија штета јесте губитик у времену, јер дужа линија према истим условима потребује више времена да се пређе него што потребује краћа.

Ове економске основе узимајући у рачун министра

грађевина не може при дојакошњем по све погрешном и штетном основу оставити, да се продужи прављење путова. Па с тога најстрожије препоручује томе начелништву, да оно у будуће кад нове друмове у своме округу буде размеравало за просецање, уколико само природа земљишта и друге местне околности дозвољавају што је могуће узима правије линије, како би се тиме горње незгоде одклониле, т. ј. штета у земљи самој а нарочито губитак у времену.

4 Маја 1865 год. Г№ 965.

5.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

свима окружним начелствима

Пошто почиње нестајати врбовине, и тешко се већ подмирују потребе при нашим барутанама са угљеном, који се од врбовине сажиже, то да не би доцније и већу оскудицу тога осетили, министар грађевина налази се побуђеним наложити свима па и томе начелништву, да оно на свима барним или у опште подводним земљиштима, која се налазе поред путова постојећих или оних, који би се на ново направили, разуме се у прописаној даљини од јендечића, врбе и то кртога својства (беле) засађује. и то не само у једном, но, ако простор дозвољава, и у више редова један поред других.

Зато нека од сада при засађивању дрва поређ пута ово правило начелништву за правац служи.

4 Маја 1865 год. ГБр. 966.

6.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

свима окружним начелствима и управи вароши Београда.

Међутим док подпуна правила сходно закону о подизању јавних грађевина не изађу, министар грађевина прописује укратко правила, којих ће се од сада грађевински чиновници при прављењу планова и сачињавању предрачуна морати строго придржавати.

Сваки пројект за какву грађевину било да се он израђује по налогу министра грађевина, било по увиђавној потреби самога начелства, мора се састојати из следујућих саставних части: из планова, прерачдуна и описа грађевине.

I. План.

План мора по свима његовим частима тако сачињен бити, да се може лако на прво посматрање видети, да ли цели одговара или не, па зато се он мора састојати из следујућих части:

1. Из основе (фундамента).
2. „ сваког над фундаментом следујућег спрата ако их више имаде.
3. Из основе кровног положаја с назначењем, где димњаци у овај излазе.

4. Из основе патосних и штукаторних балвана (Stürs und Fall Träme) с принадлежним балванским шлиснама (Tram Schliessen).

5. Из просека по разним линијама здања како дужине тако и ширине, нарочито пак од оних места здања, која се подпуно представити морају цртањем, како се у природи извршити морају.

6. Из детаљних планова појединих части на здању, као: прозора, врата, перваза, (гесимса) и т. д.

7. Из ситуационог плана простора, на коме се има здање постројити; на овоме морају нацртани бити сви предмети и све околности, које би на подижућу се грађевину уплив имале, као постојеће старе зграде, мимо грађевине водећи сокаци, потоци, реке и другог рода воде, ако би их каквих било, затим коте свију димензија, као и коте нивелације, нарочито ове последње морају тачно опредељене бити према горе исчисљеним предметима, како би се подпуно сазнало у колико ови предмети, као и сам положај места својим падом или пењањем на подижућу се грађевину уплив имају.

8. Све саставне части цео пројект сачињавајуће, морају не само посебно него у целости котиране бити.

План се мора према потреби саставити. С тога плану мора предходити свагда програм, у коме морају све потребе опширно исчисљене и димензије ових подпуно опредељене бити; по томе дакле има се поименце означити сва одељења, која у подигнути се имајућој грађевини смештена бити морају, исто тако и за иста потребни број соба и других зграда; у опште пак при црквама, школама, шпиталима, сиро-

тињским и болничким домовима, касарнама, шталама и т. д. мора число у њима сместити се имајућег људства, коња и т. д. поред потребних других обиталишта. за она лица која администрацију извршују, као и за магацине и таване служећим за смештај ране ма кога рода, треба да је потребно число садржаја јасно означено. Да је план сходно програму састављен, свагда ће се овој вишој власти са планом и другим документима на увиђене подносити.

При пројектирању буди које грађевине, одсудно решење на план има материјал и вештина мајсторска, за то ће сваког грађевинског чиновника прека брига бити, да сазна, какви се материјали, и каквог качества у повереном му кругу налазе, па према њима као и према вештини мајстора грађевину пројектира, како неби осврћући се на художествено израђене материјале, и способне мајсторе, грађевине онако пројектирао, како се то онде чини, где су сви захтевајући услови за то испуњени. Ако је дакле морао грађевински чиновник по неким частима пројекта од општег техничко-економног правила одступити то се мора према околностима при конструкцији држати границе сталности коју максимум опредељује. Но тај случај ће свагда у опису грађевине ставити, ради знања какве су га околности приморале, да овако поступи при конструирању.

Како се код нас још врло често грађевине од слабога т. ј. мешовитог материјала подижу, то је нужно да се такође и склоп дрвене грађе, која ће у зиду стајати, за себе нацрта и представи, те да се види, како се има извршити.

Што је овде у опште говорено чисто о здањима и другим зградама, то се исто односи и на другог рода грађевине на води и у води, и оне треба да се састоје из плана ситуацијоног са котама нивелације на њима означеним, из планова основе, просека, детаља, просека корита воденог, са назначењем обала и поплавног круга и т. д.

II. Предрачун.

Предрачун, као што је познато, опредељује шта ће једна грађевина коштати; па како је он по своме опредељењу и мерило моћи, да ли се може или не једна грађевина подићи, то се у толико више изискује велика позорност од стране грађев. чиновника за потпуно ислеђење трошкова и јасно изложење предмета у њему.

По томе дакле у њему треба да су сви послови посебно назначени и тачно описани, како се имају извршити са припадајућим ценама посебним и сумарним, исто тако у њему треба да су сви материјали описани, кога рода, качества, дебљине, дужине, ширине и т. д. морају бити као и сва друга потребна грађа, ствари, справе и т. д. треба да су посебно исчисљене, и подробно представљене, са захтевајућим од њих својствима, дејствима и т. д. У предрачуну несме ништа изостављено бити, што би се у плану налазило и обратно. Послови у њему наведени, да би се контролисати могли, морају свагда у мери кубичној, квадратној или мери дужине изражени бити, разумевајући и оне, који се на комад плаћати морају

Што се пак метала тиче, поред назначења њихових днмензија, морају свагда на меру тежине сведени бити.

Под најстрожијом одговорношћу препоручује се грађевинском чиновнику највећа предострожност и смотреност у овом предмету, јер у колико тачан и подробан план показује, како треба да се грађевина врши, исто тако предрачун показује, од каквог квалитета треба предузимач посао да изради, од каквог квалитета материјал да узме и употреби.

Како се тешко из површине земљишта даје закључити. какву ће сталност оно сложиште имати, на ком се у истој дубљини мора темељ поставити, тако грађевин. чиновник пре но што приступи к грађењу предрачуна, мора најпре земљиште да испита, и сложишта, како једно за другим следују да престави цртежом, с назначењем, какав је који слој, па онда тек предрачуном да ограничи дубљину темеља, или у противном случају ако земљиште не буде довољно стално, узети у предрачун и средства, којима се мора земљиште утврдити.

Даље да би се предрачун тачној ревизији и у смотрењу стављених у њему цена подврћи могао, мора се свагда предрачуну приложити и табела цена, надница раденика, материјала и подвоза, која табела цена мора свагда потврђена бити местним примирит. судом.

III. Опис.

Да буде пројект потпун, мора имати још свој опис, у коме мора изложено бити све оно, што се планом и предрачуном неда представити ни описати, особито што се односи на околности саме грађевине,

даље у каквој се близини или даљини и где местимице налази материјал, као: креч, песак, вода, цигља, креп или ћирамида, дрвена јапија и т. д. каква су средства подвозна, као и какви су путови од места где се материјал налази до места грађевине.

Ово све до сада што је речено, односи се на грађевине, које се изнова подижу. Да би знали чиновници грађевински управљати се, како имају поступати у оним случајима, кад се једна грађевина доправити имаде, то министар грађевина и по овом предмету сљедујуће прописује:

IV.

При једној доправљајућој се грађевини мора на плану све оно што се изнова ради црвеном се фарбом означити, на против оно, што остаје, представља се црном фарбом, све оно пак, што се руши, означити се има жутом (гумигута) фарбом, црвена фарба означиће се рујавом (терамјеном) фарбом.

И од оваке грађевине треба да се подпун план састави, као и при новим грађевинама, што се пак предрачуна тиче, у тај ће доћи све што се на таквој једној грађевини има оправити и преиначити и додавати, и то јасно представљени и описани сви послови, као што се то изискује и при новим грађевинама.

За обичну оправку какве грађевине или зграде, ту се не изискује никакав план, ван ако потребује гдекоја част његова какво преиначење, у ком случају онда има се предложити цртеж како се мисли начинити изнова; али што се предрачуна тиче, тај треба

да је подпуно испрпљен, од свакога без разлике посла мера посебна и целокупна означена, са ценама посебним и укупним, даље и у првом и у другом случају мора се урачунати на чији терет има пасти износај сурвине, ћубрета, претекшег материјала и т. д.

Правила ова саопштавајући министар грађевина томе начелству (управителсту), у исто време озбиљно налаже му, да оно своме грађевинском чиновнику препоручи, да у будуће, што се сачињена пројекта тиче само се истих правила строго придржава; јер у противном случају, не само да се ни један пројект на овај начин несастављен, неће примити, већ натраг повратити, него ће таквог чиновника грађевинског министар грађевина и строгој казни, као небрежљивог који оће време у дангуби да проведе, подвргнути.

17 Маја 1865 год. Гр. 1095.

7.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окружним начелствима

Да би у будуће народ дотичног округа нове још̀те потребне путове лакше саградити, а постојеће већ грађевине опет у добром стању свагда одржавати могао, министар грађевина за то сљедујућа правила прописује:

1. Да се сви државни друмови у §. 3. зак. о подиз. јавних друмова побројани, кименом патошу и шљунком насипају на три фата у ширину.

2. Сви окружни и срески друмови, који су у §§ 4 и 5 горњег закона побројани, да се каменом патошу и шљунком насипљу од само на два фата и 4 стопе.

3. Стари постојећи друмови државни одржаваће се у будуће са добрим насипом од шљунка у истој ширини, која је у 2гој тачки прописана и за нове путове те категорије.

5. У том случају кад се предходно друм крупним камењем патоше па онда шљунком одозго насипље, дебљина слоја шљунка треба да буде највише 9, а најмање 6. палаца, и то у средину пута, а на крајевима једне и друге стране у онолико мање, у колико испупченост (конвекс-тет) друма дозвољава. Где се

пак патосање каменом због оскудости у истоме неможе да изврши но се мора друм чисто шљунком да наспе онде дебљина (висина) насипа од шљунка мора износити потпуно 18 палаца, а с крајевима саразмерно као што је горе речено за први случај. За овај последњи случај види §. 6. зак. о сувоземним јавним друмовима.

6. Насипање путова извршиваће се свагда при путовима, који се изнова граде, на начин како под) приложени план просека показује и опредељује.

Министар грађевина на основу § 5. зак. о подизању сувоземних јавних друмова прописујући горње упутство, налаже томе началству, да се у будуће прописа овог при насипању друмова строго придржава докле се и у том обзиру опширнија правила и за све могуће случајеве обрасци не пропишу.

30 Марта 1866. год. ГБр. 825.

8.

МИНИСТАР ФИНАНЦИЈЕ

Свима окружним начелствима и управи вар. Београда и Мајданпека и заведењу државне ергеле и економије топчидерске.

Многа начелства према превисоком решењу од 17 Јануара 1859 (збор. XII стр. 19) и §. 33 закона од 23 Марта 1865 год. о подизању јавних грађевина двоуме, да ли се наднице народу, који се на правителствене радове употребљава, по постојећој тарифи монета за пор. или за чарш. течај имају исплаћивати, и траже нужна упутства.

