

656.2 (497.1)
(084.5) D

21.

А ЗАКОНА
објашњених судском и ад-
вативном праксом
ОЈКО НИКЕТИЋ

СВ. 13.

ЖЕЉЕЗНИЧКО-ПОЛИЦИЈСКИ ЗАКОН



БЕОГРАД
ИЗДАВАЧКА КЊИЖАРНИЦА ГЕЦЕ КОНА
1, КНЕЗ МИХАИЛОВА УЛИЦА 1.
1927

Устав. 112. стр. 21



13. Св.

ЗБИРКА ЗАКОНА
прогумачених и објашњених судском и ад-
министративном праксом

Св. 13.

Издаје **Dr. ГОЈКО НИКЕТИЋ**

~~Одемо у нови инвентар бр. 1911-11~~
~~1. јуна 1942 год.~~
~~Београд.~~

**ЖЕЉЕЗНИЧКО-ПОЛИЦИЈСКИ
ЗАКОН**



БЕОГРАД
ИЗДАВАЧКА КЊИЖАРНИЦА ГЕЦЕ КОНА
1, КНЕЗ МИХАИЛОВА УЛИЦА 1.
1927

	СТРАНА
§ 21. Држање десне стране при путовању на двогубом колосеку	18
§ 22. Условно дозвољено кретање возова са локомотивама	18
§ 23. Дозвољени број колских осовина	18
§ 24. Дозвољава се изузетно да локомотива вози са тендером напред	18
§ 25. Полазак путничких возова	19
§ 26. Највећа возна брзина	19
§ 27. Удешавање возне брзине при улазима и т. д. при прелазима преко коловоза и укрштења	20
§ 28. Особине возних средстава за брзовозне и путничке возове што највећом брзином путују	20
§ 29. Врзовози и особени возови за возидбу владоца и његове високе фамилије. Возидба брзовозних добара (робе) са брзовозима	21
§ 30. Вожење добара (робе) са путничким возима	21
§ 31. Вожење путника са товарним возовима у месном саобраћају	21
§ 32. Извешћа управника воза	21
§ 33. Склапање возова и прегледање пред полазак	21
§ 34. Штитна кола при путничким возима	22
§ 35. Нарочити услови за вожење особених возова	22
§ 36. Вожње радних возова	23
§ 37. Место снежном грталу или колима за ломљење поледице	23
§ 38. Вожење на локомотивама	23
§ 39. Мере за предохрану загрејаних локомотива и кола што леже по станицама	24
§ 40. Фењери на возовима и локомотивама кад се ноћу покрећу	24
§ 41. Направе за сигнале на прузи	24
§ 42. Направе за давање сигнала од стране управника воза	25
§ 43. Направе за давање сигнала од стране машиновође	25

	СТРАНА
§ 44. Вршење електрично-телеграфске службе, помоћне справе	25
§ 45. Приказивање возова или самих локомотива што не путују по возидбеном плану	25
§ 46. Положај скретница у главном колосеку	26
§ 47. Справе за распознавање луле водених шмркова ноћу	27
§ 48. Потчињеност возових пратилаца и споразум са управником воза и машиновође	27
§ 49. Извештавање других возова о удесима, о затварању колосека и т. д.	27
§ 50. Меродавни сигнали	28
§ 51. Положаји послуживање скретница кад им плански возови насупротив језичка возе. Особени прописи за дотичног скретничара, управника возова, ложача и кочиоца	28
§ 52. Докази о способности машиновође	28
§ 53. Опште одредбе за публику	29
§ 54. Ходање по железничкој прузи и т. д., дозвољене карте	29
§ 55. Ходање по железничкој станици	29
§ 56. Пренашање плугова и т. д. преко железничке пруге	30
§ 57. Ходање стоке по железничкој прузи, претеривање стада преко железничких прелаза	30
§ 58. Служење приватним пролазима	30
§ 59. Чекање пред затвореним прелазима	31
§ 60. Забрана повређивања и радње, што сметају железничком саобраћају	31
§ 61. Пењање у кола и силажење са њих кад се она већ крену	33
§ 62. Пропис казни за ношење недозвољених ствари	33
§ 63. Право железничко-полицијских чиновника што се тиче привременог хватања	34
§ 64. Поступак у случају хватања	36
§ 65. Остављање на углед оних прописа, што важе за саобраћај путника	36

	СТРАНА
§ 66. Железнички чиновници којима је дужност да врше железничко-полицијску службу	36
§ 67. Раздавање службених инструкција	37
§ 68. Особени услови за чиновнике, који су позвати да врше железничко-полицијску службу	38
§ 69. Дужности железничко-полицијских чиновника према публици; казне; вођење чиновничког списка	38
§ 70. Круг власти полицијско-железничких чиновника	38
§ 71. Узајамно потпомагање државних, општинских и железничко-полицијских чиновника	39
§ 72. Виши надзор о вршењу прописа за саобраћај	39
§ 72. а. Измене и допуна овога закона	39
§ 73. Ступање у живот овог Закона	40

ЖЕЉЕЗНИЧКО-ПОЛИЦИЈСКИ ЗАКОН

од 30. јуна, 1884. год., — са изменама и допунама
од 25. јануара, 1900. год.

I-во. Стање, одржавање и надзирање 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 таквом брзином возити, морају бити за воз видљивим знацима обележени.

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

Делови пруге који су невозни постали, било што се измењују или оправљају, било што су покретни мостови отворени, било ма из којих других узрока, морају се сигналимa затворити и затворени држати за цело време њиховог невозног стања, па ма се не очекивао никакав воз (види §. 46. став 3.).

