



ИСТОРИЈСКИ
АРХИВ
ПОЖАРЕВАЦ

зборник

ЗБОРНИЦИ
ДОКУМЕНАТА

РАЗВОЈ САОБРАЋАЈНЕ СЛУЖБЕ ПОЖАРЕВАЧКЕ ЖЕЛЕЖНИЦЕ У ДУНАВСКОЈ БАНОВИНИ 1929-1941.

- одабрана докуменџа

Пожаревац
2022.



ИСТОРИЈСКИ АРХИВ
ПОЖАРЕВАЦ

**Развој саобраћајне службе Пожаревачке железнице
у Дунавској бановини, 1929-1941 – одабрана документа**

ИЗДАВАЧ:

Историјски архив Пожаревац

www.arhivpozarevac.org.rs

info@arhivpozarevac.org.rs

ЕДИЦИЈА „ЗБОРНИЦИ ДОКУМЕНАТА“

Зборник докумената 9

ЗА ИЗДАВАЧА:

Др Јасмина Николић, директор

ГЛАВНИ И ОДГОВОРНИ УРЕДНИК:

Др Јасмина Николић

ПРИРЕЂИВАЧИ И РЕДАКТОРИ ИЗВОРНОГ ТЕКСТА:

Мирјана Степановић

Милан Станковић, мр.

Драгана Јовановић

ТЕХНИЧКИ УРЕДНИК:

Агенција за графичку припрему, веб дизајн и услужно штампање „МК ГРАФ“Београд

Миленко Јекић

ПРИПРЕМА И ШТАМПА:

NEWSPRESS Смедерево

ТИРАЖ: 300

ISBN: 978-86-81422-07-6

2022. Историјски архив Пожаревац

© Сва права задржана

Није дозвољено дељење, умножавање и дистрибуција садржаја у комерцијалне сврхе без изричитог пристанка Историјског архива Пожаревац. Доступни садржај корисници могу користити искључиво уз поштовање ауторских права и навођење извора података.

ШТАМПАЊЕ ЗБОРНИКА ДОКУМЕНАТА ОМОГУЋИО ЈЕ ГРАД ПОЖАРЕВАЦ



ИСТОРИЈСКИ АРХИВ
ПОЖАРЕВАЦ

ЕДИЦИЈА
„ЗБОРНИЦИ ДОКУМЕНАТА“
ЗБОРНИК 9

**РАЗВОЈ САОБРАЋАЈНЕ СЛУЖБЕ
ПОЖАРЕВАЧКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ У ДУНАВСКОЈ
БАНОВИНИ, 1929-1941
– ОДАБРАНА ДОКУМЕНТА**

Приредили:
Мирјана Степановић
Милан Станковић, мср.
Драгана Јовановић

ПОЖАРЕВАЦ, 2022.



Зграда Железничке станице у Пожаревцу, Историјски архив Пожаревац

РЕЧ УНАПРЕД

Сваки нови наслов Историјског архива Пожаревац употпуњује не само завичајну, већ и националну историју, уз обиље архивских докумената који доносе чињенице. Обележавајући сто година од изградње пруге Пожаревац – Мала Крсна и Мала Крсна – Топчидер, Историјски архив Пожаревац објављује зборник архивских докумената под називом „Развој саобраћајне службе Пожаревачке железнице у Дунавској бановини 1929-1941 – одабрана документа“, чиме даје свој допринос прослави овог историјског догађаја.

Зборник одабране архивске грађе који је пред уваженим читаоцима, приређивача Мирјане Степановић, Милана Станковића и Драгане Јовановић, архивских посленика из Историјског архива Пожаревац, доноси 63 изворна документа о развоју саобраћајне службе Пожаревачке железнице у временском периоду од 1929. до 1941. године, који се чувају у фондovima Архива Југославије, Архива Војводине и Железничког музеја у саставу „Железнице Србије“ ад у Београду. Први објављени документ у зборнику је *преписна Суда општинне Камшице Области пожаревачке са министром саобраћаја*, од 27. јуна 1929. године. Последњи приређени документ у зборнику је *предрачун за монтажну акумулатор на пруги Пожаревац - Кучево*, од 1. марта 1941. године. Зборник је опремљен регистрима имена, географских појмова и докумената, као и напоменама приређивача.

Овогодишње истраживање и одабирање архивске грађе о Пожаревачкој железници, у циљу публиковања зборника архивских докумената, реализовано је у оквиру вишегодишњег пројекта публиковања архивске грађе о Пожаревцу и Браничевском региону, која се налази у другим архивским и музејским институцијама у земљи. Значај програмске активности објављивања историјских докумената на тему развоја железничког саобраћаја, реализованој под покровитељством Града Пожаревца, огледа се и у томе што о пожаревачкој железници и развоју саобраћајне службе до сада није писано, нити су документа овог карактера публикована. Стога, девети по реду наслов „Развој саобраћајне службе Пожаревачке железнице у Дунавској бановини 1929-1941“ у едицији „Зборници докумената“, даје допринос заштити, коришћењу и промоцији архивске грађе као културног наслеђа и подстицај за проучавање завичајне историје.

Велику захвалност дугујемо колегама архивистима из Архива Југославије и Архива Војводине, као и музејским посленицима из Железничког музеја у саставу „Железнице Србије“ ад, на помоћи при истраживању архивске грађе у фондovima *Министарство саобраћаја Краљевине Југославије, Краљевска банска управа Дунавске бановине Нови Сад* и *музејске архивске грађе*, и уступању одабраних архивских докумената за објављивање у овом зборнику.

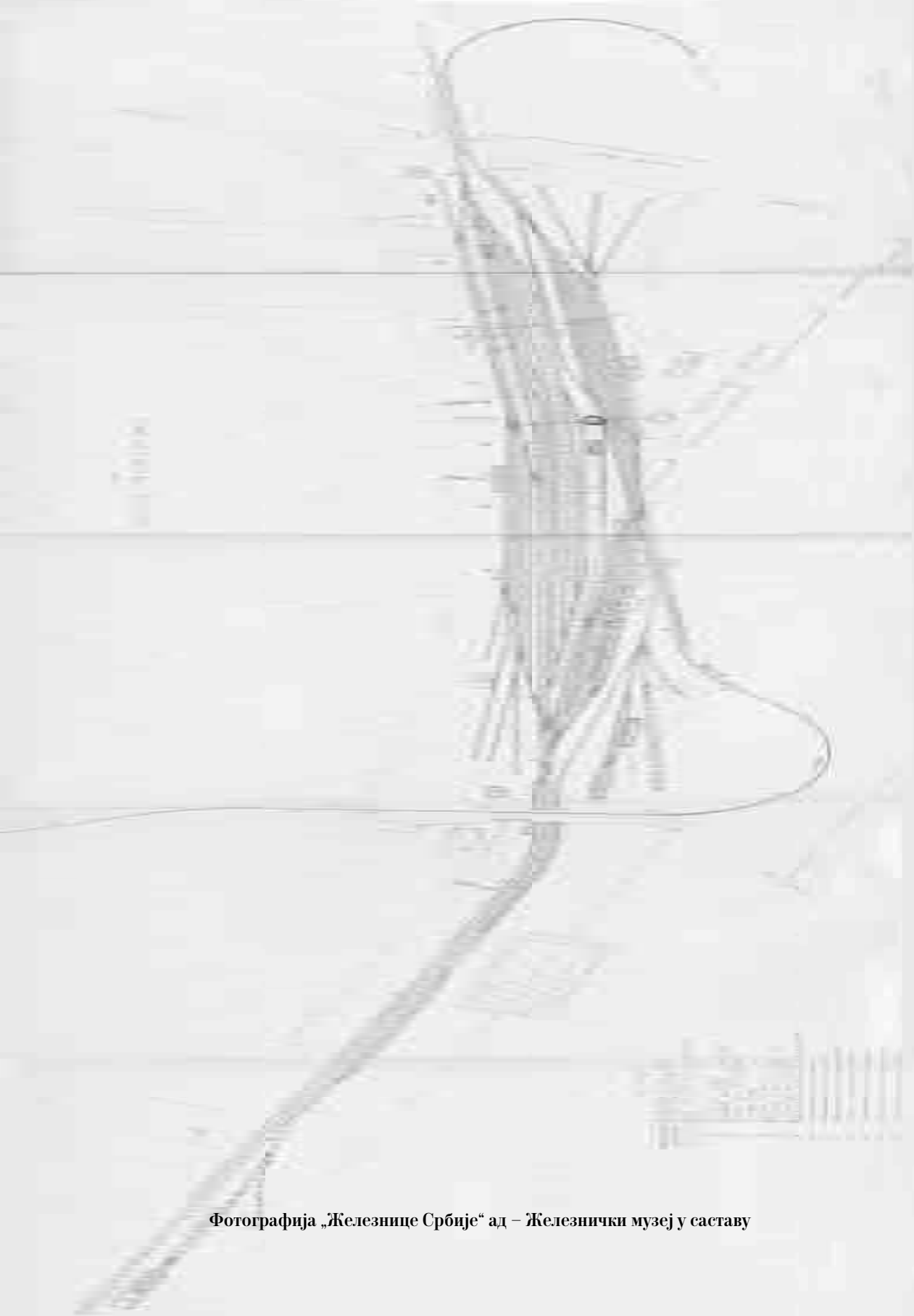
За успешну реализацију нашег пројекта публиковања архивске грађе која се односи на Пожаревац, Браничевски округ и Србију, у оквиру едиције „Зборници докумената“ Историјског архива Пожаревац, посебно захваљујемо Граду Пожаревцу, без чијег разумевања и материјалне помоћи ова публикација не би била објављена.

У Пожаревцу, 22. новембар 2022. године

Главни и одговорни уредник
Др Јасмина Николић

Фотографија на корици: Историјски архив Пожаревац

Скица на корици: „Железнице Србије“ ад – Железнички музеј у саставу



Фотографија „Железнице Србије“ ад – Железнички музеј у саставу

ЗБОРНИК ДОКУМЕНАТА

Развој саобраћајне службе Пожаревачке железнице у Дунавској бановини, 1929-1941 – одабрана документа

ДРЖАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ КРАЉ. С. Х. С.

ГРАФИЧКИ РЕД ВОЖЊЕ

ЗА СВЕ ПРУТЕ С. Х. С.

ВАЖИ ОД 15. МАЈА 1928.

УРЕЂУЈЕ: ОБЛАСНА ДИРЕКЦИЈА — БЕОГРАД.



CHEMINS DE FER DE L'ETAT S. C. S.

HORAIRE GRAPHIQUE

POUR TOUTES LES LIGNES S. C. S.

VALABLE À PARTIR DU 15. MAI 1928.

EDITEUR: DIRECTION REGIONALE — БЕОГРАД.

Развој саобраћајне службе Пожаревачке железнице у Дунавској бановини 1929-1941 – одабрана докумената

Зборник је настао као израз потребе аутора да се на једном месту сакупе документа која сведоче о друштвено-економским и политичким приликама под којима је функционисала Пожаревачка железница у периоду 1929-1941. године. Реч је о истраживачком раду приређивача као и сазнавања посебних путева преображаја и функционисања једне организације иза које стоји радничка класа, руководство и држава са свим особеностима и вредностима тог времена.

Кола за превоз људи и терета развијала су се и усавршавала и пролазила кроз разне облике у зависности од терета коме су била намењена. Стављањем чврсте челичне подлоге решио би један озбиљан проблем, обезбедила би се сигурност и брзина транспорта. Развој железничког саобраћаја на просторима наше земље започет је половином прошлог века за време владавине Аустроугарске монархије и Отоманског царства.

Абдикацијом Кнеза Милоша 1839. године, Србијом су владали уставобранитељи. Током тог доба се много говорило и писало о железници, али се слабо радило на пољу њихове изградње. Година 1854. је битна за историју Југословенских железница.¹

Кнез Милан Обреновић је сребрним будаком 03. јула 1881. године ударио темељ Српским државним железницама „крај моста на Мокролушкој речици до Топчидерског пута“ (у близини данашњег моста „Газела“ у Београду). Уследило је банкротство „Генералне уније“, те радове на изградњи железница наставља новоформирано Друштво за изградњу и експлоатацију Српских државних железница. Редовни железнички саобраћај отпочео је 3. септембра 1884. године, и тај дан српске железнице обележавају као Дан железничара.²

Железница доживљава тешка, систематска разарања током Првог светског рата. По одласку непријатеља, од српских железница није скоро остало ништа, морало се до темеља, разрушено раскрчити и уклонити, па све изнова градити. Србија је била окренута сама себи, од савезника нико ништа нарочито није помагао. Требало је уложити много труда и средстава да се српска железница модернизује како би равноправно учествовала у европском систему саобраћаја. Обнова је трајала све до краја Другог светског рата и извршена је делом из репарација и делом из редовног буџета. Наше железнице су биле пасивне пошто за изградњу нових пруга нису прављени нови зајмови, већ је све ишло на терет редовних прихода железница. Гвоздени пут модернизације српских железница наставља се у првој декади 20. века.

Не само идеја о градњи железница у нашем округу, већ и прва идеја о изградњи железница у Србији, пала је у Пожаревцу још седамдесетих година 19. века. Интезивирано се кренуло у реализацију пројекта градње окружних железница када је на челу Окружног одбора округа пожаревачког био Јошка С. Јовановић и економ и секретар Милан Љ. Стојадиновић, адвокат. Округ је отпочео градњу железница ужег колосека и прво је подигао пругу Дубравица-Пожаревац и одмах се наставило са радом на изградњи пруге Пожаревац-Петровац. После дужег већања, дефинитивна одлука пројектаната је била да се пруга спроведе преко Сопота, и од атара крављодолског, поред Малог Црнића, поред млина И. Бајлонија и синови, а одатле десном обалом

Млаве до Петровца. Концесијом округа пожаревачког обухваћена је градња пруге код Петровца до Жагубице. Исто важи и за потез: Пожаревац-Велико Градиште-Кучево.

Министарство финансија 1929. године добија одобрење од финансијског комитета за потписивање уговора који је Пожаревачка обласна железница закључила са друштвом за грађење железница Орјентал Конструксион Синдикат са седиштем у Њујорку, чији су представници за Европу г. Морис Табо и инжињер г. Маркус Рајх, банкар из Париза. По том уговору друштво даје пожаревачкој области зајам од 5.000.000 долара за грађење нових железничких пруга нормалног колосека: Пожаревац-Кучево, Пожаревац-Свилајнац, Петровац-Жагубица и Петровац-Мелница. Укупно нормалног колосека 140 километара, а уског колосека 70 километара. Питање рентабилитета код оваквих пруга које има да гради и експлоатише самоуправа, а и држава од еминентног је значаја, с обзиром да ће оживети и привредни и путнички саобраћај. Реконструкција обласне железнице од Петровца преко Жагубице до границе области и даље до Зајечара оживеће и постојећи део пруге Петровац-Пожаревац-Дубравица. Поред повољног трговачког, привредног и економског дејства ове пруге, несумњиво ће се утицати и на културни и просветни процват, јер пруга пролази кроз најзатучаније и најнепросвећеније крајеве Пожаревачке области. Са становишта туризма и упознавања домовине ова пруга биће од користи, пошто обе поменуте линије, тј. нормална и узана, пролазе кроз пределе са нетакнутим природним богатством. Створиће се услови за насељавање, повећавањем броја становника, од чега ће област имати финансијске користи. Врло важан моменат је стратегијски значај и у случају мобилизације, омогућивши брзо прикупљање мобилисаних обвезника на одређеним зборним местима и брзо експедовање јединица. Пожаревачка област, предвиђеним пројектом улази у опсег као део железничке међународне пруге која има задатак да веже транзит преко Европског копна, повезујући исток и запад.

Снажан развитак капитализма у свету тражио је нова, бржа и ефикаснија средства за превоз робе и људи. Средство су биле железнице које су се у ванредном кратком времену од њихове појаве толико усавршене да су постале основни вид транспорта и то остаје до данас, захваљујући својим великим предностима над свим осталим видовима транспорта. У капиталистичком свету, заједно са осталом радничком класом и железничари су били експлоатисани, добијајући бедне зараде, које су увек биле испод нивоа цена основних животних потреба, иако је рад железничара био напоран и тежак.

Тек у ослобођеној домовини, новој Социјалистичкој Југославији, радни железничар дошао је до своје слободе. Наша домовина је у време „железничке грознице“, а и касније била упориште на коме су се укрштали интереси разних страних капиталиста. Са једне стране, железнице су зближавале и сједињавале наше народе, а са друге, јачале економске и стратегијске интересе наше земље.

Постаје потпуно јасно да је транспорт један од најмоћнијих фактора у развоју друштвених производних снага. Он је неопходни учесник у свим процесима друштвене производње. Нагли развој привреде, захтевао је такав вид саобраћаја, који ће савладати огроман волумен производа, робе и путника. Железнички саобраћај је знатно јефтинији, скоро од свих осталих видова саобраћаја, а практично дејствује непрекидно кроз целу годину и у стању је да савлада све елементарне.

Стотинама хиљада људи железница је променила живот, омогућила техничко образовање народа и подигла инжењере и друге професије. Хиљаде породица су живеле од ње, милион тона робе су се превезли, у реду вожње су се појавиле паланке за које никад нико раније није чуо. Да би овакав вид саобраћаја, као целина могао стално и потпуно извршавати све задатке који се пред њега постављају, рад сваке

његове гране делатности мора бити добро организован и узајамно усклађен тако да функционише као добар, сложени, сатни механизам.

Постигнутим успесима и решеношћу да се и даље са још већим еланом, боре за што бржу изградњу челичних пруга, за шкрипу скретнице, за писком локомотива и светлећим сигналним уређајима, радни људи наше земље својим властитим снагама дају мотивацију и допринос да се данас, српска железница полако опоравља. У скорој будућности возови наше Србије, поново ће постати атрактивни, савладавајући раздаљину брже него икад.

Из неистражене архивске грађе, приређивачи Зборника су одабрали 63 документа и фотографије које се налазе у фондовима и збиркама Архива Југославије, Музеја железнице, Архива Војводине и Историјског архива Пожаревац.

Тим приређивача Зборника је имао част да сарађује са љубазним колегама и њиховим директорима из поменутих институција, који су несебично помагали тиму при истраживању архивске грађе као и уступања одабраних докумената за објављивање у овом Зборнику.

Подршку у истраживању, приређивачима је пружила матична установа, њен директор др Јасмина Николић, без чије сарадње ова публикација не би угледала светлост дана.

Захвалност приређивачи Зборника докумената дугују Граду Пожаревцу, без чијег разумевања и материјалне помоћи, не би било могуће остваривање културне мисије Архива, који се огледа кроз објаву још једне публикације у низу у едицији „Зборници докумената“, под називом „Развој саобраћајне службе Пожаревачке железнице у Дунавској бановини 1929-1941 - одабрана документа“.

ЗБОРНИК ДОКУМЕНАТА

Развој саобраћајне службе Пожаревачке железнице у Дунавској бановини, V 1929-1941 – одабрана документа

1. АВ, ФОНД 126, ОДЕЉЕЊЕ V, КУТИЈА 400, ФАСЦИКЛА 109/1929, 3с

КРАЉЕВИНА СРБА, ХРВАТА И СЛОВЕНАЦА

СУД ОПШТИНЕ КАЛИШКЕ

СРЕЗ И ОБЛАСТ ПОЖАРЕВАЧКА

Бр. 885

27. јуна 1929. год.

– Калиште –

109/1930

Господину

Министру Саобраћаја

Београд

Железничка станица на прузи Пожарев. обл. Железнице постављена је у атару општине Калишке а носи назив „Батуша“ мада је село Калиште удаљено од саме станице за 250м. док село Батуша удаљено је од саме станице за 600-700 метара.

Ова неправда учињена је вероватно у доба грађења ове жел. станице а свакојако из необавештења надлежних органа, или хрђаво обавештени од присутних лица у оно доба.

Суд учтиво моли г. Министра за наређења надлежнима, да се станица на прузи П. О. Ж. измени са називом „Калиште“ пошто место припада у атару општине Калишке, а само место на коме је она постављена је од грађана ове општине што се ово може утврдити из плана ове железнице.

Деловођа,
Милосављевић

Председ. суда,
потпис¹

ПРИМЉЕНО У МИНИСТАРСТВУ САОБРАЋАЈА

КРАЉЕВИНЕ СРБА, ХРВАТА И СЛОВЕНАЦА

БР. 14315

29. јуни 1929 г.

ГЕНЕРАЛНОЈ ДИРЕКЦИЈИ ЖЕЛЕЗНИЦЕ

БЕОГРАД

Доставља се предње Дирекцији за даљи надлежни поступак.

¹ Нечитко.

1-VII-1929. г.
Београд
ПРИМЉЕНО
У ГЕНЕРАЛНОЈ ДИРЕКЦИЈИ ДРЖ. ЖЕЛЕЗНИЦА
КРАЉЕВИНА СРБА, ХРВАТА И СЛОВЕНАЦА
2. VII. 1929.
Бр. 52800
По наредби Министра Саобраћаја
Начелник Општег Одељења
потпис²

Дирекцији Пожаревачке окружне железнице
Пожаревац

С молбом на надлежност.
11. VI. 1930.

По наредби Генералног Директора
Начелника Комерцијалног Одељења
потпис³

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
Број 2705
19-VI-1930. г.
ПОЖАРЕВАЦ

Предмет: Промена назива станице Батуша
КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Дирекцији је част спровести предњу представку суда општине Калишке, с молбом за надлежно решење.

Из приложене скице види се, да се станица Батуша заиста налази у атару општине Калишке.

Дирекција је мишљења, да се садањој станици Батуша да назив: Калиште-Батуша, јер Управа државних железница у сличним случајевима даје оваке двоструке називе.

Ако Краљ. Банска Управа усвоји мишљење Дирекције потребно је да решење одобри и Министарство Саобраћаја, после чега се тек има унети измена у именуку станице.

Директор,
Инж. потпис⁴
18. VIII. 1930.

2 Нечитко.

3 Нечитко.

4 Нечитко.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. № 18398
9.VII.1930.
***5

2. АВ, ф. 126, о V, к. 400, ф. 2/1929, 8с

СПИСАК ЦЕЛОКУПНОГ ОСОБЉА ДИРЕКЦИЈЕ
ПОЖАРЕВАЧКИХ ОБЛАСНИХ ЖЕЛЕЗНИЦА
НА ДАН 25. НОВЕМБРА 1929. ГОД.

СПИСАК
СЛУЖБЕНИКА ДИРЕКЦИЈЕ ПОЖАРЕВАЧКИХ ОБЛАСНИХ ЖЕЛЕЗНИЦА

Ред. бр.	ПРЕЗИМЕ И ИМЕ	ЗВАЊЕ	ПРИМЕДБА
	ДИРЕКТОР		
1.	ИНГ. МИХАИЛО НИЧОТА АДМИНИСТРАТИВНО ОДЕЉЕЊЕ		
2.	Вуловић Будимир	Чиновник	
3.	Вучковић Константин	Чиновник	
	САОБРАЋАЈНО КОМЕРЦИЈАЛНО ОДЕЉЕЊЕ		
4.	Јанковић Милан	Чиновник	
5.	Јанковски Димитрије	Чиновник	
6.	Јушчук Василије	Чиновник	
7.	Пауновић Јован	Служитељ	
	НА ПРУЗИ СТ. ПОЖАРЕВАЦ		
8.	Ђорђевић Божидар	Шеф службе и Шеф станице Пожаревац	
9.	Петровић Андрија	Саобраћајни приправник	
10.	Обрадовић Александар	Админ. чиновник и в. д. благ. робе	
11.	Миловановић Станислав	магацин. званичник в. д. благ. билета	
12.	Ристић Синиша	Телеграфиста	
13.	Милановић Чедомир	Руковаоц маневре	
14.	Ивковић Владимир	Скретничар	
15.	Јовановић Димитрије	Магационер	
16.	Алексић Сретен	Чувар магацина	
17.	Здравковић Живојин	Чувар магацина и магац. раденик	
18.	Живановић Добросав	Авизер	
19.	Радуловић Трифун	Скретничар	

5 Нечитко.

20.	Трајковић Тома	Ноћни чувар станице
21.	Ђорђевић Перса	Чистачица вагона
22.	Николић Иван	Шеф станице Дубравица
23.	Милосављевић Живота	Саобраћ. Приправ. Дубравица
24.	Ђукић Војислав	Магационер у Дубравици
25.	Андрејић Милутин	Скретничар у Дубравици
26.	Лазић Василије	Скретничар у Дубравици
27.	Стевановић Живота	Ноћни чувар Дубравица
28.	Милошевић Василије	Дневни чувар у Дубравици
29.	Блажић Петар	Чувар постаје Батовач
30.	Бојиновић Миливоје	Чувар постаје Брежане
31.	Видојковић Давид	Чувар постаје В. Црниће
32.	Илић Милутин	Шеф станице М. Црниће
33.	Митровић Живан	Скретничар М. Црниће
34.	Војиновић Манојло	Шеф станице Батуша
35.	Стокић М. Павле	Скретничар Батуша
36.	Миленковић Живојин	Чувар маг. Батуша
37.	Илић Војислав	Чувар Постаје В. Село
38.	Обрадовић Радисав	Скретничар у В. Селу
39.	Максић Богосав	Чувар постаје Рашанац
40.	Миливојевић Лука	Скретничар Рашанац
41.	Стојадиновић Михаило	Чувар постаје Трновче
42.	Костић Павле	Чувар постаје Трновче
43.	Павловић Владимир	Шеф станице Петровац
44.	Обрадовић Милош	Магационер Петровац
45.	Јанковић Божидар	Саобр. припр. Петровац
46.	Јевремовић Радосав	Скретничар Петровац
47.	Милојковић Велимир	Ноћни чувар Петровац
48.	Јовановић Војин	Дневни чувар Петровац
49.	Обрадовић Марко	Авизер
50.	Савић Ђорђе	Магац. раден. Петровац
51.	Николић Лепосава	Чистачица ваг. Петровац

ВОЗНО ОСОБЉЕ

52.	Халуповић Светислав	Ревизор возова
53.	Вукмировић Ђорђе	Возовођа
54.	Живковић Ђорђе	“
55.	Матић Дамњан	“
56.	Радисављевић Миладин	“
57.	Николић Коста	Кондуктер
58.	Грипић Јован	“
59.	Аврамовић Живан	Кондуктер
60.	Спасић Стеван	В. д. кондуктера
61.	Мишић Љубомир	Кочничар
62.	Микић Сава	“
63.	Данић Светислав	“
64.	Јовић Спасоје	“
65.	Јеремић Петар	“

66.	Ранковић Душан	“
67.	Бранковић Никола	“
68.	Ристић Радисав	“
	ЛОЖИОНИЦА	
69.	Димитријевић Димитрије	В. д. шефа ложионице
70.	Радосављевић Чеда	Машиновођа
71.	Зајец Јосиф	“
72.	Игел Јордан	“
73.	Богосављевић Света	“
74.	Михаиловић Иван	Прегледач кола
75.	Гојковић Димитрије	Магационер
76.	Митић Драгутин	Ложач
77.	Томић Божидар	“
78.	Јевремовић Божидар	“
79.	Марковић Димитрије	Служитељ
80.	Пољаков Петар	Пословођа радионице
81.	Рејак Јован	Столар
82.	Петровић Божидар	Дреер
83.	Филиповић Светолик	Лимар
84.	Митровић Станко	Бравар
85.	Ивковић Дамњан	“
86.	Симић Миливоје	Котлар
87.	Вујичић Живан	Бравар
88.	Борин Тодор	“
89.	Живковић Душан	Ковачки помоћник
90.	Ђорђевић Милан	“
91.	Ивановић Милан	Ковач
92.	Ђорђевић Љубисав	Ливац
93.	Живановић Драгољуб	Бравар. калфа
94.	Богдановић Бранислав	“
95.	Првачкт Љубомир	Лимар. калфа
96.	Константиновић Момчило	Дрејер. “
97.	Миловановић Радисав	Бравар. “
98.	Миладиновић Владимир	Столар
99.	Стојићевић Милорад	Столар
100.	Ђорђевић Петар	Столар
101.	Миљковић Милан	Потпаљивач
102.	Стевић Мирослав	“
103.	Илић Светислав	Чистач
104.	Лукић Светозар	“
105.	Ненадовић Стојадин	Ћумураш
106.	Миловановић Љубисав	Дневни чувар
107.	Илић Недељко	Потпаљивач
108.	Воловик Матеја	Фарбар
109.	Живковић Драгољуб	Чистач
110.	Васић Милорад	Ученик
111.	Петровић Ратигор	“
112.	Васић Никола	“
113.	Костић Владета	“

114.	Васић Милан	“	
115.	Мартиновић Душан	“	
116.	Мартиновић Александар	“	
117.	Костић Богољуб	“	
118.	Петровић Благоје	Ложач	
ОДРЖАВАЊЕ ПРУГЕ			
119.	Карташов Иван	Шеф за одржавање	
120.	Лукић Лука	Надзорник пруге	
121.	Вујић Илија	“	***6
122.	Јовановић Чедомир	Под-надзорник	***7
123.	Јовановић Војислав	“	
124.	Костић Станиша	Десетар	
125.	Милић Радован***8	“	***9
126.	Милутиновић Љубомир	“	
127.	Костић Благоје	“	
128.	Павловић Илија	“	
129.	Вићентијевић Драгутин	“	
130.	Јовановић Живан	“	***10
131.	Матић Милан	“	
132.	Костић Димитрије	“	
133.	Радовановић Станоје	“	
134.	Јаковљевић Владимир	Чувар пруге	
135.	Марковић Јеврем	“	
136.	Огњановић Ранисав	“	
137.	Бељић Љубомир	“	
138.	Стевић Милан	“	
139.	Павловић Павле	“	
140.	Ристић Владимир	“	
141.	Радојковић Милош	“	
142.	Милетић Светомир	“	
143.	Игњатовић Танасије	“	
144.	Богдановић Никола	Надзорник зграда	

ДИРЕКЦИЈА У ЛИКВ.
ПОЖАРЕВАЧКЕ ОБЛАСНЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ
К. Бр. 65.
26-ХІ-1929. год.
– ПОЖАРЕВАЦ –

Директор,
Инг. Михајло Ничота
25. ХІ. 1929.

6 Нечитко.

7 Нечитко.

8 Нечитко.

9 Нечитко.

10 Нечитко.

ДИРЕКЦИЈА
ПОЖАРЕВАЧКЕ ЖЕЉЕЗНИЦЕ
Дунавске Бановине
Број 4469.
25. децембра 1929. год.
– Пожаревац –

С обзиром на потребу редукције особља у интересу штедње, а да би се издаци саобразили стварној снази Буџета Дирекције, као и на потребу новог распореда особља у вези са редукцијом и у интересу службе као и потребу да се сво особље преведе на одговарајуће буџетске партије, на основу овлашћења Краљевске Банске Управе Бр. 55/1929 од 27. новембра 1929 а у вези са чл. 16. Уредбе о устројству Дирекције П.О.Ж.

РЕШАВАМ

Да се од 1. јануара 1930 год. отпусте из службе Дирекције П. Ж. Дунавске Бановине:

- 1) Павловић Ц, Драгутин, руковалац Обласног рудника у Мелници, без права на отпуснину;
- 2) Јашек Александра, технички чиновник рудника са правом на отпуснину у висини једномесечних надлежности;
- 3) Никодијевић Милисав, чиновник дневничар у руднику, без права на отпуснину;
- 4) Радојковић Милош, чувар пруге, са правом на отпуснину у висини једномесечних припадности;
- 5) Стевић Милан, чувар пруге, са правом на отпуснину у висини једномесечних припадности;
- 6) Бељић Љубомир, чувар пруге, без права на отпуснину;
- 7) Марковић Јеврем, чувар пруге, са правом на отпуснину у висини једномесечних припадности;
- 8) Ристић Владимир, чувар пруге, са правом на отпуснину у висини једномесечних припадности;
- 9) Огњановић Ранисав, чувар пруге, без права на отпуснину;
- 10) Милетић Светозар, чувар пруге, без права на отпуснину;
- 11) Николић Иван, шеф станице Дубравица, са правом на отпуснину у висини једномесечних припадности;
- 12) Милосављевић Живота, саобраћајни чиновник станице Дубравица, без права на отпуснину;
- 13) Милошевић Василије, чувар-дневничар, без права на отпуснину;
- 14) Стокић Павле, скретничар станице Батуша, са правом на отпуснину у висини једномесечних припадности;
- 15) Обрадовић Радосав, чувар пруге, без права на отпуснину;
- 16) Миленковић Ђорђе, скретничар у Рашанцу, без права на отпуснину;
- 17) Стојадиновић Михаило, чувар постаје у Трновчу, без права на отпуснину;
- 18) Филиповић Љубомир, авизер станице Петровац, без права на отпуснину;
- 19) Константиновић Александар, дневничар, са правом на отпуснину у висини једномесечних припадности;
- 20) Ђорђевић Станко, ноћни чувар Петровац, без права на отпуснину;
- 21) Ђорђевић Петар, столар у Радионици;
- 22) Стојићевић Милорад, столар дневничар у Радионици;
- 23) Ђорђевић Милан, ковачки помоћник дневничар;

- 24) Богдановић Бранислав, калфа Радионице и
- 25) Живковић Драгутин, калфа у Радионици.

ПО ПОТРЕБИ СЛУЖБЕ ПРЕМЕШТАМ:

- 1) Петровић Андрију, саобр. приправника станице Пожаревачке, за в. д. шефа станице Дубравице;
- 2) Гојковића Димитрија, магационера Ложионице, за чувара постаје у Трновчу;
- 3) Ранковић Душана, кочионичара, за скретничара станице Батуша;
- 4) Миленковић Живојина, чувара магацина Батуша, за магационера Ложионице у Пожаревцу.

Сви са истим месечним припадностима које су и до сада примали а на терет одговарајућих буџетских партија.

Решење ово доставити: Шефу Службе, Шефу одржавања пруге, Ложионици и Радионици и Благајни-Књиговодству. Тако исто Контроли прихода ради примопредаје станице Дубравица.

Разрешење и увођење у дужност извршити 1. јануара 1930 год.

Решење у препису доставити Краљевској Банској управи.

Директор,
инж. Михајло Ничота

З. АВ, Ф. 126, о V, к 400, ф. 4/1929, 7с

ДИРЕКЦИЈА У ЛИКВ.
ПОЖАРЕВАЧКЕ ОБЛАСНЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ
Бр. 67
25-XI-1929. год.
– ПОЖАРЕВАЦ –

4/1929

ГОСПОДИНУ БАНУ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ ЗА ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
Нови Сад

Дирекцији је част доставити Господину Бану приложени списак возног парка ове Дирекције, вагона и локомотива, с молбом на употребу.

Директор,
инж. Михајло Ничота
25. XI 1929.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
Број 827
27. XI 1929. год.
– НОВИ САД –
Дир. обл. жељ. 4

Ст. Након што је срављено са инвентаром Дирекције пригодом прегледа железнице, додао купца објеката.

28.XII.29.

Шеф отсека за путеве и мостове

ПОТПИС¹¹

кол. 0.76

Списак објеката пруге Дубравица-Пожаревац-Петровац

Ред. бр.	Килом.	Објекат	Отвор	Конструкција	Обалсл. стубови
1.	1+812	Пропуст	0.50	-	кам.
2.	2+652	Бетон. цев	0.60	-	-
3.	3+096	“ “	0.60	-	-
4.	3+161	“ “	0.60	-	-
5.	3+240	Мост	3x5.00	провиз.	кам.
6.	8+785	“ “	2.00	гвозд.	кам.
7.	9+269	Бетон. цев	0.60	-	-
8.	9+350	“ “	0.60	-	-
9.	9+698	“ “	0.60	-	-
10.	10+048	“ “	0.60	-	-
11.	10+748	Мост	4.00	гвозд.	кам.
12.	11+049	Бет. цев	0.60	-	-
13.	11+260	“ “	0.60	-	-
14.	11+447	“ “	0.60	-	-
15.	11+548	“ “	0.60	-	-
16.	11+777	“ “	0.60	-	-
17.	12+052	“ “	0.60	-	-
18.	12+234	“ “	0.60	-	-
19.	12+400	Мост	4.00	гвоз.	кам.
20.	13+856	Бетон. цев	0.60	-	-
21.	16+410	Пропуст	0.50	-	кам.
22.	16+578	Бет. цев	0.60	-	-
23.	16+885	Пропуст	0.50	-	кам.
24.	17+180	Мост	2.00	гвоз.	кам.
25.	17+798	Пропуст	0.50	-	кам.
26.	17+901	Бет. цев	0.60	-	-
27.	17+923	“ “	0.60	-	-
28.	18+238	“ “	0.60	-	-
29.	18+659	“ “	0.60	-	-
30.	18+877	“ “	0.60	-	-
31.	19+130	Засвед. проп.	1.00	-	кам.
32.	19+251	Бет. цев	0.60	-	-
33.	19+488	“ “	0.60	-	-
34.	19+736	“ “	0.60	-	-
35.	19+855	“ “	0.60	-	-

¹¹ Нечитко.

36.	20+174	“ “	0.60	-	-
37.	20+588	“ “	0.60	-	-
38.	21+324	“ “	0.60	-	-
39.	21+526	Пропуст	0.50	-	кам.
40.	21+596	“ “	0.50	-	кам.
41.	21+900	Бет. цев	0.60	-	-
42.	22+090	Засв. проп	2.00	-	кам.
43.	22+246	Бет. цев	0.60	-	-
44.	22+558	“ “	0.60	-	-
45.	22+749	“ “	0.60	-	-
46.	22+957	Пропуст	0.50	-	кам.
47.	23+185	Бетон. цев	0.60	-	-
48.	23+417	Пропуст	0.50	-	кам.
49.	23+650	Засв. проп.	4.00	-	кам.
50.	24+272	Засв. проп.	4.00	-	кам.
51.	24+587	Бет. цев	0.60	-	-
52.	24+829	“ “	0.60	-	-
53.	24+930	“ “	0.60	-	-
54.	25+041	“ “	0.60	-	-
55.	25+230	“ “	0.60	-	-
56.	25+340	“ “	0.60	-	-
57.	25+587	“ “	0.60	-	-
58.	25+654 ¹²				
59.	26+470				
60.	27+181				
61.	27+293				
62.	27+381				
63.	27+680				
64.	27+945				
65.	28+025				
66.	29+320				
67.	29+553				
68.	29+630				
69.	31+405				
70.	31+610				
71.	31+729				
72.	31+830				
73.	32+094				
74.	32+314				
75.	32+505				
76.	32+728				
77.	33+277				
78.	33+905				
79.	34+324				
80.	34+666				
81.	35+040				
82.	35+361				
83.	37+335				

¹² Од броја 58. до 85. недостаје део.

84. 37+727
 85. 38+352
 86. ***13
 87. ***14
 88. ***15

ОПИС ЗГРАДА И КОЛОСЕКА ПО СТАНИЦАМА

Ред. бр.		Димензије зграда	Материјал		дрвена конструкција покрива крстом кров
			темељ	зграда	
Ст. Дубравица					
	стан. зграда	од 22.70м ш. 9.60м.	кам.	цигла	
	нужник	д. 2.50м ш. 1.65	кам.	дрвен	покривен црепом
	барака на пристан.		бетон	дрвено	покрив. тера харт.
	бунар	до 2м.	цигла		
	колос. корисне дуж. стан. 275м + стан. 206.40м ***16 531м + ***1750м	1062м			
пост. Брежане					
	стражара	д. 6.45м ш. 5.00м	камен	цигла	дрв. кон. покрив. црепом
	дужина колосека 150м	скретн.	2 ком		
Ст. Пожаревац					
	стан. зграда	д. 47.00м ш. 16.15м	кам.	цигла	дрвена констр. покрив. плехом
	магацин за робу	д. 20.00м ш. 6.00м	кам.	дрвен.	покрив. црепом
	рампа за истов. роб.	д. 80м	бетон		

- 13 Нечитко.
 14 Нечитко.
 15 Нечитко.
 16 Нечитко.
 17 Нечитко.