Тарифа монета за чаршијски течај не може се применити при исплаћивању оваког рода послова, које народ правителству не чини по погодби, него по наредби и дужности, и то с тога, што је напред споменутим превисоким решењем начело изречено, да се народу за наднице овакове издају новци у оном течају, у ком се ови по уредби у касу примају, од кога се није одступило ни §. 33. наведеног закона. а 1865 год. кад је тај закон изишао, још није био изишао закон од 1 Априла 1866, којим се нове новчане тарифе узаконјавају, те тако пређе чаршијски течај монета у самој ствари није ни постојао, почем је порески грош двојином више тарифиран био од чар

шијског гроша и било је све једно чинила се испла-та у пореском или у чаршијском тачају по тарифи. То при садашњој тарифи монета за чаршијски течај. није случај, јер између једног и другог течаја по-казује се већа и мања разлика. која се од времена на време мења.

На основу предизложеног и ради правца у у речи стојећем питању препоручујем томе начелству, управи. заведењу, да народу, који се на правителстве-не радове употребљава, ако је исплата у чарш. течају одређена каквим законом, који је пре изашао, но закон о тарифама, дотичне надницe овако рачуна означену у каквом закону таксу н. пр. 4. гр. чарш. узме у пола т. ј. 2 гроша, и ова цифра значи гроша пор., па тако нека народу и исплати. А ако је испла-та тог рада у чарш. течају одређена каквим законом који је после I. Априла 1866. год изашао, власти ће их рачунати у чарш. течају, као што је одређе-но последњом тарифом за чарш. течај (14 Априла 1866. КЕ№ 979), по којој ће се тарифи у опште и све друге исплате у чарш. течају (н пр. за канце-ларијске трошкове) рачунати.

12 Јула 1867. год. Е№ 1690.

9.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окружним начелствима

Законом о подиз. јав. грађев. §.§. 5 и 7. опредељује се, да се како за подизање нових здања тако и за важније оправке на већ постојећим зданима, чине предлози од дотичних министара свагда у напред за идућу годину у свако годишње време најдаље до конца месеца октобра, изузимајући какве непредвиђене случајеве, који се појаве у течају године, кад ће се од овога правила моћи одступити.

Пропису овоме власти земаљске ни уколико не одговарају, него чине предлоге у истој години, када ваља зграде подићи или постојеће оправити, и то по кадкад тако доцне, да није могуће повећу оправку а камо ли прекројења и подизања нових зграда предузимати. Зато да би се овој неуредности крај учинио, миоистар грађевина строго налаже томе начелству да оно на овај пропис закона добро мотри, и своје предлоге у томе обзиру тако чини, да закон не буде празна реч, него да се доиста и врши. С тога ће начелство у будуће чинити предлоге у обзиру подизања нових и оправке постојећих грађевина, као што закон опредељује.

Међутим из дојакошње практике видео је мини-

стар грађевина, да начелства окружна ни друга опредељења горепоменутог закона нарочито што се оправака тиче не држе, па с тога се ствари јако отежаваје а у исто време и задоцњавају, тако на н. пр. она траже одобрења од министра грађевина и за оне ситне оправке, којих одобрење круг њихове власти непревазилази, јер §. 10 зак. о подизању грађевина на то их овлашћује; по томе дакле само за оне оправке треба да се министру за одобрење обраћају, што моћ њиовог одобрења превазилазе. Исто тако за ове ситне оправке нетреба да оптерећавају снагу техничку, него нека их у своје време врше средством својих дотичних органа у почетку појаве; само за веће оправке где треба знање да се определи трошак било за просту оправку, било за како преиначење, тамо и за то треба да инжењера употребљују, јер овим поступком не само што неће инжинир у беспослице своје време проводити. него ће се тиме и знатан трошак од стране народа уштедити који сада мора да чини при дочеку инжинира, који дочек самом својом величином превазилази трошак потребан за саму оправку.

Поред горе побројаних незгода и то се до сада врло често, а готово свагда догађало, да власти, које оправку предлажу у писменом програму своме неисцрпе је потпуно, него доцније пошто се већ оправка одпочне радити, увиђају, да им је требало још ову или ону оправку тражити, па се због тога доцније обраћају и траже да се такове изврше; или што је још горе, кад им се инжинир пријави, оне саме усмено представе ову или ону потребу, па доцније кад се оправци приступи, онда траже много више,

но што је у предрачуну узето, изговарајући се, да је орган од стране њене одређени по опису оправака то тражио, али да инжинир није то у рачун узео или да је из вида изгубио и т. д. Да би се дакле и у томе једном ред увео, власти, које оправку траже, треба у програму свога предлога све подробно да испрпе шта треба да се на једној грађевини оправи, а исто тако и тачан програм шта треба и какова одељења мора грађевина да има, која се тражи да се изнова подигне, како би тиме инжинир у могућност постављен био, да подпуно и план и предрачун исцрпи.

29 Декембра 1868 год. Г№ 3153.

10.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окружним начелствима.

Искуство је досада јасно доказало, да по готову ни једна изнова сграђена грађевина, а много мање каква повећа оправка није довршена а да није било више израђених послова.

Ова околност даје потпун белег, да се како пројекти и предрачуни за нове грађевине, исто тако и за оправке од дотичног инжинира подпуно не исцрпе него се ово само чини овлаш и мимогред, одкуда после и наступају те грдне неуредности како у обзиру самих кредита, тако исто и у званичној преписци.

Министра грађевина је озбиљна воља једном за свагда овој крајњој неуредности стати на пут; па с тога препоручује томе начелству да оно своме инжинiру строго препоручи, да при предлогу било нових грађевина било при оправци добро мотри, да и у пројектима и у предрачунима све потребно са највећом тачношћу исцрпи, опише и предстви, како неби после предузимачи имали повода нова захтевања и погодбе за више послове чинити.

Налога овог нека се начелство строго придржава јер иначе неће се убудуће ни један више преко погођене суме извршени посао признати, нити испла-

тити, већ ће пасти на терет оног званичника, коју није ствар уредно испрпео и предложио. Од овог правила моћи ће се изузети само такви случајеви, који се доиста у почетку поред највеће пажљивости нису могли предвидети; али и за саме такве случајеве ако одлагања трпе, неће смети сама окружна власт пре вршење њихово наређивати, докле министир грађевина такво не одобри, само ако одлагања не трпе, онда ће вршење послова моћи начелство наредити, али ће се одма у исто време и министру за одобрење издатка обратити са јасним описањем и нужде и потребе овог наређења.

Да се пак неби изговарања од стране оних власти догађала које оправку или нову грађевину траже, начелство ће се свагда као што му је у томе обзиру већ отпуштено упутство, тражити написмен за оправке тачан списак какве оправке поименце имајо на грађевини да изврше, а за нове грађевине опеу потпун програм потр[illegible]ба.

29 Декембра 1868 год. ГБр. 3166.

11.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окружним начелствима

Министар грађевина извештен је да неке од полицијских власти рђаво распоређују са снагом народа при оправљању путова, и то главно у томе, што оне не наређују да људи оправљају онај пут, који је најближи њиовом месту борављења већ се увск с једног удаљеног краја шиљу на други удаљени а они који су овом ближи, шиљу на онај крај, који је опет њима удаљен, и по томе да је овакав распоред управо узрок што људи у зимње доба са својим колима и воловима на тим оправкама остану по више дана ноћивајући на путу често због оскудице и гладни и голи.

Да се овакви нереди у будуће неби догађали а и да се неби незадовољство у народу сејало, особито у овом послу, који он са радошћу врши, министар грађевина најстрожије налаже томе начелству, до оно у будуће добро мотри да нити само, нити подручне му власти у подобну, погрешку не падну, него нека само а и подручне му власти гледе, да такове распореде, што се оправљања путова тиче, чине да људи увек онај пут оправљају који је најближи њиовом месту борављења.

25 Јануара 1869 год ГБр. 215.

12.

МИНИСТАР ГРЂЕВИНА

Свима окружним начелствима.

Министру грађевина дошло је до знања, да се кладе, пањеви, великим поводњима на мостове, који постоје преко река и потока, на друмовима, никако не чисте, а то је врло штетно, једно с тога, што се вода кад други поводањ наступи, загушује, па немајући пролаза, изилази преко обала у поља, и чини штету усевима, а друго и с тога, што вода тако загушена, удара тако великом снагом на мост, те га дигне и однесе. Овим последњим случајем трпи се двогуба штета, и то: што се мора нова ћуприја градити, и што се за дуже време комуникација на друмовима прекида.

Овака би се штета врло ретко догађала, кад би се отвори на мостовима после сваког већег повода чистили од киша; па зато министар грађевина овим најозбиљније препоручује томе начелству, да оно нареди, да се од сада после сваког цоводња, кладе и други овим подобни предмети, које велика водња на отворе мостова доноси, наслања, и после тако оставља, одма сместа чисте и на страну баце, како би отвори мостова свагда чисти били, да вода може лако и брзо пролазити.

6 Јула 1873 год. ИБр. 908.

13.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима начелствима и управи вароши Београда.

Кад и законски прописи а нарочито §.§. 9. 13. 24. 37. 41. 42. и 43. зак. о подиз. јав. граћ. и расписи од 17. Маја 1865 год. Бр. 1095 и 29 Декем. 1868 год. Г. Бр. 3166 иду на то, да се при пројектовању свију у опште грађевина, које се подизати или оправљати имају, особита пажња обраћа на економно вршење истих грађевина, и кад се за ове оће предходно одобрење или сагласије и онога, чија је грађевина: то да се ни за један тренутак оваке законске наредбе не би губиле из вида, и да би се строгим набљудавањем истих избегла свака неуредност а и штета, која је као неизбежна посљедица отуда —, побуђен сам да у том обзиру овим расписом, а на основу §. 13. и 35 истог зак. пропишем следећа о јавним грађевинама упутста:

1. Да се тачно испитује и добро промимшља при пројектовању грађевина, те да се што целисходније и економије сви без разлике планови сачињавају, а нарочито за оне грађевине државне и народне, које обичне потребе живљења, радиности и привреде подмирити имају; те тако да се при томе пројектовању ни власт ни ицжињери ни у какву из-

лишност и луксузе не упуштају, но само да оно што је потребно, у пројект узимају и то: како у односу пространства и висине грађевине, броја и величине локала њених, тако и у односу конструкције исте, а нарочито што се спољног украси тиче да се од сваке излишности клоне, пошто украси не само никакове стварне користи грађевинама не приносе, но се на против зна, да се архитектонска лепота једне грађевине може постићи правилним саразмерностима појединих делова и хармонијом свију ових са укупном грађевином.

2. Да се добро промишља и предвиђа при пројектовању и прорачунавању послова и трошкова, те да се подпуно све најпре исцрпи, одобри и у погодбу узме, а не да се доцније показују већи трошкови за више израђене послове, а отуда опет неприлике и заплети, и за то да инжињери према томе састављају што тачније планове са подробностима, из којих се сви делови грађевине и конструкције истих, увидети, разумети и тачан прорачун учинити може; даље; да инжињери брижљивије и подробније прорачуне сачињавају, и објашњују по правилима и формама које су им већ и по самој њиховој струци познате, и које им горњи расписи прописују, а никако више тек површно или само изводно, као што је код неких до сад подобних случајева бивало, који се у будуће неће смети повторити.

3. Да се при самом вршењу грађевина све тачно и пробитачно оно само извршује, што је предвиђено и погођено, а да се без неоспорне нужде и нарочитог одобрења ништа не даје, што би такође

веће трошкове, неприлике и заплете производило. — И по томе инжинирима се одсудно забрањује, да дозвољавају или сами наређују веће послове преко погодбе на какој грађевини, док се предходно потреба зато не извиди, не докаже, и предрачун већег трошка не сачини, и док се за тим одобрење или сагласије не добије од оне стране, која грађевину плаћа. Но у оним случајима, где се већи послови по прекој и непредвиђеној потреби не би могли никако одложити, док би се надлежно одобрење и сагласије добило, власт ће непосредно најближа: окружна, среска или општинска, чим за то дозна и буде позвана, на лице места изићи и протоколарно оваку потребу констатовати, па пошто се то учини, онда ће тек моћи начелство на основу таког документа поступити и наредити за такве послове онако, како је расписом од 29. Декембра 1868 год ГБр. 3166 казато.

4 Да се погодбе и лицитације тачно и јасно воде, као и после при закључавању уговора све да се јасно и потанко определи, шта се погађа; и стога да инжинири и власт добро пазе, да се лицитације уредно држе, и при њима намештања (ујдурме) строго одклањају, а исто тако и да озбиљну бригу обраћају при сачињавању уговора, како се неби што у њима изоставило или подвукло, што би доцније штету или заплет причинити могло.