§. 2. Сви коловози по којима се возови крећу, морају имати и на отвореној прузи и на станицама бар толику чисту ширину, колико износи нормални профил.

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

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

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

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

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

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

Кад се нека жељезница са другом којом ван станице крсти, онда ваља, ако је само икако могуће, удесити да укрштање не буде у једној равни, но да се мостом пресведе.

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

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

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

На прелазима преко самог жељезничког коловоза ваља начинити јаке бранике, који ће

лако у очи падати и довољно удаљени бити од средине најближега коловоза.

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 до год се очекује да њоме прође још неки воз или локомотива.

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

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

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

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

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

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

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

Све прелазе ваља ноћу осветлити, осим оних, који се по дозволи полицијске власти под кључем држе.

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

§. 6. Поред пруге да се ударе стотиничне белеге, које ће показивати одстојање у целим километрима и његовим десетинама, токо 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 сучичу, да се поставе међице (бојадисано коље), које ће омеђавати докле се могу возна средства на којем коловозу дотерати, а да тиме не спречавају прелаз другим возним средствима на другим коловозима.

II-го. Уређење и стање возних средстава.

§. 7. Возна средства морају се једнако у таквом 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 наћу. 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 монометар од живе и тако га поставити, да се он са парним простором загрејане локомотиве средством кратке цеви спојити може, како би се увек сазнавати могло да ли су уредно оптерећени штитни вентили и да ли је уредан гибаста тег (*Federvage*) и манометар на локомотиви.

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

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

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

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

Локомотиви мора се казан изнутра прегледати најдаље после 8 година рада јој, а тада и водогрејне цеви изменити. Поновно 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 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 локомотиве воду у казану на нормалној висини одржавати;

2, најмање две једно од друге независне справе, које ће моћи поуздано показати висину воде у унутрашњости казана. Једна од ових справа да буде тако удешена, да машиновођа узмогне са свога места а без особених опита висину воде у казану увек посматрати,

и да има лако уочљиву белегу за нормално стање воде;

3, најмање два прописно начињена штитна вентила, од којих један да се тако начини како се мимо извесне мере не ће моћи и јаче оптерећивати. 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 достиже 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 избацавање варница из оцака.

§. 11. Свака тендер-локомотива и сваки тендер морају имати кочила, којима се чврсто и ласно 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 одбојницама 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 одкована гвожђа, могу се до 19^{mm}, а кад су одчелика, 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 вишећи 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 паду до закључно	1:300	1/6 део	1/10 део
" " " "	1:200	1/5 " "	1/8 " "
" " " "	1:100	1/4 " "	1/7 " "
" " " "	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 за њим долази у томе делу пруге.

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

при падовима до закључно	1:60	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 не оптерећена осовина равна половини оптерећене.

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

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

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

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

§. 15. Сва кола за путнике, за пошту и за пртљак, а тако исто и товарна кола, која као завршна путују, морају се снабдети са дршцима за сигналне фењере, који ће се на позадне колске стране тако поставити, да они или са бока или више колског крова истичу.

Одстојање горње ивице ових држака над коловозном равни смеће износити у првом случају највише 3·00 метра, а другом највише 3·60 метра; а средине ових држака (одвесне осе) не смеју удаљеније бити од колске средине

но 1.40 метра у првом, а 1.20 метра у другом случају.

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

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

§. 17. Свака кола и сваки тендер морају се од времена на време потанко прегледати, при чему се осовине, лежишта и „фењери“ скинути морају. Прегледање ово наступа сваки пут чим кола 30.000 километра пропутују, или ако не би толико пропутовала, онда чам две године од поледњег прегледања протекну.

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

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

5, дан последњег прегледања.

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

Осим кола, која српској жељезници припадају, могу се примити у саобраћај и кола од суседних жељезница чим их управа пријемница као поуздане за саобраћај огласи, не обзирући се на одредбе §§. 17 и 18. — Но овим се неће 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 су изузетци при затварању коловоза кад се претходно споразуму суседне станице, као и при двогубим пругама у станицама под одговорношћу шефа станице, а најпосле и закључно до најближе станице за локомотиве, које су притичући у помоћ неки воз гурале па се враћати морају (види § 22.).

§. 22. Докле државна жељезничка назорна 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 по 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 смеју имати више од 100 осовина. Војени возови због споријег хода могу имати изузетно и до 120 осовина.

§. 24. Само је у изузетним случајима дозвољено да локомотива са тендером напред може вући возове што по возидбеном плану саобраћају; а радне и товарне возове између

станица и оближњих радионица као и по самим станицама дозвољено је само онда возити, кад возна брзина не износи више од 24 километра на сат (т. ј. 400 метара на минут).

Подесно конструисане тендер-локомотиве смеу с преда и позади ићи са свима возовима па и на отвореној пруги.

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

Полазак не сме се 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, смеу 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 до 90 километара на сат, но ово ће изрично одобравати државна надзорна власт.

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

Лакше зе возити мора:

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

б. преко скретнице кад се на супрот њиховим језичцима вози и преко покретних мостова;

в. кад се даде знак за полако вожење.

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

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

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

§. 28. Возна средства при оним брзовозима и путничким возовима, који са највећом §. 26. дозвољеном брзином путују, морају се у потпуно 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 пригнугнути буду;

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

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

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

§. 30. Возити робу са путничким возовима 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 до сада чинити.