	ложион. и радион.	д. 43.00м ш. 11.60м	кам.	цигла	дрвен. констр. покр. цреп.
	шупа за угаљ	д. 24.00м ш. 6.00м	кам.	дрвен.	покр. цреп.
6.	стражара № 2 и 3	д. 6.45м ш. 5.00м	кам.	цигла	дрвен. конст. покрив. цреп.
7.	нужник код стан.	д. 6.00м ш. 4.00м.	бет.	цигла	покр. цреп.
8.	лет. кујна са нуж.	д. 10.00м ш. 4.00м	бет.	дрвен	покр. цреп.
9.	Шупа секција	д. 6.00м ш. 3.00		дрвен	покр. цреп.
10.	ограда код стан.	дуж.			
11.	I колос. корис. дуж.	264м			
	II	275м			
	III	311м			
	IV	152м			
	V	87м			
	VI	209м за ложион.			
	VII	84м			
	VIII	107м			
	IX	275м	индустр. за ***18		
	X	91м			
	XI	525м	до држ. ст. ***19		
	скретница	дименз. 14ком.			
	Стражара на кв. 21	д. 6.45м ш. 5.00м	кам.	цигл.	покр. цреп.
пост. В. Црниће					
1.	стражара № 5	д. 6.45м ш. 5.00м	кам.	цигл.	покр. цреп.
2.	бунар	д = 2.00м		цигл.	
Ст. М. Црниће					
1.	Ст. зграда	д. 12.00м ш. 8.60м	кам.	цигл.	дрвен. конст. покр. црепом.

18 Нечитко.

19 Нечитко.

2.	нужник	д. 2.50м ш. 1.60м	бетон	дрвен.	покр. црепом
3.	стражара № 6	д. 6.45м ш. 5.00м	кам.	цигла	покр. црепом
4.	I кол. корисна дуж.	175м.			
	II “ “	1.97м.			
	скретн.	3 ком.			
Станица Багуша					
1.	Ст. зграда	д. 12.00м ш. 8.60м	кам.	цигла	покр. цреп.
2.	Магацин за робу	д. 8.10м ш. 6.00м	бетон	цигл.	покр. цреп. дрв. конст.
3.	Рампа за робу	д. 20м	бетон		
4.	Рампа за стоку	д. 10.70м ш. 6.70м	бетон	цигла	
5.	Нужник	д. 2.50м ш. 1.00м	бетон	дрвен	покр. цреп.
6.	Бунар	д. 2м	цигл.		
7.	Стражара № 7	д. 6.45м ш. 5.00м	кам.	цигл.	покр. цреп
	I кол.	210м			
	II кол.	210м			
	III кол.	120м			
	Скретница	3100м			
Пост. В. Село					
1.	Стражара № 8	д. 6.45м ш. 5.00м	кам.	цигл.	покр. цреп.
2.	Нужник	д. 1.10м ш. 0.80м		дрвен.	
3.	кузов вагон. служ. као чекаоница				
4.	I кол. корис. дуж.	180м			
	II кол. корис. дуж.	180м			
	Скретница	2 ком.			
Пост. Рашанац					
1.	Стан. зграда	д. 12.00м ш. 8.60м	кам.	цигла	покр. цреп.
2.	Нужник	д. 2.50м ш. 1.60м	бетон	дрвен	покр. цреп.
3.	Бунар	д = 1.00м	цигла		

4.	Стражара № 9	д. 6.45м ш. 5.00м	кам.	цигл.	покр. цреп
5.	I колос.	150м			
	II кол. корис. дуж.				
	Скретница	2 ком.			
Пост. Трновче					
1.	Стражара 10	д. 6.45м ш. 5.00	кам.	цигл.	покр. цреп
Пост. Каменово					
1.	Стражара 11	д. 6.45м ш. 5.00м	кам.	цигл.	покр. цреп
Пост. Каменово					
1.	Стражара 10	д. 6.45 ш 5.00	кам.	цигл.	покр. цреп.
Ст. Петровац					
1.	Ст. зграда	д. 22.70м ш. 9.60м	кам.	цигл.	покр. цреп.
2.	Магацин за робу	д. 20м ш. 6.00м	кам.	дрвен	покр. цреп
3.	Рампа за робу	д. 70м	бетон		
4.	Шупа за машину	д. 18.00м ш. 5.00м	бет.	дрвен	покр. плехом
5.	Шупа за угаљ	д. 5.35м ш. 4.90м	бет.	дрвен	покр. цреп.
6.	Сточна рампа	д. 8.00м ш. 15м	бет.	цигл.	
7.	Зграда за потпаљив.	д. 5.90м ш. 3.80м	бет.	циг.	покр. цреп
8.	Нужник	д. 2.50м ш. 1.60м	бет.	цигл.	покр. цреп.
	Ограда дрвен.	дуж. 65м			
9.	I кол. корис.	дуж. 165м			
	II “	дуж. 210м			
	III “	дуж. 250м.			
	Стан. рам.	85м			
	Лож.	45м			
	Скрет.	6 ком.			

Шеф секције
Карташић III.

ДИРЕКЦИЈА
ПОЖАРЕВАЧКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ
Дунавске Бановине
Бр. 4478
25. децембра 1929. год.
– ПОЖАРЕВАЦ –

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Ускоро ће бити завршен рад на електромашинској инсталацији у руднику у Мелници и истовремено извршиће се и колаудовање посла.

Како се због времена неће одмах приступити експлоатацији рудника, а с обзиром и на сва предходна питања која се морају решити, као и у интересу штедње, Дирекција је решењем Бр. 4469 од ^{***20} ов. мес. отпустила сво особље рудника, задржавши само једног чувара за чување, надгледање и одржавање рудника и његове имовине и два проста радника ради пумпања воде из рудника и чување рудника.

С обзиром на ово, а да би се пре почетка стварне експлоатације могла извести стручна организација посла, Дирекција моли Краљ. Банску Управу на одобрење, да се распише конкурс за избор једног рударског инжењера, са рударском праксом од најмање 5 година који би морао имати и своје јавне радове, – или, да овај конкурс распише сама Краљ. Банска управа. Ово је нарочито потребно с обзиром на нове правилнике о организацији рударске службе, јер потписати није рударски инжењер.

Директор,
Инж. Михајло Ничота
26. XII 1929.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
№. 2508, 28. VII. 1929.
Пож. жељ. 13.
I Сиг. Пож. Жељ.13.

7. I. 1929. г.
Начелник
ПОТПИС²¹

11-I-1930.
ПОТПИС²²

20 Одсечен део текста.

21 Нечитко.

22 Нечитко.

ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ

Бр. 210.

29-I-1930. год.

– ПОЖАРЕВАЦ –

13/1929

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ЗА ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ

НОВИ САД

Према наређењу тога Одељења бр. 2508 од 13. овог месеца, Дирекцији је част доставити томе Одељењу сва до сада добивена одобрења за просто и искључиво право истраживања на терену рудника у општини Мелничкој, као и решење Господина Министра Шума и Рудника бр. 8646 о издавању повластице-концесије. По томе решењу поступљено је, израђени су и послати ситуациони планови, извршено разграничење терена и за концесију положена такса, али иста до данас није добивена.

Заједно са поменутих одобрењима Дирекцији је част доставити и сва акта односећа се на покретање питања отварања рудника и добијања повластице.

Дирекција није у могућности да поднесе оверене преписе свих трошкова издатих до сада за рудник, из ових разлога:

1). Од почетка радова па до 1927. године ликвидацију Окружног Одбора вршила је Окружна Финансијска Управа (Држава) и сви ти рачуни налазе се и данас код ње;

2). Од 1927. г. до ликвидације у 1929. години исплате издатака вршила је Самоуправна Област Пожаревачка преко своје Обласне Финансијске Управе, код које се и налазе сви ликвидирани рачуни.

У вези извршених пројеката за радове у руднику, да би се исти оспособио за експлоатацију, а за њихово завршење биће потребна сума још око 60.000,- динара. Дирекција не може да пружи детаљан предрачун; јер ће се тачна потреба издатака показати у даљем току рада.

На завршењу ових послова за сада се не ради, јер предузимач због зиме не може да их извршује. У првим топлим данима и ови ће послови бити завршени.

За све извршене радове до сада рачуни су ликвидирани и исплаћени, изузимајући 10 ситнијих рачуна у укупној суми: 8.223,25 динара, који су послати Финансијском Одељењу Краљ. Банске Управе на ликвидацију.

У прилогу доставља се инвентар рудника.

Директор,

Инг. потпис²³

31. I. 1930.

Отварање Мајдана мрког угља у селу Мелнице бив. области Пожаревачке

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ

V. №. 4899

1. II. 1930. г.

Пожаревац

²³ Нечитко.

Пож. жел. 13

Уступа се Одељењу заступни ****²⁴

21.П.930.

ПОТПИС²⁵

СПИСАК
ПОСТРОЈЕЊА И ИНВЕНТАРСКИХ ПРЕДМЕТА НА РУДНИКУ У МЕЛНИЦИ

Р.бр.	НАЗИВ	КОМАДА	ПАРИ	ВРЕДНОСТ ДИНАРА
1.	Једна зграда пред гезенком	1		50.000.-
2.	Зграда	1		10.000.-
3.	Локомобила Х. Ланц	1		40.000.-
4.	Локомобила мана Е.М.М.Г.	1		12.000.-
5.	Електричних чекрка	2		30.000.-
6.	Вагонет гвозден са точковима	1		1.000.-
7.	Вагонет гвозден без точкова	1		700.-
8.	Вагонет дрвен са точковима	1		500.-
9.	Вагонет дрвен без точкова	4		2.400.-
10.	Рампа за утовар угља	1		30.000.-
11.	Шина од 6 м. дужине	114		45.600.-
12.	Шине разне дужине	14		700.-
13.	Штосова са гвозденим праговима		12	6.000.-
14.	Штосова од 4 м. дужине		1	500.-
15.	Штосова од 3 м. дужине		2	200.-
16.	Шине од 5 м. дужине	3		200.-
17.	Цеви разне дужине од 55 мм. пречник		17	4.200.-
18.	Платне гвоздене од 9 мм. дебљине	8		6.400.-
19.	Платне гвоздене од 4 мм. дебљине	3		600.-
20.	Ручна пумпа за избацивање воде комплетна	1		1.500.-
21.	Пољска ватра	1		500.-
22.	Циркулар за сечење дрва	1		800.-
23.	Шрафшток	1		150.-
24.	Кључ за цеви	1		20.-
25.	Челични конопац од 20 м. дужине	1	(стари)	20.-
26.	Осовине за чекрк са ручицама	1		300.-
27.	Пијука рударских	12		300.-
28.	Лопата гвоздених	10		120.-
29.	Тумурске бургије спиралне	2		200.-
30.	Бургија за камен	7		240.-
31.	Чекића 1 од ½ и 1 од 3 кг.	2		45.-
32.	Колица дрвена	2		100.-
33.	Карбитске лампе	2		240.-
34.	Решето гвоздено за сејање угља	4		400.-

²⁴ Нечитко.

²⁵ Нечитко.

35.	Бургија за испитивање	1		20.-
36.	Канта за воду од гаса	1		15.-
37.	Васер-вага	1		50.-
38.	Орман за архиву	1		600.-
39.	Сто дрвени канцеларијски	1		150.-
40.	Столице дрвене букове	4		80.-
41.	Пећи ливене од гуса са чунковима	2		200.-
42.	Мастионица стаклена	2		40.-
43.	Упијач дрвени	1		20.-
44.	Штамбиљ	2		50.-
45.	Пљуваоница емалирана	1		18.-
46.	Маказе канцеларијске	1		15.-
47.	Шине-штос 2½ м. дуж. са 5 гвоздених прагова		1	150.-
48.	Тестера ручна	1		20.-
49.	Мотике	2		24.-
50.	Лампе рударске	3		360.-
51.	Врата дупла за рудник	1		600.-

ДИРЕКЦИЈА
ПОЖАРЕВАЧКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ
Бр. 210
29-I-1930. год.
– ПОЖАРЕВАЦ –

5. АВ, 126, V, 400, Ф. 16/1930, 1с

16/1930

ГОСПОДИНУ БАНУ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД

По питању о изградњи жељезнице у Области пожаревачкој а у смислу већ постојеће конвенције и потврђеног уговора молимо: да се једновремено трасира и изгради део пруге: Маиловац, Ђураково, Тополовник, Кумане, Вел. Градиште, Кусиће, Триброде, Средњево, Чешљева Бара и т. д. као што је то у уговору предвиђено.

Разлози који нас руководе за ово, наведени су у под √. акту упућеном Великом Жупану Области пожаревачке, у коме вас молимо: да поради да ово питање о изградњи жељезнице – наше животно питање – наше бити или небити – наш потпуно праведан захтев нађе одзива код данашње Владе и код надлежних за одобравање трасе и израду ове пруге.

С тога смо слободни да се обратимо и на Вас Господине Бане молећи Вас да ово питање проучите и да приликом решавања истога настанете: да се наше животно питање – напред поменути изградња жељезница реши повољно по нас т. ј. да се одмах и једновремено повуче траса и приступи изградњи жељезница која ће везивати: Пожаревац, Маиловац, Ђураково, Тополовник, Кумане, Вел. Градиште, Кусиће, Триброде, Средњево, Мешљеву Бару и т. д.

У нади да ћемо бити задовољени у нашем потпуно оправданом тражењу и да ћемо и Вас уврстити у списак својих великих добротвора ми Вам унапред благодаримо.

2. Јануара 1930. год.
Вел. Градиште

Учтиви
Одређени делегати
М.Ђ.Добричић
Сава Пајкић

6. АВ, 126, V, 400, 7/1930, 4с

БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 5633
8.П.1930. г.

ПРЕДМЕТ: Одредбе у погледу одобравања и исплате издатака Пожаревачких Бановинских Железница

ГОСПОДИНЕ БАНЕ,

На основу §§ 4. и 30. Закона о Банској Управи част ми је, Господине Бане, предложити Вам да изволите донети следеће

РЕШЕЊЕ

1) Овлашћујем Начелника Техничког Одељења Кр. Банске Банска Управа Дунавске Бановине, да у границама одобрених и буџетом предвиђених кредита одобрава све предрачуне, требовање, лицитације, директне погодбе, колаудације, суперколаудације и продужење рокова за све техничке послове и за све набавке Дирекције Пожаревачких Бановинских Железница, чија вредност са вишковима не прелази суму од 300.000.- динара.

2) Као наредбодавца II степена код Дирекције Пожаревачких Бановинских Железница за све радове и набавке одобрене било мојим решењем било решењем Начелника Техничког Одељења Кр. Банске Управе донето на основу овлашћења под тачком бр. 1. одређујем свагдашњег Директора Пожаревачких Бановинских Железница у границама надлежно одобрених сума.

3) Овлашћујем свагдашњег Директора Пожаревачких Бановинских Железница да може одмах и без предходног одобрења набавку ефектуирати или посао започети у оним хитним случајевима, који не трпе одлагање и нема времена, да се добије предходно одобрење али с тим, да о томе поменути Директор одмах телеграфски извести Техничко Одељење Краљевине Банске Управе, наводећи апроксимативну суму и да одмах по извршењу набавке или после затражи надлежно накнадно одобрење са свим потребитим законским техничким и рачунским документима, правдајући једновремено свој поступак са пуноважним разлозима.

4) За старе издатке Пожаревачких Бановинских Железница, који још нису реализовани као наредбодавца II степена одређујем Директора Пожаревачких Бановинских Железница у колико су односни радови и набавке предходно били надлежно одобрени и саобразно законским прописима извршени но с тим, да свом

налогу приложи сва потребна законска документа не изостављајући ни надлежно решење са којим је посао или набавка била одобрена и да образложи зашто издатак није благовремено реализован.

5) За старе послове и набавке, који су извршени без предходног надлежног одобрења, Директор Пожаревачких Бановинских Жељезница доставиће Банској Управи предлог о накнадном одобрењу посла или набавке са детаљним извештајем колико у погледу потребе и законитости учињених издатака толико и у погледу кажњавања криваца и разлога неблаговременог реализовања издатака.

6) Са овим решењем повлачим решење Кр. Банске Управе Дунавске Бановине VII. бр. 3516 од 16.XII.1929. године.

Ово решење Техничко Одељење Краљевске Банске Управе доставиће у овереном препису са потребним упутствима:

- 1) Финансијском Одељењу Краљевске Банске Управе Дунавске Бановине.
- 2) Дирекцији Пожаревачких Бановинских Жељезница у Пожаревцу.

Начелник
Техничког Одељења
ПОТПИС²⁶

ОДОБРАВАМ
БАН
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ПОТПИС²⁷

Видео предње решење
12-II-30
ПОТПИС²⁸

БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 5633.
8.II.1930. г.

ПРЕДМЕТ: Одредбе у погледу одобравања исплате и издатака Пожаревачких Бановинских Жељезница

ГОСПОДИНЕ БАНЕ,

Решењем Господина Бана VII. Бр. 3516 од 16.XII.1929. год. одређен сам за наредбодаваца II степена за све издатке изнад Динара 10.000.- Пожаревачких Бановинских Жељезница.

Ако се овим решењем хтела да уведе нека нова контрола у погледу издатака Дирекције Пожаревачких Бановинских жељезница онда се овим начином овај циљ не може да постигне.

Ја не могу да будем наредбодавац за издатке који су подвргнути мојој контроли и надзору а сем тога од мене се не може изискивати да као наредбодавац поделим

²⁶ Нечитко.

²⁷ Нечитко.

²⁸ Нечитко.

законску одговорност са режисером и члановима пријемних комисија, кад њихов рад не могу на терену директно пратити.

Ја сам мишљења, да се издаци Дирекције Пожаревачких жељезница могу много правилније и са много ефикаснијом контролом регулисати на сасвим другој основи.

На основу предњег и § 4. Закона о Банској Управи мени је част, Господине Бане, предложити Вам, да изволите донети решење, које је овде приложено и које би, по моме мишљењу, регулисало правилан рад у погледу издатака Дирекције Пожаревачких Бановинских Жељезница.

Прилажем напред поменуто решење VII. бр. 3516 од 16.XII.1929. год.

НАЧЕЛНИК ТЕХНИЧКОГ ОДЕЉЕЊА,

ПОТПИС²⁹

КР. БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ

ФИНАНСИЈСКО ОДЕЉЕЊЕ

Број: 3516.VII.

16-ог XII. 1929. год.

Нови Сад

Буџет бивше Пожаревачке Обласне Жељезнице сада Пожаревачке Жељезнице Дунавске Бановине у Пожаревцу до часа ликвидације Обласне Самоуправе Области Пожаревачке извршивао је Комесар поменуто Обласне Самоуправе.

На основу одредаба § 30. Закона о Банској Управи за наредбодавца II степена по буџету Пожаревачке Жељезнице Дунавске Бановине

ОДРЕЂУЈЕМ

1. За све личне издатке и издатке материјалне природе до укључиво суме од 10.000 динара Директора Пожаревачке Жељезнице Дунавске Бановине.

2. За издатке преко 10.000 динара Начелника Грађевинског Одељења Кр. Банске Управе Дунавске Бановине. Исто тако начелник Грађанског Одељења одређује се за наредбодавца своји задатака који до данас јоште нису реализовани (исплаћени).

Ово наређење важи од данас т. ј. 16-ог децембра 1929. год.

О томе се извештава:

1. Дирекција Пожаревачке Жељезнице Дунавске Бановине

2) Грађевинско Коодељење Кр. Банске Управе Дунавске Бановине и

3) Финансијско Одељење Кр. Банске Управе Дунавске Бановине.

Бан Дунавске Бановине

ПОТПИС³⁰

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ

№. 2081

20.XII.1929. г.

Пожаревац

29 Нечитко.

30 Нечитко.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
ГРАЂЕВИНСКА ДИРЕКЦИЈА
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ

V. №. 6602

16. II. 1930. г.

Нови Сад

ПРЕДМЕТ: „Оријент Конструкт“ из Београда друштво за грађење моли податке за грађу из Држ. шума

„Ориентконструкт“ из Београда своји актом СО/М.Ш. бр. 1 од 28. ****31 1929. садржај види приложени препис

ГОСПОДИНУ МИНИСТРУ ШУМА И РУДА
БЕОГРАД

Част ми је поднети предњу молбу „Оријентконструкта“ на надлежно решење уколико се тиче тражених података. Ови подаци су потребити „Оријентконструкту“ за тачно рачунање предрачуна градње пројектованих пруга.

Право бесплатне сече грађе из државних шума по чл. 18 концесије од 20. јула 1928. Д. Л. број 12504/28 удељено је концесионару за грађење и дограђивање концесионих железница. Чланом 6. Уговора од 2. марта 1929. Оријентконструкту је удељено само право приоритета по најамној постигнутој цени код лицитације.

Из тога следи да право бесплатне сече државних шума треба дати ономе који преузме градњу домаћих пруга.

27. II. 1930.

БАН ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ

Писарна неправилност два преписа овог акта 1 за екс. 2 за констракт.

Пож. Жељ. 25.

Бр. 6602

Преписао:

Сравнио:

Експедирао:

дне 7. III. 1930. год.

Послао препоручено:

Развео:

По експедицији:

28. децембра 1929.

Господину Министру Шума и Руда
 преко Господина Бана Дунавске Бановине
 Београд

СО/МШ бр. 1

Екселенцијо,

Уговором од 2 марта 1929 године наше Друштво (Американ Ориентал Синдикат) „ОРИЕНКОНСТРУКТ“ узело је у грађење железнице Пожаревачке области, којој су биле уступљене у концесију од стране Државе 20 јуна 1928. године.-

Чланом VIII ове концесије предвиђено је да област, и сада, с обзиром на њено данашње државно стање, наше Друштво има право користити за грађење железница шумска богатства Државних Шума, које се налазе у близини уступљених пруга.-

Услед тога, данашњим датумом подносимо Ваш шематички план уступљених пруга, и били би Вам много захвални ако нам изволите јавити и означити следеће:

- 1) Шуме у којима би могли набавити дрво за грађење железница,
- 2) Природу шумских врста, које би могли експлоатисати,
- 3) Количину стабала, размере и врсте, која ће нам бити стављена на расположење,
- 4) Колике би биле евентуалне закупнине, које би морали платити Вашем

Министарству, и услове лиферација дрва.-

Намеравамо почети грађење у току месеца марта, и услед тога, нама је неопходно потребно да добијемо одговор у најкраћем могућем року.-

Рачунамо с Вашом највећом љубазношћу да ћете нам изволити доставити максимум података и да ћете изволити означити личности, на које би се могли обратити за појединости, које би нам могле евентуално бити веома потребне.-

Наше потребе за грађу нису још тачно обрачунате, али Вас можемо већ и сада извести да ће нам требати:

- 1) Дрвене облице с кором, чамове, за скеле код тунела; ово дрво за подупираче калота тунела мора имати 8 до 10 метара дужине и 30 до 40 см. дијаметра,-
- 2) Даске за потплате тунела и грађе за скеле код других објеката,
- 3) Прагова храстових или букових за пругу од 0,60м за превоз материјала,
- 4) Прагова храстових или букових за постављање дефинитивне пруге нормалног колосека и узаног од 0,76м.
- 5) Грађу дрводељску или столарску за уређење горњег строја железница.-

С обзиром да се велика количина грађе, која ће нам бити потребна, има расподелити на време од две године, нужно нам је да знамо доста тачне податке о томе шта можемо добити од установа поређеног Вам Министарства, како би, у случају мањка, могли извршити калкулацију ради допуне куповине из слободне руке.-

С друге стране, грађење ових железница самим собом повлачи, за извештан број усамљених места, али која су, с обзиром на радове који се имају извести, центри концентрације људства, и која аутоматски повлаче при грађењу, подизање привремених барака за становање радника и чиновника, – инсталација ових барака изградиће се од дрвене грађе са двојним преградама, грађу као и дрво потребно за огрев, прећутно се подразумева при грађењу железница, и према томе, ми Вас молимо да нас изволите извести коју би нам количину могли ставити на располагање.-

У очекивању брзог Вашег одговора, молим Вас, Екселенцијо, да изволите примити уверење нашег особитог поштовања.

ПРИЛОЗИ:
Писмо на француском са једном копијом;
Превод са једном копијом;
Шест планова.

ГЕНЕРАЛНИ ДИРЕКТОР
ИНЖЕЊЕР ШЕФ
ПОТПИС³²

Таксе смо ослобођени по чл. IX уговора између Пожаревачке Самоуправне Области (сада Дунав. Банов.) и нашег Друштва.

8. АВ, 126, V, 401, 43/1931, 4с

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ЗА ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Дугогодишњи сам закупац ресторације на станици Пожаревачкој.

Како у погледу плаћања закупнине, тако и у погледу исправности у раду и чистоћи био сам увек исправан и тачан, што је познато Дирекцији Пожаревачких железница, којој закуп плаћам. Иако дуго година држим под закуп ресторацију, никада и ни у једној прилици нисам био опоменут од стране закуподавца – Дирекције, нити је ма кад постојала жалба противу мене како од путујућег света, тако и о железничког особља. Увек сам се трудио, да будем исправан закупац, да локал држим у примерној чистоћи и да се са ценама увек управљам по ценовнику одобреном од стране Дирекције па чак и нижим од истог.

Ресторацију сам понова узео под закуп за три године, почев од 1. маја 1929. год. за цену од 43.000. дин. годишње, односно 3.583,66 дин. месечне кирије.

За ових 8 месеци борио сам се да испливам са оволиким закупом, али је резултат такав, да систематски материјално пропадам, јер овако велики закуп повлачи и друге велике дажбине, као: акцис, порез, прирез, таксе и т. д.

Општа економска криза и беспослица утицале су и на остале приватне закуподавце у оvd. вароши да својим закупцима смање закуп на испод половине и тиме им омогуће даљу екзистенцију која ипак представља велику борбу за самоодржањем.

Мени – па и икоме другом на мом месту – немогућ је остатак са оволиком киријом, ако се жели да и у будуће останем исправан закупац.

Сматрам, да ни Краљевској Банској Управи, па ни Дирекцији Пожаревачких Железница није циљ, да један исправан човек који дуго година држи ту ресторацију коначно пропадне.

Молбом мојом од 13. овог месеца обратио сам се Дирекцији Пожаревачких Железница и молио да ми закуп смањи, али ми је данас Дирекција саопштила, да је она за тако решење ненадлежна и упутила ме је да се обратим молбом Краљевској Банској Управи.

Са свега изложеног, част ми је умолити Техничко Одељење Краљевске Банске Управе, да ми својим решењем смањи закуп на 2.000 динара месечно, што је у данашњим месним приликама и сувише довољно.

Сматрајући, да ће се овом мом праведном захтеву изаћи у сусрет, остајем

14. јануара 1930. год.

Учтив,
Петар Павловић
Ресторатер

³² Нечитко.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
№ 3478
15. I.1930.
П. 52

ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА
Пожаревац

На извештај са предлогом о повратку предмета. Истовремено известити о висини
закупа пре 1. маја 1929. године.

21. јануара 1930. г.
Нови Сад

По наређењу Бана
За начелника
ПОТПИС³³

3

ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКА ЖЕЉЕЗНИЦА
Бр. 326
25-I-1930. год.
– ПОЖАРЕВАЦ –

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ЗА ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Повратком акта Дирекција има част известити Техничко Одељење, да је купац
ресторације на Пожаревачкој станици г. Павловић Петар за претходне три године (од
1.V.1926. до 1.V.1929. године) плаћао следећи закуп:

По одобреној лицитацији од стране Окружног Одбора бр. 567 од 31.III.1926. год.,
плаћао је месечно динара 5.042.-, све до 1.I.1927. год. Од тада па до 4.I.1928. г. плаћао је
месечно 4.042.-, према решењу Окружне Скупштине од 24.IX.1926. године. Решењем
Обласне Скупштине бр. 60 од 10.XII.1927. године закуп му је смањен на 3.000.- динара
од 1.I.1928. године колико је плаћао све до 1. маја прошле године, када је одржана нова
лицитација, на којој је закуп остао на истог закупца за 3.583.66 динара месечно.

ДИРЕКТОР
Инг. ПОТПИС³⁴
28.I.1930.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
№ 4681
31.I.1930.
П. 52

33 Нечитко.

34 Нечитко.

Број 4681/1930 године
 ПРЕДМЕТ: Молба Павловић Петра о смањивању закупнине за ресторацију на
 жељ. станици Пожаревац Св. Бр. 326/1930 год.

ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА
 ПОЖАРЕВАЦ

По предњој молби доставите ваш предлог како је то актом бр. 3478/30 године
 наређено.

12. фебруара 1930. г.
 Нови Сад

По наређењу Бана
 За начелника
 Саветник
 ПОТПИС³⁵

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
 ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА
 ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
 Број 804
 19-II-1930 г.
 ПОЖАРЕВАЦ

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУН. БАНОВИНЕ
 ЗА ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ

НОВИ САД

Поводом акта Дирекцији је част дати своје мишљење у следећем:

Молилац Петар Павловић дуго-годишњи је купац железничке ресторације у
 Пожаревцу; као такав увек је био исправан, како у погледу плаћања закупнине, тако
 и у погледу других услова, те се тако и могу разумети ранији поступци Обласних
 Скупштина и Обласних Одбора, којима су готово сваке године смањивали закуп
 закупцу ресторације г. Павловићу.

Како се и ове године материјална криза осећа а послови су доста слаби, то је
 Дирекција мишљења; да се молиоцу треба изаћи у сусрет и закупнину му смањити.

Дирекција не предлаже суму до које би се овај закуп требао смањити, желећи да њу
 одреди Техничко Одељење Краљ. Банске Управе.

Директор
 ПОТПИС³⁶
 24.II.1930.

³⁵ Нечитко.

³⁶ Нечитко.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЛЕЊЕ
V. № 7123
24.II.1930. г.
8/1930

ПРЕДМЕТ: Набавка жељ. прагова, скретника и мостовске грађе за Пожаревачке Жељезнице. Извештај I. оферталне лицитације

ГОСПОДИНЕ НАЧЕЛНИЧЕ,

Дирекција Пожаревачких Жељезница својим актом бр. 771. од 15.II.1930. год. доставља предмет са извештајем, да је на основу решења Кр. Банске Управе V. број 3028. од 10.I.1930. год. расписала и одржала I. оферталну лицитацију у горњем предмету на дан 15. фебруара 1930. год., на којој лицитацији није учествовао ни један предузимач; према томе, остала је прва офертална лицитација безуспешна.

Дирекција моли за наређење, да се одобри одржање II. оферталне лицитације у скраћеном законском року, као и да се одобри издатак за штампање огласа у Службеним Новинама на терет дванајстина, парт. 25. поз. 1. буџета за 1929. год.

Слажући се са горњим извештајем, част ми је предложити, да изволите одобрити да се у скраћеном законском року распише и одржи II. евентуално и III. офертална лицитација и да се издаци за штампање огласа у службеним новинама исплате на терет парт. 25. поз. 1. буџета за 1-3 дванајстина за 1930. год.

Молим, да изволите одобрити овај мој предлог.

24.II.1930. год.
Нови Сад

Шеф одсека за
Самоуправне Путеве
Инж.

Грађански, с. р.

ОДОБРАВАМ
По наређењу Бана
Начелник,
Инж. Гаспарини, с. р.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЛЕЊЕ
№ 2100
20.XII.1929. г.

ГОСПОДИНЕ МИНИСТРЕ,

Како је Вам познато ова Бановина наследила је жељезнице бивше Пожаревачке Области и један зајам од 5.000.000.- долара за проширење ове мреже.

Ови послови за ову Банску Управу представљају не малу тешкоћу у стручном, комерцијалном, саобраћајном и административном погледу и изискивају један нерационалан управни апарат, док би Министарство Саобраћаја, располажући са свим прерогативима овај посао могло свршавати много рационалније у финансијском и у стручном погледу тим пре, што је ова мрежа обласних у вези са мрежом државних железница.

Са обзиром на ово ја сам решен да напред поменути железнице и поменути зајам уступим Министарству Саобраћаја уз једну одговарајућу откупнину па Вас, Господине Министре, молим да узмете у разматрање овај мој предлог и да ме изволите обавестити о гледишту, које сте према истоме заузели, како би се благовремено предузело све шта треба да се овај посао оконча.

Ако се и Ви, Господине Министре, у начелу слажете са овим мојим предлогом тада би потребито било да се одреди једна мешовита комисија, која би на лицу места расправила све модалитете преноса ових послова са ове Банске Управе на Министарство саобраћаја.

Господину
Господину Инж. Лази Радивојевићу
Министру Саобраћаја
Београд

Изволите, Господине Министре, и овом приликом примити уверење мог особитог поштовања.

БАН
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
Поповић, с.р.

Да је овај препис веран своме оригиналу, тврди:
По наређењу Бана за Наченика
потпис³⁷

ПАУН ПЕТРОВИЋ
ИЗВОЗНИК
ПОЖЕГА – СРБИЈА

ПОЖЕГА
14. априла 1930.

8/1930

Дирекцији Пожаревачких Железница
Пожаревац

У вези акта те Дирекције Бр. 1566/1930 за расписану трећу лицитацију, част ми је овим обавезно понудити следеће:

1. – 6.000 - шест хиљада храстових прагова од 1,70/14/20 за колосек 0,76 м. по цени од 20,10 - двадесет динара и 10/100 сваки комад франко вагон Пожега - Уж. и околне станице. Испорука за 3 - три месеца од пријема ове понуде. Испорука у партијама од две хиљаде. Исплата сваке партије по утовару у Пожеги или Пожаревцу.

2. – 8,475 специјалних храстових прагова за пет компл. гарнитура за просту

37 Нечитко.

скретницу, димензије по условима, а по цени од 900-девет стотина динара - сваки кубни метар франко вагон Пожега и 3. – 18,47 кубних метара мостовских прагова, димензије по условима, а по 950-девет стотина педесет динара сваки кубни метар франко вагон Пожега.

Испорука ове грађе за два месеца од дана пријема понуде.

У случају да ове цене буду конвенирале, ја молим да будем извештен на моју адресу у Пожеги.

Таксу у тчкс. марки од Дин. 100-леним

Експрес препоручено

Са поштовањем
Паун Петровић

ПАУН ПЕТРОВИЋ
ИЗВОЗНИК
ПОЖЕГА – СРБИЈА

ПОЖЕГА
14. априла 1930.

Дирекцији Пожаревачких железница
Пожаревац

Налазим се од јуче у Београду ради наплате прагова, које лиферујем Дирекцији Државних железница. Спречен тим послом, а услед тога што јуче није радило ни једно одељење за пријем новчаних пошиљака на овдашњој пошти, немогуће ми је кауцију, која је потребна послати тако, да стигне пре 10 сати тамо на дан 15. ов. мес.

Стога овде у прилогу част ми је послати понуду за прагове и специјалну грађу, а уједно се овим обавезујем да ћу одмах, чим ми се понуда прими, било тамо, било где та Дирекција нађе за сходно положити одговарајућу кауцију.

Како ја у велико лиферујем прагове и грађу Државним железницама, јер са тим озбиљно радим, то се надам да ће Дирекција примити ову моју понуду.

У случају да се понуда ма из којих разлога не може примити ја овим најлепше молим да ми се иста врати на адресу: Живан Митровић, новинар за Петровића, Београд, Делиградска 30.

Документа могу кад хоће Дирекција поднети на увиђај

Експрес-препоручено
Прилог: 1 понуда

С поштовањем,
Паун Петровић

ОГЛАС ЗА НАБАВКУ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРАГОВА И СПЕЦИЈАЛНЕ ГРАЂЕ

Дирекција Пожаревачких Железница Дунавске Бановине на основу Закона о Државном Рачуноводству и решења Краљевске Банске Управе Дунавске Бановине V. Бр. 7123 од 24. фебруара 1930. године расписује овим III оферталну лицитацију за набавку:

1) 6.000 комада обичних хрстових прагова за колосек 0.76 м. 14/20 см. јачине, 1,70 м. дужине;

Предрачунска сума 132.000.- динара.

2) 8,475 м³ специјалних хрстових прагова за пет комплетних гарнитура за просту скретницу. Предрачунска сума Динара 8.475.-

3) 18,47 м специјалних мостовских прагова. Предрачунска сума Динара 18.470.-

Димензије за окретничке и мостовске прагове означене су у условима.

Лицитација ће се одржати на дан ПЕТНАЈЕСТОГ АПРИЛА 1930. год. пре подне у канцеларији Дирекције Пожаревачких Железница у Пожаревцу. Понуде-оферти предају се у затвореном коверту са назначењем на самом коверту и називом на овај број огласа. На понуди понуђач ће утиснути 100 динара у таксеним маркама. Пре почетка лицитације сваки понуђач дужан је положити одговарајућу кауцију Благајни Дирекције Пожаревачких Железница Д. Б. у смислу одредбе чл. 88 Зак. о Држ. Рачуноводству.

Услови се могу видети свакога дана за време канцеларијског рада у канцеларији Дирекције Пожаревачких Железница П.Ж.Д.Б. у Пожаревцу.

ИЗ КАНЦЕЛАРИЈЕ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ

Д. Бр. 1566
26. марта 1930. год.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ

Број 1911
24-VI-1930. год.

8/1930

ПРЕДМЕТ: Набавка прагова
Св. V. 12214/30

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУН. БАНОВИНЕ ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ НОВИ САД

На основу наређења Краљ. Банске Управе V. Бр. 12214 од 24.IV. т. г. Дирекција је под 5. V. тек. год. тражила директне понуде за испоруку прагова од следећих фирми:

- 1) Турковић Босански Кобаш;
- 2) „Дубрава“ – Добој;
- 3) Туцовић Владимир и Друг – Добој;
- 4) Гренерсонова Шумска Индустија – Добој;
- 5) Нашичка Творница Танина и Паропила;
- 6) Браћа Прањић – Босански Кобаш.

Од горе наведених фирми само су две и то: „Дубрава“ и Нашичка Творница послали своје понуде, док остале нису у опште ни одговорили Дирекцији.

27. V. т. г. Дирекција је понова ургирала код поменутих фирми да доставе своје понуде, али до данас ни једна то није учинила.

Главни разлог не учествовања на лицитацији лежи у томе, што је Дирекција предвидела испоруку прагова франко Дубравица или која друга станица наших железница. Док су заинтересовани, који су још у времену објављивања лицитације долазили, изјављивали да би учествовали само при испоруци прагова на местима њихових пилана или утоварних станица. То се види и из приложених двеју понуда.

На основу свега овога, а да би Дирекција могла да изврши набавку прагова, који су јој неопходно потребни, част јој је умолити Одељење за решење, да се чл. 5. услова измени с тим, да испорука прагова буде у местима где понуђачи буду понудили.

Да се према понуђеним ценама смањи количина прагова у толико да са возарином не пређе суму предвиђену предрачуном.

Да се решење о овим изменама достави Дирекцији са одобрењем расписивања нове лицитације у законом року.

Директор,
Инг. потпис³⁸
24.VI.1930.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 17388
26.VI.1930.
Пож. жел. 8

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 17.388
1.VII.1930.

ПРЕДМЕТ: Набавка прагова за потребу Пожар. Банов. Жељезнице
Св. Бр. 1911/30 г.

ГОСПОДИНЕ НАЧЕЛНИЧЕ,

Дирекција Пожаревачких Бановинских Жељезница доставила је актом својим Бр. 1911/30 г. следећи извештај:

Према наређењу Техничког Одељења V Бр. 12.214 од 24.IV. т. г. Дирекција је под 5. V. тек. год. тражила директне понуде за испоруку прагова од следећих фирми:

- 1) Турковић – Босански Кобаш;
- 2) Дубрава – Добој;
- 3) Туцовић Владимир и друг – Добој
- 4) Гренерсонова Шумска Индустрија – Добој
- 5) Нашичка Творница Танина и Паропила
- 6) Браћа Пранић – Босански Кобаш.

Од горенаведених фирми само су две и то: „Дубрава“ и Нашичка Творница послали своје понуде.

27.V. т. г. Дирекција је поново ургирала код поменутих фирми, да доставе своје понуде, али до данас то није учинила.

Главни разлог не учествовања на лицитацији лежи у томе, што је Дирекција предвидела испоруку прагова франко Дубровица или која друга станица Пожарев. Банов. Жељезница.

Услед овога Дирекцију молим за решење, да се чл. 5 услова за набавку прагова измени с тим, да препорука прагова буде у местима, где понуђачи буду понудили.

³⁸ Нечитко.

На основу изложеног, а слажући се са предњим мишљењем Дирекције, част ми је предложити: да се чл. 5 услова за набавку прагова измени, да испорука прагова буде у местима где понуђачу буду понудили франко вагон или шлеп.

Молим да се одобри овај мој предлог, да расписивање у законском року нове лицитације за набавку прагова са горе поменутих изменама чл. 5 услова.

Шеф одсека за путеве, мостове и жељезнице
Инж. Монти, с. р.

ОДОБРАВАМ

1.VII.1930. год.
Нови Сад

Начелник
Инж. Гаспарини, с. р.