Осим тога за народне т. ј. окружне среске и општинске грађевине да се од сада озбиљнија пажња обраћа на §§ 37 и 38 зак. о грађев. у обзиру прикупљања новаца за подизање грађевина потребних

како се ни отуд више никад неби догађале незгоде и штетне последице за грађевину и народ, као што се дојако то не ретко догађало.

За тачно и строго вршење изложених упутстава распис овај нека начелство саопшти у препису инжињерском оделењу, и његовим окружним инжинирима, равно као и осталим дотичним властима, јер ће се од сада најстрожије тражити тачно и исправно вршење ових прописа.

13 Априла 1874 год. АБр. 141. РБр. 240.

14.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

свима окружним начелствима

Чешће се догађа да нека начелства противу постојећих правила и упустава своје грађевинске рачуне воде, па их таке недостаточне још и неблаго времено министарству грађевина на одужење поднашају, те се тиме узрокује излишна преписка, склапање пак целокупног годишњег рачуна при самом министарству задржава и поднашање истог глав. контроли противу постојећег закона задоцњава. С тога министар грађевина у договору са глав. контролом нашао је за нужно издати следећа упуства, по којима ће се инжинири и казначеји свију начелства како при вођењу тако и при сачињавању и поднашању грађевинских кредита и годишњих рачуна најстрожије управљати.

1. Окружни ће казначеј строго пазити, да отворени начелству ма који грађевински кредит одма и подпуно из окружне касе изузима и депозитира, назначивши тачно у аменетнику и монету депозитиране суме.

2. Ове кредите а нарочито повеће, који су на какву повећу грађевину или оправку одређени ако се кад покаже да неће моћи употребљени бити не само

у течају оне рачунске године, за коју су одобрени, но ни у течају следеће или и друге које године, нека начелство према извешћу инжинира и казначеја свог, да кредити безплодни неби у депозиту лежали, сходно закону о штедионицима преда окружној штедионици на руковање, назначив тачно рок за одказ, Но где окружне штедионице још нису установљене. начелство ће депозитиране грађевинске суме предати на руковање управи фондова, или оној штедионици, у другом округу, која му је најближа.

3. Начелство ће се свагда у своје време главној каси—одуживати за поједине кредите, но и то за сваки увек целим изузетим кредитом на један пут, а никако почесним издатцима.

4. Из депозитираног пак кредита, казначеј ће за грађевине, оправке или за оно, на што је кредит намењен, чинити надлежне издатке на признанице, одостоверене окружним инжиниром а подписане наредбодавцем начелства, али ће се у признаницама тим увек изречно позивати на министарско или највише решење, којим је кредит одобрен.

5. Окружни инжинир водиће међутим у особеној књизи тачан рачун о тим кредитима како се ови кредити ни у ком случају неби прекорачили без предходног новог највишег или министарског решења, а после тога он ће свагда при грађевинском прегледу свом начелству, или преко овог министарству грађевина назначавати, да ли се може предложени посао из одобреног и депозитираног надлежног кредита подмирити.

6. Чим се која одборена грађевина или оправка сврши, инжињер ће нужни окончани рачун закључити и са дотичцим погодбеним и техничким документима одељењу казначејства нарочитим рефератом предати, да оно овај рачун са придодатим исплатним документима по постојећем начину сачинити, и одма министарству грађевина од стране начелства поднети може на одужење дотичног кредита; и тако он неће чекати на друге започете и још неудејствоване грађевине или репарације, које би се имале у течају целе године извршити, него ће како који рачун свршен буде, одма редом и подносити министарству грађевина.

7. При поднашању рачуна оних оправака из §. 10 зак. о грађев. треба поднети предрачун, или ако овај није могао бити начињен због итног предузећа оправке, други који акт, из кога ће се моћи видити, шта је при тим оправкама вршено и колико је за шта плаћено, а не као што је до сад обично чињено да се само укупно јави, да је оволико или онолико за оправку утрошено, јер је то противно смислу поменутог §. Са поднешеним рачуном начелство ће заједно и ону суму која би му по свршетку грађевине или оправке од одређеног на то кредита претекла министарству грађевина а ником другом нити опет раније или доцније повраћати, изузимајући уштеде од општих оправака.

8. При концу рачунске године окружни ће инжинир бити дужан један извод свију одобрених кредита како свршених тако и несвршених грађевина или

репарација саставити, у томе ће изводу дотичне суме за неизвршене грађевине и репарације у одвојену рубрику ставити, па рефератом одељењу казначејства предати.

9. Окружни ће казначеј за тим сравнити поднешени му извод са својим исплатним документима и отвореним кредитима; и пошто се о тачном рачуну сваког појединог кредита увери, он ће онда главни рачунски извод по постојећем формулару о задужењу саставити, и најдаље до конца Новембра сваке године министарству гоађевина на подпуно одужење или даље задужење поднети заједно са уштеђеном сумом од кредита општих оправака, ако би је било, а дејствително задржаће у депозиту оне суме, које по истом изводу задужења ваља за идућу годину да при начелству остану.

10. Начелник окружни преко окружног инџинира водиће најстрожије старање, да се започете и за мало недовршене оправке, или грађевине, ако је могуће у истој години доврше, како њиово извршење и рачуни без нужде у другу годину прелазили неби; а тако исто настојаваће да се преко окружног казначеја рачуни о тим свршеним грађевинама и оправкама одма састављају и министру грађевина према горњим упутствима поднесе.

11. Начелник ће окружни по закону о чиновницима а према величини немарљивог вршења дужности од стране речених органа, казнити ове дисциплинарно или сам —§ 41 зак. о чинов. грађ. реда —или ће достављати то дотичним министрима да они шта према закону следује учине.

Министар грађевина овим дакле налаже томе начелству, да ова гореизложена упутства тачно саопшти казаним рачунополагачима обојих својих одељења, и осбиљно закаже им, да се најтачније истих придржавају, настојавајући и само, да иста потпуно извршују, јер ће министар грађевина принуђен бити, да најстрожије по закону поступи за небрежење и недостатачно вршење грађевинских рачуна по горњем упуству и другим постојећим рачунским правилима и прописима.

28 Маја 1874 год. Р№ 1670/873 Р№ 529/74.

15.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима начелствима и управи вароши Београда

Догађали су се случајеви, да су се при државним лицитацијама за грађевине пријављивали и такви лицитанти, који су истина од своје стране све услове тражене од стране власти за лицитирање испуњавали, али нису били вештаци, да би кадри били сами грађевину да руководе и изврше, и такове су лицитанте комисије одређене за држање лицитације на основу прописа § 26. тачке 2 закона о подизању јавних грађевина, из лицитације удаљавали, и по томе себи присвајале право које према опредељењу горњег параграфа поменутог закона само министру грађевина припада.

Да се у будуће такови случаји не би догађали и лицитације уништавале, а тиме предузимање грађевина одуготезало, министар грађевина наоди за нужно да препоручи томе начелству да оно од сада свагда у условима стави једну тачку која ће гласити овако:

„Онај лицитант који није вештак у грађевинама, али је у стању да испуни све обвезе које се од лицитанта траже, примиће се за лицитанта да лицитира, али ће он дужан бити, ако би грађевина на њему остала и министар грађевина држану лицитацију одобри, при закључењу уговора да приведе

сходно пропису §. 26. закона о подизању јавних грађевина вештака који ће у стању бити подизање грађевине да руководи и изврши. Ако пак он то неби хтео или неби могао такав услов да испуни, не ће се с њим уговор закључавати, него ће власт наредити да се држи нова лицитација на штету његову".

28 Фебруара 1878 год. ГБр. 68.

16.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима начелствима и управи вар. Београда и Мајдан-пека.

Догађа се, да појединa начелништва, код којих се нове грађевине врше, дају предузимачима оригиналне планове и друга документа техничка, па их ови изгубе и упропасте тако, да се због тога на мале сметње чине око пријема грађевина. С тога мин. грађевина препоручује начелству Н — управи, да она — озбиљну пажњу на оригиналне планове обраћа и добро их чува а предузимачима грађевина не даје више оригиналне планове и друга техничка писмена документа на употребу у већ копији те да се због тога неприлике око пријема грађевина више не догађају.

25 Јула 1888 год. ГБр. 468.

10.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окружним начелствима и управи вароши Београда.

Законом о подизању јавних грађевина од 23 марта 1865 год. (Збор. 18 стр. 2.) прописано је, како се има поступати при подизању нових и оправљању старих државних, окружних, среских и општинских грађевина. Тако између осталога казано је у §§. 5 и 7 истог закона, да се предлози о подизању нових и о оправкама или доправкама старих грађевина чине свагда унапредак за идућу годину у свако годишње време најдаље до конца месеца октобра, изузимајући непредвиђене случајеве, који се појаве у течају године, када ће се од овог правила морати одступити. А и расписима мојих предходника упућивана су окружна начелништва, да се овог законог прописа строго придржавају, и да приликом предлагања какве грађевине, оправке или доправке у исто време подносе на преглед и одобрење потпуно састављен план и предрачун. како би се избегло то, да се после одобрења предлога чине накнадно предлози за будикакву измену или допуну, од одобрене грађевине.

Даље §. 11. напред поменутог закона наређено је, да се одобрене грађевине тако у посао предузи-

мају, да зидање и малтерисање или лепљење почне од 1 априла и траје до 1 октобра, а сечење дрвене грађе да почне од 15 новембра и траје до конца Јануара.

Ма да су горња наређења законска довољно јасна и опредељена опет сам приметио да се млога начелништва и технички органи њиови истих строго не придржавају, него чине предлоге и траже одобрење за какву грађевину у време када би ваљало самој изради грађевине приступити, и то кадкад тако касно да због зимњег доба апсолутно није могуће већу какву грађевину ни оправити а камо ли подићи, а планове и предрачуне подносе са свим непотпуне и нетачне.

Позван поверењем његовог Височанства узвишеног нашег владаоца, да се старам о извршењу законих прописа по свима гранама спадајућим под управу министарства грађевина па и оних у смотрењу подизања јавних грађевина, ја немогу трпети да се у овоме погледу поступа противно тим прописима закона. И зато у саопштењу овога, а у свези и као допуну расписа министра грађевина од 29 децембра 1869 год. ГБр. 3153 препоручујем свима начелништвима (тој управи) да се при предлагању грађевина најстрожије придржава наређења закона о подизању јавних грађевина, како оних на суву тако и оних на води, и да састав планова и предрачуна оснива на тачном и свестраном проучењу месних прилика и земљишта, а сходно техничним правилима и прописима то де се избегну штетне последице у погледу солидности грађевине и увећање трошкова, који од непотпуности и нетачности планова и предрачуна произилазе.

Приметим ли, да која власт и њени технички органи мимо свега овога поступе противно и да такво поступање буде од штете за касу државну или народну или за послове државне службе, предузимаћу законе кораке. да онај ко тако учини, искуси последице закона о чиновницима грађанског реда, који за такав случај намеће дотичном лицу мимо дисциплинарне казне и одговорност да накнади штету (тач. 5 §. 43 и §. 66 реченог закона и §§ 13 и 14 закона о јавним грађевинама).

Овај распис начелство ће саопштити свима потчињеним властима и техничким органима а о пријему његовом мене известити.

28 Марта 1881 год. Бр. 1028.

18.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима начелствима и управама вароши Београда и Мајдан-Пека

По уобичајеној практици дотичне полицијске власти досад су наређивале извршење грађења друмова, без да су пре одпочетог грађења предлагале и тражиле одобрење од министра грађевина и за то, да ли ће се и колико простора остављати поред дотичног друма за прогон стоке као што то изискује §. 6 закона о сувоземним јавним друмовима.

Последица оваког поступања била је та да се данас у нашој земљи поред друмова једне исте категорије виђају са свим неједнаки простори, који служе за прогон стоке, а местимице нарочито у потесима, притежаоци друму суседних земаља заузели су сво земљиште поред друма до самих друмских ровова, што даје повода, да се дотичне полицијске власти много доцније, после већ сграђених друмова, обраћају министру грађевина ради опредељења, да ли се и колики простор може поред кога друма одржавати слободан ради прогона стоке.