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

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

§. 33. При склапању сваког појединог воза мора се нарочито на то пазити, да §. 13 им (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 колико.

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 кочиља 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 смеју непосредно доћи ни спреда ни иза путничких кола.

§. 34. На челу свакога 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 смеју путовати ако пруга не би потпуно под надзором била, ако воз није претходно чуварима пруге сигналом приказан, и ако није првој суседној станици пријављен.

Дозвољени изузетни случајеви означени су изближе у § 45.

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

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

Њих мора пратити одговорни чиновник.

Са коловоза, којима ће возови прелазити, морају се уклонити сва возна средства, и то са оних га 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 гртали или кола за ломљење поледица не смеју се ставити пред локомотиве возова, које путују по утврђеним прописима. Кад затреба изаслаће се снежно гртало или кола са нарочитом локомотивом а у довољном одстојању испред воза.

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

§. 38. Без нарочитог одобрења за то опуномоћеног чиновника не сме се ни једно друго лице на локомотиви возити, осим оног чиновника, који је по сатој 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 неби сама од себе кренула, морају се подлоге подметнути, са кочилима или другим справама тако утврдити, како се неће моћи покретати.

§. 40. Сваки воз који ноћу путује, а тако исто и свака сама локомотива, морају имати с преда по два фењера, који далеко светлито могу, а позади најмање један завршни фењер са црвеном светлошћу.

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

Свако кретање локомотиве на станицама има се сигналом обзнанити.

Локомотиве, кад саме путају, а тако и радни возови, биће сигналисани као и остали возови.

Па и дресине и кола што петеројал пренашају (железничка колица, §. 37.) 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!“;
3. „отпусти кочила!“.

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

Сигнали: 1. воз неће поћи; 2. нека дође локомотива у помоћ, — несмеду се давати оптичним већ електричним телеграфом.

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

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

Ако се не узмогне ово приказивање учинити, онда ће се само под тим условом

смети нередовни возови отпустити, кад се о томе обе дотичне станице споразуму и кад се претходно чувари пруге о отпусту воза средством електромагнетског 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 оним станицама где станична зграда није са стражарницом својом скопчана нарочитим телеграфом за затварање станице средством електричних, штитних или дозивних апарата, или у опште ако за ту циљ нема ни буд којих других механичких или електричних справа, онда је дужан станични чиновник, који службу врши, ставити оптичне сигнале за улазак воза на телеграфски дирек.

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

У главне коловозе рачунају се сви они, које возови при вршењу прописаног саобраћаја птелезе 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 вези стајати. Ово вреди и за места возових пратилаца у колико им је у дужности да воз надгледају и воз послужују. За споразумевање возових пратилаца 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 прузи застане или се зауставити мора, који би иначе према возидбеном плану даље путовао, — мора се увек у оном правцу, од куда би други доћи могли, предохране мере чинити, како би они благовремено извештени били о месту на коме је први воз стао.

§. 50. За потребно сигнаписање, што се §§. 40. до 49. изискује, вреде прописи о сигналном поступку краљ. срп. железнице, који ће се издати.

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

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

Скретничар при улазу у веће станице или на распутне пруге, као и они на отвореној прузи где су постављени мимолази, а исто тако и машиновође, ложачи и кочиоци кад путују, не смеју се и другим пословима преоптерећивати који би пометали вршење њихове службе.

§. 52. На локомотиви, ради њене послуге, мора бити постављен машиновођа са једним ложачем.

Вођење локомотиве смеће се само оним лицима поверити, која су најмање 21 годину стара а доброга владања, и која су своју способност за машиновођу 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 (§. 69.) који носи униформу или који има службену значку или другу какву нарочиту значку.

§. 54. Ходање по горњем строју жељезничком и његовим косинама, насипу, шанчевима, мостовима и другим предметима без дозвољне карте није ником допуштено осим надзорној власти и њеним органима, шумским чуварима, царинским и дајбинским органима, надзорницима телеграфа, 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 жељезницу 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.

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

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

Кола, што путнике ка станици и од станице возе, морају на одређена им места за приступ пред станичном зградом пристајати.

Надзор за одржање реда на овим приступима у односу на вожење путника и пртљага припада жељезничким чиновницима, у колико то не би 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 жељезничкој прузи и њеним просторијама одговоран је онај, који је и дужан да о томе надзор води.

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

§. 58. Приватне прелазе смеју употребљавати само овлашћени, а под условима, што им надзорна власт одобри.

§. 59. Догод су прелази затворени, морају пред таблицом за опомену чекати кола, јахачи, чувари стоке и вође теглеће стого. Ово вреди и за затворе прелаза са браницима на потег, чим ту постављено звоно зазвони. Пешаци могу се приближити затвореним браницима, али их не смеју отворити.

§. 60. Строго је забрањено ма у чему год повређивати жељезну 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 жељезнички раван, као и чинити лажну узбуну и сигнале подражавати, скретнице преокретати и у општо ма што чинити, што би возидбу спречавало.