ПРЕПИС

8/1930

УСЛОВИ
ЗА НАБАВКУ ХРАСТОВИХ ПРАГОВА ОБИЧНИХ, СПЕЦИЈАЛНИХ И
МОСТОВСКИХ ЗА ПРУГУ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАЛОВИНЕ
У ПОЖАРЕВЦУ

I. Општи услови

ПРЕДМЕТ НАБАВКЕ

Чл. 1.

Предмет је ових услова набавка:

а) 6.00 комада обичних храстових прагова за колосек 0,76 мет.

дужине: 1,70 см
јачине: 14,20 см.

б) 5 комплетних гарнитура специјалних храстових прагова за просту скретницу, димензије и количине прагова за једну гарнитуру у засебном списку који је саставни део ових услова. Укупна количина ових скретничких прагова износи 8,475 м.

в) 100 комада дужине 3 м. јачине 18:18 см	9,72 м ³
100 комада дужине 2,70 јачине 18:18 см	8,75 м ³
Укупно	18,47 м ³

мостовских прагова.

Дирекција Пожаревачких Железница задржава за себе право да означене количине за набавку може повећати или снизити у границама до 10%. Тачан број или количина прагова за испоруку саопштиће се предузимачу при саопштењу да је лицитација одобрена и испорука њему уступљена.

НАЧИН УСТУПАЊА

Чл. 2.

Набавка прагова извршиће се путем јавне оферталне лицитације.

Понуде могу обухватити испоруку свих или испоруку појединих врста прагова: обичних, скретничких или мостовских. Понуђач који би у понуди дао цене за све врсте прагова, обавезан је примити се испоруке и појединих врста ако би се нашло да су цене у понуди само за поједине врсте прагова за Дирекцију повољне.

КАУЦИЈА

Чл. 3.

За тачно извршење својих обавеза у смислу ових услова, предузимач је дужан да положи Благајни Дирекције кауцију у 5% за наше а 10% за стране држављане до износа укупне вредности набавке у понуди. Кауција се полаже у готовом новцу или хартијама од вредности по законским одредбама које у овом погледу важе.

Кауција ће се вратити предузимачу чим буде испунио своје обавезе према Дирекцији по уговору односно овим условима.

ЦЕНА

Чл. 4.

Цена у понуди даје се:

- А) За обичне прагове по једном комаду;
- Б) За скретничке и мостовске по једном кубном метру;

У цени се имају обухватити сви трошкови око набавке, израде, све државне и друге таксе и дажбине, сви споредни трошкови преноса, довоза, истоваривања, смештања, одвајања и слагања по станицама у којима ће се пријем вршити.

Цена у понуди, дакле, има да значи: све готово примљено са свим таксама и дажбинама које буду важиле у времену испоруке, истоварено и смештено на месту испоруке по чл. 5 ових услова.

МЕСТО ИСПОРУКЕ

Чл. 5.

Сви прагови имају се Дирекцији испоручити у ма којој станици Пожаревачких Железница или на ма ком месту пруге Пожаревачких Железница.

ПРЕДАЈА И ПРИМАЊЕ

Чл. 6.

Прагове ће примати нарочита комисија коју одређује Краљевска Банска Управа – Техничко Одељење на предлог Дирекције Пожаревачких Железница у присуству предузимача или његовог пуномоћног заступника. Ако предузимач не би дошао нити би послао свога заступника онда ће се примање извршити и без њих и оно је тада обавезно за предузимача.

Предузимач ће предају вршити:

- а) у партијама од најмање 1000 комада за обичне прагове;
- б) Мостовске прагове од једном;
- в) Скретничке од једном.

Примљени прагови ће се жигосати жигом Пожаревачких Жељезница и сложиће се у правилне фигуре за обичне и мостовске прагове; у витла од 80-100 комада за скретничке прагове истих димензија.

Да би се примљени прагови сачували од влаге предузимач је дужан сложити их на дрвене подлоге од 15 см. дебљине. Ове подлоге набавља предузимач о свом трошку и оне остају његова својина. Сва грађа која не одговара било по димензијама, било по каквоћи, одбациће се и сложити у фигуре о трошку предузимача. Комисија ће ове прагове обележити видним знаком, како их предузимач неби на пријем понова поднео.

Ако се при примању покаже да има више од 20% грађе за одбацивање, онда ће се примање прекинути и предузимач је дужан да грађу сам поново среди. О примљеним количинама саставиће се протокол у три примерка, који ће потписати сви чланови комисије као и предузимач или његов заступник.

У протоколу назначиће се и број одбачених прагова. Ако би предузимач био незадовољан радом комисије има право обратити се Дирекцији Државних Жељезница која ће по спору донети коначну одлуку и која је за ове стране меродавна.

ПОСТУПАК СА ОДБАЧЕНИМ МАТЕРИЈАЛОМ

Чл. 7.

Одбачени материјал несме предузимач уклонити без одобрења Дирекције. О добивеном одобрењу или по свршеној предаји целокупне количине, предузимач је дужан да одбачени материјал уклони са станичног простора или места на прузи где се пријем врши, најдаље у року од 14 дана. Ако одбачени материјал не уклони после овога рока, мораће плаћати прописану лежарину. Дирекција не прима никакву одговорност за одбачени материјал а тако исто ни за више набављени а не примљени материјал.

РОК ИСПОРУКЕ

Чл. 8.

Сву количину прагова дужан је предузимач да преда и испоручи на месту испоруке и то:

- а) Обичне прагове најдаље у року од сто педесет дана од дана саопштења о одобрењу лицитације;
- б) Скретничке и мостовске прагове најдаље у року од сто педесет дана од дана саопштења предузимачу да му је лицитација одобрена.

Ако предузимач неби предао материјал у одређеном року Дирекција П.Ж.Д.Б. има право да задоцњену количину на његов рачун од другогa сама набави ма по којој цени. У том случају Дирекција ће о учињеном извести предузимача.

Чл. 9.

Ако предузимач неби испунио своје обавезе по овим условима, Дирекција П.Ж.Д.Б. има право раскинути са њиме уговор и у том случају пропада кауција у корист Дирекције.

Чл. 10.

Ако предузимач неби набавку на време и у уговореном року извршио и Дирекција не нађе за сходно да му у смислу чл. 9. посао одузме, плаћаће на име накнаде за сваку једну недељу закашњења:

- а) Динара 300.- (три стотине) од једне хиљаде комада обичних прагова;
- б) Динара 50.- (педесет) од једне комплетне гарнитуре скретничких прагова;
- в) Динара 5.- (пет) од сваког комада мостовских прагова.

Ова ће му се накнада одбити од вредности испорученог материјала у корист Дирекције или наплатити из положене кауције.

ИСПЛАТА

Чл. 11.

Исплата примљених прагова вршиће се на каси Дирекције П.Ж.Д.Б. у Пожаревцу по рачунима предузимача састављених на основу протокола пријема.

При исплати предузимачеве зараде одбиће му се законом прописана такса, пореза и др. дажбине које у то време буду важиле.

ТЕХНИЧКИ УСЛОВИ

- а) За обичне прагове

ДИМЕНЗИЈЕ ОБИЧНИХ ПРАГОВА

Чл. 12.

Прагови имају бити 1,70м. дужине а у пресеку имати један од облика на овим скицама:

Јачина прагова: 20 см. ширине и 14 см. дебљине.

Одступање од ових прописаних мера дозвољено је и то на дужини највише +3см. а на ширини и висини највише +1см. Ова одступања на мање дозвољавају се само на количину која не прелази 10% укупног броја прагова.

Изрично се још условљава: да сва дозвољена одступања могу постојати на једном прагу само у једној димензији, т.ј. или само у дужини или само у ширини или напослетку само у висини. Једновремено одступање у две или све три димензије на једном прагу не дозвољава се и такав се праг неће примити.

КАКВОЋА ПРАГОВА

Чл. 13.

Прагови треба да су од младог растовог дрвета сеченог уз законом року. Да су без црвоточине и трулежи, без препуких трулих и лабавих чворова, без белике и коре; дакле у опште да су без икаквих мана.

Изрично се напомиње да се церовина несме употребљавати за израду прагова.

Површине прагова нарочито горња и доња морају бити сасвим паралелно истругане или глатко отесане а ивице праве и чисте. Оба краја прага морају бити управно са тестером остругана.

Сви ови прагови који би били косо на правац влакна простругани, а не паралелно са њима, неће се примати.

Комисија ће, при прегледу прагова оценити у сваком посебном случају до које се мере може пукотине и чвор сматрати безопасне па да дотични праг буде примљен.

ДИМЕНЗИЈЕ СКРЕТНИЧКИХ ПРАГОВА

Чл. 14.

Прагови за скретнице морају имати пресеке и дужине оних мера, које су изложене у приложеном списку специјалних прагова за просту скретницу који је саставни део ових услова.

Одступања од прописаних мера дозвољавају се у свему и под истим условима као и по чл. 12. за обичне прагове.

ДИМЕНЗИЈЕ МОСТОВСКИХ ПРАГОВА

Чл. 15.

Прагови за мостове морају бити ових димензија:

Дужина 3 мет. 100 ком.	Дужина 2,70 м. 100 ком.
Ширина 18см.	Ширина 18см.
Дебљина 18см.	Дебљина 18см.

Није дозвољено никакво одступање у димензијама пресека ових прагова (у ширини и висини). Одступање у дужини дозвољава се +3 см. најмање само за количину од највише 10% од укупног броја прагова.

ПРОПИСИ МЕРОДАВНИ ЗА ОБРАЧУН

Чл. 16.

За прагове за скретнице и мостове који се плаћају и по запремини, кубатура се рачуна по стварним и мерењем добивеним мерама и то само на овај начин: дозвољена одступања на више од дозвољених мера по чл. 14. и 15. ових услова признају се за обрачун кубатуре, односно прагови са дозвољеним одступањем на мање обрачунавају се по стварном стању и димензијама нађеним мерењем.

КАКВОЋА ПРАГОВА ЗА СКРЕТНИЦЕ И МОСТОВЕ

Чл. 17.

Важе у свему прописи по чл. 13. са изричним условом да прагови буду потпуно прави без икаквих кривина, са пуним пресеком и јачином означених димензија без икакве лијавости; ширине састругане или глатко отесане; површине наспрамне потпуно паралелне, ивице потпуно праве и чисте.

УГОВОР:

Чл. 28.

Ако се између Дирекције П.Ж.Д.Б. и предузимача неби склопио по набавци ових прагова нарочити уговор, ови се услови имају сматрати као уговор.

СПИСАК СПЕЦИЈАЛНИХ ПРАГОВА ЗА ПРОСТУ СКРЕТНИЦУ

Димензија у метр.			Количина и запремина за једну гарнитуру			Знак	Примедба
Дуж.	Ширина	Висина	Ком.	Курат метар	Запремина		
1.60	0,20	0,15	2	3.20	0.096	A	
1.70	"	"	1	1.70	0.051	B	
1.70	0,26	"	1	1.70	0.066	B ₁	
1.70	0,20	"	3	5.10	0.153	B ₂	
1.80	"	"	2	3.60	0.102	C	
1.80	"	"	1	1.80	0.054	D	
1.90	"	"	2	3.80	0.114	E	
2.00	"	"	1	2.00	0.060	F	
2.10	"	"	2	4.20	0.126	G	
2.20	"	"	1	2.20	0.066	H	
2.30	"	"	2	4.60	0.138	I	
2.40	"	"	1	2.40	0.072	J	
2.50	"	"	1	2.50	0.075	L	
2.60	"	"	1	2.60	0.078	L	
2.70	"	"	1	2.70	0.081	M	
2.80	"	"	1	2.80	0.084	M	
2.90	"	"	1	2.90	0.087	O	
3.10	"	"	2	6.20	0.186	P	
			26	56.00	1.695		

Директор
Инг. Мих. Шт. Ничота, с. р.

Сравнили:
потпис³⁹

ДИРЕКЦИЈА
ПОЖАРЕВАЧКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ
Бр. 4545
31.XII.1929. год.
Пожаревац

ИЗМЕНА УСЛОВА

На основу решења Краљев. Банске Управе V. бр. 17388 од 1.VII.1930. г. чл. 5. Услови мења се у толико, да је испорука прагова у местима гди понуђачи у својим понудама назначе, у место у ма којој станици Пожаревачких Железница.

Исто тако мења се и чл. 3. уколико што кауција за наше држављане има бити 10% а за стране 20%.

Остали чланови услова остају у пуној важности.

Директор,
Инг. Мих. Шт. Ничота, с. р.

³⁹ Нечитко.

Да је овај препис веран оригиналу ТВРДИ
КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА

ДИРЕКТОР,
Инг. Мих. Шт. Ничота, с. р.

ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
Р. Број 4130
22.IX.1930.
ПОЖАРЕВАЦ

10. АВ, 126, V, 401, 8/1931, 26с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
Број 886
24-II-1930. г.
ПОЖАРЕВАЦ

П.

Из целог предмета колеђења види се да је исклизнуће вагона Бр. 132351 на дан 14-XIII-пр. год. у Станици Дубравици наступило услед немарљивог вршења службе од стране скретничара станице Дубровачке Андрејића Милутина. Ово и он сам признаје у своме саслушању Бр. 157 од 14-XII-пр. год. и тиме утврђује своју кривицу. Овим исклизнућем проузрокована је и штета по Дирекцију у висини од Динара 200.- према извештају Ложионице Бр. 75 од 12-II-1930. год. која такође има пасти на терет кривца исклизнућа Андрејића.

На основу свега овога а како се и из извештаја Шефа Станице Дубравица Бр. 159. од 14-XII. пр. год. као и извештаја Шефа Службе Бр. 218 од 12-II-930. г. види да је Андрејић неподесан и опасан по безбедност саобраћаја, с обзиром на проузроковану штету.

РЕШАВАМ:

Да се скретничар станица Дубравица Андрејић Милутин, за учињену кривицу казни ТРОДНЕВНОМ ПЛАТОМ (основном и положајном) у корист Болничког и Помоћног Фонда Службеника Дирекције П.Ж.Д.Б. На надокнаду учињену штету Дирекцији у Динара 200.-, која му се сума има задржати од прве наредне плате.

Као непоузданог за саобраћај и у интересу саобраћаја и службе премештам га за ноћног чувара у ст. Дубравицу.

На његово место, за скретничара станице Дубравичке премештам досадањег ноћног чувара станице Дубравица Животу Стевановића, како су ми и предложили Шеф Станице Дубравица и Шеф Саобраћајне службе.

Решење ово доставити Књиговодству-Благајни ради извршења обуставе; Шефу Службе ради саопштења Андрејићу и Стефановићу и извршења размештаја у Техн. Одељењу Кр. Банске Управе ради знања.

Директор,
Инг. потпис⁴⁰

⁴⁰ Нечитко.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
К. Број 886
24-П-1930. г.
ПОЖАРЕВАЦ

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ ПРАВИ ДУН. БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

На дан 14-П-1929. год. приликом маневре, непажњом скретничара станице Дубровачке исклизуо је вагон Бр. 132351. Штета проузрокована овим исклизућем, за радну снагу око подизања вагона и утрошени материјал износи 200.- динара. Вођеним ислеђењем утврђена је кривица скретничара станице Дубравичке Милутина Андрејића кога је Дирекција горњим решењем и казнила.

Дирекцији је част доставити исто Том Одељењу с молбом на знање и употребу.

Директор,
Инж. ПОТПИС⁴¹
28.П.1930.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 7570
28.П.1930.
Пож. Жел. 28.

КРАЉЕВИНА СРБА, ХРВАТА И СЛОВЕНАЦА
ГРАЂЕВИНСКА ДИРЕКЦИЈА
№ 7570
21.П.1930.
НОВИ САД

ПРЕДМЕТ: Кривица Милутина Андрејевића, скретничара Пожарев. Железница

Краљ. Бан. Управа
Опште Одељење
Пожаревац

Одељењу је част доставити и двојном препису решење Дирекције Пожарев. Железнице Дунав. Бановине бр. 886 од 24-П-1929. на коришћење.
1-П-1930.

ПОТПИС⁴²

41 Нечитко.

42 Нечитко.

Пож. Жел. 28.

Бр. 7570

Преписао: В. Делибашић

Сравнио:

Експедиовао: М. Лучић

дне 3 III 1930. год.

Развео:

По експедицији:

Писарно-преписно решење Железнице Пожаревац са ^{***43} удружене са записником

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА

ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКА БАНОВИНА

Број. 202

26-I-1932. г.

ПОЖАРЕВАЦ

ПОЖАРЕВАЧКОМ РУДАРСКОМ ДРУШТВУ „КЛЕНОВНИК“

ПОЖАРЕВАЦ

У вези Ваше рекламације од 23. ов. мца. да се у вагонима са угљем који нам лиферујете, при мерењу на нашој колској ваги појављује осетан мањак, Дирекција, и ако налази да крађа не постоји, пошто има свога ноћног чувара који преко целе ноћи чува како тако и вагоне са робом, па и са угљем, - издала је наређење станици да се Ваши вагони са угљем не извлаче са индустријског колосека као раније него непосредно пред само мерење. На овај начин вагони ће до момента мерења бити под Вашом контролом, те ће на тај начин бити отклоњена могућност крађе.

О овоме се извештавате ради знања.

Директор,

Инж. потпис⁴⁴

28.I.1932.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА

ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКА БАНОВИНА

Број. 202

26-I-1932. г.

ПОЖАРЕВАЦ

ШЕФУ СЛУЖБЕ

Пожаревачко Рударско Друштво „Кленовник“ рекламацијом својом од 23. ов. мца доставило је Дирекцији да је утврдило да им се у вагонима са угљем, који нам лиферују за наше локомотиве, приликом мерења на нашој колској ваги појављује осетан мањак, према оној количини коју они у вагоне утоварују. Друштво мисли да до овога долази услед тога, што се вагони са угљем не мере одмах по предаји, већ по неколико дана стоје без надзора, услед чега грађани разносе угаљ из тих вагона.

Молили су, да би се ово отклонило, да вагони од момента утовара па до мерења на

43 Нечитко.

44 Нечитко.

нашој колској ваги, стоје на њиховом индустријском колосеку, под надзором њихових органа и да се непосредно пред мерење извлачи.

Како је овај њихов захтев оправдан, и да би се отклониле будуће рекламације, издаћете одмах наређење да се вагони који се стављају „Кленовнику“ на расположење за утовар угља, не извлаче са индустријског колосека одмах по утовару, већ непосредно пред само мерење. Исто тако водићете рачуна да се комисија за мерење угља благовремено обавештава кад има да се мери угаљ и тек кад вам комисија јави да ће доћи ради мерења, при чему ћете водити рачуна да у том времену имате на расположење и локомотиву за извлачење, издаваћете налог да се вагони са угљем извлаче и поставе за мерење.

По извршеном мерењу стављаћете вагоне на расположење за истовар Ложионици и све док се вагони не натоваре, друге вагоне за утовар не постављати, да би станица имала довољан број празних вагона ради стављања партијама⁴⁵ на расположење.

Директор,
Инж. ПОТПИС⁴⁶

ОГЛАС

Према наређењу Краљевске Банске Управе Дунавске Бановине V. Бр.19555 од 9. августа 1930. год. у канцеларији Дирекције Пожаревачких Железница Дунавске Бановине у Пожаревцу, на дан 10. септембра 1930. год. одржаће се ТРЕЋА офертална лицитација за набавку 3.522 тоне угља за локомотиве.

Предрачунска сума је Динара 457,860.

Кауција од 10% од предрачунске суме, односно Динара 46.000.- за домаће, а 20% односно 92.000.- за стране поданике, полаже се на благајни Дирекције П.Ж.Д.Б. и раније а најдаље до 10 часова на дан лицитације сходно одредбама чл. 88 Закона о државном рачуноводству.

Са добивеним реверсом лицитанти се пријављују одређеној комисији одређеног дана од 10 до 11 часова подносећи јој своје оферте.

Оферат мора бити у затвореном коверту снабдевен таксеном марком од 100 динара.

Телеграфске, неодређене и накнадно стигле и нетаксиране понуде неће се узимати у обзир. Ако је понуда послата поштом, мора стићи пре одређеног дана за одржање лицитације.

Право на лицитацију имају само она лица, која поднесу прописна документа: о положеној кауцији, уверење о способности учествовања у лицитацијама издато од надлежне коморе, увере о плаћеној порези за тромесечје као и уверење о плаћеном регалном данку.

По свршеној лицитацији лицитантима се задржавају кауције до доношења решења о одобрењу лицитације.

Општи и специјални услови и погодбена документа могу се видети свакога дана за време канцеларијског рада у Дирекцији Пожаревачких Железница у Пожаревцу.

Из канцеларија Дирекције Пожаревачких Железница Бр. 3600 у Пожаревцу.

видео
ПОТПИС⁴⁷

45 Нечитко.

46 Нечитко.

47 Нечитко.

ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО „КЛЕНОВНИК“
ОСНОВАНО 1890. Г.

ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ПОЖАРЕВАЦ

Према садашњем реду ово Друштво лиферује тај Дирекцији угаљ у вагонима, које локомотива-маневарка одмах по утовару одвлачи са индустријског колосека на бановинску станицу до испред вагонске ваге.

Како се међутим комисија за пријем угља састаје само после утовара најмање пет вагона, то поједини утоварени вагони остају испред ваге по неколико дана без икаквог надзора, због чега околни грађани односе угаљ из тих вагона.

Тако на пример приликом последњег пријема угља комисија је нашла следећу тежину у вагонима, који су били утоварени на пуну запремину.

ДАТУМ УТОВАРА	ДАТУМ ПРИЈЕМА	БРОЈ ВАГОНА	УТОВАРЕНА ТЕЖИНА	ПРИМЉЕНО ОД КОМИСИЈЕ
16-I-32	21-I-32	20504	15.000	10.480
16-I-32	21-I-32	20501	15.000	12.380
16-I-32	21-I-32	20512	15.000	13.960
15-I-32	21-I-32	20505	15.000	13.960
15-I-32	21-I-32	20.516	15.000	13.900
15-I-32	21-I-32	20007	15.000	13.410
			90.000	77.430

Како је оваква појава везана са осетном штетом за ово Друштво, то молимо Дирекцију за наређење подручним органима да утоварене вагоне одвлаче на станичну вагу само непосредно пред долазак комисије, док остало време од момента утовара вагони би могли стајати на индустријском колосеку овог Друштва под надзором особља и наше истоварне станице, јер нисмо у могућности, да поставимо једног нарочитог чувара, који би чувао угаљ испред станичне ваге, удаљене од истоварне станице за читавих 700 метара.

Молимо, да нам своје решење по овом питању изволите што пре доставити и остајемо

С поштовањем,
ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО „КЛЕНОВНИК“
ПОТПИС⁴⁸

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 10032
19-V-1931.

⁴⁸ Нечитко.

ПРЕДМЕТ: Набавка угљена за Пожар. Банов. Железнице

Дирекцији пожаревачке железнице Дунавске Бановине
ПОЖАРЕВАЦ

Враћају се и 2 изјаве друштва Р.У. „Кленовник“ достављене са актом бр. 1760 и бр. 1830.

Прилог: 2 изјаве Кленовника
8/VI-Ж.

ПО НАРЕЂЕЊУ БАНА
ЗА НАЧЕЛНИКА
ТЕХНИЧКИ ВИШИ САВЕТНИК
ПОТПИС⁴⁹

Пож. Ж. 98
Бр. 10022
Преписао:
Сравнио:
Експедирао: М. Лучић
дне 9-VI-1931.
Развео:
По експедицији:

ДИРЕКЦИЈА РЕСАВСКИХ РУДНИКА
НИК. Б. ЈОЦИЋ И СИН
БЕОГРАД
Адр. на телегр. „РЕСАВА“
Телефон 30-52
Рачун Пошт. Штед. Београд 51.933

Београд, Крунска ул.8
8. септембра 1930.
Пошт. фах 190

П.н.
Дирекција Пожаревачких жељезница Дунавске Бановине
Одељење продаја
Пожаревац

Позивом на расписану лицитацију у ствари набавке угља част ми је овим понудити Вам потребну количину нашег Ресавског равног угља по цени од Дин. 320.- (трисотинедвадесет динара) за тону паритет жељ. станица Пожаревац. Ова цена оснива се на данашњем жељезничком возаринском ставу, те међувремено евентуално повишење или снижење тога става у истој сразмери повишава одн. снижава нашу горњу цену.

Лиферовање угља према Вашим цењ. диспозицијама током ове буџетске године, плаћање 30 дана од дана фактура.

Наш је угаљ доказано један од најбољих домаћих угљева. Гласом анализе Генералне Рударске Дирекције у Београду, развија наш угаљ око 6000 калорија, садржи у свему 4% до 5% пепела и само 0.87% укупног сумпора.

49 Нечитко.

Наш Ресавски угаљ горе са веома дугачким пламеном, попуно сагорева без икакве шлаке, не лепо се за ростове, а не пали на гомили, те је способан и за дуго лагеревање. Због незнатне количине сумпора (0,87%), који наш угаљ садржи, наш Ресавски угаљ је по казане и по цеви потпуно нешкодљив.

Због ових својих изврских особина наш Ресавски угаљ важи као један од најбољих домаћих угљева, те га због тог у великим количинама а са најбољим резултатима троше, осим многих приватних творница још и Државне жељезнице, Шабачке Окружне Жељезнице, Речна Пловидба и Срп. Бродарско Друштво.

Извршена практична проба са нашим угљем код Вас неоспорно је доказала, да сте од нашег угља са преко 2/3 потрошили мање, него од раније трошеног лигнита, што значи, да ћете од нашег равног угља на место 3.521.962 кг. лигнита, набавка које количине лигнита је овом приликом предвиђена, потребовати највише око 1.200.000 кг, што молимо да приликом решавања понуда имате свакојако у виду.

Услови ове лицитације су нам познати, те их у целости прихваћамо и на њих пристајемо. Кауцију смо положили.

С поштовањем,
ДИРЕКЦИЈА РЕСАВСКИХ РУДНИКА
НИК. Б. ЈОЦИЋ И СИН
ПОТПИС⁵⁰

Краљевина Југославија
(Моравска Финансиј. Дирекција)
ПОРЕСКА УПРАВА
ПУ Бр. 4376
18. августа 1930.
у Деспотовцу

На молбу Дирекције Ресавских Рудника Никола Б. Јоцић и син, Пореска управа у Деспотовцу издаје ово

УВЕРЕЊЕ

Да је поменуто предузеће код ове Управе исплатило сав порез и прирезу за 1929 и 1930 годину, закључно, по течевинском споразуму, као и порез на пословни промет закључно са 1. августом т.г.

Такса плаћена.
Шеф,
Душан Кржић, с. р.

Да је овај препис веран овоме оригиналу који се налази у рукама код г. потпис а које он за ^{***51} означава, Кварт I тврди по наплати таксе Т. бр. 43. Закона о таксама.

По наредби
Старешине Кварта, писар
ПОТПИС⁵²

50 Нечитко.

51 Нечитко.

52 Нечитко.

Бр. 24472
9-IX-1930. год.
У Београду

видео
ПОТПИС⁵³

ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ ПОЖАРЕВАЦ

Нудимо да испоручимо Дирекцији Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине: 3.522 (три хиљаде пет стотина двадесет и две) тоне угља из нашег рудника Петровачки „Лесковац“ у Петровцу Пожаревачком и то:

1) угаљ је познат на тржишту под именом: Петровачки Лесковац

2) угаљ је из угљеног рудника Петровачки Лесковац атар Општине Петровачке Срез Млавски

На основу расписаних услова за ову лицитацију, и правилника који важи код Дирекције Државних Жељезница за набавку угља, за понуђени угаљ ми гарантујемо следеће податке:

3) груба влага 14%

4) шкодљиви сумпор 3.26%

5) пепела 9.88%

5) испарење на локомотиви 3.2 кгр.

7) врста шљаке: поразна, у малој количини и лако се уклања.

8) специфична тежина једног кубног метра 903 кгр.

9) Подносимо комплетну хемијску анализу извршену при Хемијској Лабораторији Генералне Дирекције Жељезничке и Рударске.

10) сортиман понуђеног угља је само комадасти крупан, чист и без икаквих присека

11) ГАРАНТУЈЕМО УКУПАН БРОЈ ПОЕНА КАО И КОД ДРЖАВНИХ ЖЕЉЕЗНИЦА 86.84

12.) Од укупне количине понуђеног угља предаћемо 1/3 у вагонима франко утоварна станица у Петровцу, а 2/3 предаћемо франко вагон станица у Пожаревцу, Пожаревачких Бановинских Жељезница.

13) Цена је понуђеном угљу 128 (сто двадесет осам динара) за једну тону франко станица Петровац, а 143 (сто четрдесет три) динара за једну тону франко станица Пожаревац, што чини за 3.522 тоне Динара 486.036.- (четири стотине осамдесет и шест хиљада и тридесет шест).

14.) Подносимо сва захтевана документа у прописаним условима за ову набавку и то:

а.) уверење о плаћеној порези,

б.) уверење о плаћеном регалном данку,

в.) уверење о лиферантској способности Индустијске Коморе Е Бр. 2780 од 9. септембра 1930. год.

15.) Полажемо захтевану кауцију од 10% понуђене цене у суми од 49.308 (четрдесет и девет хиљада и три стотине осам).

Кауција се састоји од 50 комада државних обвезница 2½% за ратну штету.

16.) Исплата испоручених количина угља има се вршити сваког месеца по уредно поднетим и овереним рачунима од надлежних органа.

53 Нечитко.

17.) Понуђена цена је обрачуната на основу садањих прописаних тарифних ставова Пожаревачких Жељезница и у колико би се исте променуле за време вршења испоруке угља за толико би се и цене промениле.

18.) Изјављујемо: да су нам познати прописани услови и погодбени документи ове лиценцијације и без изузетка и ограничења на иста пристајемо.

На крају нам је част изјавити, да пристајемо и да смо у могућности према накнадној поручбини Бановинских Жељезница, и поред у овој понуди назначене количине угља, под истим условима и ценама назначеним у горњој понуди лиферовати и даљне поручене количине угља.

9. септембра 1930. год.

Београд

УГЉЕНИ РУДНИК „ПЕТРОВАЧКИ ЛЕСКОВАЦ“

Петровац – Пожаревац

потпис⁵⁴

Чланови комисије:

потпис⁵⁵

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА

ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ

Број 3939

10-IX-1930.

ПОЖАРЕВАЦ

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА

Пореска управа у Петровцу

Бр. 9835

6. септембра 1930.

На молбу Управе Рудника Петров. „Лесковац“ Пореска Управа у Петровцу издаје му ово

УВЕРЕЊЕ

Да је на Угљени Рудник Петровачки „Лесковац“ поднета пореска пријава П.У. Бр. 9834/30. год. за разрез пореза на пословни промет за 1930. год., а тако исто подноси пријаву за разрез течевине за 1930. год. која је заведена код ове управе у пописник пријава на ред бр. 353.

Управа Угљеног Рудника Петровачки „Лесковац“ аконтирала је на име текућег пореза за 1930. год. на пом. рудник Дин. 500 пет стотина која је сума уведена у дневник општ. Петровачке на редни бр. 827., јер разрез пореза за општ. Петровачку није још извршен.

Уверење се издаје по наплати таксе молиоцу ради његове личне потребе.

порезник,
нечитљиво

В.Д. Шефа
порезник,
нечитљиво

⁵⁴ Нечитко.

⁵⁵ Нечитко.

Сравнити са оригиналом
Чланови Комисије
ПОТПИС⁵⁶

Оверава препис:
ПОТПИС⁵⁷

видео: 30/IX-30 г.
ПОТПИС⁵⁸

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Генерална Дирекција Држ. Жељезница
Машинско одељење
М. О. бр. 9471
5. септембра 1930. год.
У Београду

БРАЋИ ПРЕЛЕР
Панчево

У вези Ваше молбе од 5. ов. месеца, част нам је извести Вас, да је анализа угља из Рудника „Петровачки Лесковац“ извршена у Лабораторију Генералне Дирекције Држ. Жељезница дала следећи резултат:

ОЗНАКА	Х.П.30.
Сумпор целокупан	4,24%
Сумпор слободан	3,26%
Пепео	9,88%
Груба влага	14%
Хидроск. влага	17,12%
Калорија горњих	4879
Калорија доњих	4587

Узорак је узет од контингента мајске испоруке прошле године.

Гарантован број поена према правилнику за набавку угља, а за набавку угља у буц. 1929/30. години био је 86,84. Цена по тони била је 160 динара франко вагон државна жељезничка станица Пожаревац према чему вредност једног поена износи 1,84 динара.

Такса у таксеним маркама у износу од 20.- динара наплаћена је и прописно поништена у акту М. О. бр. 9471/30.

5. септембра 1930. год.
Београд

за начелника
Машинског одељења
Ген. Дир. Држ. Жељезница
нечитљиво

Сравнити са оригиналом
Чланови Комисије
ПОТПИС⁵⁹

56 Нечитко.

57 Нечитко.

58 Нечитко.

59 Нечитко.

Оверава препис:
УГЉЕНИ РУДНИК
„ПЕТРОВАЧКИ ЛЕСКОВАЦ“
ПЕТРОВАЦ - ПОЖАРЕВАЦ
ПОТПИС⁶⁰

видео
30/IX-30 г.
ПОТПИС⁶¹

ПУНОМОЋСТВО

Овим овлашћујем Г. ЕВГЕНИЈА ПРЕЛЕРА да може у име нашег рудника мрког угља „Лесковац“ у атару општине Петровачке, среза Млавског, Бановине Моравске, подносити понуде свима државним, самоуправним и осталим надлештвима и приватним лицима, за испоруку угља из истог рудника.

Г. ПРЕЛЕР опуномоћен је и специјално да може учествовати на лицитацијама код обласних жељезница Дунавске Бановине у Пожаревцу, за испоруку из поменутог рудника мрког угља.

Г. ПРЕЛЕР је опуномоћен, да у име рудника потписује и подноси понуде; да полаже за рачун рудника кауције, исте да подиже; да закључује уговоре о испоруци угља из поменутог нашег рудника; новац за рудник да наплаћује и пријем потврђује. Једном речју, може све да чини за рачун рудника што му се по закону буде тражило, и све што он буде урадио за рудник је обавезно.

Ово пуномоћство може са равним или ограниченим правима пренети и на друго лице.

9. септембра 1930. год.
у Београду

Властодавац
АКЦ. ДРУШТВО
ЗА ЕКСПЛОАТАЦИЈУ
УГЉЕНА
потпис
Коста Хакман

Акц. Друштво Хакман Коста и Нинков Малеша преставници железница Дунав за дистрибуцију угља лично пуномоћје за Прелер Евгенију⁶²

60 Нечитко.

61 Нечитко.

62 Нечитко у наставку текста.

Врста угља по понудама за III лигијацију																					
Рудник																					
А. Франко Пожаревац																					
Рудник	Испарења	Подаци из хемијске анализе			Потрошено угља на 1.000 литара испарене воде				Додаци или одбитци												
		Сумпор шкљупиви %	Цепео %	Трuba влага %	Трuba влага кг	Сувот угља кг	63***	Пепела кг	Испарења	Сумпор шкљупиви	Пепела	Трuba влага									
									Основа цифра за обрачун угља поена	Укупни дојаци - одбитци	Укупан број поена	Понуђена цена	Вредност поена	Цена угља према предњим подацима	Дојатак на сортиман	Сортиман					
А. Франко Пожаревац																					
Петровачки Лесковац	3,2	3,26	9,88	14	312,50	43,75	268,75	8,76	26,55	-20	-3,66	+0,70	-3,67	100	-14,63	85,37	143	1,67	+12	комад.	
Клеовник	2,5	1	16	30	400	120	280	2,8	44,80	-37,50	-0,15	-6,75	-16,28	100	-48,58	51,42	105	2,04	+12	"	
Ресава	5,37	0,87	5	5	186,21	9,31	176,90	1,54	8,84	+34,25	+0,14	+12,60	-0,52	100	+46,47	146,47	320	2,18	-	ровни	
Б. Франко Петровац																					
														Гарантује:		86,84	128	1,47			комад
Петровачки Лесковац	3,2	3,26	9,88	14	312,50	43,75	268,75	8,76	26,55	-20	-3,66	+0,70	-3,67	100	-14,63	85,37	128	1,49	+12	комад	
Клеовник	2,5	1	16	30	400	120	280	2,8	44,80	-37,50	-0,05	-6,75	-16,28	100	-48,58	57,42	130	2,52	+12	"	
Ресава	5,37	0,87	5	5	186,21	9,31	173,90	1,54	8,84	+34,25	+0,14	+12,60	-0,52	100	+46,47	146,47	320	2,18	-	ровни	

НБ.

I Испарења код рудника „Ресава“ израчунавамо је на основу доњих калорија из понуда уз коефицијент Котла 0.65 (6.000 x 0.65) / 726,07 = 5,37. Процент грубе влаге узет је из гаранције код државних железница.

II Испарења код рудника „Клеовник“ узето је из гаранције код државних железница.

11. септембра 1930. године
 Београд

63 Нешитко.

ИНДУСТРИЈСКА КОМОРА

Београд
Телефон бр. 3-93.
Бр. 4287.
1.IX.1930. г.

На молбу Пожаревачког Рударског Друштва „Кленовник“ из Пожаревца Индустијска комора издаје ово

УВЕРЕЊЕ

Да је предње предузеће регистровано код ове Коморе под бр. 2715 и протоколисано код Трговачког Суда под бр. 1090/1890. г.

Да се бави вађењем лигнита.

И да је способна учествовати на државним лицитацијама, чији је предмет његова израда и производи.

Ово се уверење издаје на основу чл. 91. Закона о Државно Рачуноводству и чл. 13. Правилника за Извршење Одредаба Одељка „Б“ а у вези са ДР Бр. 195100 од 16. новембра 1929. г.

Уверење важи три месеца.

Такса од динара 20.- наплаћена је у готову у корист касе ове Коморе.

Таксена марка од дин. 20.- утиснута и прописно поништена.

ИНДУСТРИЈСКА КОМОРА

Секретар
Драган Милићевић, с. р.

П. председник
С. Гођевац, с. р.

Да је овај препис веран оригиналу тврди
ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО
„КЛЕНОВНИК“

Сравнити са оригиналом

Чланови Комисије

потпис⁶⁴

видео

30/IX 30г.

потпис⁶⁵

Краљевина Југославија

ПОРЕСКА УПРАВА

П. У. Бр. 14610/30

10. септембра 1930. год.

Пожаревац

На молбу Пожаревачког Рударског Друштва „Кленовник“ А.Д. из Кленовника ова управа издаје му следеће:

64 Нечитко.

65 Нечитко.

УВЕРЕЊЕ

Да је молиоц Пожаревачко Рударско Друштво А.Д. Кленовник исплатио овој управи свој распоређени порез (редовни) како за раније године тако и за девет месеци 1930. год. т. ј. до 30. октобра 1930. г. закључно.

Такса је плаћена.

Порезник
Благајник
Мил. Гачић с. р.

Шеф
Порески Инспектор
М. Ђурић, с. р.

Да је овај препис веран оригиналу
који се налази код нас тврди
ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО
„КЛЕНОВНИК“
ПОТПИС⁶⁶

Сравнити са оригиналом
Чланови Комисије
ПОТПИС⁶⁷

видео
30/IX-30г
ПОТПИС⁶⁸

ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО „КЛЕНОВНИК“
Телефони:
ДИРЕКЦИЈЕ: Пожаревац бр. 14
МАЈДАНА: “ бр. 57
Експозитура у Београду бр. 34-20.
Телеграми: КЛЕНОРУД ПОЖАРЕВАЦ

Пожаревац, С.Х.С. 9. септембра 1930. г.

ОВЛАШЋЕЊЕ

Овим овлашћујемо г. Инг. Александра Ржевског, управника нашег рудника у Кленовнику, да може пуноважно и за наше Друштво обавезно, учествовати на лицитацији угља код Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине у Пожаревцу 10. септембра т. г., у наше име, и да нас заступа, у наше име услове и протокол да потпише и потребне изјаве да даје.

ВЛАСТОДАВЦИ
ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО „КЛЕНОВНИК“
Мих. Павловић

66 Нечитко.

67 Нечитко.

68 Нрчитко.