Да би се у будуће стало на пут показаном неправилном поступању, а уједно да би се избегао излишан посао, ако би се приступило томе, да се у смислу

горе споменутом за сваки појединн случај од стране министра грађевина опредељује и одобрава, да ли ће се и колики простор поред кога друма за прогон стоке остављати, министар грађевина, по прибављеним мишљењима од окружних начелништава која се више мање слажу, а у духу §. 6. закона о сувоземним јавним друмовима, прописује следећа правила односно одређивања и одржавања простора за прогон стоке поред друмова у опште:

1. Где је саобраћај прогона стоке јак, ту поред друма са обе стране треба оставити по 10, а где је саобраћај слабији, по 6 метара слободног простора, не рачунећи у тај простор ровове друмске.

2. На местима, где би прогон стоке могао бити само са једне стране, на пр. код друмова у брдо усечених, треба са те једне стране оставити најмање 8 до 10 метара слободног простора, како је где потребно, према саобраћају прогона стоке.

3. Поред сваког друма у опште, где и нема нарочите потребе за прогон стоке, треба са обе стране оставити слободног простора по 3 метра; и

4. У свима напред побројаним случајевима под 1. 2 и 3. полицијске ће власти по мерама тамо означеним саме сдређивати и одржавати празан простор поред друмова за прогон стоке. А министру грађевина обраћаће се и очекивати од њега одобрење само онда, када би особина каквога друма или природни положај земљишта нарочито у брдовитим и кршевитим пределима био такав, да се за прогон стоке или иначе поред друма не би могао оставити

онолики простор, колики је за који друм означен напред под 1, 2. и 3.

Саопштавајући ова правила свима па и томе начелништву — тој управи, — препоручујем му — јој — да се у будуће у одређивању и одржавању слободног простора поред друмова за прогон стоке, а и иначе, придржава истих правила, како у смотрењу друмова, који би се у будуће имали изнова градити, тако и у смотрењу већ сграђених друмова; према чему ако би се нашло да су поред кога од досад сграђених друмова слободни простори за прогон стоке заузети, као што сам дознао да има доста таких случајева, ту да настане, да се ти простори одмах обележе и одржавају.

Распис овај начелство, — управа, — ради знања и вршења саопштиће и дотичним среским властима, а мене ће о пријему истог известити.

28 априла 1881 год. Бр. 1053.

19.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима начелствима окружним и управи вароши Београда.

Потребно је министру грађевина да благовремено зна шта се у идућој којој рачунској години од друмова, мостова и других јавних грађевина у атару сваког појединог круга — у вар. Београду и његовом атару — изнова градити, или на већ постојећим друмовима, мостовима и другим јавним грађевинама преправити или оправити има и то у случајевима, где дотични посао због художног рада и материјала није у стању урадити непосредним простим радом народ, него би се имао да изврши о трошку државе или народа дотичног округа или среза у смислу закона о подизању јавних грађевина и закона о друмовима.

С тога препоручујем томе начелству — тој управи — да састави и најдаље до 1 септембра тек. год. мени поднесе засебан списак свију таквих друмова и мостова и других на друмовима и мостовима нужних послова, а засебан опет списак свију грађевина, преправака или оправака државних, окружних и среских зграда, који се послови у атару тога округа — у вароши Београду и његовој околини — имају извршити у идућој рачунској 1882 години.

У тим списковима треба да се назначи:

1., на коме се месту и какав посао има да изврши;

2., шта ће коштати засебно сваки појединн посао;

3., ко према постојећим законима о јавним грађевинама и друмовима има да поднесе трошак за који посао, да ли т. ј. каса државна или народ дотичног округа или среза;

4., ако је посао грађење каквог новог друма, моста или зграде, онда поред напред изложеног да се у списковима назначи још и то: за друм, колико ће од прилике бити дугачак и какви се вештачки радови имају на истом да изврше; даље за мост, каквог је распона ширине и висине и од каквог се материјала има саградити, и на послетку за нову какву зграду, колико ће од прилике и у којој висини постројена бити, да ли приземна или на два боја или више и од каквог материјала.

На случај, ако би начелство — управа — за који од показаних послова и грађевина имало -- до сад већ састављен план и предрачун, или би их саставило -- саставила — пре 1 септембра тек. год. оно — она — ће за такав посао и не чекајући 1 септембар поднети одмах овамо свој предлог са планом и предрачуном, на преглед, а међу тим ће наредити, да се у дотичном списку, који као што је горе речено, има поднети овамо најдаље до 1 септембра, уврсти и тај посао са примедбом како је о истом још раније и под којим бројем послало -- послала — министарству свој засебан предлог са планом и предрачуном.

За оне пак послове и грађевине, за које планови и предрачуни не буду готови до 1 септембра тек. год. начелство — управа — ће означити у дотичним списковима само оно што је казано напред у тачкама под 1. 2. 3 и 4, а међу тим ће живо настати да се планови и предрачуни за те послове, и то ако је посао грађење каквог новог друма или моста, за који је нужно да се грађа сасече у року законом прописаном, најдаље до 1 декембра тек. год., а ако је посао грађење какве нове зграде. — најдаље до 1 марта идуће године саставе и за сваки посао особеним извештајем пошљу овамо на преглед и одобрење.

При својим предлозима треба начелство — управа — да има на уму мој распис од 28 марта 1881 године бр. 1028 у погледу састављања предрачуна, и према горњем пропису начелство — управа — ће и у будуће за сваку идућу рачунску годину подносити овамо спискове, о којима је напред реч, како се не би сваке године особено тражили.

11. Јуна 1881 год. Бр. 2259.

20

МИНИСТА ГРАЂЕИНА

Свима окружним начелствима и управи вар. Београда.

И ако је у §. 55. закона од 23 Марта 1865 о подизању јавних грађевина казано, да кад тај закон ступи у живот, губе важност поред других тамо побројних закона и сва остала ранија наређења, која су истом закону противна, опет се дешава, да по гдекоје начелство и данас још, у случају држања писмене лицитације за какву грађевину, одређује у комисију за преглед и оцену писмених понуда два државна чиновника и председника или члана местног општинског суда, у смислу § 12. правила министра грађевина од 2 Јула 1864 прописаних за држање лицитација у опште, у место да по §. 29. напред споменутог закона о подизању јавних грађевина као по доцнијем закону састављају исту комисију из три грађанина који ће писмене понуде отварати без мешавине полицијске власти.

Последица оваког погрешног примењивања законих наређења та је, да се само због пропуштене формалности у саставу комисије мора да наређује држање друге писмене лицитације; а ово је штетно, како, по саму грађевину, особито још кад иста није за одлагање, тако и за саму државну службу.

С тога, у намери да се овако што више не догађа, а имајући у виду и то, да осим горе казаног у правилима о држању лицитације од 2 Јула 1864

има још и других прописа, који су противни наређењима доцнијег закона од 23. Марта 1685 о подизању јавних грађевина, као што су н. пр. наређења §§. 6. 10. и 14., која се косе сасвим или од части са оним, што је казано у §§. 23. 25. и 27. реченог закона о подизању јавних грађевина — позивам сва окружна начелства па и ту управу — да у будуће при писменим лицитацијама састављају комисију за преглед и оцену писмених понуда у смислу §. 29. закона о подизању јавних грађевина а разуме се да при тој комисији има свагда присуствовати окружни инжињер, који ће објашњавати надлежне документе и остале законе прописе.

И у осталом начелства — Управа — ће се придржавати наређења наведеног закона; а по правилима од 2 Јула 1864 о држању лицитације у општо поступаће у толико, колико за штогод није никако или није друкчије прописано у закону о подизању јавних грађевина.

Даље у најновије доба примето сам и то, да многе власти, кад држе писмене лицитације, не назначавају ни на офертама ни на протоколу лицитације ни у самом извештају, да је према закону о таксама у готову наплаћена таксена марка на оферте а ни таксених марака на офертама тим нема.

Па да се неби и због тога наново чинила питања и по томе се одобравања лицитација задржавала упућујем начелство — управу, — да пази, да се свагда на офертама, ако на њима нема таксених марака од 5 динара, назначи, да је такса у готову плаћена назначив где је у државну благајну као приход унешена, у смислу члана 10. упута министра финансије од 27 Маја тек. год. изданих за извршење закона о таксама.

Бр. 2735 19 Јуна 1881. год. у Београду.

21.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окружним начелствима и управи вар. Београда.

Од закона о изменама и допунама закона о подизању јавних грађевина од 3. Јануара тек. год, шиље се томе начелству — управи 80 комада, с препоруком, да од тога броја онолико, колико је потребно. задржи за потребу својих канцеларија, а остало да разашље среским властима и појединим општинама у своме кругу.

Приликом овом а у цељи једнообразног поступања при вршењу овог закона о изменама и допунама, као и због тога да би се избегле незгоде, које се дешавају отуд, што се уз пројект и предрачун за грађевине у исто време не шаљу министру грађевина на преглед и одобрење и услови, него се ови кадкад дотерују после држане лицитације, упућују се сва па и то начелство — та управа:

1. Да планове грађевине показују у оригиналу а предрачуне и услове, која се документа такође по замењеном §. 21. имају износити на углед, да угледу излажу у копији одостовереној од стране начелства — управе; при чему се у копији предрачуна *не ће стављати и сума за непредвиђене „потребе“ грађевине,*

2. Да укупну предрачунску цену, која по замењеном § 6. није више канцеларијска тајна, по одбитку цене означене за непредвиђене потребе, означавају увек и у објави, коју чине преко новина или иначе у смислу § 19. закона о подизању јавних грађевина, како би на тај начин и они предузимачи, који су на страни изван места канцеларије, која објаву чини, могли знати предрачунску цену грађевине;

3. Да при поднашању пројекта за какву грађевину шиљу уједно на преглед и одобрење и услове, који се имају састављати по досадањем начину, све дотле, докле се не би одовуд послали шаблони општих услова за грађевине;

4. У препису предрачуна који се има излагати угледу у смислу тачке 1. ових упустава не ће се стављати цена за сваку рубрику посебице, но само на крају предрачуна сумарно.

Бр: 517.

10. Фебруара 1883 год.

Београд.

22.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окружним начелствима и управи вар. Београда

У свези мога расписа од 10. ов. м. Бр. 517. којим су прописана упуства за вршење закона од 3. Јануара ов. год. о изменама и допунама у закону о подизању јавних грађевина, наређујем начелству — управи — да у одостовереним преписима предрачуна који се по тачки 1. поменутог расписа имају излагати угледу, означава и понаособне цене за сваку позицију — рубрику, — какво ће поступање одговарати потпуније усвојеном начелу јавности, него што би било, кад би се остало при наређењу тачке 4. истог расписа, по којој се понаособне цене за сваку позицију не би излагале угледу.

По себи се разуме, да код овог мог наређења губи важност тачка 4. напред поменутог мога расписа од 10. т. месеца Бр. 517.

(Само управи). Приликом овом препоручује се управи, да од послатих јој раније 10. ком. закона о коме је горе реч, пошље који комад ради знања и управљања и овдашњој општини.

Бр: 913.

18. Фебруара 1883 год.

Београд.

23.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окружним начелствима.

Да би се предрачуни, који се сачињавају за подизање нових или доправку или оправку, већ постојећих јавних грађевина, могли подвргавати што је могуће тачнијој ревизији министарства грађевина, а у свези расписа министра грађевина од 22. Јула 1880. год. Бр. 2118., препоручујем томе начелству, да како за ову текућу тако и убудуће за сваку идућу годину на крају месеца Априла и Октомбра, по претходном споразуму са тамошњом општином и са начелницима среским, који ће опет имати ступати у споразум са општинама по срезу, — саставља и министарству грађевина подноси ценовник, у коме имају бити означене цене грађевинског материјала, мајсторских послова и надница раденика, како за тамо окружну варош тако и за сваки срез у томе округу.

Ценовник овај имаће наслов „Ценовник грађевинског материјала, мајсторских послова и надница раденика за округ Н.“; а у исти се има уврстити следеће:

I.

Материјал као: камен ломљен за зидање и калдрмисање, камен тесан за зидање, плоче камене за патосање, ћерпич, цигља, креч негашен, песак, креп,

ћерамида, дрвена грађа у разним димензијама дужине ширине и дебљине, и то греде тесане и нетесане (обле), талпе, даске, шиндре, летве и проштаци, са описом доброте и врсте сваког појединог од ових материјала, и назначењем места, одакле се добавља, као и колико је такво место удаљено од окружне односно друге које вароши и варошице у округу.