Казнени Законик: §. 302. а. Ко намерно учини какав квар на железници или на њеним средствима за пренос, или на осталом прибору, да се казни затвором до три месеца, ако никакве опасности за превоз није било. — *§. 302. б.* Ако се услед оваквог квара појавила опасност за сам превоз на железници, кривац да се казни робијом до десет година. — Овако исто да се казни и онај, који на самој железничкој прузи што намести, остави, баци или који шице помери, или другим којим начином какве препреке учини, из чега опасност за воз произаћи може. — *§. 302. в.* Ако је услед рада означеног у предидућем §—у какав човек тешко повређен, казна ће бити затвором или робија до петнаест година. — *§. 302. г.* Ко из нехата учини дела означена у §. 302. а., казниће се затвором до месец дана, а у случају §. 302. б., казниће се затвором до годину дана, а ако је при томе какав човек живот изгубио, затвором од два месеца до две године. — *§. 302. д.* Чиновници или служитељи железнице, којима је надзор над железничким путем или самим возом пове-

рен, казниће се робијом до пет година, ако је њиховим набрежењем воз у опасност доведен, а ако је при том какав човек живот изгубио, робијом до десет година. — Поред тога они ће и у овом случају, а и у случају §§. 302. б. и 302. в., бити оглашени као неспособни за железничку службу. — § 302. е. Старешине железнице, који по саопштеној или извршној пресуди одмах не опусте из службе оне званичнике, који су оглашени као неспособни за ову службу, да се казни новчано до хиљаду динара или затвором до три месеца. — Тако исто да се казне и оне старешине, које овакво неспособно лице, знајући да је за неспособно оглашено, у службу железничку, приме, а и само ово лице, које се опет железничке службе прими. — §. 304. Ко телеграф или телефон намерно повреди и уопште учини тако што, да се они по своме опредељењу не могу употребљавати, да се казни затвором од три месеца до три године. — Ово се нарочито односи на кварење и прекидање жице, кварење стубова за које су жице привезане, кварење других справа и апарата без којих телеграф и телефон не могу радити, и спречавање код телеграфа и телефона постављених чиновника у вршењу њихове дужности. — §. 305. Ако је у следству злонамерног повређења телеграфа какав човек тешко повређен, преступник да се казни робијом до десет година; ако је пак какав човек чрез то живот изгубио, робијом од десет до двадесет година — §. 306. Ако се у §. 304. изложено повређење телеграфа из нехата догодило, кривац да се казни затвором до десет месеци; но ако је при том какав човек живот изгубио, затвором од два месеца до две године. — Иста казна да постигне и телеграфисте и у опште оне, који су ради чувања, надзиравања и безбедности овог заведења постављени, ако су пренебрегавањем својих дужности употреблење телеграфа препјатствовали, и осим тога лица ће се њиховог знања.

Закон о заштити јавне безбедности и покретности држави: Чл. 1. Као злочинство у смислу Казненог Законика сматраће се ова дела:... 4)... свака припрема, покршај или извршење у циљу да се поруше или пониште објекти који служе јавном саобраћају, јавним инсталацијама и потребама... —

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

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

Запаљиве ствари као и сваки пртљаг, који би течности или друге предмете садржавао, а ови би могли ма којим начином штету причинити, а нарочито пуне пушке, барут, лако запаљиве препарате и друге ствари такве особине, не смеју се собом у путничка кола понети. Службени жељезнички персонал овлашћен је да о томе нужна уверења захтева.

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

Железничко Саобраћајна Уредба (Уредба о превозу пушника и робе на железницама): §. 29. Предмети искључени од уношења у путничка кола: 1) Експлоднепредмете и предмете који се пале сами од себе (нарочито пуно ватрено оружје), запаљиве течности, отровне, нагризајуће (јетке) и трулеу подложне материје, у опште опасне или смрдљиве предмете не смеју путници собом носити. — 2) Ко се огрешу о ову забрану сноси последиче предвиђене у §. 60. — 3) Службеници су овлашћени уверити се у присуству путника о природи унесених предмета. — 4) Лица која при вршењу јавне службе носе собом ватрено оружје, даље ловци и стрелци смеју собом понети ручну муницију; но оружје не сме бити пуно. Спроводницима притвореника, ако

се с овим возе у засебним колима или колским одељцима, допуштено је да собом носе пуно ватрено оружје. —

§. 63. Жељезничко-полициски 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 казне, која би се применила.

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

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

Начелна Одлука Опште Седнице Касационога Суда од 10. октобра, 1922. год., Бр 6796.

По тражењу Господина Министра Правде од 2. септембра 1922. год., Бр. 45835., да Касациони Суд на основу тач. 2. §. 16. Зак. о своме устројству, да своје мишљење о томе: „да ли жељезнички службеници, као жељезничко полицијски органи могу према Жељезничко - Полицијском Закону изрицати казне и наплату казне извршивати, кад кривица ухвате на лицу места, или их пак имају својим рефератима у сваком случају оптуживати полицијским властима које би казне изрицале и по извршности пресуде наплаћивале их“, — Касациони Суд проучио је ово питање и нашао: Да се у §. 62. Жељезн. Полиц. Закона предвиђа казна до 50.—дин., за кривце из §§. 53.—61. истог Закона. а у §. 63. Жељезн. Полиц. Закона предвиђено је овлашћење за же-