Да Милан Стојадиновић и Мих. С. Павловић, представници Пожарев. Рударског Друштва „Кленовина“ које потписати познаје лично ово овлашћење власти на потврду однети и по прочитању од речи до речи у свему за свој признати Власт Пожаревачког – по наплати прописне таксе: у дан 10.- по Т. Бр. 16⁰ зак. о таксама за правни посао и у дин. 10.- по Т. Бр. 43. зак. о таксама за потврду – тврди:

Бр. 32059
10. септембра 1930. г.
Пожаревац

НАЧЕЛНИК СРЕЗА
30-IX-30. г.
ПОТПИС⁶⁹

видео:
30/X-30 г.
ПОТПИС⁷⁰

ДИРЕКЦИЈИ П. Ж. ДУН. БАНОВИНЕ

Према наређењу Дирекције бр. 3600. од 9-IX. т. год. част ми је известити да сам примио кауцију од следећих предузећа и то:

1. Дирекције Ресавских рудника Никола Јоцић и син 46.000 динара
 2. Управе Петровац - Лесковац 50.000 динара
 3. Управе Кленовничког Рудника Кленовина 46.000 динара
- Све ово је кауција у обвезницама ратне штете 2 %
Са пријемом кауције закључено је у 10. часова.

10/IX-930. год.
Пожаревац

БЛАГАЈНИК
ПОЖАРЕВАЧКЕ Ж.Д.Б.
ПОТПИС⁷¹

ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО „КЛЕНОВНИК“

Телефони:
ДИРЕКЦИЈЕ: Пожаревац бр. 14
МАЈДАНА: “ бр. 57
Експозитура у Београду бр. 34-20.
Телеграми: КЛЕНОРУД ПОЖАРЕВАЦ

Пожаревац, 10. септембра 1930. г.

ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ ПОЖАРЕВАЦ

У вези расписане лицитације за 10. септембар 1930. год. под бр: 3600/930, а према наређењу Краљевске Банске Управе Дунавске Бановине V. бр. 19555 од 9.VIII.1930. год. Нудимо да испоручимо Дирекцији Пожаревачких Бановинских Жељезница 3522 тоне угља из нашег рудника Кленовник и то:

1. Угаљ је познат на тржишту под именом Кленовнички;
2. Угаљ потиче из угљеног рудника Кленовник;

69 Нечитко.

70 Нечитко.

71 Нечитко.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
Број 772
26-II-1930. г.
Пожаревац

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
ЗА ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

За потребу мазива наших локомотива овој Дирекцији је потребно извршити набавку:

- 1) 4.000 кгp. минералног уља за летњу потрошњу; и
- 2) 2.000 кгp. цилиндерског уља за летњу потрошњу.

До сада је Дирекција набавке мазива вршила на начин, што је од познатих првих кућа у земљи, као „Стандард Оил Комп.“; Англо-Југословенско Петролејско А.Д.; Астра; Вакуум и комп., и т. д. – тражила писмене понуде за лиферовање, које су комисијским путем отворане и записнички констатоване понуђене цене. Затим је Дирекција цео предмет слала Обласном Одбору, Resp. Комесару Области, који је својим решењем одобравао набавку код најповољнијег понуђача.

По добивеном решењу за набавку, Дирекција је извршила наруџбину и уједно слала једног службеника из Ложионице, који је узимао мустре из свих буради по мало, печатио их а мустре предавао Хемијској Лабораторији Генералне Дирекције на анализу. Тек по добивеном извештају од Лабораторије, да мазиво одговара условима фирма је наруџбину лиферовала.

Дирекцији је част умолити Одељење, да хитно одобри набавку горњих количина мазива на начин као што је и до сада чињено, а по приложеним условима.

Набавка мазива би приближно износила:

4.000 кгp. минералног уља а 5,65 = Динара: 22.600.-

2.000 кгp. цилиндер уља а 7,36 = Динара: 15.720.-

Укупно Динара: 38.320.-

Исплата би пала на терет буџета за 1930/31. годину, а издатак, ако би се исплатио пре доношења буџета имао би се држати у каси као привремени издатак до одобрења буџета.

Дирекција моли, да се ово сматра као хитно.

Директор,
Инг. потпис⁷⁸

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 7522
27.II.1930.
Пожарев. 27

78 Нечитко.

ПРЕДМЕТ: Набавка мазива за локомотиве Пожаревачких жељезница за летњу потрошњу. Св. Бр. 772/1930 год.

ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА
ПОЖАРЕВАЦ

Враћа се, да доставите на одобрење детаљан премер и предрачун за набавку потребног мазива. У предмету треба израчунати потребну количину мазива, узевши у обзир број локомотива са ознаком километара што свака врста локомотива има превалити и за које време.

4. марта 1930. год.
Нови Сад

По наређењу Бана
Начелник
ПОТПИС⁷⁹

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ

Број 1250
10-III-1930. г.
Пожаревац.

ПРЕДМЕТ: Набавка мазива за Дирекцију Пож. Железнице Д. Б.

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ЗА ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Дирекцији је част повратком предмета доставити тражени предмер и предрачун за набавку цилиндерског и машинског уља за потребу ове Дирекције, с молбом за одлуку којом ће се ова набавка одобрити.

Директор,
Инг. ПОТПИС⁸⁰

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ

V. № 9306
18-III-1930.
Пож. жељ. 27

ПРЕДМЕТ: Набавка мазива за локомотиве Пожаревачких Жељезница за летњу потрошњу.-
Св. Број: 1250/30. год.

ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА
ПОЖАРЕВАЦ

Објасните, из каквих разлога у предмеру за набавку минералног и цилиндарског

79 Нечитко

80 Нечитко.

уља за локомотиве предвиђено, да локомотива за летње време од 6 месеци укупно ће проћи од 80.000 км. т. ј. једна локомотива сваки дан ће проћи просечно више од 80км.

Изволите детаљно образложити стваран рад локомотива. -

22.Ш.1930.
Нови Сад

По наређењу Бана
Начелник

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
Број 1560
26-Ш-1930. г.
Пожаревац

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ

Повратком акта Дирекцији је част доставити следеће образложење:
Дирекција располаже са 5 локомотива и предвиђено је да све локомотиве имају прећи дневно 444 Км.

У обзир су узети следећи возови:

1) На релацији Пожаревац-Дубравица и обратно дневно се има прећи 16+16+8 (маневре) = 40 Км. пута два воза дневно свега	80 Км
2) На релацији Пожаревац-Петровац и обратно дневно се има прећи 36+36+10 (маневре) =	164 Км.
3) Баластни возови Четири туре са шљунком и 1 тура празна локомотива за шљункару и натраг по 38 Км.	190 Км
	Свега километра 434

што помножено са 180 дана износи 78.480 километра. Због овога предвидели смо округло 80.000 километра.

Директор,
Инг. потпис⁸¹

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 10.696
31-Ш-1930.
Пож. жељ. 27

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 12523
27-IV-1930.

81 Нечитко.

ПРЕДМЕТ: Набавка минералног и цилиндраног уља за локомотиве и вагоне Пож. железница.

ГОСПОДИНЕ НАЧЕЛНИЧЕ,

По ревидованом и одобреном предрачуноу у суми од 44.083 динара и решењу овог Одељења Бр. 10696 од 3.IV.1930. год. Дирекција Пожаревачких бановинских железница одржала је непосредну погодбу а набавку минералног и цилиндраног уља за локомотиве и вагоне Пожаревачких бановинских железница, за летњу потрошњу 1930 год. на којој су своје понуде поднели следећи понуђачи:

- | | |
|---|-------------|
| 1. Стандард Оил Компани из Београда за суму од | 44.048.70.- |
| 2. Англо-Југословенско-пентролејско АД Шел из Београда за суму од | 44.720.10.- |
| 3. „Астра“ А.Д. из Београда за суму од | 46.225.35.- |

Најнижа је понуда Стандард Оил Комп. из Београда који пристаје да овај посао изврши за суму од 43.048.70 динара т. ј. за 2.346% ниже од предрачунске суме.

Спроведећи предмет са лицитационим документима Дирекције Пожаревачких бановинских железница актом својим Бр. 1839/30 предлаже да се ову набавку уступи најнижем понуђачу Стандард Оил Комп. из Београда.-

Техничка и рачунска ревизија Техничког одељења такође предлаже да се ова непосредна погодба одобри. Са изложеног а на основу чл. 95. и 96. Закона о државном рачуноводству и овлашћења Краљевске Банске управе V Бр. 5633/1930 год. да се ова лицитација одобри и набавку уступи у извршење једином – најнижем понуђачу Стандард Оил Комп. из Београда за суму од 43.048.70 Динара т. ј. за 2.346% нижа од предрачунске суме.-

Плаћа се из парт. 17. поз. 2 буџета за 1930/31 год. Пожаревачких бановинских железница.

Молим да се одобри овај мој предлог.

Шеф одсека за путеве и мостове
инж. Ј. Монти с. р.

ОДОБРАВАМ
Начелник Техничког одељења
инж. Гаспарини с. р.

Да је овај препис веран своје оригиналу тврди:
По наређењу Бана
ЗА НАЧЕЛНИКА
Технички виши саветник

12. АВ, 126, V, 400, 41/1930, 5с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
Број 1382
14-III-1930. г.
Пожаревац

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ЗА ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Решењем Господина Бана I бр. 9663/1930. од 22. фебруара отпуштен је из службе г. Ђорђевић Божић, шеф станице у Пожаревцу Железнице Дунавске Бановине.

Истом одлуком наређено је овој Дирекцији, да распише конкурс за попуњавање тога места.

Поступајући по овом решењу Господина Бана, Дирекција је расписала конкурс, који се у прилогу под 3 прилаже. Да би, пак, могла тај конкурс објавити преко Службених Новина, Дирекцији је част умолити Техничко Одељење, као свога наредбодавца по буџету, за хитно одобрење, да се овај конкурс пошаље на штампање у Службене Новине.

Исплата би имала пасти на терет 1-3 дванајестина буџета за 1929. год. по парт. 25. поз. 1., ако би се штампање извршило одмах и рачун ликвидан до конца овог месеца. У противном на терет одговарајуће буџетске партије по новом буџету за 1930/31. годину.

Директор
Инг. ПОТПИС⁸²

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 9308
18-III-1930.
Пож. жељ. 41

К броју 9308/1930

ПРЕДМЕТ: Одобрење конкурса за попуњавање места шефа станице у Пожаревцу Железничке Дунавске Бановине
Св. бр. 1382/1930.

ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА
ПОЖАРЕВАЦ

Одобрава се оглас преко Службених Новина конкурс за избор шефа станице у Пожаревцу.

Исплату за штампање извршите на основу решења V Бр. 7619/1930 год.

23.III.1930. год.
Нови Сад

По наређењу Бана
НАЧЕЛНИК
ПОТПИС⁸³

⁸² Нечитко.

⁸³ Нечитко.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
Број 1557
26-III-1930. г.
Пожаревац

Управа Држ. Штампарије

Дирекцији је част доставити Вам приложени оглас о расписаном конкурсy, с молбом да га изволите одштампати три пута у наредним бројевима „Службених Новина“.
По извршеном штампању изволите нам оставити рачун на наплату.

Директор
ПОТПИС⁸⁴

Експедовано Држ. Штампарији
27-III-1930.
ПОТПИС⁸⁵

На основу одлуке Краљевске Банске Управе Дунавске Бановине I. Број 9663/1930. од 22. фебруара 1930. године, Дирекција Пожаревачких Железница Дунавске Бановине овим расписује за избор шефа станице у Пожаревцу Железнице Дунавске Бановине.

Услови су следећи:

- 1) Да је поданик Краљевине Југославије;
- 2) Да није млађи од 25 ни старији од 50 година;
- 3) Да има положене све стручне државне саобраћајне испите (телеграфски, саобраћајни и комерцијални);
- 4) Да има најмање 5 година самосталне службе при каквој станици, као шеф и рачунополагач;

Рефлектантани су дужни да се молбама пријаве овој Дирекцији најдаље до 1. маја 1930. године, јер се молбе примљене после тога рока неће узимати у поступак. Уз молбу су дужни поднети сва документа која се траже о државном Саобраћајном особљу од 1923. г. и сва решења о напуштању досадашње службе.

Плата ће се одредити према квалификацијама и разврставању, на основу поднетих докумената.

Из канцеларије Дирекције Пожаревачких Железница Дунавске Бановине Бр. 1382 од 14. марта 1930. године.

84 Нечитко.

85 Нечитко.

**МОЛБЕ ПРИМЉЕНЕ ПО РАСПИСАНОМ КОНКУРСУ ПОЖАРЕВАЧКЕ
ПОЖАРЕВАЧКИХ БАНОВСКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА**

Ред. бр.	ИМЕ И ПРЕЗИМЕ	Дат. месец и година рођења	Поданик	Војничка служба	Општа школска и стручна спрема	Колико година има жељ. службе	Садашње стање	Адреса	Број по којим је заведена молба у Техн. Одељењу
1.	МАРЈАНЦУК АНТОНИЈЕ	7. фебруар 1893. год.	Југословен	Регулисана	Свршио потпун курс реалке и жељезнички течај у Панчеву. Положио стручне испите: 1) телеграфски, 2) саобраћај, 3) комерцијал.	8 год.	Административни чиновник II кат. V. Војне Делегације при Суботичкој дирекцији Државних Жељезница	Суботица Војна Делегација при дирекцији Држ. Жељезнице	14304.
2.	ЛАЗАРЕВИЋ БОЖИДАР	12. децембра 1882. год.	Југословен	Регулисана	За школ. спреме нема података. Положио стручне испите: 1) телеграфски, 2) саобраћајни, 3) комерцијални	19 год.	Жељ. чиновник II категорије III. групе у 7. степену у пензији	Шабац, Кр. Александра 19.	13669.
3.	ЂОРЂЕВИЋ БОЖИДАР	25. октобра 1888. год.	Југословен	Регулисана	Свршио 7 разреда гимназије. Положио стручни испит: 1) телеграфски, 2) саобраћајни, 3) комерцијални	18 год. у држ. служби и 2 год. у Дирекц. Пожаревачке Жељезнице	Железнички чиновник у Пензији из држ. касе. Отпуштен је из службе Дирекц. Пожарев. Жељезн. решењем Г. Бана бр. 9663 1930. год.	Пожаревац	13098.

4.	ЈОВАНОВИЋ БОРБЕ	10. јула 1901. год.	Југословен	Регулисана	Свршио 5 разреда гимназије и положио стручни испит: 1) телеграфски, 2) саобраћајни, 3) комерцијални	Нема података	Жељ. чин. III кат. IV. групе 1. степ. Отпуштен из држ. службе, података нема из којих разлога	Параћин, за Петра Јовановића срески начелник у пенз.	13098.
5.	КУШЉАНСКИ ВАДИМ	8. априла 1898. год.	Југословен	нема података	Положио стручни испит: 1) телеграфски, 2) саобраћајни, 3) комерцијални	9 година у државној служби	Чиновник II кат. V. групе, 1. степ. чинов. ст. Сврљиг	Ст. Сврљиг	13098.
6.	КАЛАН ШЕРЕШ	нема података	Југословен	нема података	Положио стручне испите: 1) телеграфски, 2) саобраћајни, 3) комерцијални	7 год. у држ. служби	Саобраћајни чиновник Дирекције Пожаревачких Жељ. Отпуштен из држ. службе у интересу штетње	Лајковац округ Ваљевски Пострестант.	13404.
7.	ЖИВКОВИЋ ЖИВАН	5. јуна 1893. год.	Југословен	нема података	Свршио 6 разреда гимназије. Положио стручни испит: 1) телеграфски, 2) саобраћајни, 3) комерцијални	6 година државне и 5 година у Дир. Пож. Жељ.	Резервни саобраћајни чиновник Жељ. ст. Умчари	Жељ. станца Умчари Амбуланта Пошта 6/4.	13403.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
Број 1472
20-III-1930. г.
Пожаревац

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
ЗА ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Овој је Дирекцији част спровести дефинитивни нацрт редова вожње на њеним пругама с молбом за одобрење са следећим објашњењем:

Релација ПОЖАРЕВАЦ – ДУБРАВИЦА

Један пар мешовитих возова бр. 11/12; веза са државном лађом која стиже (из Београда) у Дубравицу у 20:30 часова. (Свакодневно изузев понедеоником и средом).

Понедеоником и петком мешовити воз бр. 11 преобраћен је у бр. 10. са поласком из Пожареваца у 17:39 часова ради сачекавања и друге државне лађе која узволно иде из Радујевца за Братиславу а која стиже у Дубравицу у 18:35 часова.

Повратак из Дубравице свакодневно као воз. 12.

Баластни возови, на овој релацији, за евентуални превоз шљунка из жељезничке шљункаре у Батовцу (код Мораве) саобраћаће по потреби као бр. бр. 30/31; 32/33; 34/35 и 36/37.

Релација ПОЖАРЕВАЦ – ПЕТРОВАЦ и обратно

Свакодневно један пар мешовитих возова Бр. 113/114.

Средом: други пар мешовитих возова бр. 111/112 због пазарног дана у Петровцу.

Код увећаног брута и добро родеће године по потреби уводиће се ванредни возови као 215/216 у колико мешовити редовни 113/114 и 111/112 не буду могли цело бруто превући.

У прилогу редова вожње и један графикон.

На графикону, молимо жигом и потписом изволите потврдити пројектовани ред вожње па овој Дирекцији вратите што пре ради извештавања Дирекције Речне Пловидбе и Обласне Дирекције Државних Железница у Београду.

Директор
Инж. потпис⁸⁶
24.III.1930.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 10.137
26-III-1930.
Пож. жељ. 40

ВАЖИ ОД 1. МАЈА 1930. г.

86 Нечитко.

Саобраћа сваког дана
Брзина 30Км/сат

МЕШОВИТИ ВОЗ БР. 12

Км. одстојање		Станица	Путовањ.	Долазак		Задржавање	Полазак		укрштавања	Напомена
Дел.	Збирно			Часа	Минута		Часа	Минута		
0 ⁰	0 ⁰	Пожаревац	-	-	-	-	19	00		Путовање 0 ^h 39' Задржавање 2' Свега: 0 ^h 41'
9 ⁰	9 ⁰	Брежане	21	19	21	1	19	22		
4 ⁹	13 ⁴	Батовац	12	19	34	1	19	35		
2 ²	16 ¹	Дубравица	6	19	41	-	-	-		

Саобраћа свакодневно

Брзина 30Км/сат

МЕШОВИТИ ВОЗ БР. 11

Км. одстојање		Станица	Путовањ.	Долазак		Задржавање	Полазак		укрштавања	Напомена
Дел.	Збирно			Часа	Минута		Часа	Минута		
0 ⁰	0 ⁰	Дубравица	-	-	-	-	20	40		Путовање 0 ^h 39' Задржавање 2' Свега: 41'
2 ²	2 ²	Батовац	6	20	46	1	20	47		
4 ⁹	7 ¹	Брежане	12	20	59	1	21	00		
9 ⁰	16 ¹	Пожаревац	21	21	21	-	-	-		

ТРГОВАЧКА КОМОРА

Бр. 6128

4. јуна 1930. год.

Београд

ГЕНЕРАЛНОЈ ДИРЕКЦИЈИ ДРЖАВНИХ ЖЕЉЕЗНИЦА

БЕОГРАД

Трговачко удружење за вар. Петровац (пожаревачки), упутило је овој Комори претставку која гласи:

„На делу жељезничке пруге Пожаревац-Петровац до 15. маја о. г. саобраћала су по два воза дневно и то: један је воз полазио из Петровца у 5.20 часова у јутру, а други у 12.30 часова по подне, тако, да је овај други воз имао директне везе са возом државних жељезница: Пожаревац, Мала Крсна, Београд и најподеснији био за путнички свет, који путује из срезова млавског и хомољског за Београд.

Од 15. маја објављен је, као што рекосмо, нов ред вожње. На овоме делу жељезничке пруге, тим новим распоредом, од тада је укинут воз Бр. 115. који је полазио из Петровца за Пожаревац у 12 часова и 30 минута и имао везе са возом државних жељезница Пожаревац-Београд, остављен је да саобраћа само један воз на делу пруге Петровац-Пожаревац, који ће из Пожаревца за Петровац полазити у 15 часова по подне, а из

Петровца за Пожаревац тај се воз враћа сутра дан и полази у 5.20 часова пре подне, а стиже у Пожаревац у 7.28 часова - овај воз неће имати везе ни са једним возом државне железнице Пожаревац-Београд, - већ ће путници морати чекати на полазак воза из Пожаревца за Београд до 14.55 часова по подне и губити толико времена од посла.

Пошто је овакав распоред вожње неподесан и штетан по путнички саобраћај Петровац-Пожаревац-Београд, то се управа овог

Удружења, а по тражењу свију својих чланова, обраћа Трговачкој комори с молбом, да изволи подејствовати на надлежном месту и умолити, да ред вожње који је важио до 15. маја о. г. на делу ове пруге остане и даље, као најподеснији за путнике из срезова млавског и хомолског за у Београд. Ако пак из било каквих разлога, не буде било могућности, да из Петровца за Пожаревац остану и даље по два воза дневно, онда да се ред вожње удеси тако, да воз који из Петровца стиже у Пожаревац, има директне везе са возом државних железница Пожаревац-Београд како путници на чекању поласка воза не би губили више од пола дана“.

Достављајући вам ову претставку на надлежност, Комора моли, да се у границама могућности изађе овој молби у сусрет у интересу и путника тога краја и самога саобраћаја. Истовремено молимо, да о решењу ове молбе Комора буде обавештена.

С поштовањем,
ТРГОВАЧКА КОМОРА
Секретар
потпис⁸⁷

П. Председник
потпис⁸⁸

ПРИМЉЕНО
У ГЕНЕРАЛНОЈ ДИРЕКЦИЈИ ДРЖ. ЖЕЛЕЗНИЦА
КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ
6.VI.1930.
Бр. 48963
Београд

ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ ОБЛАСНИХ ЖЕЛЕЗНИЦА
ПОЖАРЕВАЦ

Возови Пожаревац-Мала Крсна и даље не могу променити свој ред вожње због веза према Београду, В. Плани и Смедереву.

Молимо Дирекцију да простудира ред вожње пруге Пожаревац-Петровац и подеси везе у Пожаревцу према М. Крсни.

10.VI.1930.
Београд

ПО НАРЕДБИ ГЕНЕРАЛНОГ ДИРЕКТОРА
НАЧЕЛНИК САОБРАЋАЈНОГ ОДЕЉЕЊА
потпис⁸⁹

М.Ж./Д.О.

87 Нечитко.

88 Нечитко.

89 Нечитко.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
Број 2756
24-VI-1930. г.
Пожаревац

ПРЕДМЕТ: Нов ред вожње на релацији Пожаревац-Дубравица
Свеза V. Бр. 16849

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Услед промењеног реда пловидбе Дирекције Речне Пловидбе од 21. ов. мца. по коме бродови саобраћају овим редом:

Свакодневно: из Београда за Дубравицу са поласком из Београда у 7 часова и доласком у Дубравицу у 10.40 часова. Повратак истог дана из Дубравице за Београд у 11.30 часова.

Недељом: из Београда за Дубравицу, Градиште и обратно са поласком из Београда у 7 часова, доласком у Дубравицу у 10.40, поласком за Градиште у 10.50. Повратак из Градишта истог дана са поласком у 14 часова, доласком у Дубравицу у 16.40 и посласком из Дубравице у 16.45.

Недељом, уторником и четвртком из Београда за Радујевац са поласком из Београда у 6 часова, поласком из Дубравице у 8.50 часова.

Понедеоником, средом и петком из Радујевца за Београд са поласком из Радујевца у ? часова и поласком из Дубравице у 18.35 часова, Дирекција је морала да измени досадањи ред вожње возова на релацији Пожаревац-Дубравица и

На основу новог реда пловидбе и овлашћења V. Бр. 16849 од 21. ов. мца. Дирекција је решењем Бр. 2756 од 22. т. мца. укинула досадањи ред вожње и под 22. увела нов ред вожње на релацији Пожаревац-Дубравица са два пара возова који имају уредне везе са свима бродовима Дирекције Речне Пловидбе.

У прилогу достављају се редови вожње ново уведених возова на релациј Пожаревац-Дубравица с молбом да се исти одобре.

Истовремено Дирекција моли за решење по акту Бр. 2650 од 17. ов. мца. у погледу промене реда вожње на релацији Пожаревац-Петровац.

ДИРЕКТОР
ПОТПИС⁹⁰

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 17.389
26-IV-1930.
Пож. жел. 48
ПОТПИС⁹¹

90 Нечитко.

91 Нечитко.

П. Ж. СТАНИЦА
Бр. 716
16-VII-1930. год.
ПОЖАРЕВАЦ

ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ ПРУГА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ПОЖАРЕВАЦ

Како се досадашњи ред вожње на нашим железницама, који је у важности од 15-V-ов. год. исказао у пракси као неподесан чак и штетан на интерес наших железница, јер су се приходи упоређени са прошлогодишњим приходима знатно смањили, то ми је част предложити следећу измену реда вожње:

1. На прузи Пожаревац-Петровац: воз бр. 112 са поласком из Пожаревца у 10 с. 05. м. Прима путнике са државног воза бр. 4838 из Велике Плана и са воза бр. 4812 из Београда и Смедерева.

2. Повратак воза бр. 112 из Петровца као воз бр. 113 са поласком из Петровца у 12 с. 40 м. Долазак у Пожаревац у 14 с. 35 м. Веза са државним возом бр. 4833 за Београд.

3. Воз бр. 111 са поласком из Петровца у 5 с. 20 м. и доласком у Пожаревац у 7 с. 16 м. Има везу са возом бр. 12 за Дубравицу (са лађом) и државним возом бр. 4837 за Смедерево и Велику Плану.

4. Воз бр. 114 са поласком из Пожаревца у 16 с. 30 м. Веза са државним возом бр. 4840 из Смедерева и Велике Плана. Прима путнике од воза бр. 11 из Дубровице и за повратак путници, који су у јутру дошли са возом бр. 111 из Петровца.

4а) Периодични воз бр. 110/115, који би саобраћао само средом због пијаце у Петровцу и то на место редовних возова бр. 114/115 или у случају потребе пуштали би се у саобраћај и поред редовних возова бр. 114/115. Полазак воза бр. 110 из Пожаревца у 5 с. 25 м. Долазак у Петровац у 7 с. 21 м. У повратку полази у 14 с. 30 м. као воз бр. 115. У Пожаревац долази у 16 с. 25 м. и има везу са државним возом бр. К 4839 за Београд и Смедерево.

На прузи Пожаревац-Дубравица саобраћа ће воз бр. 12/11 као редовни возови у исто време предвиђени су у графикону, као возови по потреби воз бр. 14/17 и то само недељом. Полазак воза бр. 12/11 у 9 с. 00 м. из Пожаревца и у 10 с. 50 м. у повратку из Дубровице. Овај воз има везу са државним возом бр. 4833 за Београд и нашим бр. 114 за Петровац.

Једино ако се овај предложени ред вожње од Дирекције усвоји даће се могућност нашим железницама да успешно конкуришу аутобусима и аутомобилима, који су у последње време узели толико маха да не само да предузимају путнике, већ од пре месец дана превозе и велике количине денчане робе, а на тај начин наша железница постаје све пасивнија са минимумом прихода. Као најбољи доказ да садашњи ред вожње апсолутно не рентабилан и укидање дневних возова са непосредном везом ка Петровцу и из Петровца, штетне по интерес наше истанове, нека послужи приложени преглед прихода само од путничког саобраћаја у месецима IV, V, VI и VII ов. године и у истим месецима прошле 1929. год. Скрећем нарочиту пажњу Дирекцији на месец IV ов. г. од када приход прогресивно се смањује од 99.576-25 ка 59.984-45 у јулу, а разлог је без сумње тај што смо у месецу IV априлу имали дневни дневни возови са непосредном везом са државним возовима, међутим садашњим редом вожње нису одржане везе и путници приморни користити аутобуси.

Досадање возно особље потпуно је довољно за отправљање ових возова и никакво повећавање возног особља није потребно, што више особа по овом реду вожње имаће за неколико сати више одмора, тако да у случају извозне сезоне може се корисно употребити за ванредни возове.

Новим редом вожње стварно се повећава саобраћај само са 4 пар недељно, јер сада се укидају 3 пар периодичних возова: недељом, понедеоником и средом, не рачунајући шетњи периодични воз за Дубравицу који саобраћа недељом после подне, а који би требало укинути, јер није рентабилан.

Увођењем дневних возова по новом реду вожње са поласком пре подне према Петровцу, сем знатно повећаног прихода од путничког саобраћаја Дирекција би имала много већи приход од денчане робе, јер сада се постиже убрзани превоз денчане робе, пошто роба која би се предавала на отправљање од 7 часова до 9 с. 30 м. за станицу Петровац и друге међустанице, отправљави још истога дана са возом бр. 112 и примаоц робу истога дана после подне може да прими, међутим до сада то није могло да буде, а нарочито много дангубила роба, која се предавала на отправљање после подне јер примаоц добија тек сутра дан око 16-17 часова и зато се денчана роба почела у последње време превозити аутомобилима, док међутим са ступањем на снагу новог реда вожње тога неће бити, јер конкуренција од стране аутомобила искључена је.

У прилогу достављају се Дирекцији: графикон, шематични ред вожње и таблица - извод прихода од превоза путника, пртљага и експресне робе за месец IV, V, VI, VII 1929. год. и за исти месеци ове године, са молбом да се код Краљевске Банске Управе што пре издејствује одобрење за увођење возова по новом реду вожње, како би исти ступио на снагу још до краја овога месеца, јер вршење службе према садашњим условима штетно по саму Установу и прогресивно из дана у дан смањује приход од превоза путника тако и од превоза дончане робе.

Достављањем предње Дирекцији с молбом на употребу и даљи поступак

ЗА ШЕФА САОБРАЋАЛНЕ И КОМЕРЦИЈАЛНЕ СЛУЖБЕ

ПОТПИС⁹²

П.С.: Прилог: мишљење шефова станица

Свега са 5 прилога

16.VII.1930.

У Пожаревацу

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА

ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ

Број 3640

21-VIII-1930. г.

Пожаревац

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА

ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ

Број 5296

28-XI-1930. г.

Пожаревац

92 Нечитко.

ПРЕДМЕТ: Реорганизација Пожаревачких Бановинских Железница
Св. Бр. V. 29778/30

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Као одговор на акт тога Одељења V, Бр. 29778 од 21.XI.1930. год., овој је Дирекцији част дати следећи одговор:

Ад. I.

Први део тачке I у извештају ове Дирекције заиста говори о рентабилности – управо о недостајућим датама које проузрокују нерентабилност ових железница и исти је извештај поднет једино у информативном смислу у опште. Међутим, други део јасно говори о мерама које треба предузети ради смањења пасиве.

Пасуси који говоре о смањењу пасиве јесу:

Тач. 1. поновно увођење два пара возова на релацији Пожаревац-Петровац.

Тач. 2. завођење шетног воза недељом и празником – управо промена редовног у шетни у реченим данима и

Тач. 3. куповина и увођење моторних возила.

Ад. 2.

Прилажу се два реда вожње из 1928. год. са важношћу од 15. маја и 15. октобра као и онај из 1929. са важношћу од 15. маја. Ред вожње за 1930. годину налази се цитиран у самоме главном предмету.

Ад. I. А.

Из главног предмета потрошни материјал	Динара 247,45
а) издаци на оправци локомотиве	“ 68,94
за пренос Динара	316,39
	Пренето динара: 316,39
б) издаци: амортизација локомотиве	“ 22,58
в) издаци на оправци вагона (1 службена двоосовина, 2 четвороосов. путнич. и 6 четв. осов. теретн.)	“ 60,25
г) амортизација вагона	“ 47,23
д) амортизација горњег строја (хабање шина, застри, прагови и оправке)	“ 49,49
	Свега динара 495,85

Наравно, у ову суму нису урачунати издаци на радну снагу, надзорно и управно особље, и амортизација зграде за Ложионицу и радионицу.

Ад. I. В.

Исто као и претходно.....
Динара 495,85

Примећује се, да се тражени износ чистог прихода не може послати, јер он стварно и не постоји нити може постојати све дотле док околности изнети под тач. I екзистирају као и слаб превоз робе и путника. Овде треба да буде речи само о пасивитету наших пруга чија се висина може прочитати из месечних извештаја остварених расхода и прихода које се том Одељењу свакога месеца редовно шаљу, или пак из месечних

рекапитулација које ова Дирекција израђује и редовно шаље Генералној Дирекцији Државних Железница а које можемо, по жељи тог Одељења, шилати стално и истом.

Ад. VII

Назначујемо да се тражени подаци о нето приходу налазе већ у прилозима уз главни предмет, али да то и сада чинимо у једном засебном прилогу.

Ад. IV.

Цео извештај у главном предмету базиран је на комерцијалној основи а никако бирократској. Када би ова установа у свему се управљала и администрирала се по угледу на Државне Железнице, како лични тако и материјални издаци изнели би свакако једну тешку суму. Радимо на бази најкориснијег рада, највишем искоришћавању времена а партије задовољавамо у колико то прописи ове установе дозвољавају.

Ад. VIII

Извештај послат актом бр. 5257 од 22. XI. тек. године.

Умољава се то Одељење, да изволи примити к знању да је грешком при заводу акта главног предмета у место број 5128 на истом остављен број 2128 што молимо за исправку. Исто тако умољавамо, да се главном предмету на петој страни а испред нове реченице: завести шетни воз недељом и т. д. стави број 2., а на страни шестој испред почетне реченице: увођењем пак моторних кола ставити број 3.

Прилози:
Два реда вожње и
Таблица прегледа нето прихода

ДИРЕКТОР
Инж. потпис⁹³
28.XI.1930.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
№. 30800
3.XI.1930.
Пож. жељ. 125

Свеза. бр. 5296
ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ПОЖАРЕВАЦ

Удовољиће захтеву од VII акта V бр. 29478 под нето прихода између бруто прихода и свих издатака за тај саобраћај и администрацију у одређеном року. Овај нето приход где има пасиве бит ће негативан. Код обрачунавања трошкова унеће све издатке знане умањене.

ПО НАРЕЂЕЊУ БАНА
ЗА НАЧЕЛНИКА
ТЕХНИЧКИ ВИШИ САВЕТНИК
ПОТПИС⁹⁴

93 Нечитко.

94 Нечитко.

РЕД ВОЖЊЕ
ПОЖАРЕВАЧКИХ БАНОВИНСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА ЗА 1929. ГОД.

I.

Релација Пожаревац-Дубравица и обратно.

а) Свакога дана

Воз бр. 12. из Пожаревца полази у 9.00 ч. у Дубравицу стиже у 9,42 ч.
“ “ 13 “ Дубравице полази у 11.00 ч. у Пожарева стиже у 11,42ч.

б) понедеоником, четвртком, петком и недељом

Воз бр. 14. из Пожаревца полази у 15.20 ч. у Дубравицу стиже у 16,02 ч.
“ 15. из Дубравице полази у 17.00 ч. у Пожаревац стиже у 17,42 ч.

II.

Релација Пожаревац-Петровац и обратно.

а) Свакога дана

Воз бр. 112. из Пожаревца полази у 5.20 ч. и у Петровац стиже у 7,30 ч.
Воз бр. 114. из Пожаревца полази у 15.00 ч. у “ стиже у 17,10 ч.
Воз бр. 111. из Петровца полази у 5.20 ч. у Пожаревац стиже у 7,20 ч.

б) Сваког дана сем среде и недеље

Воз бр. 115. из Петровца полази у 12.30 ч. у Пожаревац стиже у 14,34 ч.

в) Само средом

Воз бр. 117. из Петровца полази у 15.00 ч. у Пожаревац стиже у 17,07 ч.

г) Само недељом - шетни

Воз бр. 119. из Петровца полази у 18.00 ч. у Пожаревац стиже у 20,04 ч.

К. Бр. 5296
29.XI.1930. г.

ДИРЕКТОР
Инж. потпис⁹⁵

РЕД ВОЖЊЕ
ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА ЗА 1928. ГОДИНУ
СА ВАЖНОШЋУ ОД 15. МАЈА

I.

Релација Пожаревац-Дубравица и обратно сваког дана

Воз бр. 12 из Пожаревца полази у 8.40 ч. у Дубравицу стиже у 9.20 ч.
Воз бр. 11 из Дубравице полази у 10.50 ч. у Пожаревац стиже у 11.30 ч.
Воз бр. 16 из Пожаревца полази у 15.40 ч. у Дубравицу стиже у 16.20 ч.
Воз бр. 15 из Дубравице полази у 17.50 ч. у Пожаревац стиже у 18.30 ч.

II.

Релација Пожаревац-Петровац и обратно сваког дана

Воз бр. 112 из Пожаревца полази у 5.20 ч. у Петровац стиже у 7.20 ч.
Воз бр. 111 из Петровца полази у 5.20 ч. у Пожаревац стиже у 7.20 ч.

95 Нечитко.

Воз бр. 116 из Пожареваца полази у 16.00 ч. у Петровац стиже у 18.00 ч.
Воз бр. 115 из Петровца полази у 13.30 ч. у Пожаревац стиже у 15.30 ч.

Б)

РЕД ВОЖЊЕ
ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА ЗА 1928. ГОДИНУ
СА ВАЖНОШЋУ ОД 15. ОКТОБРА

І.

Релација Пожаревац-Дубравица и обратно свакога дана.

Воз бр. 14 из Пожареваца полази у 9.40 ч. у Дубровицу стиже у 10.20 ч.
Воз бр. 13 из Дубравице полази у 11.00 ч. у Пожаревац стиже у 11.40 ч.
Воз бр. 16 из Пожареваца полази у 16.00 ч. у Дубровицу стиже у 16.40 ч.
Воз бр. 15 из Дубравице полази у 18.10 ч. у Пожаревац стиже у 18.50 ч.

ІІ.

Релација Пожаревац-Петровац и обратно

а) само средом

Воз бр. 112 из Пожареваца полази у 5.20 ч. у Петровац стиже у 7.20 ч.
Воз бр. 117 из Петровца полази у 15.00 ч. у Пожаревац стиже у 16.55 ч.

б) само петком

Воз бр. 111 из Петровца полази у 5.20 ч. у Пожаревац стиже у 7.20 ч.

в) сваког дана сем среде

Воз бр. 114 из Пожареваца полази у 6.07 ч. у Петровац стиже у 8.07 ч.

Воз бр. 115 из Петровца полази у 12.00 ч. у Пожаревац стиже у 13.86 ч.

г) сваког дана сем петка

Воз бр. 113 из Петровца полази у 6.05 ч. у Пожаревац стиже у 8.02 ч.

д) сваког дана

Воз бр. 116 из Пожареваца полази у 15.00 ч. у Петровац стиже у 16.58 ч.

К. Бр. 5296

28. новембра 1930. год.

ДИРЕКТОР

Инж. потпис⁹⁶

Укупан преглед нето прихода Пожаревачке Железнице Дунавске Бановине од саобраћаја: путника, робе, пртљага и паса, експресне робе и разне робе рок за 9 месеци 1930, 1929. и 1928. г.

Дирекцији Пожарев. Жел. Дунав. Бановине	Нето тона	Нето тонски Километр.	Нето приход		Приход од 1. нето тонског километр.	
			Дин.	п	Дин.	п.
1930	45410	887760	1898330	61	2	18
1929	53757	1160510	2236625	71	1	91
1928	64180	1536790	2144994	57	1	40

Василиј Јушчук

ДИРЕКТОР

Инж. потпис⁹⁷

96 Нечитко.

97 Нечитко.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
 НОВИ САД
 ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
 V. №. 3949
 4.IV.1930.

ПРЕДМЕТ: Одобрење издавања бесплатних карата за возњу Пожаревачким Бановинским Жељезницама
 Св. бр. 207/1930

ГОСПОДИНЕ БАНЕ,

Дирекција Пожаревачких Бановинских Жељезница својим актом Бр. 207/30. извештава да је Комесар Самоуправне Области Пожаревачке у прошлој 1929. години издао разним функционерима и чиновницима надлештва укупно 98 комада бесплатних карата за возњу на Пожаревачким Жељезницама и предлаже нови списак само за 31 бесплатну карту.