II.

Столарски послови, а на име: једноставни четворо-крилни и дупли прозори, од 0.80. до 0.95. метра ширине, т. ј. са поставом (Steinfutter), врата крстата једно-крилна од 0.95. ширине до 2.20 метра висине, и двокрилна, од 1.25. ширине до 2.50 метра висине са облогом (футером) и первазом, са надпрозором (оберлихтом) и одговарајућом величином, даље стаклена ограда, патос дашчани туткалисан и не туткалисан од 33. м. м. и 40 м. метра дебљине са первазом (лајснама) поред зидова и без ових, и са описом од каквог је дрвета сваки од ових предмета.

III.

Браварски и ковачки послови као: оков за горње прозоре и врата и то солидно израђен, и од одговарајуће јачине са упуштеним шаркама, риглама и бравама, оков обичан прост за проста оградна врата и капије са шаркама, риглама и бравама, као и оков фини и солидан за улазне велике капије, даље израда са материјалом: стега, решетака за прозоре и канале, кланфа и шрафова како за кров тако и за

ћуприје, гвоздена врата, капци за прозоре, вратанца за одаке и одаклије, и фуруне ливене.

IV.

Фарбарски послови као: фарбање прозора и врата са добром и фином масном бојом и то чисто трипут бело или браун, са лакирањем или флодеровањем у виду ораовине и после само са фирнајзом упијено, обично фарбање масном бојом од 4 метра дрвета. гвожђа, плеха а и камена.

V.

Стакларски послови, као урезивање и намештање стакла у прозоре од чешког и белгијског стакла на □ десиметар са стаклом и китом.

VI.

Лимарски послови, као: покривање крова са добрим црним штајерским лимом блехом № 18. са фарбањем оздо једанпут а озго с поља два пут с масном бојом, која се за фарбање употребљује, даље покривање са добрим лимом дупли формат FF. са и без фарбања, и покривање са бакром без фарбања, даље лимарски олуци над стрејом са облогом стреје (Saumblech) и без истог од белог и црног лима са фарбањем, а од белог и без фарбања, тако исто и висећи олуци испод стреја и одводне цеви, ове упречнику од 80 до 255 м. м. као и лимарски чункови, фуруне, а за лимарне фуруне по тежини.

Сем горе наведених материјала и предмета у ценовнику се има означити и овај материјал: гвожђе

за стеге, решетке и кланфе, и шрафови, лим разни за покривање крова, направа врата и капака, фуруна и чункова, лим од бакра такође за покривање крова и за израду крстова и јабука на торњима цркава, јексери за прикивање летава, дасака и патоса, као и мертечки јексери, жица (дрот) за штукатор од гвожђа и месинга, олово, гипс, сумпор, фуруне од порцулана, хидраулични креч или цемент обичан и портланд, стакло за прозоре чешко и белгијско, и то све онако и у оним мерама као што се у трговинама продаје, даље сноп прућа врбовог и лесковог или какво се пруће у том округу добити може до 50 комада у снопу, сноп трске од 100. комада у снопу, с назначењем дужине ових снопова као напослетку и кола речног шљунка с назначењем количине у метричкој мери.

VII.

Надница, а на име: дневна надница обичног надничара, зидарског, тесачког (цимерманског) и каменотесачког калфе, палира па и камењара, даље колска надница са воловима и коњима, изузимајући последњу коњску са две или само са једном запрегом, а назначив и количину терета, која се товари.

Мере у опште имају се назначити метричке; но ако би се који од материјала у томе округу по другим мерама продавали, то ће их начелство тако у ценовнику и назначити т. ј. онако, како се на пијаци или по трговинама продају, но претворив те мере у метричке мере. А ако се који од горе наведеног материјала неби могао добити у том округу,

то нека се за такав у рубрици за примедбе стави „нема“, с назначењем од куда се најближе може добавити и пошто?

У случају ако би у неком срезу исте цене владале, као и у окружној вароши или другом срезу, онда се има само навести, „у овом срезу владају исте цене као и у окружној вароши или у срезу Н. Н. но само због подвоза имају се цене за Н° повисити“; а ако се подвоз не мења за све материјале и предмете а оно ће се казати само „за ове и ове материјале и предмете, има се цена због подвоза за толико процента повисити, а за све остало остају цене као што су за окружну варош или срез Н. Н. назначене“. Ако се пак цене само неких од материјала и предмета у опште разликују, онда се имају ови означити са њиховом ценом, а за остало казаће се, да остају оне цене, као што су за окр. варош, или срез Н. Н.

Према овоме распису разуме се по себи да у будуће начелство неће уза сваки појединн предлог за какву грађевину, оправку или доправку шиљати и особену табелу цена, као што је расписом министра грађевина од 17. Маја 1865. године Г. Бр. 1095. прописано.

Од овога мога расписа шиљу се начелству томе у препису још . . . комада с препоруком, да начелство по један комад достави општини тамо — скружне вароши и свакоме среском старешини у томе округу, са којима властима, као што је горе казано, начелство има да се споразумева о ценама, напред изложених послова, предмета и материјала.

Бр: 1700.

29. Марта 1883 год.

Београд.

24.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окружним начелствима

Дошло ми је до знања да се већина путова у нашој земљи у врло рђавом стању налази.

У погледу овога препоручивано је у више прилика начелству, како се према постојећим приликама има поступати те да се друмови што дуже времена и у што бољем стању одрже и комуникацију осигурају. Но како су се те наредбе вршиле и врше доста лабаво или у почетку се на исте обазирало а за тим после кратког времена готово по све заборављало, то сам се нашао побуђен да овај и последњи пут у неколико досадања наређења поновим а у неколико и допуним.

За вршење ових мојих наређења одговоран ће бити на првом месту инџинир окружни а на другом извршна полицајна власт.

Та наређења којих се има начелство строго придржавати следећа су:

1, Инџинир окружни обвезан је да бар у шест недеља дана по један пут поднесе начелству реферат о целокупном стању како свију друмова тако и свију ћуприја у томе округу а исто тако и предлог учини да се оправке одмах предузму и изврше.

2, Начелство ће према реферату инџинира издавати нужне наредбе среској власти.

3. Среске старешине ће марљивије мотрити и настати да се све оправке одма и добро изврше.

4. При свима већим оправкама присуствоваће и управљаће радом окружни инџинир или подинџинир заједно са једним органом среске полицајне власти.

5. Среске старешине ће по својој дужности и иначе не чекајући опомене и налоге од начелства оправке вршити кад год потреба буде.

Да се пак оправке у ствари добро изврше, да буду од користи и што трајније, да се снага народа неби узалуд трошила но да доиста неки ефект произведе, поступаће начелство на следећи начин:

а. Начелство у будуће неће чекати последње тренутке те да се оправке друмова и ћуприја врше, јер се у свим приликама показало, да се таквим поступком народна снага у млого већем степену трошила а млого мање користи принела но што би иначе било. Са тога ће начелство наређивати, да се ситан камен и чист шљунак (без земље и млогог песка) увек при малом стању река и потока поред друмова навуче и у гомиле сложи.

Овај камени шљунак служиће за употребу само у оно доба године када воде придођу и шљунак се неможе добавити, иначе се овај камен и шљунак у оваким гомилама мора у свако доба и у довољној количини дуж целог друма као резерва имати, нити се сме он трошити.

б, Нов шљунак или ситан камен несме се пре по друму растурати но што се на следећи начин поступи:

Сва прашина, блато или при сувом времену стврднуте џомбе морају се до саме тврде подлоге, будацима, мотикама и т. д. са друма скинути и очистити па у страну далеко од друма одбацити.

Пошто се надзорна власт увери да је овако и свуда учињено она ће дозволити и наредити да се камен ситан и шљунак по друму у потребној дебљини растура.

в, Шанчеви поред друма морају се увек у добром стању налазити.

г, Свака радна снага дужна је свој део сасвим добро да оправи и власт ће свакога донде на раду задржати док свој део не буде добро оправио.

д, За насипање путова не сме се ни у једном случају дозволити песак са земљом измешан.

е, Како се обично дешава, да се оправка мањих пропуста на друмовима врши тек онда, када су се појединe греде или талпе поломиле и пропале, те услед тога комуникација по неколико дана бива не само сасвим отежана, но често по све опасна, а то поглавито са тога, што нема одма у близини спремне грађе, то наређујем:

Да се према оцени окружног инџинира, зими кад народ и иначе нема пољских послова, сасече потребан број греда и патосница од одговарајућих димензија и исте увек у приправности код општинских судница или приватних људи у близини друма у заклону држе. Ова јапија употребиће се према указаној потреби одма чим затреба. Разуме се да ће се овај материјал по целој линији сразмерно распоредити

а надлежна власт строго ће пазити да се исти само на оправку пропуста употребљава.

Но како извршење ових наредаба не зависи само од постојећих законских прописа но у многоме од воље и увиђавности и самог народа, то ће начелство првом приликом подејствовати код срезова:

а.) Да сваки срез набави по неколико решетки од жица за просејавање шљунка. Ове решетке ће се чувати у близини оних места одакле се материјал за насипање друмова вади.

б.) Материјал — шљунак — мора се најпре кроз ове решетке просејати, па тек тада само чист шљунак у кола товарити.

в.) Како се друмови најбоље и најдуже одржавају онда, када се оправка одма предузима, чим се исти на појединим местима почну кварити, то ће начелство према приликама и стању становника подејствовати, да се о трошку срезова набаве стални чувари — кантонијери — који ће сваки дан уклањати са друма прашину и блато и покварена места одма поправљати. Ови би чувари требали да имају колица, лопату и мотику.

Оваквих чувара може се најмити из села поред самог друма и по јефтиној цени. На овај начин уштедила би се у многоме снага народа, нити би се исти сваки час потрзао а друмови би се у много бољем стању увек налазили и оправке би се целокупне солидније и брже вршиле.

Доводећи сва ова наређења са постојећим стањем друмова у везу, препоручујем најозбиљније начелству:

1. Да начелство нареди да се одма према горњим упутствима превуче чист шљунак или ситан камен и дуж друмова у гомиле сложи. Количину потребног материјала определиће окр. инџинир.

2. Овај материјал неће се употребити за оправку друмова, која се има предузети, но ће као резерва служити.

3. Кад се ово изврши онда ће у размаку од неколико дана начелство наредити да се нов шљунак довуче и оправка свију друмова у томе округу предузме и изврши. У будуће пак нека начелство не чека да друмови са свим пропадну па тек оправка да се врши и да жалбе чак до мене долазе.

За извршење ових наредаба одговорни ће ми бити како инжињер, — чија ће награда зависити од заузимања његовог у овом погледу — тако и надлежне извршне власти. Ја ћу се пак у будуће од дана овог расписа у свако доба уверавати средством нарочитих изасланика у каквом се стању друмови и ћуприје у томе округу налазе.

О пријему овог расписа нека ме начелство извести а инџинирима нека распис на потпис саопшти.

Бр: 2911, — 27 Маја 1883 године.
Београд.

25.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окружним начелствима и управи вароши Београда

Да би било једнообразности и потпуности у раду државних грађевинско-техничких органа, при прављењу грађевинских планова, министар грађевина на основу §. 15. закона о подизању јавних грађевина од 23 марта 1865 год. прописује следећа правила за прављење пројекта и планова, предрачуна и услова за давање у израду путова и мостова.

1. Прављење пројекта и планова

А. За друмове

Чл. 1. Максимални падови не смеју превазићи код:

а) државних друмова

1. у равници 2%
2. у брдовитом терену 5%
3. у планинском терену 6%

б) окружних друмова

1. у равници 3%
2. у брдовитом терену 6%
3. у планинском терену 7%

в) среских друмова

1. у равници 3%

2. у брдовитим терену 7%
3. у планинском терену 8%

Полупречних кривина код државних друмова не сме бити мањи од 24 м. а код окружних и среских друмова од 20 м.

При продуженом пењању, кад исто превазилази целокупну висину од 30 м. и када долазе падови већи од 6%, морају се успони на сваких следећих 30 м. висине са ½% или 5 милиметара за метар умањавати, тако, док не достигну максимални успон од 6%.

Чл. 2. При поднашању пројекта за какав друм морају се приложити:

a) топографска карта,
b) ситауациони план,
c) уздужни профил-нивелман
d) и по потреби детаљни планови.