лежничко полициске чиновнике да лише слободе (привремено ухвате) како оно лице чије би кривице биле кажњиве по §. 62. Жељезн. Полиц. Закона, тако и оне чије би кривице биле кажњиве по Казненом Законику. Овај последњи пропис прописује у самој ствари поступак, из кога се види, да поменуто лишење слободе није трајно, јер се кривци чија би кривица била кажњива по Казненом Законику, предају најближој полицијској власти или месним органима, а они кривци чија би кривица била кажњива по §§. 53—61. Жељезн. Полиц. Закона, пуштају се одмах у слободу, чим они жељезничко-полицијским органима положи кауцију, управо даду потребну залогу, којом се обезбеђује извршење казне по §. 62. Жељезн. Полиц. Закона, која кауција ни у ком случају, као ни сама залог, не може бити већа од 50.—дин. — Према овоме, кад је Жељезн. Полиц. Закон ставио у дужност жељезничко-полицијским органима, да се старају да одговорна лица за кажњива дела из §§. 53.—61. Жељезн. Полиц. Закона, не избегну плаћање новчане казне предвиђене у §. 62. истог Закона, што се постиже узимањем кауције од 50.— динара од одговорног лица, онда је несумњиво, да су они жељезничко-полицијски органи и позвани да изрекну казну за горе поменута кривична дела из Жељезн. Полиц. Закона, и одмах је из исте залоге наплате, уношењем одговарајуће суме новца у државну касу. — Овако се има узети и због тога, што §§. 60.—70. поменутог Закона жељезничке службенике у кругу њихове надлежности сматрају као жељезничко-полицијске органе, те би нелогично било, да за чисто жељезничке кривице жељезничко-полицијска плас предаје одговорна лица ради кажњавања редовној полицијској власти, која је са жељезничком службом и кривцима из Жељезн. Полиц. Закона мање упозната од жељезничко полицијских органа, који се о безбедности на жељезници у првом реду старају. — Према изложеноме, имајући у виду и сигурност на жељезницама, ред на истима и хитност која је нужна за пресуђење по оваквим кривицама као и наплату казне, Касациони Суд мишљења је: да жељезнички службеници као жељезничко-полицијски органи по Жељезн. Полиц. Закону од 30.

априла, 1884. год., са његовим изменама од 25. јануара, 1900. год., изричу казне до 50.—дин., и ове извршују кад кривца ухвате, било из положене кауције о којој је реч у §. 62. Железн. Полиц. Закона било иначе на који други начин. —

§. 64. Жељезничко-полицијском чиновнику дозвољено је, да ухваћено лице средством жељезничког раденичког особља причува и спроведе на место одредења. У овом случају дужан је полицијски жељезнички чиновник уз потпис својега имена и чина послати спроводну листу, која ће привремено заменити протокол ислеђења, но који ће опет по правилу истога дана кад је преступ учињен, а најдаље до подне другог дана, предати полицијској власти или државном или полицијском заступнику.

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

V. Железничко - полицијски чиновници.

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

1. Директор саобраћаја и главни инжењер;
2. Главни инспектор саобраћаја;
3. Инспектори саобраћаја, инспектори за нове грађевине, контролори саобраћаја, главни управници возова;

4. Секцијони шефови за одржање пруге, шефови за одржање појединих делова пруге и инжењери;

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 руковоаци станица;

9. Надзорници станичних зграда и станица;

10. Помоћници станичних старешина и помоћници станичне инспекције;

11. Скретничари, надзорници скретница, чувари и скретничарски помоћници;

12. Управници возова, пратиоци пртљага, манипуланти, пратиоци возова, кочници 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-жељезничким чиновницима, раздаће жељезничка управа према струци и међусобним доносима 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 жељезничку службу, мора бити најмање 21 годину стар а доброга владања, мора знати читати и писати а осим тога по грани своје службе нужна знања имати.

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

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

§. 69. Жељезнички-полицијски чиновници дужни су се понашати према публици уљудно, достојно и предусретљиво, а нарочити уздржавати се од сваког господарења и суровог предусретања

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

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

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

§. 70. Круг власти полицијско жељезничких чиновника распростире се, без обзира на место њиховог пребивања, на целу жељезничку

пругу и њена постројења, и у онолико, у колико то налажу већ издати прописи за руковање и одржање реда у жељезничком саобраћају, или они, који ће се у будуће прописати.

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

VI-то. Надзор.

§. 72. Виши надзор о вршењу ових прописа за сигурност саобраћаја припада:

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

б, код железница, којима приватни рукоју, главном управнику саобраћаја и жељезничким управама;

в, државној надзорној власти.

§. 72. а. У одредбама овога Закона, које су чисто техничке природе и изложене променама, према напретку науке, могу се Краљевом Уредбом, на предлог Министра Грађевина, а на образложене представке жељезничког одбора, чинити потребне измене и допуне.

Измене и допуне од 25. јануара, 1900. год.

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.

ЗБИРКА ЗАКОНА

ПРОТУМАЧЕНИХ СУДСКОМ И АДМИНИСТРАТИВНОМ ПРАКСОМ

Издаје Др. ГОЈКО НИКЕТИЋ

	Динара
Св. 1. — Грађански Законик Краљевине Србије, 1927. год. Стр. 378.	50
Св. 2. — Општи Имовински Законик за Краљевину Црну Гору (Богишићев Имовински Законик), 1927 год. Стр. 312.	40
Св. 3. — Закон о непосредном порезу. Друго издање, 1927 год. Стр. 105.	30
Св. 5. — Привредни Закони, Књ. I.1. Закон о уништавању штетних животиња и биљака и о заштићавању корисних животиња. 2. Закон о лову, са упутствима за његово извршење. 3. Закон о риболову са правилником за његово извршење. 4. Закон о поморском риболову. 5. Правилник о сузбијању кржаве ваши на јабукама, са упутством за њено познавање и сузбијање. 6. Правилник са упутством о утамањивању скакаваца. Друго издање 1925. Стр. 160.	25
Св. 6. — Привредни Закони, Књ. II. 1. Закон о чувању пољског имања. 2. Закон о општинским кошевима са правилима и упутствима за његово извршење. 3. Закон о накнади штете причињене зло-	