Након детаљног прегледа овог списка част ми је предложити да изволите одобрити ревидовани списак за бесплатне карте по следећем реду и то:

1) За Господина Бана	1 ком.	I. кл.
2) За Госп. Помоћника Бана	1 ком.	I. кл.
3) За Начелника Техн. Одељ. Банске управе	1 ком.	I. кл.
4) За Шефа Одсека за Путове и Мостове и Жељезнице	1 ком.	I. кл.
5) За г. Помоћника Генералног Директора Д. Ж.	1 ком.	I. кл.
6) За г. Виш. чиновника Ген. Дирекције Д. Ж.	1 ком.	I. кл.
7) За г. чиновника Генер. Дирекције Д. Ж.	2 ком.	II. кл.
8) За виш. чиновника Дирекције Речне Пловидбе	1 ком.	I. кл.
9) За г. г. чиновнике Речне Пловидбе	2 ком.	II. кл.
10) За службенике Дирекције Речне Пловидбе	1 ком.	III. кл.
11) За агента Речне Пловидбе у Дубравици	1 ком.	II. кл.
12) За једног вишег чиновника војне делегације при Дирекцији Држ. Жељезница	1 ком.	I. кл.
13) За чиновника при истој Вој. Делегацији	1 ком.	II. кл.
14) За Начелника среза Пожаревачког	1 ком.	I. кл.
15) За писара среза Пожаревачког	1 ком.	II. кл.
16) За Начелника среза Млавског	1 ком.	I. кл.
17) За писара среза Млавског	1 ком.	II. кл.
18) За Официра Жандарм. Вода у Пожаревцу	1 ком.	II. кл.

НАЧЕЛНИК ТЕХНИЧКОГ ОДЕЉЕЊА

ПОТПИС⁹⁸

ОДОБРАВАМ
 БАН
 ПОТПИС⁹⁹

98 Нечитко.

99 Нечитко.

Пож. жел. 17
Бр. 3949

ДИРЕКЦИЈА ПОЖ. Д. Б. ЖЕЉЕЗНИЦЕ
Број 207
15-I-1930. г.
Пожаревац

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВ. БАНОВИНЕ
ЗА ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Дирекцији Пожаревачких Железница Дунавске Бановине част је известити Одељење, да је Комесар Самоупр. Области Пожаревачке у прошлој години издао разним функционерима и чиновницима надлештава укупно 98 комада бесплатних карата за вожњу Пожар. Железницама.

Како је истекла важност овим картама, имаоци истих обраћају се овој Дирекцији за замену са картама за 1930. годину. Дирекција међутим ове карте још није заменила, 1) с тога, што налази да је велики број ових повластица и да треба свести на најмању потребну меру; и 2) што жели, да предходно за то добије одобрење од Краљ. Банске Управе.

С тога је Дирекцији част предложити, да се за 1930. годину издаду свега 31 комада бесплатних карата, и то:

1) За Господ Министра Саобраћаја	1 ком.	I. кл.
2) За Господ. Помоћ. Министра Саобраћаја	1 ком.	I. кл.
3) За Госп. Генерал. Директора Држ. Жел.	1 ком.	I. кл.
4) За Помоћнике Ген. Директора Д. Ж.	1 ком.	I. кл.
5) За Више чиновнике Ген. Дирекц. Д. Ж.	1 ком.	I. кл.
6) За Чиновнике Генералне Дирекц. Д. Ж.	2 ком.	II. кл.
7) За Више чиновнике Дирекц. Реч. Пловидбе	1 ком.	I. кл.
8) За Чиновнике Речне Пловидбе (Дирекц.)	2 ком.	II. кл.
9) За Службенике Дирекц. Речне Пловидбе	1 ком.	III. кл.
10) За Агента Речне Пловидбе у Дубравици	1 ком.	II. кл.
11) За Г. Ташка Наумовића бродовласника	2 ком.	I. кл.
12) За Г. Директора Бродарства „Наумовић“ у Дуб.	1 ком.	II. кл.
14) За једног в. чиновника Војне Делегације при Дирекцији Државних Железница	1 ком.	I. кл.
15) За Чиновника при истој Вој. Делегацији	1 ком.	II. кл.
16) За Уредништву „Грађанина“ Пожаревац	1 ком.	I. кл.
17) За Начелника среза Пожаревачког	1 ком.	I. кл.
18) За Писара среза Пожаревачког	1 ком.	II. кл.
19) За Начелника среза Млавског	1 ком.	I. кл.
20) За Писара среза Млавског	1 ком.	II. кл.
21) За Официра Жандарм. Вода у Пожаревцу	1 ком.	II. кл.

Дирекцији је част напоменути, да су сва ова лица и у прошлој години уживала исте повластице, те се моли Одељење за хитну одлуку, да се ове повластице – карте за бесплатну вожњу – одмах издаду.

Тако исто Дирекција моли Одељење, да изволи требовати потребан број бесплатних карата за Господина Бана и Шефове и чиновнике тога и осталих Одељења.

Напомињемо, да се карте од 1) до 10) издају на основу реципроцитета.

ДИРЕКТОР
Инж. ПОТПИС¹⁰⁰
16.I.1930.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
№. 3949
22. I. 1930.
Пож. жељ. 17

15. АВ, 126, V, 400, 59/1930, 1с

1

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
Број 1719
10-IV-1930. г.
Пожаревац

ПРЕДМЕТ: Повластица за превоз материјала за подизање цркве у општ. Брежане

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУН. БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Решењем Господина Бана Дунавске Бановине V. Бр. 10747 од 2. овог месеца одобрена је повластица у 50% за превоз материјала за подизање цркве у селу Брежанима.

Дирекција је издала потребна наређења за извршење поменутог решења Г. Бана.

Али поред свега, Дирекција сматра за нужно и потребно да по овој ствари нагласи:

И бивши Господин Бан и садањи Господин Бан, као и Господин Начелник Техничког Одељења Краљ. Банске Управе стајали су и стоје на гледишту, да Дирекција своје расходе треба да подмирује из својих прихода, односно, да Дирекција сама себе издржава.

Међутим, овим преседаном отвара се пут да се и сви други, којима је раније Област чинила повластице, обраћају Бановини и исте добијају. Овим, пак, ефекат предвиђених прихода знатно ће се умањити, те ће Дирекција чији су нормални приходи недовољни за њено издржавање доћи у још тежи положај.

Ако Краљевска Банска Управа остане на гледишту, да се сличне повластице и у будуће дају појединцима или установама Дирекција неће моћи да остварује предвиђене приходе, те се с тога моли Краљ. Банска Управа, да у будуће не даје никоме сличне повластице.

ДИРЕКТОР
Инж. ПОТПИС¹⁰¹
10.IV.1930.

100 Нечитко.

101 Нечитко.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
Број 1739
12-IV-1930. г.
Пожаревац

ПРЕДМЕТ: Тражење одлуке за исплату угља набављеног за локомотиве у 1929. год.

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
НОВИ САД

За потребе својих железница, ова Дирекција снабдевала се је угљем од овд. Рударског друштва „Кленовник“.

Одлуком Окружног Одбора Округа Пожаревачког Бр. 1798/25 од 3-IX-1925. год. утврђена је цена овог угља у 1.400.- динара по вагону од 10 тона, плус 51.- динар на име такса и дажбина, што чини укупно 1.451.- динар по вагону од 10 тона, односно 145,10 по једној тони. Ова цена донета је тек после извршених хемијских и техничких анализа и базирала је на резултатима истих.

На основу ове одлуке Дирекција је у целој 1925. и 1926. г. вршила набавку угља од рудника „Кленовник“ и исплаћивала га по напред утврђеној цени.

У 1927. години, добијањем понуде од Петровачког рудника, Дирекција је поново покренула питање утврђивања цена, како угља и Петровачког рудника, тако и угља из рудника „Кленовник“.

Одлуком Обласног Одбора О. Бр. 66/27 од 18. априла 1927. год. акцентиран је предлог Дирекције и цену угља из „Кленовника“ остала је и на даље по 145,10 по једној тони.

У овоме тренутку Председник Обласног Одбора, то самом устројству Обласног Одбора, био је и члан за саобраћај и као такав и наредбодавац за све набавке и издатке за Дирекцију.

На основу ове последње одлуке по усменом наређењу и одобрењу Председника Обласног Одбора и Члана за саобраћај вршена је набавка угља и даље код друштва „Кленовник“, под истим условима и по истој цени, кроз целу 1927. и 1928. годину.

Укидањем Обласних Одбора, тадањи председник истог г. Богојевић Димитрије остао је као Комесар Самоуправне Области Пожаревачке.

Као комесар и наредбодавац за Дирекцију наредио је да се набавка угља за Дирекцију и даље врши код истим условима и по истој цени од Рударског друштва „Кленовник“.

Према овој Дирекција је у току 1929. год. по напред утврђеној цени, а на основу споменутог усменог наређења Комесаровог вршила набавку угља за своје потребе код друштва „Кленовник“.

У току 1929. год. извршена је набавка угља у укупној суми од Динара 536.571,57. Од ове суме Дирекција је исплатила Динара 199.112,50 по буџету за 1929. год. Остатак суме у Динара 337.459,07 Дирекција није могла да исплати, пошто по односној хартији није било кредита, јер је и иста била вирманисана и утрошена за потребе обласног рудника у Мелници, а по одобрењу и решењу Господина Министра Финансија.

Приликом ликвидације рачуна ове Дирекције Краљевска Банска Контрола одбила је да визири исплаћене рачуна у суми од Динара 199.112,50 захтевајући да се уз исте приложи и одлука о извршењу набавке у 1929. год.

Из напред изложеног види се, да је набавка угља вршена уредно од стране Дирекције, наравно по пракси коју је увео Обласни Одбор и Комесар да неби било места, да се Дирекцији сада чине сметње у погледу ликвидације ових рачуна. Неоспорно је, да је лиферација угља у току 1929. год. вршена уредно, наиме, да је лиферант по требовањима добивеним од Дирекције лиферовао угаљ, да је тај угаљ комисијски приман и књижен у да неби биле опортуно да и Дирекција а и лиферант долазе у положај немогућности да ликвидирају ову ствар, којој, Дирекција признаје, недостају формалне одлуке о набавци у 1929. год., што је резултат као што смо навели пракса бив. Обласног Одбора и Комесара.

Да би се могла извршити ликвидација исплаћених рачуна у суми од Динара 199.112,50, као и исплата суме од Динара 337.459,07 која се сума има исплатити на терет хартија дуговања предвиђене по буџету за 1930/31 годину, а како је према решењу Краљевске Банске Управе V. Бр. 5633/30 од 10-II-1930. год. (тач. 4 и 5) потребне накнадне одредбе, Дирекцији је част умолити Краљевску Банску Управу, да изволи донети решење:

Да се ликвидирају исплаћени рачуни у суми од Динара 199.112,40 које је Дирекција исплатила на терет буџета 1929. године, као и да се остатак рачуна у суми од Динара 337.459,07 исплати на терет одговарајуће хартије по буџету за 1930/31. годину, за неисплаћено гориво из 1929. године (парт 21. поз. 8).

Молим Краљевску Банску Управу, да ово сматра као врло хитно, јер се исплаћена документа из 1929. год. морају ликвидирати, према наређењу Краљевске Банске Управе – Финансијског Одељења Бр. 22159/30 од 21-III-1930. године.

Достављају се у прилогу и раније одлуке с молбом да се на решењу овога питања врате Дирекцији.

ДИРЕКТОР
Инж. ПОТПИС¹⁰²

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. №. 11.925
15. IV. 1930.
Пож. жељ. 60

17. AV, 126, V, 400, 62/1930, 6с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
Број 1762
14-IV-1930. г.
Пожаревац

ПРЕДМЕТ: Чишћење оцака на зградама станице и ложионици и радионице Дирекције Пожаревачких Железница, као и исплата рачуна за чишћење оцака на Дин. 335.-

Краљевској Банској Управи Дунавске Бановине
Техничко Одељење
Нови Сад

¹⁰² Нечитко.

Чишћење и паљење оцака на зградама станица и ложионице и радионице ове Дирекције, вршила је до сада Пијада, уд. Николића Милоша, бив. окружног димничара. За чишћење сваког оцака плаћало се по 5.-, а за паљење по 10.- динара, према раније утврђеном споразуму између ње и Окружног, односно Обласног одбора.

Евиденцијом очишћених и опалених оцака вршила се на начин, што су шефови станица, у којима се чишћење и паљење оцака вршило, убележавали у књигу димничарке број очишћених и опалених оцака, а тако исто поступао је и шеф Ложионице за оцаке на зградама Ложионице и Радионице.

На основу те књиге Дирекција је, по претходној овери шефа Секције за одржавање пруге, оверавала рачуне димничарки и Обласни Одбор наређивао да по њима исплати Обласној Финансијској Управи.

Из приложене књиге димничарке види се, да је за чишћење оцака измирена до 29.II.1929. год., односно до краја 1929. године.

Од 1. јануара до 1. априла 1930. године димничарка је очистила 67 (шездесет седам) оцака, што износи по 5.- д. = Динара: 335,- и на ову суму поднела Дирекцији рачун са признаницом на исплату.

Како за ову исплату и посао нема формалног решења, то је Дирекцији част умолити Краљ. Банску Управу, да на основу решења V. Бр. 5633 од 10.II.1930. г. (тач. 4 и 5) донесе накнадно одлуку, како за исплату овог рачуна, тако и решење о начину чишћења оцака у будуће.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ

НОВИ САД

ТЕХНИЧКО ОДЕЛЕЊЕ

№ 12.012

16.IV.1930.

Пож. жељ. 62

ПРЕДМЕТ: Чишћење оцака на зградама станица и ложионици Дирекције Пожаревачких Жељезница, као и исплата рачуна на Динара 335.-

Свеза број 1762/1930. г.

ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ БАНОВИНСКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА
ПОЖАРЕВАЦ

Враћа се достављен рачун за чишћење оцака на Динара 335 с тим, да се на рачуну потврди потреба и правилност извршења наведених послова.

Уједно извештавати се, да ради даље ликвидације рачуна, који ће поднети димничар, има се саставити предрачун за целу буџетску 1930/31. годину и поднети га овом Одељењу на одобрење.

У оквиру одобреног предрачуна Директор Пожаревачких Жељезница као наредбодавац II. степена издаваће налог за исплату.

17.IV.1930. г.

Нови Сад

ПО НАРЕЂЕЊУ БАНА

ЗА НАЧЕЛНИКА

САВЕТНИК

ПОТПИС¹⁰³

¹⁰³ Нечитко.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
Број 1889
26-IV-1930. г.
Пожаревац

ПРЕДМЕТ: Исплата рачуна за чишћење оцака на станицама и ложионици, дин.
335.-

КРАЉЕВСКО БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСKE БАНОВИНЕ¹⁰⁴ поступљено по предњем наређењу и рачун оверен, Дирекцији је част поново вратити рачун с молбом за наређење, да се исти визира и нареди исплата.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЛЕЊЕ
№ 12918
30. IV.1930.
Пож. жељ. 62

„АНДРИЈА“
МЕЂУНАРОДНИ ТРАНСПОРТИ И ЦАРИНСКО ПОСРЕДНИШТВО
ИЛИЈЕ М. ЈОВАНОВИЋ
Телеграми: АДРИЈЕШПЕД
Телефон: бр. 31-43 и 17-36
Текући рачун код: ЈУГОСЛОВЕНСКЕ УДРУЖЕНЕ БАНКЕ
Рачун Пошт. Штед. Бр. 53490

Београд, 20. маја 1930.

Управи Дунавске Бановине Краљевине Југославије
Техничком Одељењу
у Новом Саду

Царињење и транспорт материјала за градњу железница у Пожаревачком Округу

У вези са наређењем Бановине предузећу „Ориентконструкт“ у Београду, да се царињење горњег материјала у Београд имаде поверити мени, као што сам то вршио раније за Пожаревачку област, сматрам за своју дужност скренути овим пажњу Бановини на следећа важна питања која се односе на транспорт материјала из иностранства:

Услед компликованог система железничке тарифе на европским железницама биће неопходно потребна стручна интервенција за инстрадирање пошиљака и правилно декларисање материјала ради примене исправних и најповољнијих возаринских ставова. Како постоје могућности, да се транспорт материјала у нашу земљу изврши директно железницом или у комбинованом саобраћају морем, односно Дунавом и железницом, сматра за потребно и корисно, да Бановина постави стручно лице, чија ће дужност бити, да изврши прорачун трошкова од полазних станица до места пријема

104 Недостаје део текста.

и упути пошиљке преко најповољније релације, водећи при томе рачуна првенствено о трошковима на оном делу пруге, који падају на терет Бановине.

Овде је од великог значаја питање транспорта денчаних пошиљака испод 10.000 кг. које се с обзиром на велике материјалне жртве немогу отправљати у засебним вагонима, а када се предају железници на транспорт као денчана роба изискују много времена за путовање и поред скупе тарифе. Ради тога постоје тако звани збирни саобраћаји, који подржавају приватна шпедитерска предузећа, пружајући тиме брже и јефтиније отправљање денчаних пошиљака.

страна 2.

Моје предузеће је организовано, не само за царинско посредничке послове, него и за обављање међународних транспората, те располаже са довољним стручним персоналом и потребним европским саобраћајним тарифама, као и са одличним везама у иностранству. Како сам већ овлашћен за обављање царинских послова, молим Бановину, да ме постави и као стручно лице за решавање напред поменутих транспортних питања и изда сходно наређење предузећу „Ориентконструкт“ у Београду.

За овај специјалан посао, који није у вези са царињењем, молим да ми Бановина изволи одобрити као оштету за мој труд, губитак времена и стручни савет Динара 3.- (три) од сваких 100 кгр. узимајући при томе у обзир, да ћу морати за рачун Бановине изложити возарину у многим случајевима, извршити евентуално рекламацију попушта на нашим железницама и путовати у Париз ради личног споразума са централом предузећа „Ориентконструкт“ и давања стручног савета.

Даље молим Бановину за дејство код Министарства саобраћаја, да се попуст на нашим железницама примени и на оне пошиљке, које из техничких разлога неће моћи бити упућене на адресу Бановине, него на моју сопствену, као н. пр. денчане пошиљке, т. ј. путем повраћаја, а на основу уверења Бановине да су пошиљке заиста одређене за Бановину.

Потребна усмена објашњења спреман сам дати на позив Бановине.

Учтив,

„АНДРИЈА“

Међународно транспортно и царинско посредништво
 ИЛИЈА М. ЈОВАНОВИЋ

Број 14635

Адрија

Царинско представништво

Београд

Богојављанска 9

Потврђујемо приметак писма 20-V- о. год.

Обавештавамо Вас да за сада изнето не можемо још узети у разматрање пошто ваше набавке нису још актуелне.

7-VI-30.

Нови Сад

ШЕФ ОТСЕКА ЗА ПУТЕВЕ, МОСТОВЕ И ЖЕЛЕЗНИЦЕ

ПОТПИС¹⁰⁵

105 Нечитко.

Пож. жел. 62
Бр. 14635
По разв. вратити **106
ПОТПИС¹⁰⁷

18. АВ, 126, V, 400, 38/1930, 7c

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 11657
16. априла 1930.

ПРЕДМЕТ: Исплата накнаде трошкова заступницима шефова станице г. г. Илићу и Халуповићу.
Св. Бр. 1561/1930. г.

ГОСПОДИНЕ БАНЕ,

Дирекција Пожаревачких Бановинских Жељезница актом својим Бр. 1561/30 г. доставило је следећи извештај:

„Како је чл. 2 Правилника путних и селидбених трошкова службеника Дирекције П.О.Ж. предвиђено да се службено путовање дуже од месец дана не признаје, ако није оправдано накнадном одлуком Дирекције, и како се именовани налазе још на замени, то је Дирекција решењем од 1. ов. месеца Бр. 1561 решила: да се Илићу Милутину, који заступа шефа станице Пожаревачке и Халуповићу Светиславу, који заступа шефа станице Мало Црниће, исплати накнада трошкова за време док се службено баве на замени, а у вези раније одлуке Бр. 986. од 3. марта 1930. год.“.

С тога част ми је предложити да изволите одобрити исплату накнаде ових трошкова заступницима шефова станица г. г. Илићу и Халуповићу за време док се службено баве на замени.

Исплата има пасти на терет партије 13. поз. 1. буџета за 1930/31. год. пожаревачких жељезница.

НАЧЕЛНИК
ТЕХНИЧКОГ ОДЕЉЕЊА
ПОТПИС¹⁰⁸

ОДОБРАВАМ
24. априла 1930. год.
Нови Сад.

БАН
ПОТПИС¹⁰⁹

106 Нечитко.

107 Нечитко.

108 Нечитко.

109 Нечитко.

ПРАВИЛНИК ПУТНИХ И СЕЛИДБЕНИХ ТРОШКОВА СЛУЖБЕНИКА ДИРЕКЦИЈЕ ПОЖАРЕВАЧКИХ ОКРУЖНИХ ЖЕЛЕЗНИЦА

СЛУЖБЕНА ПУТОВАЊА И НАКНАДЕ ПУТНИХ ТРОШКОВА

Чл. 1.

Као службено путовање сматра се свако путовање и бављење по службеном послу Окр. Железница, ако је оно удаљено више од два километра изван места или круга редовног службовања.

Тако исто сматра се и путовање дуже од 2 километра ради исељавања у ново место службовања, ако је и премештај по потреби службе.

Чл. 2.

Без писменог налога, од претпостављеног старешине, који мора уз рачун приложити, службеник не сме предузети службена путовања, осим ако је зато овлашћен или обавезан посебним прописима, на које се у рачуну мора позвати.

У налогу за путовање мора се назначити докле путовање сме најдуже трајати.

Службено путовање, као и бављење по службеном послу, Б. О. Ж., дужа од месец дана не признаје се и не плаћа ником, ако није оправдано накнадним одобрењем Дирекције П.Ж.Ж. или Пожарев. Окр. Одбора.

Чл. 3.

Сваки службеник дужан је за службено путовање употребити најкраћи пут и најјефтинију везу.

Све станице (шефови), радионице и ложионице (перони) морају водити дневник службеног путовања свих службеника у целом свом подручју, и на сваком рачуну Дирекцији на одобрење и исплату и мора бити означен редан број и страна ове књиге, у којој је он заведен.

Ова се књига има водити хронолошким редом, и она мора имати ове рубрике:

- 1) редни број;
- 2) име и презиме службеника који путује;
- 3) његово звање;
- 4) годишња плата или зарада;
- 5) деловодни број одобрења и налога за путовање;
- 6) дан, месец и година поласка на путовање;
- 7) дан, месец и година повратка са путовања;
- 8) износ дана проведених на путовању;
- 9) деловодни број рачуна поднетог на путовање;
- 10) дан, месец и година кад је рачун за путовање поднет;
- 11) износ рачуна за исплату, динара (или страна валута);
- 12) датум аконтације попутнине;
- 13) износ динара (или стране валуте) аконтације попутнине;
- 14) примедбе.

НЕДОСТАЈУ ЧЛАНОВИ 4-8

ТРОШКОВНИ ПАУШАЛ

Чл. 9.

На име накнаде трошкова за вожњу колима од стана до станице и обратно, за унос и износ пртљага, као и остале узгредне неизбежне ситне личне трошкове при путовању, признаје се за путовање у земљи, тројаки трошкови паушал и то:

- а) Уплаћени трошковни паушал који се рачуна за првих десет дана путовања;
- б) Нормални трошковни паушал, који се рачуна за следећих 10 дана путовања и
- в) Скраћени трошкови паушал, који се рачуна за следеће дане путовања.

Ови се трошкови паушали означају по времену као и дневница а исплаћује се по таксом предвиђеној у чл. 35. овог Правилника.

Чл. 10.

Немају права на трошковни паушал они службеници којима се признаје накнада по километру, или путни паушали, или километража.

Чл. 11.

За путовање службеника ван земље, трошкови паушал одређује се по чл. 7. овог Правилника као и дневница.

НАКНАДА ВОЗНИХ И ПОДВОЗНИХ ТРОШКОВА

Чл. 12.

За службена путовања у земљи, П.О.Ж. као и државном железницом службеници добијају бесплатан подвоз пртљага, као и бесплатну карту Окружних односно државних железница у оној класи, која им припада по прописом о бесплатним картама и повластицама за вожњу и пренос ствари особља државних односно окружних железница.

За путовања службена државним паробродима у земљи припада им бесплатна карта за превоз као и бесплатан подвоз пртљага и трошкова класа свима који на државним железницама имају праве вожње првом и другом класом, свима осталим друга класа.

Чл. 13.

За службено путовање ван земље, службеницима се по могућству набављају бесплатне карте и од страних железница као и од парабродарских друштава.

Чл. 14.

У случају кад службеник у случају службеног путовања мора изузетно платити подвоз пртљага као и вожњу железницом или парабродом, има права наплате возне карте оне класе која му следује по овом правилнику и наплате плаћеног подвоза пртљага по признаници, које ће као и возну карту положити.

Чл. 15.

За службено путовање на простору дужем од два километра, а на коме с тим да целокупна тежина пртљага не сме прећи 100 кгр. кућанства железницом и паробродом; односно накнада плаћених сума превоза, по возној карти, превоза пртљага по признаници и покућанства ка Товарном листу; кап и накнада стварних и неопходних

трошкова учињених за паковање и распакивање као и пренос покућанства од стана до станице и обратно, а по рачунима и одобрењу надлежне власти о просечној величини тих трошкова у томе месту.

Чл. 22.

Службеник нема права на накнаду путних и селидбених трошкова у овим случајевима:

- а) кад се премешта по казни или по молби, и у случају да му је зато новац није издат, мора га одмах вратити;
- б) кад ^{***110} наређењу, у истом месту, усељава из једног стана у други.

САСТАВ РАЧУНА СЛУЖБЕНОГ ПУТОВАЊА

Чл. 23.

Службеник који је путовао дужан је саставити исправан рачун за свако путовање, и предати га својој јединици одмах по повратку с пута, а за путни паушал месечно, крајем свакога месеца ^{***111} регистровање, преглед и исплату.

Чл. 24.

Рачун путовања ко и рачун путног паушала, мора садржати све податке као и све доказе, који се на овом правилнику траже за признање рачуна и то:

- а) име и презиме и звање службеника који рачун подноси, као и његов потпис на рачуну;
- б) датум и час поласка на пут по реду вожње;
- в) датум и час повратка с пута;
- г) позив на наређење којим је путовање одобрено и наређење;
- д) тачан опис путовања и рада;
- ђ) путне принадежности које му по овоме Правилнику припадају;
- е) износ примљене аконтације и где;
- ж) остатак за исплату;
- з) редни број и лист дневника службеног путовања, као доказ да је рачун уведен у тај дневник, као и остало шта је потребно попунити на рачуну.

Чл. 25.

Уз рачун путовања треба приложити:

- а) налог и одобрење за путовање, односно путни паушал и оригиналну или оверену препису;
- б) решење о количини дневнице, у оригиналу и оверену копију (за путовање ван земље);
- в) уверење (потврде са жигом и потписом благајника) о плаћеним возним картама за путовање страним железницама и парабродима, као и домаћим

110 Нечитко.

111 Нечитко.

Чл. 30.

Сваку признаницу аконтације за путнике, као и пут од паушала оверава шеф непосредне јединице коју је дужан регистровати је у дневнику службеног путовања, а нетом при исплати има је оверити шеф рачунско-економског одељења Дирекције П. О. Ж.

Чл. 31.

Признаница актонација путника као и путног паушала сматрају се као привремени издаци са ограниченим роком и они стоје у евиденцији касе благајне Дирекције П.О.Ж. да замене дефинитивним рачунима.

Чл. 32.

Сваки привремени податак аконт по путнике као и путног паушала као и осталог коме је рок за обрачун претекао исплатиће благајна од прве наредне плате, а у случају веће суме и од следеће плате правога дужника, а у случају да он нема примања овде ће наплату извршити у равним деловима од шефа његове јединице који је признаницу оверио.

Ако благајник ово не изврши одмах, такав привремени издатак у каси приликом прегледа неће се признати и дужан је одмах изменити га готовим новцем

ОДГОВОРНОСТ ЗА САСТАВ РАЧУНА СЛУЖБЕНОГ ПУТОВАЊА

Чл. 33.

Сваки службеник одговара материјално и кривично за неисправност и нетачне наводе у поднетим рачунима путнине и путних паушала као и прилоге уз њих.

Чл. 34.

За неисправно исплаћене суме на рачунима путнине и путних паушала испред кривичне одговорности одговарају материјално и солидарно и службеник који је новац примио, и шеф јединице који је рачун оверио као и контролни органи, који су неисправне рачуне визирали као исправне за исплату.

ТАБЛИЦА ТАРИФА ЗА ИСПЛАТУ ТРОШКОВА СЛУЖБЕНОГ ПУТОВАЊА

Чл. 35.

ЗА СЛУЖБЕНИКЕ ДИРЕКЦИЈЕ П.О.Ж.

Ред. бр.	ВРСТА СЛУЖБЕНИКА	ДНЕВНИЦЕ			ТРОШКОВИ ПАУШАЛ			километража
		увећана	нормална	скраћена	увећана	нормална	скраћена	
1. ЧИНОВНИЦИ I КАТ.								
а)	прве до треће гр.	100	75	50	50	35	30	6
б)	четврта група	75	50	35	40	30	25	6
в)	5, 6 и 7 група	70	45	30	30	25	20	6
г)	8 и 9 група	65	40	30	25	20	15	6
2. ЧИНОВНИЦИ II КАТ.								
а)	прва и друга група	70	45	30	30	25	20	6
б)	3, 4 и 5 група	60	40	30	25	20	15	6

60-та СЕДНИЦА ОБЛАСНОГ ОДБОРА ОБЛАСТИ ПОЖАРЕВАЧКЕ
ОДРЖАНА 17. ЈАНУАРА 1928 г.
О. Бр. 439

По тражењу Обласне Финансијске Управе: да се за ову годину одреде припадности члановима обл. одбора, чиновницима и службеницима, кад путују службеном послом било у области или ван ове, одбор је сходно Зак. о чинов. гр. реда и постојећој уредби донео

РЕШЕЊЕ:

1. Кад се путује службеним послом ван области припада:

1) Обласним посланицима и члановима обласног одбора на име трошкова дневно по 120-динара.

2) Вишим чиновницима у које спадају: Директор Железница, инжињери Грађевинског Одељења, прави референт, чланови Обласне контроле, као и благајник Обласне Финансијске Управе - на 100 динара дневно;

3) Чиновницима II категорије са преко 2000 динара месечне плате и ових припадности по 65.-дна дневно.

4) Свима осталим чиновницима по 45.-дин дневно

Поред овога признаје се право на накнаду плаћене карте и то: онима под 1. и 2. на карту I. класе на бродовима а III. класе а железницама онима код 3. на карту II. класе са бродовима а III. класе на железницама; а онима под 4. на III-ћу и на лађи и на железницама;

Онима под 1. и 2. признаје се још и накнада за плаћени подвоз фијакером од стана до станице и од ове до хотела, и при одласку и при повратку, и то дању од 6 до 18 часова 30 динара, а од 18 до 6 ујутру 60 динара; поред тога је и по 5 динара за унос и износ ручног пртљага из вагона-лађе.

II. Кад се путује у Области службених пословима а не могу се искористити обласном железницом припада:

1) Члановима Обласних Одбора и Обласним железницама на име подвознике до 6.-дин од километра;

2) Вишим чиновницима на 6 дин од километра, а свим осталим на 4 динара; а поред тога и предвиђена дневница под I у колико нарочитом уредбом није предвиђен и какав особени паушални додаток. Дуже путовање од 12 сати рачуна се у цео дан, а испод 12 сати пола дана. Ову одлуку у препису доставити и Обласној Контроли и Финанс. Управи ради знања и даље управљања.

Да је овај препис веран своме оригиналу Дирекција П.Ж.Д.Б. оверава

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
Број
ПОЖАРЕВАЦ

ДИРЕКТОР
Инж. ПОТПИС¹¹²

112 Нечитко.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
Број 1706
25-IV-1930 г.

ПРЕДМЕТ: уступање под закуп земљишта дуж пруге службеницима
Пожаревачких Железница

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Поред готово свих станица и постаја дуж пруге Пожаревачких Железница има по једно мање парче слободног Дирекцијског земљишта, које је сваке године издавано под закуп нашим службеницима.

Решењем Комесара Области ово земљиште је и у прошлој години уступљено нашим службеницима, по цени: I. класа 8.-дин ар и II. кл. 5.-динара ар.

Како је ово земљиште до самих станица - постаја и службеници станичних и чувари постаја употребљују га за баште, Дирекцији је част предложити Краљевској Банској Управи, да изволи донети решење: да се и ове године ово земљиште уступа нашим службеницима под закуп, по цени 8.- динара један ар за земљиште I. класе и 5.-дин. ар за земљиште II. класе. А уколико буде остало неиздато службеницима, да се изда приватним лицима под закуп по истој цени.

Како је већ време да се баште засејавају, Дирекција моли за хитну одлуку по овоме.

ДИРЕКТОР
Инж. потпис¹¹³
25.IV.1930.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 12874
29. априла 1930.

ПРЕДМЕТ: Уступање под закуп земљишта држ. пруге Пожарев. Бановин.
Железница службеницима и приват. лицима

Св. Бр. 1706-1930 год.

ГОСПОДИНЕ БАНЕ,

Дирекција Пожаревачких Бановинских Железница доставила је својим актом Бр. 1706/30 г. следећи предлог:

113 Нечитко.

Поред готово свих станица и дуж пруге има по једно мање парче слободног експроприсаног земљишта, које је сваке године издавано под закуп службеницима пруге, а излишак земљишта уступљен био под закуп и приватним лицима.

У прошлој години је ово земљиште уступљено и службеницима и приватним лицима по истој цени, за један ар земљишта I. класе по 8.-дин. а друге класе по 5.-динара.

Дирекција моли за одлуку по овоме.

Мишљења сам, да треба одабрати уступање под закуп горе поменутога земљишта до краја децембра 1930. г. с тим, да цена за жељ. службенике буде за земљиште I. класе по 8.-дин. а друге класе по 5.-дин. за један ар, а за приватна лица – за земљиште I. класе по 10.-дин. и II кл. по 8.-дин. за напред наведено време за ар. Суме наплаћене да иду у корист буџета Пожаревачких Бановинских Жељезница за 1930/31. г. по парт. 1. поз. 3. „редовни приходи“.

На основу изложеног част ми је предложити, да изволите одобрити овај мој предлог.

НАЧЕЛНИК
 ТЕХНИЧКОГ ОДЕЉЕЊА
 ПОТПИС¹¹⁴

ОДОБРАВАМ
 29. априла 1930. год.
 Нови Сад

БАН
 ПОТПИС¹¹⁵

20. АВ, 126, V, 400, 73/1930, 2с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
 ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА
 ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
 Број 1924
 28-IV-1930 г.

ПРЕДМЕТ: Регулисање положаја контракуалних и хонорарних чиновника

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
 НОВИ САД

У служби Дирекције поред осталих службеника налазе се и контракуални под уговором, као и хонорарни чиновници.

Од Контракуалних чиновника у служби Дирекције су:

Г. г. Инж. Михаило Ничета, Директор П.Ж.Д.В.; Јаневски Димитрије, чиновник Контроле Прихода; Јушчук Василије, статистичар и Карташов Иван, технички чиновник.

Од хонорарних, у служби Дирекције су: г. г. Др. Стефановић Бранислав, као жељезнички лекар у Пожаревцу, Др. Јовановић Коста, лекар у Петровцу и Цветић Милутин, механичар.

Од именованих службеника под уговором поднели су сви документа за разврставање осим Г. Инж. Мих. Ничете, директора који има уговор са бив. Обласним Одбором. И остали имају уговоре са бив. Обласним Одбором али осим Карташова Ивана, техн.

114 Нечитко.

115 Нечитко.

чиовника који је прешао у наше поданство не могу бити разврстани јер су страни поданици (Руси).

Дирекцији је час молити Краљевску Банску Управу за објашњење: Да ли уговори које именовани службеници имају са бив. Обласним Одбором Области Пожаревачке остају и даље обавезни за именоване и Дирекцију или те уговоре треба заменити новим уговорима које има потврдити Краљ. Банска Управа, и, у опште издати наређење за уређење службених односа именованих службеника.

Хонорарни службеници постављени су решењима Обласног Одбора. И у погледу регулисања њихових односа Дирекција моли за наређење како се има поступити.

ДИРЕКТОР
Инж. ПОТПИС¹¹⁶

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
I №. 16021
29.IV.1930.
Нови Сад

ПРЕДМЕТ: Регулисање положаја контрактуалних и хонорарних службеника банов. службеника пожаревачких жељезница

ТЕХНИЧКОМ ОДЕЉЕЊУ ОВДЕ

На мишљење и конкретан предлог како да се у овом случају поступи а у смислу наређења Г. Бана I. бр. 9677/30 и I. 14654/30. па акт овамо вратите

ПО НАРЕДБИ БАНА
ЗА НАЧЕЛНИКА ОПШТЕГ ОДЕЉЕЊА
БАНСКИ ИНСПЕКТОР
ПОТПИС¹¹⁷

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. №. 13.281
5.V.1930.
Пож. жељ. 73.

116 Нечитко.

117 Нечитко.

ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО „КЛЕНОВНИК“

Телефони:

ДИРЕКЦИЈЕ: Пожаревац бр. 14

МАЈДАНА: “ бр. 57

Експозитура у Београду бр. 34-20.

Телеграми: КЛЕНОРУД ПОЖАРЕВАЦ

Пожаревац, С.Х.С. 29. априла 1930. г.

ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ПОЖАРЕВАЦ

Решењем својим Г. Бр. 8022/30 од 10.П. 1930. одобрио је г. Министар Саобраћаја подизање ваздушне жељезнице Кленовник-Пожаревац Пожаревачком Рударском Друштву „КЛЕНОВНИК“ као и подизање претоварне станице за исту жељезницу на ст. Пожаревац Држ. Жељ. са свима потребним индустријским колосецима.

Како угаљ из вагонета ваздушне жељезнице предвиђа товаривати и у вагоне Пожаревачки Жељезница, то пројектов индустријски колосек, који се одвија од колосека за претовар П.Ж. претоварне станице ваздушне жељезнице.

У вагонима П. Ж. транспортоваће се угаљ из Дубравице претовара у шлепове, сем тога индустријски колосек служиће и за сврхе ложионице П. Ж. са угљем овог Друштва, тако да дневно превозено колосеком прилична тонажа.

Одвајање индустријског колосека 0.76 за претоварну станицу ваздушне жељезнице пројектовано је одмах после прелаза кол. претовар П.Ж. преко пута за Свилајнац и то левом скретницом коефицијента 1:7.

Подносећи у прилогу ситуацију одвајања индустријског колосека овоме је Друштву част замолити Дирекцију да изволи одобрити израду везе индустријског колосека са претоварним колосеком П.Ж. а у свему према плановима одобреним г. Министром Саобраћаја и под надзором органа те Дирекције.

Сем тога Друштво моли Дирекцију да изволи дати на послугу две половне скретнице којефицијента 1:7 или 1:8 које би Друштво наместило на том индустријском колосеку; јер у интересу је и саме Дирекције изградња ове везе са претоварном станицом ваздушне жељезнице.

С ПОШТОВАЊЕМ
ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО
„КЛЕНОВНИК“

ПОТПИС¹¹⁸

1 прилог

Препис решења Г. Д. Бр. 8022/30.

Господину Министру Саобраћаја

Дирекција Београд решењем својим у акту Д. Бр. 11120 1929. од 25. децембра расписала је административно-политички увиђај ради утврђивања услова под којима

118 Нечитко.

би се могла дати грађевна дозвола Пожаревачком Рударском Друштву „Кленовник“ за израду индустријског колосека на државној станици Пожаревац и израду жичане железнице од рудника Кленовник до државне станице Пожаревац.

Увиђај одржат на дан 30-XII-1929. год., на лицу места, о чему је састављен комисијски записник, који је Дирекција Београд актом Бр. 6680/30 доставила са целим техничким елаборатом на одобрење.-

На одржатој административно-политичком увиђају претресано је следеће:

1) Подизање нормалног индустријског колосека који се има издвојити са првог колосека на км. 86+466 на државној станици Пожаревац.-

2) Подизање узаног индустријског колосека који се одваја са претоварног колосека 0,75м. Пожаревачких Железница Дунавске Бановине.-

3) Подизање претоварне рампе са 4 комбинована колосека (нормални и узани); и

4) Подизање жичане железнице за везу рудника Кленовник (утоварна станица) са државном железничком станицом Пожаревац.-

Индустријски нормални колосек одваја се од првог станичног колосека левом скретницом на км. 86+466; са овог колосека на км. 0+050,45 одваја се једном левом скретницом други колосек-извлачњак – и иде паралелно првом колосеку до км. 0,142.

Индустријски колосек 0,76 одваја се са претоварног колосека Пожаревачке Железнице Дунавске Бановине десном скретницом одмах по прелазу друма Пожаревац-Свилајнац, укупне је дужине 180м.