Чл. 3. *топографска карта* мора бити најмања у размери 1:300.000. У овој карти уцртане ће бити све варијанте које у питање долазе и обележиће се оне тачке у којима се траса са већ постојећим путовима састаје.

Чл. 4. *Ситуациони план*

a) има се правити у размери 1:5000.

b) сигуација се има простирати на 100 метара ширине са обе стране трасе.

c) све што постоји у природи треба уцртати црном бојом — тушем, — све пак што се пројектира има се црвеном бојом — кармином или цинобером — уцртати и обележити.

d) на ситуационом плану само ће осовина трасе бити уцртана.

e) осовине трасе делиће се на штације од 100 м. дужине, које ће се почињати са *O*. па на даље. Осим тога на сваких 50 м. дужине уметнуће се „међутачке.“ Свака десета линија — километар — обележиће се са римским бројем почев од *O* па на даље.

f) ако је дужина трасе већа од 5 километара, онда се табаци на којима се ситуација црта треба да секу на границама општина кроз које траса пролази.

g) табаци — хартије или платно — не смеју бити шири од 40 см. и траса се има тако конструирати, како ће се *цео план у правилну свеску склопити.*

Чл. 5. *Уздужни профил*

a) дужине морају бити у размери 1:5000.

b) висине у размери 1:500.

c) штационирање мора бити означено на сваких 100 м. дуж. почев од *O*. па на даље. Свака десета штација — километар — означиће се текућим римским цифрама.

d) међутачке нивелмана не ће се бројевима обележавати но ће се само у одговарајућем одстојању цртати.

e) ординате километричких штација биће извучене са дебљим, осталих пак са тањим црним линијама. Теренска линија извлачиће се јаком црном, а планум друма са јаком црвеном линијом.

f) нормална хоризонтала узимаће се 10 м. испод најниже тачке у профилу. Она се има однети на какву сталну тачку у околини трасе.

g) при већим висинским разликама ради лакшег прегледа узимаће се паралелни хоризонти у одстојању од 20м. над нормалном хоризонталом.

h) цифре ордината бележиће се више у односу на нормалну хоризонталу.

j) одмах над хоризонталом бележећи се дуж ординантних линија ординате природног терена са црним а до ових ординате планума са црвеним цифрама.

k) откопавање бојадисаће се црнкастом, а насипање црвеном бојом.

l) апсолутна висина откопавања бележиће се испод планума са црном, а насипања црвеном бојом над линијом планума.

m) сви ординатни бројеви биће заокругљени на два децимала.

n) мостови и остали објекти у уздужном профилу уцртаваће се кармином или цинобером.

o) означење места и називи писаће се црним словима испод планума.

Чл. 6. *Проценти падова* цртаће се црвеним арапским цифрама над планумом а у правцу трасе.

Чл. 7. *Попречни профили* цртаће се по нарочитој наредби и то у размери 1:500.

Чл. 8. *Правац магнетске игле* нацртаће се на свакој топографској карти и на сваком ситуационом плану.

Чл. 9. *Размерник.* На сваком плану биће означен размерник у ком је план цртан.

Чл. 10. *Потпис.* Сваки план мора од пројектанта бити потписан и датум на њему означен.

B. За вароши

Чл. 1. Ситуациони планови за регулацију целе или већег дела вароши правиће се у размери 1:1000

Чл. 2. Планови за регулисање појединих сокака у размери 1.500.

Чл. 3. Све што у природи постоји извућиће се црном бојом, а све што се пројектира црвеном бојом — кармином.

Чл. 4. На сваком ситуационом плану за регулацију означиће се правац магнетске игле — север. —

Чл. 5. На сваком плану биће нацртан размерник у ком је план цртан.

Чл. 6. Ширина пројектованих улица означиће се на згодном месту црвеним цифрама.

Чл. 7. Грађевине од тврдог материјала бојадисаће се црвеном, а од слабог бледожутом бојом.

Чл. 8. Јавне и државне зграде, ако су од тврдог материјала, шрафираће се извученим циноберским линијама, а ако су од слабог материјала онда пунктираним циноберским линијама.

Чл. 9. На сваком плану при дну нацртаће се у одговарајућем маниру каквоћа зграде и описати словима.

Чл. 10. Уздужни нивелман улица због калдрмисања цртаће се као и код друмова, само што ће се дужине цртати у размери 1:1000, а висине 1:00.

C. За вештачке грађевине

Планови за вештачке грађевине цртаће се у следећој размери:

а) зидани пропусти ћуприје у размери 1:100,

b) пропусти и ћуприје са гвозденом конштрукцијом у размери 1:100·

c) дрвени пропусти и ћуприје од 5 до 50 м. распона у размери 1:100.

d) дрвени и зидани пропусти испод 5 м. распона у размери 1:50.

e) детаљи, нарочито код компликованих дрвених и гвоздених конструкција у размери 1:10.

f) профили потпорних зидова при друмовима у размери 1:50.

g) попречни пресеци дрвених и зиданих пропуста и ћуприја са распоном већим од 5 м. увек у размери 1:50 а ако су распони мањи од 5 м. онда у размери 1:25.

h) ситуациони план за ћуприје и пропусте правиће се у размери 1:500.

2 Прављење предрачуна

A. За друмове

Чл. 1· *Извештај.* — Планови друмова спроводиће се министру грађевина са опширним извештајем инжињера, који је трасу и план извршио. У овом извештају навешће се разлози, из којих је усвојена траса обележена, за што су извесни падови узети; описаће се из ближе каквоћа земљишта, број и конструкција ћуприја и конструкција друма.

У погледу материјала за друм, означиће се каквоћа и количина истог, место ваћења и у ком се одстојању од трасе пута исти материјал налази. Покрај тога напоменуће се каква транспортна средства на расположењу стоје.

На послетку ће бити означено колика је надница у околини за просте надничаре, а колика за возаре.

Чл. 2. *Предрачуни коштања* правиће се специјално по следећим рубрикама:

I. Земљани радови (насипање, откопавање).

II. Утврђивање нагиба (према потреби.)

III. Прављење друмске подлоге

а) материјал,

б) цене рада.

IV. Засађивање дрва (према потреби).

V. Ограда (према потреби).

VI. Проценат за реквизите (алат).

VII. Прављење привремених стаза (према потреби).

VIII. Непредвиђени изтатци.

Чл. *I Земљани радови.* — При прављењу предрачуна за земљане радове, кад плапум друма захтева било непознато откопавање било насипање до 0.30 м. рачунаће се по квадратној површини; чим висина откопавања или насипања прелази 0.30. рачунаће се по кубатури. На попречним профилима означиће се увек кармином одговарајућа квадратура у метрима.

Чл. 4. *Утврђивање нагиба.* Ако се утврђивање пројектира са бусењем, сејањем траве или калдрмисањем рачунаће се по квадратури, одвојивши свакад цене материјала од цене рада.

Утврђивање фашинама рачунаће се по кубатури а утрђивање поплетом по курентним метрима; разуме се, — увек материјал за се а рад за се.

Чл. 5. *Прављење друмске подлоге.*

а) Материјал. — Потребан материјал за друм као: камен за подлогу, шљунак, песак или земља,

рачунаће се у одојеним позицијама на кубни метар заједно за транспортом; увек ће се пак означити средње остојање довлачења или одвлачења.

б. Цене рада. — Овамо спадају сви припремни радови за полагање камене подлоге, дакле спремање друмског лежишта, тупање камена (ако шљунка нема), полагање подлоге и шљунка или ситног камена, утврђивање са гвозденим цилиндром. Цилиндрања рачунаће се по курентним метрима, остали пак послови по кубатури.

Цене за поједине радове стављаће се у предрачуну оним редом, којим се и послови уприроди врше.

Чл. 6. *Засађивање дрва* — У извештају казаће се зашто је засађивање потребно. У предрачуну ставиће се врста дрвета, место одакле се има донети, број комада. Цене ће се стављати на комад—обухватив и набавку и транспорт и засађивање.

Чл. 7. *Ограда* дрвена рачунаће се по куретном метру, а зидана по кубатури.

Чл. 8. *Непредвиђени издатци* — За непредвиђене издатке рачунаће се 3% од целокупног предрачуна.

Чл. 9. *Потпорни зидови.* Материјал са средњом даљином транспорта рачунаће се за себе, рад опет за себе обоје пак по кубатури.

В За мостове

Чл. 10. *Копање темеља.* —Код свију већих мостова копање темеља рачунаће се од дна са сравњеном дубљином и ширином по кубатури. Целокупно копање темеља до цокла за сваки поједини стуб са евентуалним црпљењем воде ставиће се укупно под једном рубриком

Копање темеља за крила са евентуалним црпљењем воде ставиће се укупно за себе.

Чл. 11. *Остало копање.* — Остало копање за сваки стуб ставиће се у засебној рубрици н. пр. за леви за себе, за десни за себе али укупно.

Чл. 12. *Бетонирање* рачунаће се по кубатури заједно са хиндрауличним кречом, песком, шљунком или туцаним каменом, и то за сваки стуб понаособ.

Чл. 13. *Загат* (Fangdamm, Batardeau) оплата (Spundwand, Palplanches). — У предрачуну рачунаће се набавка све дрвене грађе по курентном метру, назначив тачно димензије појединих делова.

Израда те грађе (т. ј. тесање, заоштрљавање, дотеривање) рачунаће се за себе под особитом рубриком опет на курентни метар.

Намештање грађе и утврђивање по плану н. пр. побијање шипова, талпи за оплату, рачунаће се на комад осталих делова н пр. кљешта, јармова, по курентном метру.

Чл. 14. *Гвоздени делови.* — Сви гвоздени делови срачунаваће се по килограмима.

Чл. 15. *Монтирање* гвоздених мостова рачунаће се према целокупној тежини и вредности. Цене ће се стављати 7%-10% од целокупне вредности.

Чл. 16. *Зидање* рачунаће се у тесаном камену за себе, у ломљеном за себе; гесимсови и ограде опет зе себе , а све по кубатури. Коштање и транспорт материјала одвојиће се увек од саме израде и намештања, при чему ће ући и каквоћа малтера.

Чл. 17. *За непредвиђене трошкове.* Колаудирање и т. д. рачунаће се 5%-7% од целокупне суме пред-

рачуна али тако да иста не улази у суму предрачунску за лицитацију, но само у суму са одобрење.

Чл. 18. *Скеле.* — За скеле ће се рачунати од прилике 5% од целокупне суме зидарског посла.

Чл. 19. *Дрвени мостови.*

а) материјал са транспортом рачунаће се увек за себе.

в) израда и намештање материјала опет за себе.

Чл. 20. *Побијање шипова* рачунаће се на комад.

Чл. 21. *Мосшице, селда, прагови.* — Израда и намештање са утврђењем по плану рачунаће се на куретни метар, означивши увек тачно димензије свију појединих делова.

Чл. 22. *Набавка материјала.* — Набавка материјала дрвеног рачунаће се по курентним метрима, означивши увек димензије свију појединих делова за се, а затим укупно, н.пр. 80 комада шипова од 8 м. дужине и 28|28 см. јачине 640 кур. м.

Чл. 23. *Гвожђарија.* — Сва гвожђарија рачунаће се по килограмима, стављајући увек тачно одговарајуће димензије.

Чл. 24. *Патос и облоге стубова.* — Набавка материјала рачунаће се по куретнии метрима за себе, а израда по квадратури опет за себе.

Чл. 25. *Ограда.* — Набавка материјала рачунаће се за себе, а израда и намештање за себе, све пак по курентним метрима.

Чл. 26. *Квадратна цена моста.* — Код свију мостова ма какве конструкције израчунаће се квадратна површина уздужног профила почев од патоса па до корита реке, потока или јаруге. Према овој квадрат-

ној површини и целокупној суми предрачуна израчунаће се шта кошта 1 кв. метар уздужног профила, и одговарајућа цена ставиће се у извештај.

Чл. 27. *Поступак окружних инжињера.* — При пошиљању планова и предрачуна, било за нове грађевине било за оправке, дужни су инжињери да известе министарство грађевина о следећем:

а) Ако грађевина пада на терет народа, онда има ли покупљених новаца за извршење предложеног грађења?

б) Ако прикупљених новаца нема, онда је ли саслушан народ и добивен пристанак његов?