	Динара
намерном паљевином и намерним против- законим поништајем ствари. 1922. год. Стр. 91.	12
<i>Св. 7.</i> — Привредни Закони, Књ. III. 1. Устројство Министарства Пољоприв- реде и Вода. 2. Правилник о уређењу обласних пољопривредних инспектора. 3. Правилник за пољопривредну стати- стику за упуство за прикупљање по- датака пољопривредне статистике. 4. За- кон о установљењу и уређењу Државне Класне Лутрије за помагање народне привреде са правилником о давању по- моћи и позајмица из чистог прихода Државне Класне Лутрије. 1923. год. Стр. 115.	12
<i>Св. 12.</i> — Закон о јавним зборовима и удружењима. Друго издање. 1926. год. Стр. 18.	5
<i>Св. 14.</i> — Радничко законодавство. Књ. I. 1. Закон о инспекцији рада. 2. Закон о заштити радника. 3. Закон о међународним конвенцијама рада. Друго издање. 1927. год. Стр. 103.	12
<i>Св. 15.</i> — Закон о организацији фи- нансијске контроле. Друго издање. 1926. год. Стр. 255	30
<i>Св. 16.</i> — Радничко Законодавство. Књига друга. Закон оосигурању радника са свима наредбама о његовом спрово- ђењу; наредбом о установљењу таблице опасности; наредбом о израчунавању глав- ничког покрића потпора и ренти са таб- лицама и т. д. 1925. год. Стр. 262.	35

	Динара
<i>Св. 17.</i> — Уредба о правима, дуж- ностима и одговорности војно администра- тивних лица. 1927. год. Стр. 35.	5
<i>Св. 18.</i> — Закон о исплата ратне штете, са правилником за његово извршење, Уредбом о управи за ликвидацију ратних штета, Упуством општинским судовима за правилан и једнообразан рад по свима пословима окз исплате ратне штете, Пра- вилником о судовима и накнади штете у пограничним крајевима, и обзнаном управе за ратну штету о набавкама на рачун ре- парација. 1923. год. Стр. 137	15
<i>Св. 20.</i> — Закони о водама 1. Закон о водама и њиховој употреби. 2. Закон о регулисању и употреби вода. 1922. год. Стр. 76.	10
<i>Св. 21.</i> — Рударско законодавство. Уредба о организацији рударске струке. Рударски Законик. Правила Братинске Благајне. 1925. год. Стр. 162	30
<i>Св. 22.</i> — Уредба о механама и ка- фанама, са додатком уредби о механама, Уредбом о наплаћивању меанског и ње- ним тумачењем, ТБр. 60.—69. таксене тар- ифе закона о таксама, Правилником за извршење прописа из ТБр. 61. и 63—67. таксене тарифе закона о таксама. 1925. год. Стр. 89	15
<i>Св. 23.</i> — Закон о пороти. 1921. год. Стр. 54	5
<i>Св. 24.</i> — Закон о радњама, са уред- бом о суду добрих људи. Друго издање. Стр. 126	15

- Св. 25. — Закон о државном ручу-
новодству са правилником за извршење
одредаба из одељка „Б. уговори и на-
бавке.“ Трећд издање. 1926. год. Стр. 123 15
- Izdanje latinicom 20
- Св. 26. — Монополски закони. Књига
прва I. Одредбе о државним монополима
из финансијског закона за 1021 и 22. год.
II. Уредба о само сталној монополској у-
прави III. Закон о монополу дувана. 1923.,
Стр. 107. 10
- Св. 27. — Монополски закони. Књига
друга. I. Закон о монополу соли. II. Закон
о установљењу нових државних монопола
на жиגיע, петролеум, хартију за цигарете
и алкохол. III. Кривични поступак за мо-
нополске кривице. 1923. год. Стр. 66 10
- Св. 28. — Закон о министарској од-
говорности. 1922. год. Стр. 16 4
- Св. 30. — Правила о поступању у не-
спорним (ванпарничним) делима, са на-
стављењем општинским властима о при-
бављању и подношењу извештаја о смрти
и пописивању имања таквог лица. 1922.
год. Стр. 176 15
- Св. 31. — Шумарско законодавство.
Уредба о организацији шумарске струке.
Закон о шумама. Закон о ограничавању
државних шума. Закон за шумску жан-
дармерију. Наредба о полагању испита за
административну и техничку државну шу-
марску службу. Правилник за индустрију
дрвета. Друго издање. 1925. год. Стр. 154 25

Динара

- Св. 32. — Закон о избору народних
посланика за уставотворну скупштину Кра-
љевине С. Х. С. са упустима за председ-
нике бирачких одбора. 1920. год. Стр. 134 6
- Св. 33. — Војни кривични зборник:
Закон о устројству војних судова. Војни
казнени законик. Законик о поступку вој-
них судова. Закон о војном дисциплин-
ском суду. Правилник за војне судове,
војне државне тужиоце и војне иследнике.
Треће издање 1925. год. Стр. 167 30
- Св. 34. — Закон о конкордату између
Србије и Св. Столице у Риму. 1921 год.
Стр. 15 4
- Св. 35. — Рапалски уговор, између
Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца и
Краљевине Италије. 1921. год. Стр. 16 4
- Св. 38. — Трговачки законик и Сте-
цишни поступак Краљевине Србије, про-
тумачени одлукама опште седнице и оде-
лења Касационог Суда. Са додатком: За-
кона о устројству трговачког суда; Закона
о принудној нагодби (равнању) ван стечаја;
Закона о акционарском друштвима; Закона
о повластицама новчаним заводима; За-
кона о проширењу повластица новчаним
заводима; Закона о поштанско-шtedном,
чековном и вирманском промету; правил-
ника о саставу, пословању и кругу рада
надзорнога већа поштанске штедиопице;
Закона о осигуравајућим друштвима; За-
кона о преузимању портфеља осигурања
живота од страних осигуравајућик дру-