Комбинованих (нормални и узани) индустријских колосека на самој претоварној станици између шибе-бине има 4 сваки по 40м. дуж. и исти служе за претовар угља из вагонета жичане железнице у вагоне нормалног и узаног колосека. Поред ова четири колосека има још 2 шибе-бине за постављање вагона на претоварне колосеке.-

Жичана железница почиње утоварном станицом у руднику Кленовник и иде до претоварне станице на државној станици Пожаревац у дужини 1+594,90 км; на истој су предвиђене две угаоне станице као и 2 станице за затезање челичних конопца.-

На свима местима укрштања пројектоване жичаре са путевима, пројектовани су заштитни мостови и то за свако укрштање посебно.-

Нормални и узани колосеци као и жичана железница имају служити друштву за транспорт угља лигнита из рудника Кленовник до претоварне станице на државној железничкој станици Пожаревац и непосредни претовар у вагоне нормалног односно узаног колосека. Погон жичане железнице је електричном снагом, а на нормалном и узаном колосеку парном снагом – локомотивом.-

Нормални индустријски колосеци иду делом преко железничког а делом преко утрине Општине Пожаревачке од које се заузима површина од 20м².

Узани индустријски колосеци иду такође делом преко железничког земљишта а делом преко утрине Општине Пожаревачке.-

Жичана железница прелази преко атара и приватних имања општине Кленовник, Бириковац и Пожаревац. Са свима приватним сопственицима поменутих општина постигнут је споразум осим са три сопственика из општине Пожаревачке и 12 сопственика из општине Кленовичке, за које је земљиште фирма тражила експроприацију преко Министарства Шума и Рудника, укупна површина овог земљишта износи 466,40м².-

Државни Савет решењем својим Бр. 38676/29 усвојио је предлог Министарства Шума и Рудника и на основу § 6. Закона о експроприацији, у вези са чл. 49. и 53. Рударског Закона, одобрио експроприацију земљишта приватних сопственика у површини од 466,40 потребног за подизање жичане железнице.-

Од стране заинтересованих, грађном ове жичане железнице, није било никаквих приговора, те комисија дала мишљење да се Пожаревачком Рударском Друштву „Кленовник“ А.Д. може издати грађевна дозвола за израду поменутог индустријског колосека и жичане железнице, како под условима изложени у свом записнику, тако исто и под свима другим прописима који постоје за израду и експлоатацију индустријских колосека и жичара, а према приложеним плановима, који су били на административно-политичком увиђају.

На основу предњег Генерална Дирекција предлаже Господину Министру да изволи одобрити експроприацију земљишта потребног за израду ове жичане железнице у површини 466,40м² као и приложени комисијски записник административно-политичког увиђаја и фирми Пожаревачко Рударско друштво „Кленовник“ А.Д. грађевну дозволу дати за израду горе наведених индустријских колосека, претоварне станице и жичане железнице према приложеним плановима и условима у комисијском записнику наведеним.-

10-II-1930. год.
Београд

Начелник
Грађевинско Одељења
Генералне Дир. Држ. Железница
Д. П. Шрепловић, с. р.

Помоћник Генералног Директора
Л. Франић, с. р.

ОДОБРАВАМ

Министар Саобраћаја
Лаз. Радивојевић, с. р.

Таксена марка 30 дин.

ГЕНЕРАЛНА ДИРЕКЦИЈА ДРЖ. ЖЕЛЕЗНИЦА
Грађевинско Одељење
К. Р. Бр. 8022/30
18. фебруара 1930. г.

Да је предњи препис веран своје оригиналу, који се налази у архиви Грађев. Одељења Ген. Дир. Железница по наплати таксе по Т. Бр. 42^б и 43^а Зак. о таксама, која је на овом препису утиснута и прописно поништена.

Оверава
за Начелника Грађевинског Одељења
Генералне Дирекције Држ. Железница
Миљивој Јанковић, с. р.

Да је овај препис веран своје оригиналу јемчи:
ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО
„КЛЕНОВНИК“
ПОТПИС¹¹⁹

119 Нечитко.

Сравнили
Х. Антел, с.р.
Л. Зарић, с.р.

Да је препис веран оригиналу оверава
Директор
Инг. потпис¹²⁰

ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО „КЛЕНОВНИК“

ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ПОЖАРЕВАЦ

Упознати смо са тражењем техничког Одељења Краљевске Управе Дунавске Бановине под бр. V. 22450 од 16. о. м. и на исти част нам је Вас известити да смо за подизање индустријских колосека у Пожаревцу који вежу нашу истоварну станицу са колосецима Државне Железнице и са пругом Пожаревачких Железница Дунавске Бановине добили: Грађевну дозволу решење Господина Министра Саобраћаја Г. Д. Бр. 8022 од 10. II. 1930. г. и да смо према тим одобреним плановима подигли индустријске колосеке. Надлежна комисија Министарства Саобраћаја, Министарства Шума и осталих заинтересованих странака извршила је на дан 1. Септембра т. г. техничко-полицијски увиђај и пошто установила да је све по плановима извршено, Господин Генерални Директор (Министарства Саобраћаја) Државних Железница решењем својим Г. Д. Бр. 78822 од 19. IX. т. г. издао нам је употребну дозволу како за индустријске колосеке тако и за целу жичану жељезницу. Записник комисије као и препис употребне дозволе прилажемо.

Услед овога у немогућности смо да сада накнадно још да тражимо дозволу за градњу и од Вас тим пре што је у записнику за исте индустријске колосеке утврђено; да је „Вега изведена на колосеку 0,76цм. са постојећом пругом Пожаревачких Железница Дунавске Бановине изведена је по свима техничким прописима и за њено извођење нико од присутних чланова комисије не ставља ни примедбе ни приговоре“ и тај записник потписао је лично Михајло Ничота инг., Ваш Директор као члан комисије.

У вези Вашег захтева под 1 извештавамо Вас да за све незгоде и штете по решењу Г. Д. Бр. 8022/930 сносимо одговорност.

У погледу Вашег захтева бр. 2 по коме наш колосек може Вами сметати изјављујемо, да је наш колосек у потпуности подигнут на Државном земљишту за коју Држави плаћамо кирију и да према томе за Вас ту никакве штетне последице не могу наступати, а Држава може на свом земљишту радити што хоће. Према томе на никакву обавезу о уклањању колосека не можемо пристати.

У погледу Вашег захтев у погледу надзора над изградњом морамо изјављивати да је то већ доцкан пошто је колосек већ одавно готов, а што се тиче надзора над одржавањем према решењу комисије за техничко-полицијски увиђај од 1. IX. т. г. за то је као надлежна одређена III. Секција за одржавање пруге Београд.

Молимо да ово изволите примити на знање.

29. септембра 1930. год.
Пожаревац

С поштовањем,
Пожаревачко Рударско Друштво
„Кленовник“

120 Нечитко.

Прилог:

1. Записник.
2. Употребна дозвола.
3. Потврда пословођи.

НБ: Препис решења Г. Д. Бр. 8022 достављено Вам је непосредно из Министарства раније, а ако Вам је потребно можемо да Вам пошаљемо препис.

7

Препис

Таксена марка у 2.- дин. утиснута је и прописно поништена

Рађено на станици Пожаревац Д. Ж.

1930. год.

КОМИСИЈСКИ ИЗВЕШТАЈ

По акту Дирекције Држ. Железница Београд Д. Бр. 67221/30 од 18. августа 1930. год. извршен је техничко полицијски увиђај Индустијских Колосека норм. и узаних у станици Пожаревац Д. Ж. као и постројења утоварне и истоварне станице ваздушне железнице Пожаревачког Рударског Друштва А.Д. Кленовник, које је радове исто Друштво извршило.

Присутни:

За Генерални Дирекцију Држ. Жељезница: Кнежевић Сава инжењер.

За Дирекцију Државних Жељезница Београд: Андрејевић Јован инжењер.
: Угриновић Адам виши чин.

Од III. Секције Београд: Јовановић Ј. Божидар инжењер.

Од стране Начелства Среза Пожарев.: Богдан Недељковић начелник ср.

За Министарство Шума и Руда: Таушановић Јова инжењер.

Од Дирекције Пож. Жељ. Дунав. Бановине: Ничота Михајло инжењер.

Од стране Општине Пожаревац: Кмет Живановић Богдан.

Од стране Општине Кленовник: Председник Јовановић Андреја.

Од стране Општине Ђириковац: Председник Јовановић Милан.

Од стране предузећа Кленовник: Јербић Илија инжењер.

Предмет:

Ова комисија извршила је техничко полицијски увиђај за индустр. колосеке који служе за претовар угља на истоварној станици жичане железнице Пожар. Рудар. Друштва „Кленовник“. Прегледала је утоварну и истоварну станицу жичане железнице горе поменутог Друштва; као и свију постројења која осигуравају слободан пролаз и комуникације на јавни путевима са којима се ова жичана железница укрштава; као и преглед свију конструкција која ову железницу носе.

Комисија констатовала да су све заинтересоване странке благовремено позване и да су све странке учествовале у раду.

Комисија је извршила преглед свију напред поменутих радова и утврдила да су изведени у свему по плановима и одредбама комис. записника од одржато

121 Нечитко.

администр. политичком увиђају на дан 30. децембра 1929. год. и издате грађевинске дозволе од стране Господина Министра Саобраћаја Д. Бр. 8022/30. Затим је комисија извршила пробне вожње на нормалном колосеку са локомотивом № 6022, а на узаном колосеку са локомотивом П. Д. Ж. № 11 и утврдила да није било никаквог деформисања ни код колосека ни код скретница. Комисија је исто тако прегледала преноснице за пребацивање вагона с једног колосека на други и утврдила да су исте солидно израђене.

Комисија је по том извршила пробе функционисања жичане жељезнице и нашла је да ова потпуно правилно функционише.

Целокупни колосечни материјал шине, ситан прибор, прагове и застор својина су Пож. Руд. Друштва Кленовник које је целокупан тај рад на полагању колосека извршило са својом радном снагом.

Две скретнице норм. колосека и две скретнице колосека 0,76цм купило је Предузеће од Дирекције Држ. Жељезница Београд а начин плаћања за ове четири скретнице утврдиће се при састављању уговора између Дирекције Држ. Жељезница Београд и Пожаревачког Рударског Друштва Кленовник, о експлоатацији ових индустр. колосека.

За надзор индустријских колосека одржавање четири скретнице као и заузеће земљишта које је својина Дирекције Држ. Жељезница Београд усти тако ће се утврдити у томе уговору висина годишњих рата за плаћање као и рокови.

Комисија тражи да се постави на скретници бр. 1 станице Пожаревац Д. Ж. једна Молдова и Гецова брава за закључање у зависности са колобраном. О извршењу овога услова водиће рачуна III Секција за одржавање пруге Београд.

У вези наређења бановине Дунавске Б. Н. 18694 од 12. јула 1930. год. комисија се слаже да се на путу Пожаревац-Петка изведе заштитни мост лакшег типа или жичана мрежа пошто саобраћај није јак, а на путу Кленовник-Петка не треба извршити никакав заштитни мост пошто је пут више пољски на коме је саобраћај незнатан. Комисија је уопште мишљења да на пољским путевима не треба стављати никакве заштитне мостове јер је саобраћај на истима врло слаб. Веза изведена на колосеку 0,76 цм, са постојећом пругом Пожаревачких Жељезница Дунав. Бановине изведена је по свим техничким прописима и за њено извођење нико од присутних чланова комисије не ставља ни примедбе ни приговор.

По извршеном прегледу свију инсталација нико од стране јавних нити приватних интересената није ставио ни најмањи приговор, те је комисија мишљења да се може одмах издати употребна дозвола, и пустити у саобраћај целокупна инсталација Пожаревачког Рударског Друштва „Кленовник“ А.Д.

Инг. Сава Кнежевић, с. р.

Инг. Јован Андрејевић, с. р.

А. Угриновић, с. р.

Инг. Јован Таушановић, с. р.

Богдан Недељкович, с. р. ср. нач.

Инг. Божидар Јовановић, с. р.

Кмет Б. Живановић, с. р.

Инг. Мих. Нићота, с. р.

Анд. Јовановић, с. р.

Милан Јовановић, с. р.

председник

Пожаревачко Рударско Друштво

„Кленовник“

Инг. Илија Јербић, с. р.

Одобрено је
 Г. Д. Бр. 78822 од 19.IX.1930.

За начелника
 Грађевинског Одељења
 Генералне Дирекције Држ. Железница
 Инг. Ј. Ковачевић, с. р.

Сравнили:
 Л. Зарић, с. р.
 Б. Лукић, с. р.

Да је овај препис веран своме оригиналу оверава:
 За начелника
 Грађевинског Одељења
 Генералне Дирекције Држ. Железница
 Миливој Јанковић, с. р.

Да је овај препис веран своме оригиналу тврди:
 ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО „КЛЕНОВНИК“
 ПОТПИС¹²²

Сравио са оригиналом
 ПОТПИС¹²³

Препис решења ка ГДБр. 78822/30
 ПРЕДМЕТ: Издавање употребне дозволе фирми „Кленовник“ А.Д. из Пожареваца за употребу индустр. колосека нормалних и узаних у ст. Пожаревац Д. Ж. и постројења утовар. и истовар. станице вазд. железнице.

ГОСПОДИНУ ГЕНЕРАЛНОМ ДИРЕКТОРУ

Фирма „Пожаревачко Рударско Друштво Кленовник А.Д.“ из Пожареваца пројектовала је и израдила нормалне и узане индустријске колосеке у станици Пожаревац Д. Ж. као и постројење утоварне и истоварне станице ваздушне железнице.

Административно-политички увиђај расписала је Дирекција Београд и он је одржат, после чега је фирма добила грађевну дозволу решењем Г. Д. Бр. 8022/30 од 10.II.1930. год.

По изградњи поменутих индустр. колосека и постројења утоварне и истоварне станице ваздушне железнице, Дирекција Београд расписала је техничко-полицијски увиђај решењем Д. Бр. 67221/30 од 18. августа 1930. год. и он је одржат на дан 1. септембра 1930. год. у Пожаревцу.

Приликом увиђаја утврђено је да нема замерке нити приговора установе саобраћаја нити са стране јавних нити приватних интереса, јер како индустријски колосеци на ст. Пожаревац Д. Ж. тако и постројења утоварне и истоварне станице ваздушне железнице, као и сама ваздушна железница, израђени су солидно и потпуно по одобреним плановима, те су способни за саобраћај и може им се издати употребна

122 Нечитко.

123 Нечитко.

дозвола и за индустријске колосеке и за постројења утоварне и истоварне станице ваздушне железнице, као и за саму ваздушну железницу.

Дирекција Београд актом Д. Бр. 69837/30 од 2. септембра 1930. г. предлаже да се фирми Пожаревачко-Рударском Друштву А. Д. „Кленовник“ изда употребна дозвола индустријских колосека нормалних и узаних и свих постројења ваздушне железнице, пошто је фирма поступила у свему по добивеној грађевној дозволи.

Како нема приговора против успоставе саобраћаја, то је Грађевинском Одељењу част предложити Господину Генералном Директору, да изволи одобрити записник техничко-полицијског увиђаја и фирми Пожаревачко-Рударском Друштву А.Д. „КЛЕНОВНИК“ изда употребна дозвола.

12.IX.1930. год.

Београд

Инг. Љ. Дебељевић, с.р.

в.д. Начелника

Грађевинског Одељења

Генералне Дирекције Држ. Железница

Инг. Јос. Ковачевић, с.р.

ОДОБРАВАМ

19.IX.1930. год.

Београд

ГЕНЕРАЛНИ ДИРЕКТОР

Д. П. Шрепловић, с. р.

Сравнили:

Х. Антел, с.р.

Л. Зарић, с.р.

Да је овај препис веран своме оригиналу, оверава:

За Начелника

Грађевинског Одељења

Генералне Дирекције Држ. Железница

Миљивој Јанковић с. р.

Да је овај препис веран своме оригиналу тврди:

ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО

„КЛЕНОВНИК“

ПОТПИС¹²⁴

Сравњено с оригиналом

ПОТПИС¹²⁵

Препис

ИЗЈАВА

Ја доле потписани, овим изјављујем да примам дужност одговорног пословође жичане жељезнице Пожаревачког Рударског Друштва А.Д. „Кленовник“ и као

124 Нечитко.

125 Нечитко.

такав сносићу одговорност за исправно вршење саобраћаја и за тачно одржавање саобраћајних прописа према решењу Генералне Дирекције Железница.

1. септембра 1930. год.
Пожаревац.

Инг. Ал. Ржевски, с.р.

Чланови комисије на дан 1.IX.1930.

Инг. С. Кнежевић, с.р.

А. Угриновић, с.р.

Инг. Б. Јовановић, с.р.

Инг. Јован Таушановић, с.р.

Бог. Недељковић, с.р.

Инг. Б. Јовановић, с.р.

Инг. Јов. Андрејевић, с.р.

Пожаревачко Рударско Друштво

„Кленовник“

Инг. Илија Јербић, с.р.

Сравнили:

Л. Зарић, с.р.

Бор. Лукић, с.р.

Да је овај препис веран своје оригиналу оверава

За Начелника

Грађевинског Одељења

Генералне Дирекције Држ. Железница

Миливој Јанковић с. р.

Да је овај препис веран своје оригиналу тврди

ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО

„КЛЕНОВНИК“

ПОТПИС¹²⁶

Сравњен са оригиналом

ПОТПИС¹²⁷

Пож. Жељ. 79

V. Вр. 25899

% пошти лок. решења V. Бр. 25379

126 Нечитко.

127 Нечитко.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЛЕЊЕ
V. № 13221
7-V-1930.

ПРЕДМЕТ: Одобрење увођења шетних возова на релацији Пожаревац-Петровац
Св. Бр. 1983-30. г.

ГОСПОДИНЕ БАНЕ,

Дирекција Пожаревачких жељезница доставила је својим актом бр. 1983/30. г. следећи извештај:

Сваке године Дирекција ових жељезница је уводила шетне возове на релацији Пожаревац-Петровац. За те шетне возове Дирекција је давала повластице за вожњу у пола цене.

Шетни возови саобраћали су само недељом и празником.

Дирекција моли за одобрење, да и ове године може увести шетне возове.

На основу изложеног част ми је предложити да изволите одобрити увођење од 15. маја ове године на релацији Пожаревац-Петровац само недељом и празником шетних возова са повластицом за вожњу у пола цене с тим, да у случају да не би било довољно путника, Дирекција би њих одмах обуставила.

НАЧЕЛНИК V

ПОТПИС¹²⁸

ОДОБРАВАМ

БАН

ПОТПИС¹²⁹

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА

Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине

Број 1983

1-V-1930. г.

ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Шетни возови Пожаревац-Петровац

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ЗА ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ

Сваке године Дирекција је уводила шетне возове на релацији Пожаревац-Петровац, пошто се је одржавање њихово исплаћивало, јер је било увек довољно путника – излетника.

128 Нечитко.

129 Нечитко.

За те шетне возове Дирекција је давала повластице за возњу у пола цене, али на тај начин што је путник на полазној станици имао да купи целу возну карту, која му је важила и за повратак. Карта је важила само за тај дан.

Шетни возови саобраћали су само недељом и празником.

Дирекција моли Краљевску Банску Управу за одобрење да и ове године може увести шетне возове на релацији Пожаревац-Петровац и то само недељом и празником.

Како од 15. маја на релацији Пожаревац-Петровац остају у саобраћају само по један пар возова то би се ово увођење шетних возова извело на следећи начин: воз би полазио ујутру из Пожаревца. У Петровцу би композиција воза остајала цео дан и у вече исти би се враћали натраг за Пожаревац.

Дирекција би водила строго рачуна да ли се исплаћује одржавање овог шетног воза и у случају да неби било довољно путника-излетника, Дирекција би га обуставила.

Дирекцији је част молити Одељење да изволи одобрити увођење ових шетних возова на релацији Пожаревац-Петровац.

ДИРЕКТОР
 Инж. ПОТПИС¹³⁰

23. АВ, 126, V, 400, 66/1930, 4с

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
 VII. Бр. 31370/1930. год.
 17. маја 1930. године
 Нови Сад

ПРЕДМЕТ: Саопштење решења Гл. Београдске Царинарнице Бр. 7231/30. г. о повратку наплаћене царине од бив. пожаревачке обл. односно фирме „Оријент Конструкт“ из Њујорка

ТЕХНИЧКОМ ОДЕЛЕЊУ
 ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
 НОВИ САД

Како се ова акта односе на пожаревачке железница ове Бановине, а Дирекција истих железница, као и грађење нових железница у бив. пожаревачкој области, спада у делокруг и надзор тога Одељка то се враћа овај предмет с молбом да Одељење изволи примити решење Бр. 7231/30 г. Главне Београдске Царинарнице к знању, а затим исто саопштити фирми „Оријент Конструкт“ јер се из акта бив. Комесара областне самоуправе области пожаревачке Бр: 2909/1929 г. види да се враћање плаћене царине има извршити именованој фирми а и из новчаних књига не види се, да је бив. пожаревачка област издала ту суму за царињење увезених ствари фирме „Оријент Конструкт“.

130 Нечитко.

Акта припадају и даље том одељењу јер ће по свој прилици горе именована фирма тражити повраћај плаћене царине, која пада на терет буџета Дунавске Бановине у ком ће случају Начелник тога Одељења бити наредбодавац за исплату.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЛЕЊЕ
V. № 15.125
28.V.1930.
Пож. Жел.

За начелника
Финансијског одељења
ПОТПИС¹³¹

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЛЕЊЕ
V. № 12.594
2-VI-1930.

ПРЕДМЕТ: Жалба на решење Бр. 7231/30. Главне Београдске Царинарнице

ГЛАВНОЈ ЦАРИНАРНИЦИ ЗА МИНИСТАРСТВО ФИНАНСИЈА
ОДЕЉЕЊЕ ЦАРИНА
БЕОГРАД

Комесар Обласне Самоуправе Области Пожаревачке актом Бр. 2909. од 4.IX.1929. г. обратио се је Главној Дирекцији с овом жалбом:

„Са Синдикатом Оријент Конструкт – Њујорк, ова област 2. марта т. г. закључила је уговор за израду свих обласних жељезница и зајму од 5,000.000.- долара за ту израду. Уговор је одобрио Господин Министар Финансија својим решењем од 21. маја т. г. Пов. Др. Бр. 356. са изреченом клаузулом да су сви послови око извршења уговора по чл. 106. Финансијског закона за 1928/29. годину ослобођени свих такси и пореза.

Оријент Конструкт отпочео је радове на терену. Тога ради унео је у нашу земљу и за Пожаревац транспортовао велики број алата, инструмената и другог потребног материјала, а Београдска Царинарница наплатила му је на све то царину, и то: по декларацији Бр. 6481/29 динара 28.117.- а по декларацији Бр. 6467/29 динара 7.331.50 укупно 35.448.50 динара.

Како је Област и по реченом решењу Господина Министра Финансија Пов. Др. Бр. 356. и према чл. 19 концесије од 20. јуна 1928. године Д. Г. Бр. 13.504. – ослобођена пореза, царина и свих такса и дажбина на сав потребан материјал унет у земљу за израду обласних жељезница, то имам част молити Генералну Дирекцију за решење:

I. да се Оријент Конструкту врати наплаћена царина у 35.448,50 динара по декларацијама Бр. 6481 и 6467/29. г.

II. да се у будуће Област и Оријент Конструкт ослобођавају плаћања царине и осталих царинских дажбина на сав алат, инструменте и остали потребан материјал за трасирање, израду и експлоатацију обласних жељезница Области Пожаревачке“.

Решењем Бр. 7231. Гл. Царинарнице у Београду одобрила је да се Области односно Оријент конструкту врати плаћена царина само за онај материјал за који је уверењем

131 Нечитко.

Министарства Трговине доказано да се у земљи не производи, и то позивом на чл. 19. Уредбе о концесији од 20. јула 1928. г. Д. Г. Број 13.504/28., који по мишљењу Главне Царинарнице искључује слободан увоз од царина оних предмета који се производе у земљи.

Ово мишљење Главне Царинарнице није умесно, пошто тога нема у чл. 19. поменутој Уредби, већ напротив у првом делу тог плана изричито стоји да се предузеће на послу грађана и експлоатације концесионисане жељезнице ослобађава за све време грађења и експлоатације од сваке царине.

У другом пак делу наведено је што треба приложити уз пријаву царинарници, т. ј. уверење Генерале Дирекције Државних Жељезница о томе, да је увезени материјал одређен заиста за потребу грађења и опреме концесионисане жељезнице, а уверењем Министарства Трговине и Индустије да се тај материјал не израђује у земљи.

Нигде пак не стоји да је ослобођен од царина само материјал који се у земљи не производи.

У чл. XI уговора за градњу ових жељезница између бивше Пожаревачке Самоуправне области и Оријентконструкта Област се је обвезала да плати све царинске дажбине за материјал потребит за пројектовање и грађење концесионисаних жељезница, без икаквог ограничења.

Овај уговор је одобрен од Господина Министра Финансија решењем од 21. маја 1929. Пов. Др. Бр. 356. те и из тога се даде закључити да чл. 19 Уредбе концесије не ограничава ослобођење царина само за материјал који се у земљи не производи.

На темељу предњег образложења част је овој Управи као правној наследници бивше Пожаревачке Самоуправне области поднети жалбу на решење Бр. 7231/30. г. Главне Царинарнице у Београду с молбом да се то решење поништи и овој Управи односно Оријентконструкту врати плаћена царина по декларацији Бр. 6481/29. г. у суми од 28.117. динара а по декларацији Бр. 6467/29. у суми од 7.331.50 динара Укупно 35.448.50 динара. За случај да се не уважи ова жалба то Управа моли Министарство Финансија да донесе ново решење којим се објашњава чл. 19. Уредбе од 20. јула 1928. г. Д. Г. Бр. 13.504/28. у смислу да исти важи за сав материјал без обзира да ли се у земљи прозвађа или не; пошто би иначе ова Управа морала сама плаћати царину, јер по чл. XI уговора са Оријентконструктом она је преузела ту обавезу.

2. јуна 1930. год.
Нови Сад

БАН
Рад. М. Дуњић, с. р.

Прилози:
По акту К. Бр. 7231/30. г.
Главне Царинарнице

Да је овај препис веран своме оригиналу, тврди
ПО НАРЕЂЕЊУ БАНА
ЗА НАЧЕЛНИКА
ТЕХНИЧКИ ВИШИ САВЕТНИК
ПОТПИС¹³²

132 Нечитко.

Дунавске Бановине
Нови Сад
Уступа се предмет с молбом, на даљу надлежност.
24.IV.1930. год.
Н. Сад
потпис¹³³

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 12968
30.IV.1930.
Пож. Жељ. 35

Пошто се ради о афирмативној достави
а-а
ШЕФ ОДСЕКА ЗА ПУТОВЕ И МОСТОВЕ
12-V-1930.
потпис¹³⁴

Пож. Жељ. 25.
бр. 12968

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
I. Бр. 17771
26.V.1930. год. – Нови Сад

ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ

На основу § 1.31 и 60. Закона о банској управи и чл. 1. и Уредбе о службеним односима установљењу места и припадностима бановинских службеника, пошто је проведеном истрагом доказано да је г. Ђорђевић Божидар, бив. шеф. железничке станице у Пожаревцу суму од 1730.75 динара оправдао, те се по извештају Банске Контроле за наведену суму не може теретити

РЕШАВАМ

Да се из депозита благајне Дирекције Бановинских Железница у Пожаревцу депонована сума од 1730.75 динара (једну хиљаду седам стотина тридесет динара и 75%) по решењу I. Бр. 9663/30. врати г. Ђорђевићу Божидару бив. шефу железничке станице у Пожаревцу.

Да се цео предмет уступи Техничком Одељењу на разматрање и евентуални предлог да ли је потребно вратити у службу г. Ђорђевића Божидара с обзиром на предложену

133 Нечитко.

134 Нечитко.

редукцију особља Пожаревачких железница и извештај Дирекције Бр. 4580/29 од 4.I.1930. године, по коме је г. Ђорђевић пензионисан по пресуди Дисциплинског Суда на основу чл. 148 тач. 3. Закона о држ. саобраћајном особљу.

БАН
Рад. М. Дунић, с. р.

Решење издао
По наредби Бана
За начелника општег одељења
Бански инспектор,
Ст. Струпи с. р.

Сравнили
ПОТПИС¹³⁵

Да је овај препис веран своме оригиналу, уверава
ДИРЕКТОР
Инж. ПОТПИС¹³⁶
11.VIII.1930.

14. априла 1930. год.
Пожаревац

Господине Бане,

Божидар Ђорђевић бивши шеф железничке станице у Пожаревцу, који је Вашим решењем отпуштен, јавно се хвали да ће бити враћен јер је он уредио ствар код неког чиновника у Финансијском одељењу при банској управи, који ће Вами поднети извештај да су рачуни тачни и да ће те га Ви понова вратити на дужност. Нама је један од чланова комисије која му је извршила преглед у Пожаревцу, казао да су рачуни неисправни а нарочито да се је са сумом од 11.800. дин. раздужио у месецу септембру 1.929. год., а новац главној Благајни предао после 20-25 дана, што је у записнику констатовано.

Господине Бане, познавајући Вас као ретко исправног државника ми се надамо да овог неваљалца нећете враћати, тим пре, што је са државне железнице најурен по дисциплинским пресудама на доцније помоћу пријатеља пензионисан и сада прима 3.000 дин. пензије.

Ма да се он стално хвали неким протекцијама, помињући неког адвоката из Београда, - Вашег кума, мислимо и надамо се да му то све неће ништа помоћи да буде враћен јер је кроз нечисте прошлости. Његовим повраћајем изазвао би се револт код оvd. грађанства, и изгубила би се свака вера у правду и поштење.

Грађанство Вас је благосивљало када сте га одпустили, а нарочито железничко особље.

(Ничота директор за кога сте добили драгоцене податке, што мислим да је утврдио и Ваш начелник техничког одељења, па до данас противу истог није ништа предузето)

135 Нечитко.

136 Нечитко.

настојава свим силама да врати овог неваљалца, како бих се њиме буџетом одобрених 5-6.000.000 динара, могао да утроши-покраде, јер овај треба да му послужи за извођење тих новчаних махинација, јер је он – Ђорђевић за то способан.

Ничоту неко протезира, и то знамо. Али ако га нећете отпустити ми Вас молимо донесите своје решење да се премести у Нови Сад, а ја у напред верујем да он неће доћи јер је прво неспособан за рад, а друго не служи ради каријере него му је положај потребан ради богаћења, - што је учинио код Државе док је са службом у Земуну био, па је ту ухваћен, али благодарећи свом тасту спасао је се хапсе, али је из држ. службе најурен за свагда.

Дужност директора могао би да отправља г. Душан Миљковић, инж. дирекције у Пожаревцу, врло ваљан и исправан чиновник.

Још једном молимо да Ђорђевића не враћате у службу.

Остајемо у нади да ће те удовољити нашој молби.

УЧТИВИ, ГРАЂАНИ ПОЖАРЕВЦА

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЛЕЊЕ
П. № 45390
17.IV.1930.
П/З ТЕХНИЧКОМ ОДЕЛЕЊУ

25. АВ, 126, V, 400, 60/1930, 7с

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЛЕЊЕ
V. № 14.825
26.V.1930.

ПРЕДМЕТ: Набавка угља за локомотиве Пожаревачких Жељезница у 1929. г.

ГОСПОДИНЕ БАНЕ,

Дирекција Пожаревачких Жељезница за подмирење својих потреба за локомотиве, снабдевала се угљем од рударског друштва „Кленовник“.

Још одлуком Окружног Одбора Округа Пожаревачког Бр. 1796/25. г. од 3.IX.1925. г. утврђена је цена овом угљу у 1400.- динара по вагону од 10 тона, плус 51. дин. такса и дажбина, што чини укупно 1451. дин. по вагону или 145.10 дин по једној тони.

Ова цена је донета на основу хемијских и техничких анализа и базирана је на резултатима истих.

На основу ове одлуке Дирекција Пожаревачких Жељезница је у 1925. г. и 1926. г. вршила набавку угља од рудника „Кленовник“ и исплаћивала га по напред утврђеној цени.

У 1927. г. одлуком Обласног Одбора О. Бр. 66. од 18.IV.1927. г. испорука угља остала је надаље из рудника „Кленовник“ по истој цени.

По самом устројству Обласног одбора, Председник истог био је и члан Одбора за Саобраћај и као такав – наредбодавац за све набавке и издатке, по грани буџета за Дирекцију Пожаревачких Жељезница.

На основу ове одлуке по усменом наређењу и одобрењу Председника Обласног Одбора и члана одбора за саобраћај вршена је набавка угља и даље код друштва „Кленовник“ под истим условима и по истој цени у току 1927. и 1928. године.

Приликом укидања обласних одбора тадањи председник одбора остао је као комесар обласне самоуправе области Пожаревачке.

Као комесар и наредбодавац издавао је и даље наређења да се набавка угља за потребе Пожаревачких Жељезница врши код рударског друштва „Кленовник“ под истим условима и по истим цени.

На основу овог усменог наређења Комесара, у току 1929. год. Дирекција Пожаревачких Жељезница извршила је набавку угља код рударског друштва „Кленовник“ у укупној суми од 536.571.57 динара, од које је суме исплатила 199.112.50 дин.

Приликом ликвидације рачуна Дирекције Пожаревачких Жељезница Банска Контрола одбила је, да да визу за исплаћене рачуна у горњој суми, захтевајући, да се уз исте приложи и одлука о извршењу набавке у 1929. години, због укидања обласних самоуправа Дирекција Пожаревачких Жељезница, тражењу одлука не може набавити.

Пошто је набавка угља вршена на основу тада постојећих решења односно одлука и праксе у времену 1925-1928. год., а према писменој изјави Комесара обласне самоуправе, по уведеној пракси и у 1929. год. на основу исте наредбе јер друга одлука није била донешена, а угаљ је приман комисијски и књижен, част ми је предложити да се накнадно одобре Дирекцији Пожаревачких Жељезница у Пожаревцу све набавке угља код рударског друштва „Кленовник“ по цени од 145.10 динара по тони која је она извршила до 14. новембра 1929. год. с тим, да Дирекција издатке правда уредним платним документима.

Молим да изволите одобрити овај мој предлог.-

25. маја 1930. год.
 НОВИ САД

НАЧЕЛНИК V
 ПОТПИС¹³⁷

ОДОБРАВАМ
 ЗАМЕНИК БАНА ПОМОЋНИК
 ПОТПИС¹³⁸

УГЉЕНИ РУДНИК
 „ПЕТРОВАЧКИ ЛЕСКОВАЦ“
 ПЕТРОВАЦ-ПОЖАРЕВАЧКИ
 Д. Бр. 79.
 БЕОГРАД – Пашићева 7/1.

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ
 Дунавске Бановине
 НОВИ САД

137 Нечитко.

138 Нечитко.

Угљени рудник Петровачки „Лесковац“ из Петровца Пожаревачког допуњује своју жалбу од 2. јула 1930. год.

Као допуноу нашој молби од 2. јула 1930. год. част нам је учтиво известити Банску Управу о следећем:

1) Да је акт БАНСКЕ УПРАВЕ од 20. јуна 1930. год. под V. Бр. 16443 са којим није одобрена лицитација од 11 јуна т. г., за испоруку угља Дирекцији Пожаревачких Железница потписао г. БАН на основу НЕТАЧНОГ РЕФЕРАТА неког од надлежних у Банској Управи са мотивацијом само да је непотпуно уверење о подобности лифераната.

2) Да је акт БАНСКЕ УПРАВЕ Бр. 16943. од 20. јуна 1930. год. потписао неко од БАНСКЕ УПРАВЕ, са мотивацијом са свим другом о неодобравању поменуте лицитације, а где се помиње кауција и други предмети и

3) Да је акт БАНСКЕ УПРАВЕ под Бр. 16735. од 21. јуна т. г. упућен КАО НАРЕЂЕЊЕ ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДА СЕ И НА ДАЉЕ КУПУЈЕ угаљ из слободне руке од „КЛЕНОВНИКА“ односно БЕРГМАНА представника Кленовника, по цени по којој је он понудио угаљ, а према некој његовој изјави датој НЕПОСРЕДНО БАНСКОЈ УПРАВИ, ПОСЛЕ ЛИЦИТАЦИЈЕ, и ако је забрањено лицитантима подношење ма каквих накнадних понуда и изјава, другој инстанци ван оној како је условима прописано и у Службеним Новинама објављено. Ово наређење Банске Управе да се и на даље узима угаљ СКУПЉИ ЗА 35% од наше понуде, са којом смо јевтинији за 35% од Кленовника утврђено је писменом потврдом Генералне Дирекције Државних Железница.

4) Када је БАНСКА УПРАВА хтела да прима накнадне изјаве после свршене лицитације, од лицитаната, требала је да позове и нас у Нови Сад, као г. БЕРГМАНА и да и од нас затражи какву накнадну изјаву, па по томе да донесе своју одлуку а не да узме изјаву само г. БЕРГМАНА који годинама продаје угаљ Дирекцији Пожаревачких Железница скупле са 400-500 дин. по вагону него што даје другима, као да су новци Пожаревачких Железница шугави И АКО ЈЕ НАША ПОНУДА ЈЕВТИНИЈА ОД КЛЕНОВНИКА - г. БЕРГМАНОВЕ за 35% процената?!

На основу изложеног учтиво молимо БАНСКУ УПРАВУ да изволи извидети:

а.) зашто је реферисано г. БАНУ да треба неодобрити поменуту лицитацију на основу једног разлога – тобоже неисправног уверења и ако је исто потпуно по закону, а на основу акта Бр. 16443/30 који је г. БАН потписао;

б.) зашто је други акт по истом односу Бр. 16943/30 под истим датумом потписао други у Бановини, да именована лицитација није тобоже по закону, СА РАЗЛОГА ДРУГИХ а не оних изнетих у акту Бр. 16443. који је г. БАН потписао;

в.) зашто је актом БАНСКЕ УПРАВЕ Бр. 16735 од 21. јуна т. г. наређено Дирекцији Пожаревачких Железница да и даље купује угаљ од Кленовника чији је директор г. БЕРГМАН, по цени скупој од наше понуде за 35% чиме се штети само каса државна односно бановска;

г.) зашто је БАНСКА УПРАВА примала накнадне изјаве од Кленовника односно г. БЕРГМАНА, без знања осталих лицитаната, а противно закону о Државном Рачуноводству, и опет дала наређење Дирекцији Пожаревачких Железница да и даље купује угаљ од Кленовника односно БЕРГМАНА по скупој цени од наше понуде за 35% процената;

д.) зашто БАНСКА УПРАВА, са напред поменутих актима захтева вредност кауције друге од оне која је прописана у чл. 88. зак. о Државном Рачуноводству и на тај начин се негира позитиван законски пропис.

ђ.) Хоће ли и ко надокнадити држави односно Бановини штету, што је нечијим наређењем из Банске Управе вршена набавка угља испод руке плаћајући вредност скупље за 35%.

Молимо да се ова наша молба сајузи са молбом од 2 ов. м. и сматра као саставни део исте.

Молимо да нам се изда решење о одлуци по овој и ранијој молби по овоме односу зашта таксу плаћамо.

9. јула 1930. год.
Београд

ПОНИЗАН
УГЉЕНИ РУДНИК
„ПЕТРОВАЧКИ ЛЕСКОВАЦ“
ПЕТРОВАЦ-ПОЖАРЕВАЧКИ
ПОТПИС¹³⁹

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. № 18.606
11.VII.1930.
Пож Жељ. 60

%
Пошто решењем је нова лицитација за набавку угља.
18/VII-1930.

ШЕФ ОТСЕКА ЗА ПУТЕВЕ, МОСТОВЕ И ЖЕЛЕЗНИЦЕ
ПОТПИС¹⁴⁰

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
Број 2762
23-VI-1930. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Исплата рачуна за извршене набавке угља у 1929. години у износу Динара 337.459,07

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

У Прилогу под ./.. Дирекцији је част доставити Одељењу извод са 18 неисплаћених рачуна Пожарев. Рудар. Друштва „Кленовник“ у бруто износу од Динара 337.459,07, с молбом за преглед и наређење исплате на терет партије 21 поз. 8. буџета Дирекције за 1930/31. годину, „за исплату неисплаћеног горива угља за локомотиве“.

139 Нечитко.

140 Нечитко.

Спроводећи ове рачуне на преглед и наређење за исплату Дирекцији је част доставити извештај и образложење о овој обавези.