в) Је ли саслушан народ и ако је пристао, хоће ли материјал сам да да и превуче или хоће прирезом да плати?

г) Ако је народ пристао да плати, онда када ће се потребна сума новаца прикупити?

д) Кад народ сам даје материјал, онда ће увек бити означено у извештају тачно какав материјал, у коме се месту налази и колико је удаљен од места на коме се грађевина подиже?

Чл. 28. *Опште наређење.* — Ако народ даје материјал и транспорт, онда ће се то при прављењу предрачуна имати на првом месту у виду и одговарајуће рубрике из предрачуна изоставити.

Ако народ пак не ће да даје материјал, нити да кулучи, онда ће се из појединих рубрика израчунати колика сума долази на терет државе, према прописима закона о јав. грађевинама, а колика на народ, па ће се на завршетку предрачуна ставити засебно:

I. на терет државе —.— динара
II „ „ народа —.— динара
Свега —.— динара

Општа примедба

На сваком плану и предрачуну ставиће се нумера оног акта, којим је план и предрачун министарству, гтаћевина на преглед и одобрење праћен.

3. Услови

за давање у израду

У свима условима за грађење мостова и путова морају се поред осталих одредаба ставити и следећи:

1. За предузимача, који се изради ове грађевине прими, важи лицитација одмах чим се лицитацијони протокол и ови услови од стране предузимача потпишу, за државу или окружно началство онда, кад министар грађевина лицитацију одобри.

2. Сваки лицитант дужан је пре лицитације положити —.— динара кауције, било у готовом новцу, сигурним државним папирима или интабулацији на своја непокретна добра, а за рачун ове грађевине.

3. Предузимач је обвезан да грађевину ову од дона одобрене и саопштене му лицитације па за —.— дана у свему по плану, предрачуну и овим условима сврши и држави преда.

4. Предузимач, који се прими израде ове грађевине, обвезан је да сву грађевину по плану и предрачуну добро изради.

5. Предузимач је дужан да за ову грађевину употреби са свим добар материјал.

Надзорни инжињер или, по жалби предузимача противу надзорног инжињера одређена техничка комисија од стране начелства или министра грађевина право има не само да избаци сав рђав материјал, но да поруши и уништи сав израђени посао при коме је такав материјал употребљен. Против овога не ће предузимач имати права никоме се жалити нити пофторни извиђај тражити, осим ако министар грађевина сам то за добро нађе.

6. Предузимач је дужан да на грађевини има увек довољан број радника, како ће грађевину на уговорено време довршити моћи.

Ако то не би било, и комисија, коју министар грађевина на доставу назорног инжињера одредио буде, нађе, да предузимач не ради са довољном снагом да би грађевину на време довршити могао, онда ће му се посао одузети и без икаква парничења ма у ком било виду или изговору, другом у израду уступити, а на начин, који министар грађевина изабере. Ако за довршење грађевине при овоме буде вишка трошкова, ти ће се подмирити из предузимачеве кауције.

7. Рок за довршење грађевине може се само онда продужити ако какве ванредне елементарне непогоде наступе. Под елементарном непогодом и предузимач и државна уговарајућа страна разумевају само ватру, земљотрес и бурну поплаву.

8. У свези тач. 7. ових услова, само министар грађевина одређује у колико ће се рок продужити за довршење грађевине, и то је без икакова парничења и жалбе ма коме обавезно за предузимача.

9. Ако предузимач грађевину на уговорено време не сврши, а министар грађевина не нађе за потребно да му израду грађевине одузме, то ће предузимач за сваки дан задоцњења платити држави —.— динара.

10. Чим се уговорени рок за довршење грађевине наврши а предузимач не буде још готов, то министар грађевина, па ма уговор био закључен и са министром грађевина, окружним начелством или иначе ма којом државном влашћу — може без икакова парничења грађевину од предузимача у свако доба одузети и другом лицу у израду и довршетак уступити.

11. Никакав више израђени посао од погодбе неће се признати ако надзорна власт није то наредила.

12. Ако би се при самој изради грађевине показало, да је нужно што у плану изменути или што више израдити но што је уговорено, онда је предузимач обвезан да то учини чим министар грађевина буде наредио. Цена ће му се платити или по предрачунским ценама са обзиром на спуштени проценат на лицитацији, или по оцени комисије, коју министар грађевина одреди.

13. Било услед промене плана, било услед непредвиђених околности, било услед наређења министра грађевина да се ники посао изради више но што је у први мах погођено, само ће министар грађевина на предлог недзорне власти решавати у колико се и да ли може рок за довршење грађевине продужити.

14. Зараде ће се предузимачу платити у —.— рате и то: прва рата кад —.— буде готово, друга рата када —.— и. т. д., последња рата кад грађевина буде готова и довршена и од колаудирајуће комисије примљена.

19. Предузимач је дужан да има једно стручно лице, које министар грађевина као такво призна, да рад на грађевини руководи.

20. Предузимач не може израду ове грађевине на другог пренети, без предходног одобрења министра грађевина.

21. Кауција ће се предузимачу вратити после —.— дана, од дана кад колаудирајућа комисија грађевину прегледа и прими. Ако се у овом времену покажу какви недостаци на грађевини, то их је дужан предузимач о свом трошку уклонити у одређеном му року, иначе ће државна власт сама извршити и из заложене кауције наплатити.

22. Заложеном кауцијом јамчи предузимач да ће ову грађевину по свима тачкама ових услова извршити. Ако предузимач ма коју од горњих тачака ових услова не испуни, кауција припашће државној каси, а покрај тога израда ће се на штету предузимача другоме уступити.

23. Ако неби био закључен и од министра грађевина одобрен засебан уговор, то се ови услови сматрају као уговор.

24. Услови морају бити потписани од окружног инжињера и начелника окружног или његовог заступника.

Примедба. Кад сума предрачунска прелази 40000 динара, онда ће у тач. 2. ових услова инжињери увек стављати да се $^1/_3$ (једна трећина) кауције полаже у готововом новцу или српским државним папирима, а за остале две трећине примаће се интабулација на непокретно имање.

Нека начелство — управа — ова настављења ради знања и управљања саопшти на потпис персоналу грађевинског одељка при начелству — управи — са напоменом, да ће се свако друкчије поступање, које не би одбоварало горњим настављенима, статрати као неуредно вршење дужности, за које ће одговарати пројектанат.

Један примерак од ових настављења шаље се начелству — управи — у препису под .|· да га начелство— преда тамошњем општинском суду — суду општине вароши Београда —с позивом, да се и општински инжињери истих настављења најтачније придржавају, с напоменом, да ће се у министарству само они планови расматрати, који буде по тим настављењима у свему израђени.

Бр. 4433.
1 Августа 1883 год.,
у Београду.

Министар грађевина,
ђенерал-штабни пуковник,
Јов. Петровић с. р.

26.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окружним начелствима и управи вароши Београда.

Дознао сам, да надлежне полицијске власти неједнако врше мој распис од 28. Априла 1881. г. Бр. 1053. (грађевински зборник стр. 335,) у погледу одређивања и одржавања слободног простора поред друмова за прогон стоке, а на име да се мере означе у томе распису у неким окрузима одређују и одржавају најстрожије свуда па и поред оних делова друмова, који воде кроз села, док на против у другим неким окрузима власти из економних призрења, поред друмова у колико кроз села воде, одређују и одржавају слободан и мањи простор, избегавајући рушење сеоских кућа и заузимање шљивака и другог земљишта, које је за дотичне сопственике од много веће вредности и потребе, него што су њиве, ливаде и друге земље ван села.

Услед овога а имајући у виду, да се и по самом закону (§. 6. закона о друмовима) изискује да се при одређивању ширине простора поред друмова за прогон стоке поред осталога обраћа пажња и на економне прилике, како се сувише земље на штету

земаљске економије за потребу друмова неби заузимало, — налазим за потребно у цељи једног образног поступања објаснити мој напред поменути распис тако, да се код друмова у опште ма које категорије били, у колико кроз села воде, не мора одређивати за прогон стоке већи простор од онога, који је означен у тачки 3-ој реченог мога расписа ; а ако на неким местима неби могуће било без велике штете. одредити ни толики простор, онда да полицијска власт такав случај има да достави на решење министру грађевина и од овога према тач. 4-ој расписа очекује одобрење за изузеће од правила.

Препоручујем свима па и томе начелству — тој управи — да се при одређивању и одржавању простора за прогон стоке поред друмова придржава овога мога објашњења.

18. Маја 1884. године Бр. 2881. у Нишу.

27.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окр. начелствима.

По §. 50. закона о подизању јавних грађевина све извршене грађевине, које су под искључивим надзором грађевинског чиновника стајале, примају се од предузимача сретсвом комисије, коју министар грађевина одреди.

Одређивање ових комисији у сваком поједином случају, без разлике на важност грађевине, као што је то до сада прктиковано, показало се доста незгодно; јер преписка, која се о томе водила између министра и окружних власти спречавала је често те се грађевине нису могле да приме на време а то је било штетно за обе стране.

Поред тога, осим важних и редких случајева, у којима је потребно нарочито стручно знање, у комисије ове редовно су одређивана једна и иста лица, из онога округа, у коме се налази грађевина.

Да би се унапредак избегле ове незгоде, а уједно уштедила и преписка, која се досад о томе водила усвакоме појединоме случају, налазим за сходно поставити стално правило за састав комисија, које

ће у обичним приликама, примати све јавне грађевине а да се начелства не морају овамо обраћати тога ради у сваком појединоме случају.

По томе правилу комисије ове имају бити састављене овако:

1. Ако је грађевина државна и налази се у окружној вароши.

а. Из окружног начелника, или помоћника начелства;

б. Окружног инжињера или подинжињера;

в, Старешине надлештва, које је смештено у тој згради, или лица, које има да води непосредни надзор над том зградом;

г.) кмета местне општине, или овога помоћника.

2.) Ако је грађевина државна, но се не налази у окружној вароши већ где год на другоме месту у округу, поред напред побројаних лица, још и из дотичног среског начелника, или његовог заменика који у случајевима од мање важности, може заменити и окружног начелника или помоћника начелства.

3. Ако је грађевина окружна, или среска или општинска, онда, поред напред побројаних лица, још и из заступника окружних, среских или општинских.

Ово су управо категорије лица, из којих треба да су састављене ове комисије, а која ће имено лица ући у комисију, то се оставља окружноме начелнику да он, према важности грађевине реши у сваком поједином случају.

Разуме се да ово важи за све обичне грађевине но ако би начелство налазило да је, из каквих важних узрока, потребно да уђе у комисију и какво друго стручно лице са стране, онда нека се обрати овамо.

У осталом нека се комисија свакад при пријему грађевина тачно придржава прописа §.§. 51. 52. и 53. закона о јавним грађевинама.

Бр. 7425.
30. Новембра 1884. год.
у Београду.

28.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окружним начелствима сем пожаревчког.

Према §. 9. закона о сувоземним јавним друмовима, народ је дужан да набавља и превлачи обичан материјал за све мостове (ћуприје) на свима јавним друмовима, ма које категорије они били, а за мостове на окружним и среским друмовима да плаћа још и гвожђарију и мајсторе, ако би се ти мостови правили на простији начин.

Ова овако комбинована система у сношењу овога терета одговарала је без сумње времену, у коме је закон постао и кад је свуда било довољно општенародне шуме, у којој се бесплатно могла сећи потребна дрвена грађа за мостове; али садање време тако се разликује од онога да је управо материјална немогућност да то остане и даље тако. Сем тога овај начин у сношењу овога терета од стране народа, имао је и ту незгоду, што се по њему није могао никако распоредити терет ма и приближно једнако на оне, који су дужни да га сносе.

Увиђајући све ово, народ је поодавна почео и сам да напушта ово кулучење и да га замењује новцем, што долази далеко боље, одговара и правично-

сти у сношењу овога терета. Ово је већ тако уобичајено свуда да у последње време нема готово ни примера да народ, кад је у појединим приликама питан, није доносио једногласне закључке да кулучење замени прирезом.

Али ово сазивање народа на скупове у појединим случајевима, који су сада тако чести, не само да је скопчано с' великим трудом, дангубом и трошком, него има и ту незгодну страну, што се не могу скоро никад на време да намире потребе, рад којих се ти скупови држе, јер док се све то изврши и дође до новаца, прође толико времена да се не може никад на време да предузме и изврши грађење или оправка кога моста.