Динара

	Динара
штава и Закона о сеоским дућанима. 1923. год. Стр. 452	40
исто у тврдом повезу	50
<i>Св. 40.</i> — Закон о заштити јавне безбедности и поретка у држави. Четврто издање. 1927. год. Стр. 24	5
<i>Св. 41.</i> — Закон о државном савету и управним судовима, са уредбом о пословном реду. Треће издање. 1927. Стр. 44	5
<i>Св. 44.</i> — Закон о јавним сувоземним путевима, са правилником о употреби народне снаге за оправку јавних путева. 1924. год. Стр. 44.	5
<i>Св. 45.</i> — Закон о држању и ношењу оружја. 1924. год. Стр. 16.	5
<i>Св. 47.</i> — Регистар-индекс службених новина за 1919—1922. год. 1924. год. Стр. 288.	25
<i>Св. 48.</i> — Закони о додацима на скупоћу. 1. Закон о додацима на скупоћу државних службеника грађанскога и војнога реда, пензионера и пензионерки. 2. Закон о додацима на скупоћу активних службеника, пензионера и пензионерки државних и саобраћајних установа. 3. Уредба о додацима на скупоћу радничком особљу државних саобраћајних установа. 1922. год. Стр. 75.	10
<i>Св. 49.</i> — <i>Zakon o izboru narodnih poslanika za narodnu skupštinu, sa Zakonom o biračkim spiskovima i uputstvima za predlagače kandidatskih lista i predsednike biračkih odbora. Treće izdanje.</i> 1927. год. Стр. 129	15

	Динара
<i>Св. 51.</i> — Закон о чиновницима и осталим државним службеницима грађанског реда. Треће издање. 1926. год. Стр. 198	20
<i>Izdanje latinicom.</i>	25
<i>Св. 52.</i> — Регистар-индекс службених новина за годину 1923. (Закони, уредбе, наредбе, правилници, расписи, решења и т. д. пропраћени напоменама о изменама, допунама и укидању). Саставио Боривоје Ј. Франтловић секретар управног суда. 1924. год. Стр. 127.	15
<i>Св. 53.</i> — Уредба о војној дисциплини. Друго издање. 1926. год. Стр. 48.	6
<i>Izdanje latinicom.</i>	6
<i>Св. 54.</i> — Закон о устројству војске и морнарице, од 9. августа 1923. год., Друго издање. 1927. год. Стр. 231.	20
<i>Izdanje latinicom.</i>	25
<i>Св. 55.</i> — Закон о таксама са таксеним правилником и таксеним и пристојбинским правилником. Треће издање. 1927. год. Стр. 450.	70
у тврдом повезу	90
<i>Св. 56.</i> — Решење министарскога савета од 17. априла 1924. ДРБр. 42.300, са изменама и допунама од 17. маја 1924. ДРБр. 53.500 о додацима на скупоћу. 1924 год. Стр. 23.	5
<i>Св. 57.</i> — Аграрни зборник. 1924. Стр. 298.	40
<i>Св. 58.</i> — Ново санитарско законодавство. Књига прва. 1924. Стр. 437.	100

Динара

- Св. 59.* — Саобраћајно законодавство
Књ. I. Закон о Држ. саобраћ. особљу —
са уредбом о разврстању службеника
држав. саобраћајних установа. 1927. год. 20
- Св. 60.* — Устав Краљевине Срба,
Хрвата и Словенаца од 28. јула, 1921.
год. Пето издање. 1927. год. Стр. 59. . . . 6
- Izdanje latinicom* 6
- Св. 61.* — Уговор о миру с Аустри-
јом (Сен Жерменски уговор). 1927. год.
Стр. 348. 40
- Св. 62.* — Регистар-индекс службених
новина за 1924. год., (закони, уредбе, на-
редбе, правилници, расписи, решења и т.
д. пропраћене напоменама о изменама,
допунама и укидању), саставио Боривоје
Ј. Франтловић, секретар управног суда. 25
- Св. 63.* — Регистар-индекс службених
новина за 1925. год., (закони, уредбе, на-
редбе, правилници, расписи, решења и т.
д. пропраћени напоменама о изменама,
допунама и укидању), саставио Боривоје
Ј. Франтловић, секретар упр. суда. 1926.
г. Стр. 152 25
- Св. 64.* — Уговор о миру са Угарском,
(Тријанонски уговор), 1927. год. Стр. 263 40
- Св. 65.* — Закон о становима од 15.
маја 1925. г. са именима и допунама од
23. октобра 1926. г., протумачен и објаш-
њен правилником за његово извршење.
Четврто издање 1927. год. Стр. 48. . . . 6
- Св. 66.* — Закон о пољопривредном