Својим експозеом предлога буџета за 1930/31. годину, достављеног Одељењу под Бр. 63/29 од 25-XI-1929. год., Дирекција је објаснила да је услед вирманисања партије 30 поз. 2 (предвиђене за издатке на рудник), на партију 28. поз. 1 (предвиђена за набавку горива за локомотиве) Обласног буџета за 1929. год., обустављена исплата набавке угља из рудника „Кленовник“, због чега је Дирекција у предлог буџета за 1930/31. годину предвидела суму од Динара 400.000.- за исплату овог неисплаћеног угља. Дирекција прилаже оверен препис одлуке Господина Министра Финансија Д. Р. Бр. 95915 од 4-VII-1929. год.

Ликвидацијом Комесаријата Области Пожаревачке, Обласна Финансијска Управа, оставила је Дирекцији неисплаћених рачуна за набавку угља у износу Динара 536.571,57. Од ове суме, а из остатка неутрошеног кредита по парт. 28 поз. 1. буџета за 1929. год. исплаћено је рачуна за Динара 199.112.50. Према томе, за исплату на терет партије 21 поз. 8 буџета за 1930/31. год. остало је неисплаћених рачуна у износу Динара 337.459,07.

Одлуком Господина Бана Дунавске Бановине V. 14825 од 26-V-1930. год. чије је оверен препис приложен уз сваки рачун, одобрене су све ове набавке угља из 1929. године.

Према свему изложеном нема више никаквих сметњи за ликвидацију ове обавезе Дирекцији.

Своје редовне потребе Дирекција извршује из својих прихода. Сем тога, један добар део, такође неисплаћених обавеза, остављених јој од бив. Обласне Финансијске Управе, Дирекција је извршила из својих редовних прихода.

Исплату ових рачуна у износу Динара 337.459,07 Дирекција није у могућности да изврши, јер у каси нема толико готовине. Редовним приходима Дирекција за сада успева још, да подмири редовне што личне издатке.

Према томе, исплата ових рачуна може се извршити само на терет одређене дотације буџету Дирекције у износу од Динара 1,855.390.-

На основу свега изложеног Дирекцији је част молити да се приложени рачуни прегледају, овере и по њима нареди исплата на терет одређене дотације овој Дирекцији.

ДИРЕКТОР
ПОТПИС¹⁴¹
23.VI.1930.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЛЕЊЕ
V. № 17186
24.VI.1930.
Пож. жел. 60

26. АЈ, 148, 16, 8, 1930, 4с

Прилог 1930
ка М.Г.Бр. 42602/30.

ПРЕГЛЕД ПРУГА ИЗГРАЂЕНИХ И У ГРАЂЕЊУ
После рата – од 1918. г. до данас

2

САГРАЂЕНЕ ПРУГЕ

Пруге назив и колосек		Дужина пруге км	Тунели		Мостови		Ста- нице ком	Примедба
			ком- ада	укупна дужина м.	ком- ада	укупна дужина м.		
Нормалног колосека								
1	Ниш-Књажевац	66,3	36	5.491,5	27	687.-	6	Јужна Србија
2	Топчидер-М. Крсна	66,0	2	5.418.-	2	148,5	8	
3	Госпић-Грачац-Книн	63,0	11	1.874.-	8	561.-	10	
4	Босански Нови-Бихаћ	34,0	3	675.-	4	317.-	4	
5	Љутомер-М. Субота	37,3	-	-	7	252.-	6	
6	Слав. Рача-Сава	2,5	-	-	1	40.-	1	
7	Тител-Орловат, са мостом преко р. Тисе отвора 2+120+154+40м	28,0	-	-	1	434.-	5	
8	Велес-Штип-Кочане, са мостом преко р. Вардаров отвора 6x10+3x21+73м	86,3	-	-	12	477.-	7	
9	Дољевац-Прокуље-Куршумлија	54,0	1	169.-	12	304.-	7	
10	Рogaцац-Крапинов	14,5	2	650.-	8	90.-	3	
11	Крагујевац-Краљево	56,0	2	2.173.-	20	420.-	7	
12	Краљево-Рашка	68,8	14	7.070.-	30	964.-	8	
13	Рашка-Кос. Митровица	64,7	6	1.828.-	27	992.-	7	
Узног колосека 0.76:		641,4		25.348,5		5.686.-		

1	Београд-Обреновац, са теретном станицом Београд Сава	43,0	2	2.004.-	13	329.-	9	Јужна Србија
2	Увац-Прибој	5,0	-	-	1	62.-	1	
3	Ужице-Вардиште	57,8	43	8.515.-	20	543.-	7	
4	Босанска Рача-Угљевик	44,0	-	-	-	-	5	
5	Кларија-Црња	7,8	-	-	-	-	-	
6	Параћин-Сталаћ	21,0	-	-	-	-	-	
7	Требиње-Ластва	12,3	-	-	-	-	1	
8	Раштемица-Брадина	8,0	3	3.598.-	-	-	-	
Укупно		198,9		14.117		934		

ПРУГЕ У ГРАЂЕЊУ

Пруге назив и колосек		Дужина пруге км	Тунели		Мостови		Ста- нице ком	Примедба
			ком- ада	укупна дужина м.	ком- ада	укупна дужина м.		
Узано колосека 0,60:								
1	Сичево-Охрид	120,0					10	У Јуж. Србији
2	***142	22,0					3	
Укупно		142,0					13	

ПРУГЕ У ГРАЂЕЊУ

Пруге назив и колосек		Дужина пруге км	Тунели		Мостови		Ста- нице ком	Примедба
			ком- ада	укупна дужина м.	ком- ада	укупна дужина м.		
Нормалног колосека								
1	Београд-Пристаниште	10,3	4	535,0	-	-	2	У Јужној Србији
2	Приштина-Глоговци	28,0	1		3	100,0	3	
3	Београд-Панчево, са мостом преко Дунава отвора 5+21+7+162+8+32м и преко Палиша 8+32+80м	32,0	1	1000,0	2	1827,0		
4	Тунел Бела река на прузи Београд-Лазаревац	7,6	1	3840,0	-	-	1	
5	Тунел ***143 на прузи Крагујевац-Топола	5,0	1	1500,0	-	-	1	
Укупно		72,9	7	6875,0	5	1927,0	7	

Пруге назив и колосек		Дужина пруге км	Тунели		Мостови		Ста- нице ком	Примедба
			ком- ада	укупна дужина м.	ком- ада	укупна дужина м.		
Узани колосек 0,76м								
1	Ластава-Билећа	22,0	-	-	1	60,0	2	
Укупно		22,0	-	-	1	60,0	2	

23.VI.30. г.
Бг.

IV/3 Т. С. Ђурђевић, с. р.

142 Нечитко.

143 Нечитко.

ОДЕЉЕЊУ

По предњем тражењу Отсеку је част поднети у следећем извештај о грађењу железничких пруга после рата.

Непријатељске војске повлачећи се са Солунског фронта кроз Србију крајем 1918. г. разоравале су за собом са нарочитим планом железничке пруге и велике објекте, те ради успостављања управе и отклањања глади и болести у опустошеној земљи била је животна потреба што хитније успоставити железнички саобраћај. Морало се радити брзо и одлучно. Смишљено и стручно изведеном организацијом на овоме послу постигнути су изванредни резултати и напредујући постепено и истрајно успело је августа месеца 1919. г. имати целу железничку мрежу у предратној Србији, реконструисану и оспособљену за редован саобраћај. Априла месеца 1929. г. постављене су нове конструкције преко свих отвора разореног железничког моста преко Саве код Београда и тиме је Београд добио непосредну везу са Европом.

После овога приступило се решавању другог железничког питања: наиме мреже у појединим крајевима уједињене Југославије претстављале су резултат политичких прилика и намера бив. Аустро-Угарске тако да су мреже појединих покрајина биле без везе међу собом и дивергентне у односу према средишту нове државе. С обзиром на државне и економске потребе започета су нова грађења. Било је у главном три врсте грађења: прво: довршење пре рата започетих радова, као Госпић-Грачац, Топчидер-М. Крсна и Ниш-Књажевац, друго: израда врло корисних веза између постојећих покрајинских мрежа као на пр.: Грачац-Книн, Ужице-Вардиште, Београд-Обреновац, Рогатец-Крапина и др.; и најзад треће: излаз на Јадранско море, као и Београд-Крагујевац-Краљево-Митровица и Ниш-Приштина-Пећ и т. д. У приложеном прегледу изложене су пруге и објекти израђени у времену од 1918. г. до данас и који се налазе сада у грађењу, са подацима од интереса према предњем тражењу Пресбирос-а.

23-VI-30 г.
Бг.

IV/3
ПОТПИС¹⁴⁴

27. АВ, 126, V, 400, 113/1930, 2с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Железница Дунавске Бановине
Број 3401
5-VIII-1930. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Распоред особља Дирекције Бановинских Железница на место редуцираних службеника.

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

На основу извршене редукције особља ове Дирекције одлуком Краљевске Банске Управе Дунавске Бановине I. Бр. 23523 од 11. јуна 1930. год. Дирекција је с обзиром

144 Нечитко.

на интересе службе извршила размештај особља и попуну места редуцираних службеника.

Дирекцији је част доставити ниже изложени распоред Одељењу с молбом на увиђај и одобрење:

1) За вршиоца дужности чувара пруге на делу од Км. 0,00 до Км. 2 одређен је Лазих Василије, скретничар станице Дубравичке поред своје редовне дужности;

2) За вршиоца дужности чувара пруге на делу од Км. 2 00 до Км. 8 одређен је Бојиновић Миливоје, досадањи чувар постаје Брежане са седиштем у постаји Брежане;

3) За вршиоца дужности чувара пруге од Км. 8 00 до Км. 14 00 одређен је Матић Милан, досадањи чувар пруге;

4) За вршиоца дужности чувара пруге од Км. 14 00 до Км. 18 одређен је Радовановић Станоје досадањи чувар пруге. Исти има затварати рампу на Км. 18 00;

5) За вршиоца дужности чувара пруге од Км. 18 00 до Км. 24 00 одређен је Јовановић Живан, досадањи чувар пруге;

6) За вршиоца дужност чувара пруге од Км. 24 00 до Км. 29 одређен је Петровић Љубомир, с тим, да обавља и дужност скретничара станице Мале Црниће са седиштем у Малом Црнићу;

7) За вршиоца дужности чувара пруге од Км. 29 00 до Км. 34 00 одређен је Костић Димитрије, досадањи чувар пруге са седиштем у старажари станице Батушке с тим, да врши дужност и скретничара станице Батушке;

8) За вршиоца дужности чувара пруге на делу од Км. 34 00 до Км. 38 00 одређен је Блажић Петар, досадањи скретничар у Батовцу са седиштем у постаји Велико Село;

9) За вршиоца дужности чувара пруге на делу од Км. 38 00 до Км. 42 00 одређен је Стокић Стеван, кондуктер са седиштем у постаји Рашанац;

10) За вршиоца дужности чувара пруге од Км. 42 00 до Км. 48 00 одређен је Марковић Јеврем, пружни радник са седиштем у постаји Трновче;

12) За вршиоца дужности чувара пруге на делу од Км. 48 00 до Км. 52 00 одређен је Костић Павле, досадањи чувар постаје са седиштем у постаји Каменово;

13) За вршиоца дужности писара и магационера Ложионице одређен је Гојковић Димитрије, досадањи чувар постаје у Трновчу, пошто је са тим послом упознат јер га је и раније радио.

Услед тога, што ова напред одређена лица за чуваре пруга имају поред редовног обиласка пруге све возове у самим постајама истовремено обављати и дужност чувара постаја а у интересу безбедности саобраћаја Дирекција је издала наређење да скретнице у постајама имају бити закључане и то:

У постаји Батовцу 1 скретница

У постаји Брежане 2 скретнице

У постаји В. Село 2 скретнице

У постаји Рашанац 2 скретнице и

У станици у Пожаревцу скретница на краку што води у Државну ст.

Предњим распоредом постигнуто је да се целокупна служба може обављати са особљем којим Дирекција располаже а поред извршене редуције.

Дирекцији је част молити Одељење да се изложени распоред одобри.

ДИРЕКТОР

ПОТПИС¹⁴⁵

5.VIII.1930.

145 Нечитко.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко одељење
V. № 21159
11.VIII.1930.
Пож. жељ. 113

28. АВ, 126, V, 400, 121/1930, 12с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
Број 4872
7-XI-1930. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Измена возаринских ставова за превоз угља на релацији Пожаревац-
Дубравица и Пожаревац-Петровац
Св. V. бр. 26.215/1930

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

У вези наређења КРАЉЕВСКЕ БАНСКЕ УПРАВЕ бр. 26215 од 9 октобра о. г. Дирекцији је част поднети Одељењу следећи извештај:

Код ове Дирекције не постоји Правилник, односно упутство, за састављање железничке тарифе, јер према закону о концесији за грађење и експлоатацију железница у округу Пожаревачком (члан 17 услова за експлоатацију) на нашој железници важе за пренос робе и путника све оне тарифе, које важе и на државним железницама.

Што се тиче тарифе за превоз угља, наша је Дирекција увела у живот од 1. априла 1926. г. исту тарифу, која је ступила у важност на државним железницама од 1 октобра 1925. године. Према овој тарифи, возарина за превоз угља од Пожареваца до свих станица државне железнице рачунала се по повлашћеном тарифном бр. 1. По овој тарифи возарински ставови износили су по километрима:

КИЛОМЕТРИДИНАРА	за вагон од 10 тона
1-10.	185.
11-15	205.
16-20	220.
21-25	235.
26-30	255.
31-35	270.
36-40	290.
41-45	305.
46-50	320.
51-55	330.

Чим је ова тарифа ступила на снагу на нашој железници, одмах је било констатовано, да иста не одговара месним приликама, јер је сувише скупа. Због тога Пожаревачки бивши обласни и окружни одбори не само да нису усвојили у идућим годинама нове

државне тарифе за превоз угља, који су ступили у живот 1 октобра 1926. г. и 1. марта 1929. г. већ су покренули тежњу за смањивање своје тарифе.

Тако је на основу решења од 29. марта 1927. г. под бр. 292 учињен био попуст од 25% од ове тарифе за све релације од утоварних станица Петровац и Дубравица.

Према томе возарински ставови износили су по километрима (са за окружењем до динара)

1-10.....	139.
11-15.....	154.
16-20.....	165.
21-25.....	175.
26-30.....	191.
31-35.....	203.
36-40.....	218.
41-45.....	229.
46-50.....	240.
51-55.....	248.

Накнадно на основу решења Обласног Одбора од 26 Јануара 1928 г. под бр. 448 ова, већ снижена, тарифа је још била смањена са 20% за онај угљ, који се извозио из Петровца и Дубравице преко Пожареваца ван бивше Пожаревачке Области.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА решењем под бр. 26515 од 19 Августа о. г. проширила је ову повластицу и на угљ, који долази за Пожаревац-Локо, а у акту под бр. 26515 известила је Дирекцију, да је ово решење важи за превоз угља за релације Петровац-Пожаревац и Дубравица-Пожаревац у оба правца.

Сада ако узмемо за основу ову возарину, која је одређена решењем КРАЉЕВСКЕ БАНСКЕ УПРАВЕ за релације Петровац-Пожаревац (180 дин. за вагон од 10 т.) и Дубравица-Пожаревац (135 дин. за вагон од 10 т.) и распоредимо је између остале наше станице према километрима и упоредимо нађене возаринске ставове са ставовима, постојећима на државним железницама, то ћемо видети, каква сада постоји разлика између тарифа наших и државних.

Пре овога упоређивања треба да наведемо, на основу Локалне Тарифе Државних Железница, важеће од 1 Марта 1929 г. сада постоје две тарифе за превоз угља од станице Пожаревац-Државне и то једна (повлашћени став бр. 30) за превоз до Београда и у рејон североисточни од Дунава и друга (повлашћени бр. 26), која важи за превоз до свих осталих станица.

Упоређивањем наших и државних ставова добијамо следећу табелу:

Километарска одстојања	Наша тарифа динара	На државним железницама	
		Повлашћени Бр. 26	Повлашћени Бр. 30
		Динара	
1-10	111	190	140
11-15	123	205	145
16-20	135	225	155
21-25	141	240	160
26-30	153	255	165
31-35	162	275	170
36-40	180	290	180
41-45	183	305	185
46-50	192	320	190
51-55	198	335	195

На нашој железници сем возарине, мерине (7,50 дин. од вагона) и ситних споредних такса (70 пара од вагона) које и на државним железницама, превоз угља оптерећен је

још и таксом („транзитном“) за превоз угља од Пожаревца Бановинског до Пожаревца Државног и обратно, која износи 19 динара по вагону. Ову таксу плаћају: Кленовнички рудник за све релације, а Петровачки рудници за угаљ, који се извози ван Пожаревачке станице, а то је већина вагона, који се шаљу из Петровца.

Сем тога раније угаљ, као и остали артикли, био је још оптерећен таксом осигурања, која је износила, за вагон од 10 тона, 10 динара на одстојању до 30 км. и 15 динара за већа одстојања. Затим Обласни Одбор учинио је повластицу, укинувши ову таксу за угаљ, који се извозио ван бив. Пожаревачке Области. Пошто је КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА сада изједначила возаринске ставове, ова такса у опште не узима се при превозу угља.

Прелазећи констатовању финансијског ефекта свих трију тарифа (т. ј. једног нашег и двеју државних) и узевши у обзир фактично обављени превоз угља у току 1929 г. ми ћемо из приложене таблице превезеног у току ове године угља видети: 1) да се од Пожаревца угаљ није вукао ни за једну станицу, 2) да се од Петровца угаљ превозио само за станицу Пожаревац-Држ. и 3) да се је од Дубравице вукао угаљ за Пожаревац, Мало-Црниће и за Велико Село и то: из Петровца за Пожаревац-Држ. извезено је 817 вагона, а од Дубравице: за Пожаревац 2.034 вагона, за Мало-Црниће 64 вагона и за Велико Село 25 вагона. Сви ови вагони рачунају се по 10 тона.

Према превозу угља у току 1929 г. и горенаведеним ставовима добијамо следећу таблицу:

Релације	Кмтар. одстојање	Повућено вагона	По нашој тарифи	По Државној тарифи	
				Бр. 26	Бр. 30
Дубр.-Пожар.	17	2034	274.590	457.650	315.217
“ “ - М. Црн.	29	64	9.792	16.320	10.560
“ “ - В. Село	37	25	4.500	7.250	4.500
Петр. Пож.-Држ.	37	817	147.060	236.930	147.060
Свега		2940	435.942	718.150	477.337

Пошто су сви 2940 вагона, који су били превучени нашом железницом у току 1929. г. прошли преко државне Пожаревачке станице, те према томе сви су били наплаћени транзитном таксом по 19 динара од вагона, што свега износи 55.860 динара. Ова сума, заједно са 435.942 дин., износи 491.802 динара, која сума чини сав приход од 2.940 вагона по важећој од сада тарифи.

Овај је приход много мањи од тога, који је према тарифи државних железница бр. 26, али је скоро исти, ако га урачунамо по државној тарифи бр. 30.

Достављајући предње КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ, Дирекција има част предложити, да сада важећа тарифа за превоз угља остане и даље на снази, пошто би свако даље сманивање возаринских ставова ишло на уштрб прихода наше Дирекције, а повећавање возаринских ставова немогуће је спровести услед јаке економске кризе. Кад се узме у обзир и сравне возарински ставови државне железнице са садашњима нашим, наши ставови и државне железнице скоро су исти. Сманивање до ове границе дошло је услед тога, што је Дирекција из дугогодишњег свога рада стекла убеђење да су возарински ставови у овој величини најкориснији по интересе ове установе.

ДИРЕКТОР
 Инг. потпис¹⁴⁶
 17.XI.1930.

146 Нечитко.

ТАБЛИЦА

за угаљ, превезени на прузима Пожаревачких железница
Дунавске Бановине у току 1929. год.

1929. Пожарев. Ж. Д. Б.	Од ст. Дубравца			Од ст. Петровац			Света	
	за ст. Пожаревац	за ст. М. Прилиће у тонама	за ст. Вел. Село	Света	1929. г. Пожарев. Жел. Дун. Бан.	за Пожаревац у тонама		за Дубрав. у тонама
Јануар	3305	-	-	3305	Јануар	970	-	970
Фебруар	2765	120	30	2915	Фебруар	875	-	875
Март	4175	260	30	4465	Март	900	-	900
Април	3020	-	-	3020	Април	-	-	-
Мај	364	-	118	482	Мај	367	-	367
Јуни	332	-	-	332	Јуни	425	-	425
Јули	539	-	-	539	Јули	343	-	343
Август	878	-	-	878	Август	783	-	783
Септембар	933	55	20	1008	Септембар	1124	-	1124
Октобар	1215	97	11	1323	Октобар	756	-	756
Новембар	1579	12	40	1631	Новембар	895	-	895
Децембар	1235	92	-	1327	Децембар	731	-	731
Укупно	20340 т	636 т	249 т	21226	Укупно	8169 т	-	8169 т

Василиј Јушчук
чин. Дир. Пож. Ж. Д. Б.

В.д. Шефа контроле прихода
ПОТПИС¹⁴⁷

¹⁴⁷ Нечитко.

ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО „КЛЕНОВНИК“

Телефони:

ДИРЕКЦИЈЕ: Пожаревац бр. 14

МАЈДАНА: “ бр. 57

Експозитура у Београду бр. 34-20.

Телеграми: КЛЕНОРУД ПОЖАРЕВАЦ

Пожаревац, С.Х.С. 27. септембра 1930. г.

ВОЗАРИНСКИ СТАВ ЗА ПРЕВОЗ УГЉА

Титл.

ДИРЕКЦИЈЕ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ПОЖАРЕВАЦ

Према решењу Обласног Одбора О. бр. 448 од 26. I 1928. г. утврђено је да се возарински став за угља који је до тада важио измењен и то тако да постоји за руднике: Петровац и Кленовник једна тарифа за извор а за Пожаревац – локо да остане ранија тарифа. Тарифа за локо изнела је до тада по решењу Обласног Одбора О. бр. 292. од 29. III. 1927. г.

ПЕТРОВАЦ-ПОЖАРЕВАЦ:

возарински став	Дин.	217,50	
за индустријски колосек	“	67,50	
транзитна такса	“	37,50	
мерина	“	7,50	
такса за осигурање	“	10,-	340,-

ДУБРАВИЦА-ПОЖАРЕВАЦ:

возарински став	Дин.	165,-	
транзитна такса	“	37,50	
такса осигурања	“	10,-	
мерина	“	7,50,-	220,-

Међутим сада по новом решењу бр. 448/928 утврђена је следећа извозничка тарифа:

ЗА РУДНИК ПЕТРОВАЦ:

возарина од Петровца до Пожар.	Дин.	180,-	
транзитна такса у Петровцу	“	34,-	
мерина по вагону	“	7,50	
транзит. такса у Пожаревцу	“	19,-	
			240,50

ЗА РУДНИК КЛЕНОВНИК:

возарина од Дубравице до Пожар.	Дин.	135,-	
транзитна такса у Пожаревцу	“	19,-	
мерина по вагону	“	7,50	
			161,50

и стиме је такса за осигурање укинута.

Ова тарифа важила је до скоро.

Према решењу Кр. Бан. Управе Дунав. Бановине V Бр. 20425 од 19.VIII.1930. г. донета је одлука да се тарифа за угаљ која важи за извоз и која је као повластица дата рудницима прошири и на локалну тарифу и то тако да се дотадашња локална тарифа укине а да досадашња тарифа за извоз буде и локална.

Ми ово решење тумачимо овако, да се од Дубравице за Пожаревац има од 19.VIII.1930. г. плаћати на име подвоза Дин. 135, и за мерину Дин. 7.50 тако да вагон угља од Дубравице франсо Пожаревац Д.О.Ж. станица стаје локо свега Дин. 142.50, а ако се превози до Државне станице још + Дин. 19.- на име транзита. Слично у Петровцу.

Међутим ова је тарифа за релацију Дубравица-Пожаревац, а логично би било да исто важи и за релацију Пожаревац-Дубравица. Међутим према обавештењу које смо добили у одељењу Контроле прихода за превоз угља из Пожаревца за Дубравицу важи подвозни став „ПОВЛАШЋЕНИ бр. 1.“ по коме су за 17 кметр. плаћа Дин. 220.- возарину + Дин. 15.- за осигурање + транзитна такса + мерина. Исто тако од Петровца ка Пожаревцу плаћа се Дин. 290.- на име возаринског става и све остале таксе. Налазимо да је ово неправилно и нелогично да се за исто одстојање ако вагон иде у једном правцу плаћа једна сума, а ако иде обратно за преко 50% више.

Како наше Друштво мисли од сада радити жичаном жељезницом у Пожаревцу и из Пожаревца помоћу Бановинских Жељезница вршити транспорт шлеповске робе ка Дубравици то молимо, да се донесе одлука да се укида „ПОВЛАШЋЕНИ СТАВ бр 1.“ а да се за угаљ који се буде из Пожаревца превозио за Дубравицу и за Петровац наплаћује исти возарински став који важи и за релацију Дубравица-Пожаревац и Петровац-Пожаревац и локо т. ј. практично подвоз од нашег индустријског колосека до Дубравице да буде:

ПОЖАРЕВАЦ-ДУБРАВИЦА:

возарина	Дин. 135.-
транзит од нашег колосека до станице П.Ж.	“ 19.-
мерина	“ 7,50
Свега	“ 161,50

ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО
„КЛЕНОВНИК“
ПОТПИС¹⁴⁸

ПОЖАРЕВАЧКО РУДАРСКО ДРУШТВО „КЛЕНОВНИК“

Телефони:

ДИРЕКЦИЈЕ: Пожаревац бр. 14

МАЈДАНА: “ бр. 57

Експозитура у Београду бр. 34-20.

Телеграми: КЛЕНОРУД ПОЖАРЕВАЦ

Уз писмо Дирекц. Пож. Ж. Д. Бан. таб. 2.

Пожаревац, С.Х.С. 27. септембра 1930. г.

ПОЖАРЕВАЦ-ПЕТРОВАЦ:

транзит са нашег колосека до станице П. Ж.	Дин. 19.-
--	-----------

¹⁴⁸ Нечитко.

возарина Пож.-Петров.	“ 180.-
мерина по вагону	“ 7,50
Свега Дин.	206.50

а да се осигурање уопште не наплаћује пошто угаљ иначе иде на нашу адресу и нашу одговорност.

Молимо да се по овом предмету хитно донесе одлука како би могли што пре отпочети са транспортовањем угља за Дубравицу.

Овом приликом желимо да Вам скренемо пажњу још на то да се у случају да се укида „ПОВЛАШЋЕНИ ВОЗАРИНСКИ СТАВ БР. 1.“ има саставити нови возарински став и за одстојања од Пожаревца за све станице Бановинских Жељезница. Ово важи нарочито од Пожаревца до Малог Црнића где је велики млин фирме И. Бајлони, која троши знатне количине угља. Нелогично би било да се на пример од Пожаревца до Петровца плаћа возарински став од Дин. 180 а од Пожаревца до Малог Црнића на пример иста сума или још нешто више када је одстојање од Пожаревца до Црнића 13 кмет., а од Пожаревца до Петровца 37 кметр. значи да би требали да узмете у ревизију тарифу за превоз угља и да отклоните ове неправилности и нелогичности.

Надамо се, да ћете ову нашу преставку правилно оценити, оправданост наших тражења ћете видети и Вашу одлуку што пре донети, у том очекивању ми Вам се препоручујемо и остајемо.

С поштовањем,
Пожаревачко Рударско Друштво
„Кленовник“
ПОТПИС¹⁴⁹

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
Број 4271
29-IX-1930. г.
ПОЖАРЕВАЦ

САОБРАЋАЈНО КОМЕРЦИЈАЛНОМ ОДЕЉЕЊУ

Доставља се предња преставка овд. рударског друштва „Кленовник“ на исцрпан извештај, мишљење и предлог како би се могао учинити предлог Кр. Банској Управи.

Саобраћајно Комерц. Одељење
Пожаревачких Д. Б. Жељезница
Бр. 523
29-IX-1930. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ДИРЕКТОР
Инж. ПОТПИС¹⁵⁰
29.IX.1930.

Саобраћајно Комерц. Одељење
Пожаревачких Д. Б. Жељезница
Бр. 523
29-IX-1930. г.

149 Нечитко.

150 Нечитко.

ПОЖАРЕВАЦ

ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ ПОЖАРЕВАЦ

Повратком акта под бр. 4271 од 29 септембра о. г. Саобраћајно Комерцијално Одељење има част известити Дирекцију да је, по његовом мишљењу, молба Рударског Друштва „Кленовник“ умесна само у том делу, који се односи на изједначење возарских ставова и осталих такса за превоз угља од Пожареваца за Дубравицу са истима, који су одређени за релацију Дубравица-Пожаревац.

До сада је ово Рударско Друштво шаљило свој угаљ од мајдана у Кленовнику за нашу станицу Дубравицу и од Дубравице вукло је овај за Пожаревац нашом железницом. Али од Августа о. г. исто Друштво направило је своју жичану железницу, која директно веже Кленовник са Пожаревцом и од тога доба измењена је диспозиција шаљења угља, јер једна знатна количина угља ће се вући не из Дубравице за Пожаревац, већ из Пожареваца за Дубравицу с тим, да се тамо претоварује у шлепове за даљи пут по Дунаву.

За превоз угља постоји још од Октобра 1926. г. возарински (повлашћени бр. 1) став, који је одмах по увођењу у живот признат као сувише скуп. Због тога је Обласни Одбор још у Марту 1927 г. сманио га са попустом од 25% на све релације од утоварних станица Петровац и Дубравица. Затим Обласни Одбор, по решењу од 26 Јануара 1928 г., учинио је још једну повластицу са попустом 20% од постојеће тарифе, али само за тај угаљ, који се шаље од Дубравице и Петровца за Пожаревац и намењен је за извоз ван бивше Области. Према решењу КРАЉЕВСКЕ БАНСКЕ УПРАВЕ под бр. 20425 од 19 Августа о. г. ова је повластица проширена и за превоз угља за Пожаревац-Локо.

Дакле, на основу горенаведеног, тражење Рударског Друштва, да се иста повластица прошири и на релацију Пожаревац-Дубравица, по мишљењу Одељења, потпуно је оправдана, јер су се сада измениле прилике и угаљ, који је возио за Пожаревац, треба да се вози у обратном правцу. На овај начин Дирекција ће дати Рударском Друштву могућност за већи извоз свога угља, а то ће бити и у нашу корист.

Што се тиче захтева истог Друштва, да се за угаљ, који се буде превозио из Пожареваца за Петровац наплаћује иста возарина, која важи за превоз од Петровца за Пожаревац, то се овим Одељење не може се сложити. У Петровцу постоје три угљених мајдана и од када постоји Пожаревачка железница није било превућено ниједног вагона угља из Пожареваца за Петровац сем овог угља, који је био намењен за наше локомотиве и, који смо шаљили као режијске пошिल्ке. Ако би Кленовничко Рударско Друштво, према извршеној лицитацији, постало Дирекцијским лиферантом угља, оно ће платити за превоз угља повлашћени возарински став са попустом, који је одређен Обласним Одбором у марту 1927 г.

Тако исто Одељење не слаже се са мишљењем Рударског Друштва, да од сада, када је почела радити његова жичана железница, треба да се укине повлашћени возарински став и да саставе нови возарински ставови за све станице. Од свих станица до сада је вукао се угаљ само за Мало Црниће и за Велико Село, где се налазе парни млинови. Али возарину за превоз угља увек су платиле управе ових млинова, без учешћа Рударског Друштва. Према горенаведеном решењу Обласног Одбора од Марта 1927 г. ови млинови користе се попустом са 25% од повлашћеног става и истим попустом они ће и даље користити али на одстојање не од Дубравице него од Пожареваца, што је краће за 17 километра. Само једно у чему би могла изићи овим млиновима у сусрет Дирекција – да издејствује њима ослобођење од плаћања транзитне таксе т. ј. таксе

за превоз од станице жичане железнице (која се налази до државне Пожаревачке станице) до наше станице (19 дин. по вагону). Ове таксе млинови до сада нису платили, јер за њих угаљ ишао из Дубравице директно преко наше Пожаревачке станице, не улазећи на државну станицу.

В.д. Шефа Контроле Прихода
 ПОТПИС¹⁵¹

29. АВ, 126, V, 401, 47/1930, 5с

1

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
 ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
 Техничко Одељење
 V. № 31098
 25.XII.1930. г.

ПРЕДМЕТ: Исплата остатка зарада Фирми Милана Марића – предузимача – извршење радова на Обл. Мелничком руднику.

ГОСПОДИНЕ НАЧЕЛНИЧЕ,

Дирекција Пожаревачких Бановинских Жељезница доставила је својим актом бр. 5450/30. год. представку Фирме Милана Марића из Пожаревца, предузимача за извршење радова на о. обласном руднику у селу Мелници, са следећим извештајем.

Према решењу Комесара Области Пожаревачке Број 3216 од 18.IX.1929. год. Фирми Милана Марића из Пожаревца, као најповољнијем понуђачу, била је уступљена израда инсталације за извлачење угља из рудника у Мелници за суму од Динара 78.543.-

Предузимач је одмах приступио инсталирању машинерија и 9.XI.1929. г. по привременој ситуацији му је исплаћена I рата у бруто суми од Динара 48.984,30.-

Предузимач је продужио рад и на лице места пренео још извесан део делова материјала, који нису ушли у I ситуацију.

Доцније услед укидања области и поделе земље на бановинска подручја, пошто је овај рудник припао на територију Моравске Бановине, и из разлога, што по буџету за 1930/31. год. није ништа предвиђено за радове на руднику, ови радови били су обустављени.

Сада предузимач Милан Марић обратио се Дирекцији, да се ово питање ликвидира или продужењем радова или коначним обустављањем истих, с тим, да му се исплати остатак непримљене вредности материјала и машинерија.

Дирекција предлаже, да се овај посао даље не продужава, већ ликвидира на тај начин, што би једна комисија, коју би одредила Техничко Одељење, прегледала

2

досадање радове и извршила њихову процену, по којој би се предузимачу исплатио остатак зараде.

На основу изложеног и слажући се са мишљењем Дирекције Пожаревачких Жељезница част ми је предложити, да изволите за ликвидацију овога посла одредити комисију, која би изашла на лице места, извршила процену испоручене машинерија и материјал и доставила исцрпан извештај по овому.

У комисију да уђе од стране овог Одељења инж. Павловски Ростислав, а остале чланове да одреди Дирекција.

151 Нечитко.

Молим, да изволите одобрити овај мој предлог.

Шеф Одсека I
Виши технички саветник
Инж. Ј. Монти, с. р.

ОДОБРАВАМ

Начелник V
Инж. Гаспарини с. р.

Да је овај препис веран своме оригиналу тврди:

По наређењу Бана
ЗА НАЧЕЛНИКА
Технички виши саветник
ПОТПИС¹⁵²

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
Број 223
17-I-1931. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Исплата остатка зараде фирми Марића Милана за радове у руднику Мелница.

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Према решењу Краљевске Банске Управе V. Бр. 31198 од 25.XII.1930. године одређена комисија састала се на дан 15. ов. месеца и изашла на терен у Мелничком руднику, извршила процену испоручене машинерије и материјала и саставила: рачун мање извршних радова; рачун више извршених радова; окончани рачун; протокол ликвидације и ситуацију и обрачун.

По налазу комисије, а по горе поменутиим документима предузимачу фирми Марића Милана, из Пожаревца за до сада инсталиране машинерије и извршене радове има се исплатити укупно:

Динара:	79.379,00	По I прив. ситуацији примио је:
“	48.984,30	Према томе остатак за исплату је
Бруто Динара:	30.394,70	

и словима: Дин. Тридесет хиљада три стотине деведесет четири и 70/100.

Достављајући Одељењу цео предмет са свима поменутиим документима, које је комисија поднела, Дирекција има част молити Техничко Одељење, да својом одлуком изволи одобрити ликвидацију овог посла онако како је Комисија нашла.

Дирекција напомиње: да по своме буџету како за 1930/31 годину, таку и за 1931/32 годину нема кредита за исплату предузимачу остатка зараде у 30.394,70 динара, нити у опште кредита за ма какве исплате за Мелнички рудник, а како је овај рудник концесија бив. Области Пожаревачке, то Дирекција сматра да ова исплата треба

152 Нечитко.

да падне на терет бановинског буџета за 1930/31. год. парт. 86., по којој су партији предвиђене исплате овакве врсте.

Част јој је с тога молити Одељење, да се одлука у томе смислу донесе и једновремено требује кредит од Финансијског Одељења за ову исплату.

ДИРЕКТОР
Инж. потпис¹⁵³
18.I.1931.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСKE БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко одељење
V. № 1177
22. I.1931.
Пож. Жел. 5.

ПРЕДМЕТ: Исплата остатка зараде фирми Марића Милана за радове у руднику
Мелница
Св. бр. 223/30

ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ БАНОВИНСКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА
ПОЖАРЕВАЦ

Враћа се предмет с тим, да надзорни инжињер г. инж. Михајло Ничота, потпише ове документе, које је саставила ликвидациона комисија.

26.I.1930. год.
Нови Сад

ПО НАРЕЂЕЊУ БАНА
ЗА НАЧЕЛНИКА
ТЕХНИЧКИ ВИШИ САВЕТНИК
ПОТПИС¹⁵⁴

Прилог:
Свежањ 39 ком.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
Број 410
29-I-1931. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Исплата остатка зараде фирми Марића Милана за радове у руднику
Мелнице

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЛЕЊЕ
НОВИ САД

Пошто је поступљено по предњем наређењу Дирекцији је част вратити цео предмет са свима прилозима, с молбом на надлежност.

153 Нечитко.

154 Нечитко.

ДИРЕКТОР
Инж. ПОТПИС¹⁵⁵
29.I.1931.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко одељење
V. № 1948
31.I.1931.
Пож. Жељ. 5
1177

30. АВ, 126, V, 401, 70/1931, 10с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
К. Број 5010/30
9-VI-1931. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Правилник болничког и помоћ. фонда железнич. Службеника Пожарев.
бановинских железница
Свеза V. број 27246/30 год.

КРАЉЕВСКО БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

У прилогу под ./.. Дирекцији је част доставити у овереном препису Правилник
болесничког и помоћног фонда службеника Пожаревачких бановинских железница,
– с молбо на употребу.

ДИРЕКТОР
Инж. ПОТПИС¹⁵⁶
10.VI.1931.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. №. 11572
11.VI.1931.
Пож. жељ. 7.

Св. Пож. жел. 122
ПОТПИС¹⁵⁷

155 Нечитко.

156 Нечитко.

157 Нечитко.

Примио на реверс

ПОТПИС¹⁵⁸

а/а

4/VII

ПРАВИЉНИК

О болничком и помоћном фонду

Службеника Пож. Окр. Железнице

I. Циљ, средства и Управа

Чл. 1.

Циљ је болничком и помоћном фонду:

- а) да свим својим члановима, као и његовим брачним женама и брачној деци, у случају болести или повреда прибави бесплатну лекарску помоћ и потребне лекове,
- б) да свим оним члановима, који за време боловања не примају плату, новчано притекну у помоћ, и
- в) да оним својим члановима, који су у службе онеспособљени за рад, као и породицама погинулих чланова, даје издржавање, а у случају природне смрти кога члана помоћ заосталој породици, - ако такви чланови односно породице немају права на пензију или на помоћ по Уредби о устројству Дирекције П.О.Ж.

Чл. 2.

Болнички и помоћни фонд је засебна установа при Дирекцији П.О.Ж. и има право да под својим именом код судова тужи и одговара.
За све дугове касе јамчи повериоцима самога фонда.

Чл. 3.

ПРИХОДИ ФОНДА СУ:

1. Улози чланова од 4% сталне плате или наднице (дневнице), пензије или сталне Окр. помоћи.
2. Редовна окружна помоћ равна четвртини улога.
3. Сав новац од казни железничког особља чл. 35 Уредбе о устројству Дирекције П.О.Ж. и чл. 28. овог правилника.
4. Приход од чланских карата, по чл. 15 овог правилника.
5. Интерес на капитал фонда, и
6. добровољачки прилози, поклони и завештања.

3

Чл. 4.

Улози чланова израчунавају се по основици сталне плате или дневнице службеника, а обустављају се по платним списковима односно признаницама, од плате или наднице дотичних службеника. Редован улог, који уплаћује округ, срачунаваће се и уплаћивати сваког месеца по сразмери 15% улога, који уплаћују чланови.