Руковођен овим обзирима народ неких округа а нарочито округа пожаревачког установио је сам још пре неколико година редовни прирез од једног динара на пореску главу, који се купи полгодишње уз данек и друге прирезе, те је тако установљен један сталан фонд, из кога се не не само граде и оправљају сви мостови на јавним друмовима у округу, него се, постепено, и у колико средства допуштају, праве свуда стални зидани мостови, нетражећи за то никакве помоћи од државе.

Пример овај, као и остали напред наведени разлози, показују тако очевидну потребу да се досадање кулучење око мостова замени прирезом, да се о томе не може више сумњати ни с' које стране.

Узимајући дакле све ово у обзир и желећи да се једном стално регулише сношење овога терета

по начину једно образном и правичном, назазим се побуђен препоручити свима, па и томе начелсту да оно нареди да се народ тога округа преслуша у обичајеним начином: је ли вољан да досадање кулучење око мостова замени стално новцем, по примеру народа округа пожаревачког, и с' погледом на местне потребе, што се тиче количине приреза, који би се имао у становити; или ако се из каквих узрока не слаже с' тим, како мисли да се могу на други начин намирити ове потребе, које су тако неопходне и тако чисте, па то саслушање да пошље овамо са својим примедбама, ако би каквих имало да учини са своје стране.

Међу тим по себи се разуме, да пре но што би се народу поставило потање, на које има да одговори, ваља му разложно објаснити, цело стање ствари како би он знао на чисто шта му се предлаже и на шта има да одговори, и показати му, да ово није никакав нови прирез или намет но просто замена његове радне снаге новцем.

Овде се има још и то додати, да би фонд установљен, остао као окружни, и да би се новац, у колико би претицао преко моменталне потребе, давао местној окружној или оближњој штедионици на интерес и чување, па се одатле узимало кад и колико затреба.

Исто тако имао би се сваке године у своје време склапати уредан рачун о стању фонда и подносити главној контроли на преглед.

Са овим послом нека начелство поита.

Бр. 1.067 26 Фебруара 1885. год у Београду.

29.

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окружним начелствима и управи вароши Београда и мајдан-пек

При прегледу рачуна о свршеним грађевинама приметило се више пута да се документа, која се односе на те рачуне, врло често састављају неједнако и не потпуно, те с тога се морају враћати на исправку а то веома отежава редован ток послова.

Тим дакле поводом налазим за сходно прописати овде правила и упутства, којих ће се дотични органи у напредак придржавати при саставу ових докумената.

I. Протокол калаудације.

У протокол калудације мора ући:

Опис грађевине, који грађевину плаћа, дан, месец, година и број акта, којим је одређена комисија, све појединости, које комисија примети на грађевини, упоређујући је са описом, сви више и мање израђени послови, ако таквих буде на грађевини, одвојив оне радове, којих су цене у прерачуну предвиђене са попуштеним процентом на лицитацији од оних који нису у предрачуну предвиђени и за које коми-

сија сама опредељује цене, у првом случају позивајући се најтачније на поједине тачке предрачуна.

Напослетку ваља изложити мишлење комисије како је грађевина извршена, дали се прима и да ли се предузимачу може уговорена сума исплатити, или не, и зашто.

Из овога протохола колаудације састављају се.

II. рачун више и мање израђених послова

Ови рачуни морају се сваки посебице састављати на предрачунској хартији, са најтачнијим описом појединих извршених или неизвршених послова. Ову тачност ваља да допуни и састављени план вишкова, који у току рада има сам надзорни инжињер да начини — разуме се ако су вишкови и мањкови претходно надлежном влашћу одобрени — и калаудацијоној комисији на увиђај и оверу поднесе, са означењем датума нумере решења, којим су одобрени ови радови.

Овако састављени ови рачуни са плановима прилажу се окончаном рачуну.

III. Окончани рачун.

Рачун овај састављаће се по фармулару који се овде . прилаже.

IV. О предавању извршене грађевине или оправке.

Ово се има вршити тачно по пропису §. 51. закона о подизању јавних грађевина, са нарочитим актом, у коме ће се означити, да се грађевина предаје дотичном лицу у онаком стању, у каквом је исту нашла колаудирајућа комисија

V. Опште наређење

Документа под I. II. III. и IV. с десне стране треба да потпишу сви чланови комисије.

Документа под I и III. треба с леве стране да потпише предузимач.

Документа под IV. с леве стране потписује оно лице које грађевину прима на употребу.

Сва ова документа треба да буду овако састављена, па тицала се она нове грађевине, или ма какве оправке.

Ако би какву грађевину или оправку плаћала уједно и држава и народ, онда ваља састављати и два рачуна више и мање израђених послова, два окончана рачуна и два протокола калаудације, одвојив у једнима радове, које држава плаћа, а у другима, који падају на терет народа.

Бр. 971
5 Јуна 1885 г.
у Београду

ОКРУГ_____ _____

ПРИЛОГ

ОКОНЧАНИ РАЧУН

О грађењу (или оправци) Н. Н. (овде долази наименовање грађевине и где постоји) по одобрењу министра грађевина од (датум, месец и год.) Бр. о трошку (народа овога окр. или среза или општине или државе.) Попуштени проценат на лицитацији износи X. %

ТЕК БРОЈ	Садржај	ИМА ВИШКА ИЛИ МАЊКА У ДИНАРИМА	СВЕГА ДИН.
1.	Решењем министра грађевина од . . . Бр..... уступљена је ова грађевина Н. Н. предузимачу из Н. за суму од . .		
2.	По приложеном под . рачуну више израђених послова по одобрењу министра грађевина од ..... Бр..... износи сума		
3.	По приложеном под . рачуну мање израђених поспова по одобрењу министра грађевина од .... Бр.... износи сума		
4.	Разлика вишка од мањка износи . . .		
5.	Цела зарада предузимачева износи ..... и словима		

К. Бр.

Датум месец и година

Место

Предузимач

Н. Н.

Чланови колаудирајуће комисије

Н. Н.

Н. Н.

Н. Н.

Н. Н.

30

МИНИСТАР ГРАЂЕВИНА

Свима окружним начелствима и управи вар. Београда и Мадан-пека

По §. 18 у свези са §.§. 37, 41 и 44 закона о подизању јавних грађевина, све јавне грађевине, којих вредност прелази хиљаду динара, уступају се у израду средством јавне лицитације, осим случаја, о коме је реч у §. 25. а. закона о изменама и допунама истога закона.

Ове лицитације, по своме значају и важности равнају се у главнове онима, на којима се врше јавне продаје по дотичним прописима закона о поступку судском у грађанским парницама, и као год што при овим продајама не вреде доцније понуде, исто тако и при лицитацијама о грађевинама нема места доцнијим понудама.

Међутим као што је познато, дешавало се и дешава се врло често, да поједини предузимачи, после свршене лицитације о каквој грађевини, подносе накнадне понуде са нижом ценом од оне, која је изишла на лицитацији, ма да су, у већини случајева, и они били на лицитацији и од ове одустали.

Оваким поступцима не само да се омаловажава лицитација, као редован и законити пут, којим се

уступају грађевине, него се отвара поље спекулацијама, које веома отежавају правилно решење о ствари и сметају те грађевина на време не може да се предузме и изврши, а штете, које отуда долазе, надмашују далеко ону привидну корист, која се чини да долази од јевтиније понуде.

Из ових дакле узрока, а у намери да се одклоне неприлике, које долазе са те стране и по државу и по солидне предузимаче, ја сам нашао за сходно наредити, да се накнадне понуде не узимљу више у обзир при оценама о лицитацијама и да се грађевине уступају само онима предузимачима, који су понудили најнижу цену при редовној лицитацији, осим случаја кад из других каквих узрока нађем за сходно да не одобрим какву лицитацују.

О овоме се извештава и то началство — та управа — ради знања и управљања.

Бр. 3016
10 Јуна 1885.
У Београду

Контролни жиг железнице

Од кола

№

јина

варне № арте

Став.

Товарни лист

Жиг прије станице

Г.

у

Станица

елезнице

Којим путем [ако више путова једном месту воде]

Прибелешка пошиљаоца о наплати

Повука { у напред / по предаји } словима

Пособно разлагање горњих повука

Примићете ниже означену робу на основу одредаба садржаних у законима за саобраћај и тарифаматичних железница, односно железничких савеза, које важе за ову пратевину.

Знак и број	Комада	Начин паковања	САДРЖАЈ	Стварна бруто тежина килограма	Заокружена тежина за рачунање килограма	Стављена вредност појединце	Изјава за случај судског или пореског поступања за посредна навођење дотичних докумената и остали[дога закључно са пломбирањем]. Остале законом или правилником дозвољене

Укупно стављена вредност

Плаћено

НА ИМЕ

Повуке { у напред / по предаји }

Повучине

Возарине до

Додатка за { Стављену вредност / Осигурање предајног рока }

Возарине до

Додатка за { Стављену вредност / Осигурање предајног рока }

Возарине до

Додатак за { Стављену вредност / Осигурање предајног рока }

а _____

елезнице

путем
више
а једнесту
ле]

**снову одредаба садржаних у законима за саобраћај и тарифама отичних же-
које важе за ову праћевину.**

САДРЖАЈ	Стварна бруто тежина килограма	Заокружена тежина за рачунање килограма	Стављена вредност појединце	Изјава за случај ског или пореског поступања за посред за навађање дотичних докумената и оста рилога закључно са лонбинетвором. Остале законом или виником дозвољене

ерења

У _____ од _____ 18

по предаји

Пособно разлагање горњих повука

Сума

динара	пр.		

Плаћено		НА ИМЕ	Јединична цена за 100 килограма	ДА СЕ НАПЛАТИ			
		Повуке { у напред / по предаји					
		Повучине					
		Возарине до _____					
		Додатка за { Стављену вредност / Осигурање предајног рока					
		Возарине до _____					
		Додатка за { Стављену вредност / Осигурање предајног рока					
		Возарине до _____					
		Додатак за { Стављену вредност / Осигурање предајног рока					

Товарни лист

ЗА БРЗОВОЗНУ РОБУ

Прислешка пошиљаоца о наплати

Повука { у напред / по предаји } словима

Пособно разлагање горњих повука

Сума: динара | пр.

...ица _____ железнице

...јим путем / ...ако више ...утова једном месту воде]

...а основу одредаба садржаних у законима за саобраћај и тарифама дотичних же...за, које важе за ову пратевину.

САДРЖАЈ	Стварна бруто тежина килограма	Заокружена тежина за рачунање килограма	Стављена вредност појединце	Изјава за случај царинског или пореског поступања за посредника, за навођење дотичних докумената и осталих прилога закључно са плонбиним затвором. Остале законом или правилником дозвољене изјаве

Плаћено	НА ИМЕ	Јединична цена за 100 килограма	ДА СЕ НАПЛАТИ
	Повуке { у напред / по предаји }		
	Повучине		
	Возарине до		
	Додатка за { Стављену вредност / Осигурање предајног рока }		
	Возарине до		
	Додатка за { Стављену вредност / Осигурање предајног рока }		
	Возарине до		
	Додатак за { Стављену вредност / Осигурање предајног рока }		

железнице

Товарни лист

ЗА БРЗОВОЗНУ РОБУ

Од кола

№ _____

Својина _____

№ _____

Својина _____

Товарне карте № | | | |

Став. | | | |

Г. _____

у _____

Станица _____ *железнице*

Којим путем [ако више путова једном месту воде] _____

Плаћа о наплати _____

Повука { у напред _____ / по предаји _____ словима

Пособно разлагање горњих повука _____

Примићете ниже означену робу на основу одредаба садржаних у законима за саобраћај и тарифама дотичних железница, односно железничких савеза, које важе за ову пратњевину.

Знак и број	Комада	Начин паковања	САДРЖАЈ	Стварна бруто тежина килограма	Заокружена тежина за рачунање килограма	Стављена вредност појединце	Изјава за случај царинског или пореског поступања за посредника, за навлаћење дотичних докумената и осталих прилога закључно са плонбиним затвором. Остале законом или правилником дозвољене изјаве

Укупно стављена вредност

Плаћено

НА И

Повуке { у нап / по пре

Повучине

Возарине до

Додатка за { Став / Осигура

Возарине до

Додатка за { Став / Осигура

Возарине до

Додатак за { Став / Осигура