Динара

- кредиту од 12. јуна 1925. год. 1925. г.
Стр. 25. 5
- Св. 67.* — Правилник о гостиони-
цама, кафанама и осталим радњама са
алкохолним пићем, са правилником за из-
вршење прописа из ТБр. 62 таксене та-
рифe закона о таксама. 1926. г. Стр. 61. 6
- Св. 68.* — Закон о штампи од 6.
августа 1925. год. Друго издање. 1926. г.
Стр. 55. 10
- Izdanje latinicom* 10
- Св. 69.* — *Opšta carinska tarifa uvo-
zna i izvozna sa upitama i objašnjenjima
za njihovu primenu 1926. god.* Str. 309 . 100
- Св. 70.* — Закон о државној тро-
шарини, са правилником за његово извр-
шење. 1926. г. Стр. 199. 30
- Св. 71.* — Одредбе о државној тро-
шарини на пиво. Измене и допуне од
18. децембра 1925. год, Бр. 86.501. члана
107. Правилника за извршење одредаба
о државној трошарини, из Закона о тро-
шарини, таксама и пристојбама и допу-
нама у законима и одредбама о државној
трошарини. 1926. год. Стр. 142. 25
- Св. 72.* — Правилници о полагању
државних стручних испита. Књига прва:
Министарство Просвете, Мин. за Аграрну
Реформу, Мин. Финансија, Мин. Тргов.
и Индустрије, Минист. Социјалне Поли-
тике, Мин. Пољопривреде и Вода, Мин.
Шума и Руда и Мин. Унутрашњих Дела.
1926. год. Стр. 150. 20

Динара

- Св. 73.* — Ново санитарско законодавство. Књига друга. 1926. год. Стр. 223 40
- Св. 74.* — Правилници о полагању држав. стручних испита. Део други: За поштанско-телеграфске и телефонске чиновнике и званичне. — За ветеринаре. — За чиновнике Управе за заштиту индустријске својине. — За учитеље у женским занатским (стручним) школама. — За учитеље у мушким занатским, стручним занатским, општим занатским и занатско-трговачким школама. — За учитеље меркантилне струке на двораз. држ. трговач. школама. — За контролу мера и драгоцених метала. — За архивску струку у судовима Србије и Црне Горе. — За статистичаре Министарства Пољопривреде и Вода. — За чиновника Минист. Просвете. — За шумарско-техн. и админ. службу 2. катег. — За шум. тех. и админ. службу 3. катег. — За шум. админ. канцелар. службу 3. катег. — За чиновнике Мин. Вера. 1926. год. Стр. 175 20
- Св. 75.* — Инвалидски закон са правилником за његово извршење. 1926. год. Стр. 95 15
- Св. 76.* — Уговор о миру са Бугарском (Нејски уговор). 1927. год. Стр. 198 30
- Св. 77.* — Црквено законодавство српске православ. цркве. Књ. прва. 1926. год. Стр. 171 20
- Св. 78.* — Саобраћајно законодавство.

Динара

- Књига друга. Уредба о организацији Министарства Саобраћаја и саобраћајне службе у краљевини Срба, Хрвата и Словенаца. 1917. год. Стр. 185.
- Св. 80.* — Поштанско-телеграфско-телефонски зборник. Књига прва. 1927. год. Стр. 279 40
- Св. 83.* — Закон о трговинском уговору између Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца и Републике Аустрије. 1927. год. Стр. 143 25
- Св. 84.* — Регистар — индекс Службених Новина за 1926. год. Саставио Бор. Ј. Франтловић. 1927. год. Стр. 160. 25
- Св. 87.* — Закон о валоризирању динарских вредности инвенстиција код друштава обавезних на јавно полагање рачуна са правилником за његово извршење. 1927. год. Стр. 16. 5
- Св. 88.* — Ново санитарско законодавство Књига трећа. 1927. год. Стр. 194 . 30
- Св. 89.* — Изборни Зборник за обласне и среске изборе 20
- Св. 90.* — *Uredba o izboru opštinskih odbora za seoske upravne opštine u Hrvatskoj Slavoniji sa Sremom.* 1927. год. Стр. 69. 15
- Св. 91.* — Правилник о општинским и градским избора у Банату, Бачкој и Барањи. 1927. год. Стр. 87. 15
- Св. 95.* — Финансијски Закон за 1927. — 28. годину. 1927. год. Стр. 232. 30





Либ.бр. 36313

САДРЖАЈ

	СТРАНА
§ 1. Грађевинско стање. Обележавање пруге кад је у оправца или оног дела, што је невозним постао	7
§ 2. Одржавање коловозне чистине. Нормални профил	7
§ 3. Скретнице, покретни мостови, обртнице и превознице, укрштења	8
§ 4. Ограде, преграде, браници, таблице за опомену	8
§ 5. Чување железне пруге, прегледање, затварање браника	9
§ 6. Стотиничне белеге. Падокази. Међици	10
§ 7. Опште одредбе о уређењу и стању возних средстава.	11
§ 8. Техничко полицијски опити локомотива	11
§ 9. Повремено прегледање локомотива. — Свакој локомотиви нужне справе	11
§ 10. Шапице, пепеонице, и кроловка	13
§ 11. Кочила	13
§ 12. Еластичне справе за квачење и одбојнице. Шинолази, дебљина точкових шина, резервна или ланчана квачила	13
§ 13. Број кочила	14
§ 14. Особине вратних брава у путничких возова	15
§ 15. Држци за сингалне фењере и њихове особине	15
§ 16. Товарна кола што морају кров имати	16
§ 17. Прегледање кола и тендера	16
§ 18. Написи свима колима потребни	16
§ 19. Ношење прибора за омање оправке	17
§ 20. Станични сатови и напис станичних имена	17