Чл. 5.

Издатци по овом правилнику подмиреваће се из прихода и капитала овог фонда. Но, ако овај фонд не би био довољан за подмирење ових издатака, онда ће сваке

158 Нечитко.

године, по предлогу Окр. Одбора и одобрењу Окр. Скупштине, недостатак подмирити из железн. прихода.

Чл. 6.

Болничким и помоћним фондом управља нарочити управни одбор, а под надзором Окр. Одбора. Управни одбор састављају: 1. Директор П.О.Ж. или његов заступник, као председник; 2. Шефови појединих одељења Дирекције П.О.Ж. по чл. 4. Уредбе о устројству Дирекције или његови заступници; 3. Железнички лекар са седиштем у Пожаревцу; 4. један станички службеник; 5. један службеник радионице или ложионице; 6. један службеник одржавања пруге; 7. један службеник из возног саобраћајног особља; и 8. један службеник из возног машинског особља. Последњу петорицу бирају чланови фонда из чланова у Пожаревцу. За ову петорицу бира се по један заменик.

Ови заменици долазе у Управни одбор по реду и броју гласова са колико су изабрани чим се упразни једно место члана одбора услед премештаја или других каквих узорака.

Чл. 7.

Чланове Управног одбора бирају на позив Дирекције свих чланова фонда писменим путем, а као изабрани важе петорица за које је гласало највише чланова фонда. Петорица која долазе за овима по реду са овим већим бројем главних чланова заменици су.

У случају једнаког броја гласове одређује се ужи избор. Чланови управног одбора и њихови заменици бирају се на две године.

Чл. 8.

Управни одбор састаје се редовно једанпут у два месеца, а сем тога кад потреба захтева.

Седницу одбора сазива председник а у његовом одсуству поделе гласова председников глас је решавајући.

Одбор може доносити одлуке кад сума окупу најмање седам чланова одбора.

Чл. 9.

Управни Одбор ради ове послове:

1. прегледа све рачуне годишњег фонда; 2. одређује казне по чл. 28 овог правилника; 3. воде контролу над болесницима, који се лече на рачун фонда и извиђа могуће злоупотребе; 4. одобрава исплате ових издатака на рачун фонда за које је потребно његово решење; 5. одређује новчану помоћ члановима или издржавање њиховим породицама по чл. 33-38 овог правилника; и 6. доноси одлуке по свима питањима, која се односе на промену овог правилника.

Чл. 10.

О раду управног одбора води се записник, у који се уписују све одлуке одбора. Записник воде деловођа, који се бира из чланова управног одбора, а потписује га председник и деловођа.

Чл. 11.

Свим приходима и расходима болничког фонда рукује благајник Дирекције Окр. Железница, а ако овога нема, онда државни окр. благајник коме управни одбор одређује нарочиту награду за тај рад.

Чл. 12.

Новац и хартије од вредности овога фонда чува Дирекција окр. железница под својом одговорношћу и то одвојено од окр. новца.

Капитал фонда даје се државном или каквом другом новчаном заводу за приплод по одлуци управног Одбора и одобрењу Дирекције Окр. Железница.

Чл. 13.

Издатци овога фонда врше се по наредби само председника Управног Одбора сем случајева у којима је потребно претходно решење управног одбора. Но на крају сваког месеца благајник подноси управном одбору извештај о стању касе болничког и помоћног фонда на преглед и одобрење.

II. Чланство, права и дужности чланова

Чл. 14.

Чланови болничког и помоћног фонда обавезни су бити сви чиновници и службеници Окр. Железница са сталном платом, као и сви они, који се плаћају на дан. Пензионисани окр. железнички чиновници или службеници као и они који примају сталну окр. помоћ новчану по Уредби о уређењу дирекције могу бити чланови овог фонда ако то хоће. Но нико не може бити примљен за члана фонда, ако претходно не поднесе уверење жел. лекара да је здрав и способан за онај посао за који се прима у жел. службу.

Члан. 15.

Чланство се рачуна од дана када који ступи у службу окр. железнице и сви се заводе у нарочиту књигу. Сваки члан при ступању у чланство добија чланску карту по образцу који ће прописати управни одбор и за то плаћа 1. динар.

Чл. 16.

Чланство престаје иступањем, отказом или отпустом из службе окр. железница. Они чланови фонда који то престају бити, одмах се изписују из књига и одузимају им се чланске карте.

Чл. 17.

Чланови фонда војни обвезници, који буду позвали да одслуже свој рок у војсци, престају бити чланови фонда за то време. Но, ако је који од чланова на војном вежбању или је мобилисан и за то време прима плату или надницу (дневницу) он остаје и даље бити члан фонда, али за то време губи право за себе на помоћ из фонда.

Чл. 18.

Чланови болничког и помоћног фонда и његове породице (законита жена и брачна деца) имају право на помоћ у случају болести, онеспособљења или смрти по одредбама овог правилника. Ово право почиње од дана ступања у чланство.

Чл. 19.

Право на бесплатну лекарску помоћ и лекове у случају болести (осим оних које проистичу из хрђавог владања, пијанства и боја и т. д.) имају сви чланови болничког и помоћног фонда и њихове породице.

Ово право губи деца кад наврше 21 год. и пре тога ако имају сталне зараде, а женска још и ако се удоме.

Лечење болесних чланова и њихових породица врше искључиво жел. лекари, чија ће имена Дирекција окр. железница објавити расписом, као и места њиховог становања и време кад и где примају болесника.

Чл. 20.

Трошкове за операције, које због њихове особене природе не би могли да изврше жел. лекари, одобриће се само тако, ако је операција извршена код домаћих лекара, а по савету и упутству жел. лекара. Исто тако болеснички и помоћни фонд признаће трошкове око консилијума лекара кад то потреба захтева и железнички лекар нађе за нужно.

Чл. 21.

Ако је који од чланова, по савету жел. лекара на одсуству због поправке здравља у месту где нема лекара, а потребна му је лекарска помоћ онда може позвати и лекара из места у коме се бави.

У томе случају признаће бол. и помоћ. фонд лекове и лекарске прегледе по такси према санитарском закону, и то само у случају ако је дотични известио свога шефа о томе и овај Дирекцију окр. железница.

Чл. 22.

Сиромашни чланови болничког и помоћног фонда, који по упутству жел. лекара морају посетити коју домаћу бању, накнадиће се трошкови за купање и лекарске прегледе по такси према санитарском закону о овој накнади донеће своју одлуку управни одбор.

Чл. 23.

Чланови болничког и помоћног фонда који имају породице или иначе кућевне неге, могу се, ако желе лечити и у болници. Али ако је болест такве природе или ако се болесник налази у таквом (стању) личним околностима, да је болничко лечење неопходно потребно, или је у питању каква заразна болест, онда може жел. лекар и без пристанка болесника упућивати га у најближу државну болницу на лечење. Болесника упућује жел. лекар у болницу нарочитом упутницом коју оверава шеф претпостављени оболелог. Исплата болничких рачуна врше се по претходном одобрењу управног одбора за сваки случај.

Чл. 24.

Болнички и помоћни фон плаћа све лекове и завојни материјал за своје чланове и њихове породице, које преписују жел. лекари и који одговарају прописима државне фармакопије. Рецпте не железничких лекара неће фонд исплаћивати сем у случајевима чл. 21. овог правилника. Минералне воде, разни хируршки апарати и утензиније исплаћиваће се у изузетним случајевима на предлог жел. лекара по претходном одобрењу управног одбора.

Чл. 25.

Сваки члан ком је потребна лекарска помоћ, дужан је да се пријави свом претпостављеном шефу од кога ће добити упутницу за лекара. Са овом упутницом

оболели иде жел. лекару на преглед, а ако због слабости ток може, са добивеном путницом позваће лекара у свој стан.

Чл. 26.

Само у врло хитним случајевима, кад је потребна брза лекарска помоћ, или кад је жел. лекар спречен може оболели позвати најближег лекара у помоћ. Али о овоме је дужан накнадно да извести жел. лекара, те да овај настави лечење јер бол. фонд не железн. лекару плаћа само прву визиту.

Чл. 27.

Болесници, који неће, по наредби жел. лекара да иду на лечење у болницу (чл. 23. овог правилника) не добијају за време боловања никакву новчану помоћ.

Чл. 28.

Сваки члан дужан је да се строго придржава свих прописа овог правилника, као и наредба лекарских јер ће у противном случају бити кажњен до 20 дана у корист болничког и помоћног фонда. Исто тако биће кажњен и онај, који болест симулира или ма на какав други начин обмане лекара и тиме оштети фонд а поред тога накнадиће и оштету фонду.

Најзад тако ће се казнити и сваки онај члан, који има поштеде због слабости а виђа се по улицама и јавним локалима, сем ако му то лекар није нарочито препоручио и одобрио. За оваке кривице чланова породице одговара такође дотични члан фонда.

Чл. 29.

Чланови болничког и помоћног фонда који за време боловања не примају ништа од окр. по Уредби о устројству Дирекција П.О.Ж. добијају новчану помоћ из овог фонда и то: ако су чланови фонда мање од једне године 30% своје плате односно зараде а ако су чланови фонда, дуже од једне године 50% плате односно зарада. Ову помоћ добијају за време од три месеци па за оне чланове који су уплаћивали у фонд најмање две године, може управни одбор у изузетним случајевима донети одлуку да се ова помоћ, према стању болесника, продужи још за 3 месеца.

Чл. 30.

Они чланови фонда, који се по наређењу жел. лекара лече по болницама, а за време боловања не примају ништа од округа, добијају новчану помоћ и фонда равну половини означене у чл. 29. овог правилника, а ако иначе не могу издржавати своје породице за то време.

Чл. 31.

Ако се који од чланова фонда у року од два месеца поново разболи од исте болести онда ће се ово боловање сматрати као продужење првог боловања и према томе ће му се рачунати новчана помоћ

Чл. 32.

Они чланови фонда, за које се докаже да су се разболели због хрђавог владања (боја, пијанства и т. д.) или су намерно навукли болест губе право на сваку новчану помоћ из фонда.

Чл. 33.

Ако се који члан болничког и помоћног фонда при вршењу дужности тако осакати и онеспособи да се не може употребити и на какав лакши рад на железници, онда ће му се, по истеку помоћи по члану 29 овог правилника давати из фонда месечно издржавање према приликама у којима се онеспособљени налази, ако такав члан нема права на сталну помоћ или пензију по Уредби о устројству Дирекције П.О.Ж. но ово издржавање не може бити веће од 40% његове последње плате односно зараде, ако је жењен, нити веће од 30% ако је не жењен или удовац без деце, но ни у ком случају веће од 80 динара месечно. Право на ово издржавање губи онеспособљени службеник, ако буде осуђен због каквог безчасног или злочиног дела.

Чл. 34.

Кад умре члан болничког и помоћног фонда исплаћује се из фонда породици, односно ономе који се о погребу брине, а на име погребљених трошкова сума равна његовој једномесечној плати односно заради, но која не може бити већа од 120 динара ако породица нема права на посмертну плату умрлог. Ако пак који члан умре у болници и ова га сахрани, онда се ова помоћ на погребне трошкове не даје.

Чл. 35.

Кад који члан болничког и помоћног фонда погине при вршењу службе или умре услед повреда добивених при вршењу службе управни одбор одредиће удовици и брачној деци погинулог издржавање према приликама у којима се породица налази, ако породица сталног члана нема права на сталну помоћ или на пензију по Уредби о устројству Дирекције П.О.Ж. Но ово издржавање не може бити веће од 20% последње плате односно зараде погинулог, ако је остала удовица са једним или више деце, или сама деца, нити већа од 15%, ако је удовица без деце, или остало само једно дете, ово издржавање не може бити веће од 60.- динара месечно. Удовица ако је била законитим путем разведена, нема права на издржавање.

Чл. 36.

Право на издржавање по чл. 35 овог правилника губи и то: а) удовица кад се преуда; б) деца кад наврше 18 година па и пре тога ако су способни за рад и имају сталну зараду, а женама поред тога, ако се удоме, и в) ако ма које од ових лица буде осуђено због бешчасног дела или злочина.

Чл. 37.

Породица умрлог члана који није погинуо при вршењу службе, ако је овај био члан болничког и помоћног фонда најмање 3 год. без прекида може по одлуци управног одбора добити једном за свагда новчану помоћ, но која не може бити већа од тромесечне плате односно зарада умрлог. Но ако је умрли био члан фонда преко 10 година онда се ова помоћ може попети до суме једномесечне плате односно његове зараде.

Ово не вреди за удовицу без деце.

Чл. 38.

Ако који члан фонда услед старости или природне изнемоглости онеспособи тако да се не може употребити ни на какву жел. лакшу службу одредиће му се издржавање из фонда, ако је био члан Фонда најмање 15 година без прекида. Ово издржавање одредиће се према личним и породичним приликама дотичног члана, но ако не може

ни у ком случају бити веће од 30% његове последње плате или зараде а највише 60 динара. Но ако је који био члан фонда најмање 25 година ово издржавање може се попети до 50% последње плате дотичног.

Чл. 39.

Од новчане помоћи, која се издаје породицама умрлих чланова из болничког фонда према овом правилнику, не може се ништа узети за извршење пресуда нити се може ставити забрана за дуговање његова или умрлих чланова.

ЛИКВИДАЦИЈА ФОНДА

Чл. 40.

Кад престане право округа на експлоатацију железнице, одузимањем концесије или откупом железнице од стране државе, онда ће се по решењу Управног Одбора и одобрењу Окружног Одбора извршити ликвидација целокупне имовине овог фонда.

Чл. 41.

Ако држава у случају одузимања концесије или откупа железнице од Округа прими све тадашње чланове овог фонда у своју жел. службу и ови постану чланови болничког и помоћног фонда држ. жел. службеника, а ако фонд држав. службеника прими на себе све створене обавезе овог фонда по овом правилнику, онда ће се сва имовина предати болничком и помоћном фонду државних жел. службеника. У противном имовина овога фонда ликвидираће се на овај начин ште ће се тадашњим члановима вратити са уложени новац а остатак предати болничком и помоћном фонду државних службеника. Но ако имовина фонда неби била довољна, за потпуну исплату уложених сума онда ће се ове исплате у колико буде могуће а по сразмери улога.

Чл. 42.

Правилник овај ступа у живот кад га Окружна Скупштина одобри и тада престају важити Правила о болничком и помоћном фонду од 16.XI.913. год.

Окружни Одбор Окр. Пожаревачког тврди да је овај препис веран своме оригиналу.

О. Бр. 550
***¹⁵⁹ маја 1921. год.
Пожаревац

Председник Окр. Одбора
М. Љ. Стојадиновић

31. АЈ, 148, 18, 3, 1931, 2с

19.VI.1931.

МИ
АЛЕКСАНДАР I
по милости Божјој и вољи народној
КРАЉ ЈУГОСЛАВИЈЕ

159 Недостаје број.

На предлог нашег Министра Финансија, а по саслушању претседника нашег Министарског савета, прописујемо и проглашујемо:

ЗАКОН

о грађењу железничких пруга Пожаревац-Кучево-граница бивше Пожаревачке области, Пожаревац-Жагубица-граница бивше Пожаревачке области и Пожаревац-Свилајнац.

Члан 1.

Овлашћује се Министар финансија и Министар саобраћаја, да за државу преузму сва права и обавезе бивше Пожаревачке области по уговору о грађењу железничких пруга наведене области, закљученом 2. марта 1929. између Пожаревачке области и фирме Американ Оријент Констрикцион Синдикат, са изменама које одобри председник Министарског савета.

Члан 2.

Овлашћује се Министар финансија, да замени менице издате од бивше Пожаревачке области у вези са овим уговором, са меницама акцептираним од стране државе. Овако издате менице ослобођавају се такса.

Члан 3.

Фирма Лозингер и Ко. А. Д. из Берна, на коју је Американ Оријентел Конструкцион Синдикат пренео сва уговорена права и обавезе, ослобађава се за време грађења од сваке царине и узгредних царинских такса и трошарине на унесени материјал и опрему железнице. Фирма Лозингер и Ко. А.Д. из Берна ослобађава се од пореза, приреза, трошарине и свију такса, административних и судских, било државних, било бановинских, било општинских.

Повлашћена фирма је међутим дужна сваки увоз редовно пријављивати царинарници и сваки пут поднети уверење Генералне дирекције државних железница о томе, да је увезени материјал заиста за потребу грађења и за опрему уговорних железничких пруга и уверење Министарства трговине и индустрије да се тај материјал не израђује у земљи.

Чланови повлашћене фирме и њено особље и радници не ослобађају се дажбина (државних, бановинских и општинских), које су земаљским законима дужни сносити.

Члан 4.

Овај Закон ступа у живот и добија обавезну снагу када се обнародује у „Службеним Новинама“.

19. јуна 1931.
у Београду

Александар с. р.

Министар финансија
Др. С. ШВЕРЉУГА с. р.

Видео и ставио Државни печат
чувар Државног печата
Министар правде
ДИМИТРИЈЕ В. ЉОТИЋ с. р.

Председник Министарског савета,
Министар унутрашњих послова,
Почасни ађутант Њ. В. Краља,
Армијски ђенерал,
П. ЖИВКОВИЋ с. р.

Сравнили:
ПОТПИС¹⁶⁰

Преписано из Службених новина Краљ. Југославије Бр. 142. од 26 јуна 1931. г.
ОВЕРАВА
За Начелника
Одељење за грађење железница
Шеф Општег Отсека
Инж. Ђ. Михаиловић

32. АВ, 126, V, 401, 60/1931, 1с

1

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко одељење
V. № 8946
12.V.1931.

ПРЕДМЕТ: снижење тарифског става за превоз креча на Пожаревачким бановин.
железницама
Св. бр. 1509/31 г.

ГОСПОДИНЕ БАНЕ,

Дирекција Пожаревачких бановинских железница добила је молбу Љубомира Живановића, трговца из Пожаревца, за снижење тарифе за превоз креча за релацију Пожаревац-Петровац.

Дирекција признаје, да је постојећи возарински став за превоз креча од Петровца до Пожаревца веома висок, јер на ову кратку релацију од 37. км. износи 450. динара по вагону од 10 тона, тако, да су трговци у Пожаревцу упућени да креч довозе чак из Параћина државном жељезницом и ако Петровац, као најближа околина, обилује кречом.

Возарински став Државних жељезница, предвиђа превоз креча по повлашћеној тарифи, износи за горе поменути релацију свега 235. дин. за један вагон од 10 тона.

По мишљењу Дирекције став. држ. жељезница сувише је низак и не одговара приликама локалне жељезнице, она је мишљења, да се примени за превоз креча од

¹⁶⁰ Нечитко.

290. динара повлашћени став, по којему се на релацији Петровац-Пожаревац превози опека и дрво, повећан, за 10%, пошто креч мора, да преважа у затвореним вагонима.

Према томе Дирекција предлаже, да се возарина за превоз креча од Петровца за Пожаревац смањи на дин. 319. по вагону од 10 тона.

С обзиром на изложено, част ми је предложити: да се одреди возарински став за превоз једног вагона од 10 тона креча од станице Петровца до станице Пожаревац у износу од 319. дин.

Молим да изволите одобрити овај мој предлог.

Начелник V.

ПОТПИС¹⁶¹

ОДОБРАВАМ

БАН

***¹⁶²

33. АВ, 126, V, 401, 57/1931, 4с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА

Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине

Број 1804

15-V-1931. г.

ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Израда темеља за окретницу у станици Петровац Пожаревач. бановинских железница

Свежа V. број 8955/31. г.

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ

ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ

НОВИ САД

По наређењу тога одељења V. бр. 8955 од 12.V.1931. год. Дирекцији је част поднети следећи извештај:

На рачун репарација из Немачке Дирекције је набавила две окретнице, које су биле намењен за станицу Пожаревац и Петровац. Првенствено је требала да се намести скретница у станици Пожаревац. Међутим, са реорганизацијом станице Пожаревац, државне железнице су предвиделе намештање своје окретнице у тој станици, која би уједно служила и за потребе ове Дирекције. У томе циљу прошле године је излазила и комисија одређена од стране Генералне Дирекције ради утврђивања места за окретницу.

Услед тога Дирекција је одустала од намере да своју окретницу постави у станици Пожаревац, пошто би она, коју државне железнице поставе, служила и за потребе ове Дирекције.

Из овог разлога Дирекција није у буџет за 1931/1932. год. предвидела кредит за намештање обе скретнице, већ само једне за коју је предложила да се намести у станици Петровачкој као крајњој станици.

¹⁶¹ Нечитко.

¹⁶² Нечитко.

У буџет је Дирекција предвидела кредит само за израду темеља с тога, што окретница из фабрике није добила монтиране на ситне делове, већ готове монтиране. Тако монтиране окретнице Дирекција би на израђене темеље могла поставити са својом радном снагом из ложионице и радионице, од редовних службеника, јер се неби рентирало узимати са стране из фабрике монетере, надзорно и радно особље, кад све то може, без издатака, учинити Дирекција са својим особљем. Ради изложеног Дирекција не шаље детаљни предмер и прерачун са анализом цена за израду накнадних радова око намештања окретнице.

Ако државне железнице у току ове године не буду ништа предузеле за намештање своје окретнице у станици Пожаревац Дирекција ће у буџет за идућу годину предвидети потребан кредит и за израду темеља за окретницу у Пожаревцу.

Ако пак Одељење сматра, да се и ова окретница у станици Петровац не треба наместити до решења питања постављања окретнице у Пожаревцу, Дирекција нема ништа против да се за сада одустане од овога посла, али ће стројеви-машине постепено губити од своје дурашности и поред смањења снаге као последица хода машине са теретом напред.

Директор
Инж. ПОТПИС¹⁶³
15.V.1931.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко одељење
V. № 9842
18.V.1931.
Пож. жел. 57.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
Број 3303
5-IX-1931. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Израда темеља за окретницу у станици Петровац-Пожаревац банов. железница
Свеза V. број 13472/31. г.

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Према наређењу Краљевске Банске Управе V. број 13472 од 31.VIII.1931. год., Дирекцији је част извести, да она нема пројекат реконструкције станице пожаревачке у вези са грађењем пруге Пожаревац-Кучево, те се за овај пројекат,

163 Нечитко.

према поменутом наређењу, обратила фирми Лозингер и Ком. Одговор фирме по овом тражењу Дирекцији је част доставити Одељењу, с молбом на надлежност.

Прилог:
Акт фирме Лозингер

Директор
Инж. ПОТПИС¹⁶⁴
15.IX.1931

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко одељење
V. № 18116
8.IX.1931.
Пож. жел. 57.
8955-13472
св. инв.

а/а
9.IX.31.
ПОТПИС¹⁶⁵

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
Број 3303
4-IX-1931. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ЛОЗИНГЕР
ПРЕДУЗЕЋЕ ЗА ГРАЂЕЊЕ ПРУГЕ ПОЖАРЕВАЦ-КУЧЕВО
ПОЖАРЕВАЦ

Техничко Одељење Кр. Банске Управе тражило је од ове Дирекције пројекат реконструкције станице Пожаревац у вези са грађењем пруге Пожаревац-Кучево.

Како Дирекција не располаже овим пројектом, то се моли да исти хитно изволите доставити овој Дирекцији, да би се могло удовољити захтеву Банске Управе.

Хитно је.

Предузећу Лозингер и Комп.
за грађење Пожарев. железница
Пожаревац,
4-IX-931. год.

Директор
Инж. ПОТПИС¹⁶⁶
4.IX.1931.

Дирекцији Пожаревачких железница Дунавске бановине
Пожаревац

У вези горњег час нам је одговорити да пројекат станице Пожаревац, онако како смо је ми пројектовали, није усвојен и да ће се изградити нов пројекат. Према томе

164 Нечитко.

165 Нечитко.

166 Нечитко.

беспредметно је дати вам стари наш пројекат, већ смо мишљења да треба да сачекате одобрење новог пројекта.

Примљено
5-IX-931. г.

По наређењу Ген. Директора
ПОТПИС¹⁶⁷

34. АВ, 126, V, 401, 61/1931, 1с

1

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. № 10311
26. маја 1931.

ПРЕДМЕТ: Комисији за проширење железничке станице у Пожаревцу

Господин Министар Саобраћаја актом бр. 4845 од 21. маја 1931. г. моли, да одредим преставнике који ће заступати интересе ове Бановине у комисији одређеној за дан јуна о. г. у 10 часова код жељезничке станице у Пожаревцу, у сврху да расправи питање о проширењу жељезничке станице у Пожаревцу.

На темељу предњег и чл. 1. Закона о банској управи одређујем као преставнике Дунавске Бановине у поменутој комисији:

- 1) г. Монти Јосипа вишег техничког саветника;
 - 2) г. Инж. Ничоту Михајла Директора бановинских пожаревачких жељезница.
- Путни трошкови члановима комисије платиће се по Закону.

26. маја 1931. г.
Нови Сад
ПОТПИС¹⁶⁹

БАН
ПОТПИС¹⁶⁸

35. АЈ, 148, 18, 2, 1931, 2с

ИЗВЕШТАЈ

Комисије одређене решењем Г. Ж. Бр. 1056/31

Својим решењем Г. Ж. Бр. 1056/31 од 4. фебруара 1931. г. Господин Министар саобраћаја одредио је потписане да, сходно споразуму закљученом између Министарства финансија и фирме Лозингер и комп. из Берна, која је преузела сва права обавезе фирме Оријентконструкт према уговору од 2 марта 1929. г. – утврде јединичне цене за грађење железница у бив. Пожаревачкој области.

Потписани су на дан 23. фебруара о. г. одржали први састанак са г. г. Ханс-ом Нипков и Јакобом Андре, инжењерима, опуномоћеним представницима фирме Лозингер и отпочели рад у смислу повереног им задатка. На честим састанцима који су потом следовали и одржани у канцеларији Одељења за грађење железница, вођена је дуга дискусија о условима рада на изради пруге Пожаревац-Кучево-Благојев Камен (граница бив. Пожаревачке области) и о свим питањима која су у вези са утврђивањем

167 Нечитко.

168 Нечитко.

169 читко.

цена за поједине радове и набавке за ову пројектовану пругу.

С обзиром на различите услове у погледу добаве најважнијих и основних врста грађевинских материјала (камен, шљунак, песак), потписани су најпре споразумно са представницима фирме дошли до закључка, да се цела пруга подели на два дела па и јединичне цене за радове у њима посебно утврде.

Према овоме закључку пруга је на км. 118+000 подељена у два дела и то на: Део А. од Пожареваца - км. 88+000 - до км. 118+000 са тежим - и део В. од км. 118+000 до краја пројектоване пруге, са лакшим условима у погледу набавке основних и најважнијих грађевинских материјала.

Утврдивши основне цене за рад и материјал у поменутом два дела пруге, потписани су анализом утврдили појединачне цене за радове и набавке и саставили свој предрачун за израду пруге Пожаревац-Кучево-граница бив. Пожаревачке области.

По овоме предрачуну, који се доставља у прилогу, укупна предрачунска вредност свих радова и набавка за ову пругу а по количинама које је предузеће саставило, износи суму од Динара 257,551.467,50.

Представници пак фирме најпре су били поднели цене у укупном предрачунском износу од Динара 284,402.100.- што чини око 10,4% изнад предрачунске суме по предрачуну потписаних.

Потписани су настојали у дуготрајним преговорима са представницима фирме да фирма своје цене снизи и пристане на цене по предрачуну потписаних. Но и ако су све чинили да представнике фирме убеди у основаност и прихватљивост предрачунских цена које су потписани утврдили, они у томе нису могли успети. Успело се, међутим, да Предузеће првобитно поднесене цене сведе на цене, које су у приложеном његовом ценовнику унете са исправком црвено. Како укупан предрачунски износ по овим сниженим ценама представља вредност од Динара 265,584.291.- значи да је фирма остала скупуља од предрачуна потписаних за $265,584.291,0 - 257,551.467,0 = 8,032.824$ -дин. или за 3,11%.

Како је својим писмом од 26 маја о. г. заведено под Г. Ж. Бр. 5303, фирма Лозингер и комп. коначно известила Одељење да не може поступити по тражењу у погледу нових редуција понуђених цена до на висину коју су потписани утврдили у својем предрачуну, они сматрају да је њихов задатак тиме завршен, те о свему имају част извести Одељење с молбом за даљи надлежни поступак.

На крају овога извештаја потписани имају част напоменути: да су своје предрачунске цене извели анализом цена за радове и набавке по стварним вредностима рада и материјала у дотична два дела пруге и да су при томе урачунали 25% за зараду, режију, све државне и самоуправне таксе и дажбине.

Третирајући на тај начин ово Предузеће у погледу обавеза према нашој Држави, као и свако друго домаће предузеће, цене по предрачуну потписаних претпостављају, дакле, пуно испуњавање и плаћање свих фискалних и других законских обавеза од стране Предузећа без икаквих нарочитих повластица.

Уз ове напомене а сматрајући да су своје предрачунске цене довољно и солидно одмерили с обзиром на чисто техничку страну посла, потписани остају при својем мишљењу да би се понуда фирме Лозингер за израду пруге Пожаревац-Кучево-граница бивше Пожаревачке области, могла препоручити Одељењу само под условом да фирма пристане на јединичне цене које су потписани у својем предрачуну утврдили.

28. маја 1931. г.
Београд

Чланови комисије:
Од стране Генералне Дирекције држ. железница
Бож. В. Јовановић, с. р.

Од стране Одељења за грађење железница
Т. С. Ђурђевић, с. р.
Инж. Момч. П. Костић, с. р.

Тачност преписа оверава
Начелник
Одељења за грађење железница
ПОТПИС¹⁷⁰

36. АВ, 126, V, 401, 59/1931, 1с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
Број 2170
17-VII-1931. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Монтирање гвоздене мостовске конструкције моста отв. 50 м. на км.
27,900 преко р. Орловаче – предрачун накнадних радова
Свеза V. број 8957/31. г.

Архива
***¹⁷¹ акт V. бр. 8957/91 г.

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Према наређењу тога одељења V. број 8957/31. год., Дирекцији је част доставити предрачун са анализом цена и планом за накнадне радове код монтаже моста на километру 27,900 преко реке Орловаче, на преглед и одобрење.

Дирекцији је част предложити, да се ови накнадни радови изврше у режији са радном снагом ове Дирекције, пошто је предрачунска сума веома мала.

Што се тиче прагова и шина за нов колосек, Дирекцији је част известити, да су прагови добивени још у прошлој години, а шине добивене на рачун репарација, те због тога цене за прагове и шине нису унесене у предрачун.

Исто тако Дирекцији је част известити, да је нови колосек положен још прошле године ради лакшег преноса материјала за израду стубова и гвоздене конструкције.

Прилог:
1) анализа цена;
2) предрачун; и
3) план

Директор
Инж. ПОТПИС¹⁷²
17.VII.1931.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД

170 Нечитко.

171 Нечитко.

172 Нечитко.

Техничко Одељење
V. № 14739
21.VIII.1931.
Пож. железн. 59

37. АВ, 126, V. 401, 56/1931, 7с

1

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Железница Дунавске Бановине
Број 2580
23-VIII-1931. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Пожарев. железница, отварање кредита по парт. 126. поз. 1. банов. буџета за 1931/32. г. за исплату прагова и возарине по решењу Кр. Бан. Управе V, број 12671 од 30.VI.1931. год.

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

У вези акта ове Дирекције под горњим бројем од 11.VII.1931. год., Дирекцији је понова част умолити Краљев. Банску Управу, да се преко Финансијског Одељења хитно отвори Дирекцији остатак кредита у 80.000.- динара, по парт. 126. поз. 1. бановинског буџета за 1931/1932. год., ради исплате прагова и возарине по решењу Краљ. Банске Управе Дунав. Бановине V. бр. 12671 од 30.VI.1931. год.

Дирекцији је част напоменути, да је комисија примила прагове и грађу још 14. августа т. г. и да већ у вагонима приспевају из Краљева, те се возарина мора одмах плаћати државним железницама. Исто тако и предузимачу се исплата ових дана мора извршити, јер је телефонски известио ову Дирекцију, да долази за новац пошто је сву робу утоварио у вагоне и експедовао.

МОЛИМО, ВРЛО ЈЕ ХИТНО.

ДИРЕКТОР
Инж. потпис¹⁷³
23.VII.1931.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСKE БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. № 17.115
24.VIII.1931. г.
Пож. железн. 56

173 Нечитко.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
Број 1584
29-IV-1931. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Набавка прагова за Дирекцију пожаревачких бановинских железница

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Сваке године се врши оправка колосека избацивањем дотрајалих трулих прагова и убацивањем нових, ради сигурности саобраћаја. Због тога се у буџету Дирекције сваке године предвиђа потребна сума за набавку најнужније количине прагова, са којима се у току године замењују дотрајали прагови.

Као сваке тако и ове године у буџету бановинском за 1931/32. годину предвиђена је сума (на карт. 126 поз. 1) у Динара 160.000.- за набавку хрстових прагова за потребу ове Дирекције.

Да би се прагови благовремено могли набавити, како обични за колосек, тако и специјални мостовски и скретачки, да би се њихово убацивање могло извршити у току лета кад то лепо време дозвољава, - Дирекција је саставила предрачун и опште и техничке услове за набавку:

- 1). 5.000 ком. обичних хрстових прагова за колосек;
- 2). 11,02м³ специјалних мостовских прагова; и
- 3). 8,476м³ специјалних скретничких прагова.

Предрачунска сума за целокупну ову набавку, рачунајући са плаћеном возарином од места предаје до станице Пожаревац бановинских железница, износи укупно Динара: 160.000.-

Дирекцији је част умолити Техничко Одељење за преглед и одобрење овог пројекта набавке, као и за решење о расписивању лицитације.

Исто тако, а у вези наређења тога Одељења V. бр. 6372 од 28.III.1931. године, Дирекција моли да се за ову набавку ангажује потребан кредит за парт. 126. поз. 1. банов. буџета за 1931/32. год.

Прилога два.

Директор
Инж. потпис¹⁷⁴
27.IV.1931.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСKE БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. № 8953
5.V.1931. г.
Пож. жељ. 56

174 Нечитко.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
К. № 8953 | 1931. г.
Нови Сад

Одобрење пројекта

По наређењу овог Одељења Бр. 8953 1931. год. а на предлог Дирекције Пожаревачких Банов. Железница у Пожаревцу Бр. 1584 | 1931. г. прегледао сам са техничке и рачунске стране приложена погодбена и техничка документа, и мишљења сам да их треба одобрити и | расписати лицитацију у року од 30 дана |

Ревидована предрачунска сума износи Динара 112.546,40; исплата пада на терет буџета Пожаревачких Банов. Железница парт. 126. поз. 1.

Извршио ревизију
ПОТПИС¹⁷⁵
8.V.1931. год.
Нови Сад

Шеф одсека

Господине Начелнице,

За набавку растових прагова, обичних и специјалних за скретнице и мостове за Пожаревачке Бановинске Железнице Дирекцији Пожаревачких Банов. Железница у Пожаревцу саставио је техничка и погодбена документа, и актом својим бр. 1584 | 1931. год. доставио овом Одељењу на преглед и одобрење, с тим, да се лицитација распише у року од 30 дана.

Техничка и рачунска ревизија овог Одељења предлаже, да се сва документа могу одобрити.

Ревидована предрачунска сума износи Динара 112.546,40 исплата пада на терет буџета Пожаревачких Банов. железница по парт. 126. поз. 1.

На основи изложеног, а слажући се са предњим мишљењем ревизије, част ми је предложити:

Да се одобри извршење именованог посла, према прегледаним и овереним техничким и погодбеним документима, с тим,

да се према истима распише лицитација у року од 30 дана.

Молим, да изволите одобрити овај мој предлог.

8.V.1931.
Нови Сад

Шеф одсека за путеве, мостове и железнице
Технички виши саветник
ПОТПИС¹⁷⁶

ОДОБРАВАМ
/V.1931.
Нови Сад

Начелник Тех. Одељења V. бр. 8953
ПОТПИС¹⁷⁷

175 Нечитко.

176 Нечитко.

177 Нечитко.

О предњем решењу извештена је Дирекција Пожаревач. Бановин. жељезница у Пожаревцу уз повратак предрачуна општинских и техничких услова с тим, да је кредит у суми од дин. 112.546,49 привремено активирају.

Завести у књигу нових радова.

РАЧУНСКОМ ОДСЕКУ

Да привремено отвори кредит у динара 112.546,40 на терет буџета Пожаревач. бановин. Жељезн. за 1931/32 год. парт. 126 поз. 1.

Заведено у основну књигу страна 91 ставка 1

Прибележено у контролним страна 141 ставка 1

11.V.1931.

ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ БАНОВ. ЖЕЛЕЗНИЦА

На основу решења Дирекције број 1806 од 15.V.1931. г. потписати чланови комисије одржали су данас прву оферталну лицитацију за набавку прагова за потребу Дирекције према решењу Краљев. Банске Управе V. број 8953 од 8.V.1931. године.

Лицитација је обављена у реду.

У прилогу се достављају: све три примљене понуде-оферте и протокол лицитације. Тако исто враћа се цео елаборат по овој лицитацији, - с молбом на надлежност.

22. јуна 1931. године

Пожаревац

ЧЛАНОВИ КОМИСИЈЕ

ПОТПИС¹⁷⁸

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА

Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине

Број 2307

22-VI-1931. г.

ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Набавка храстових прагова обичних и специјалних за мостове и скретнице за Пожар. бановинске железнице

Свеза V. број 8953/1931. год.

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ

ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ

НОВИ САД

Према решењу Краљевске Банске Управе V. број 8953 од 8.V.1931. године Дирекција је расписала прву оферталну лицитацију за набавку прагова за колосек и специјалних за мостове и скретнице. Лицитација је објављена у Службеним Новинама број 113 од 22 маја 1931. године а обављена у реду на дан 22. овог месеца.

и то:

1). Исидор Радовановић и Синови, инд. из Краљева

2). Милован Стевић, предузимач из Пожаревца и

3). Браћа Новаковић, инд. из Краљева.

Најнижа понуда је Исидора Радовановића и Синова, из Краљева.

178 Нечитко.

Дирекцији је част спровести Одељењу предњи извештај комисије за држање лицитације, са протоколом лицитације, трима понудама-офертима и целим елаборатом, с предлогом да се лицитација хитно одобри и посао уступи најнижем понуђачу Исидору Радовановићу и Синовима из Краљева.

Дирекцији је част нагласити, да је понуда повољна и да се поновном лицитацијом неби постигли повољнији резултати, док би се створили излишни трошкови око расписивања лицитације и изгубило у времену.

Хитност ове набавке је у томе, да се прагови добију још за време летње и јесење сезоне, да би се могли убацивати у колосек и мењати трули и дотрајали прагови од којих зависи уредан и безбедан саобраћај.

Моли се с тога Краљевска Банска Управа, да ову лицитацију одобри што хитније и цео предмет врати овој Дирекцији на извршење.

МОЛИМО, ХИТНО ЈЕ.

Прилог:
Цео елаборат

Директор,
Инж. ПОТПИС¹⁷⁹
22/VI-1931

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. № 12671
21.VI.1931.
Пож. жељ. 56
Медер 8953 С. Илић

38. АВ, 126, V, 401, 30/1931, 4с

ПРЕПИС

МИНИСТАРСТВО ПОШТА И ТЕЛЕГРАФА
Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца
Телефонско-Телеграфско Одељење
Бр. 54286
15. септембра 1925. год.
у Београду

ГОСПОДИНЕ МИНИСТРЕ ПОШТА И ТЕЛЕГРАФА,

Част ми је известити Господина Министра, да су наше телеграфско-телефонске линије од Пожаревца до Петровца постављене Друмом. Међутим, између ова два места постоји и железничка пруга, која је својина округа Пожаревачког.

Округ, односно Дирекција окружних жељезница има своју телеграфску трасу, са два телеграфска вода, од Пожаревца до Петровца дуж жељезничке пруге.

Чиновник кога сам био послао онамо ради радова на нашим т. т. линијама реферисао ми је: да би било у интересу доброг т. т. саобраћаја, затим у интересу уштеде за државну касу ако би и наше линије поставили дуж жељезничке пруге споразумно са

179 Нечитко.

Дирекцијом Жељезница; онако како смо то урадили дуж државних жељезничких пруга споразумно са Министарством Саобраћаја.

У овом циљу наши чиновници г. г. Тихомир Караџић и Живојин Димитријевић дошли су у везу са Дирекцијом Пожаревачких жељезница, објаснили ствари, и добили извештај, под којим би условима Жељезн. Дирекција пристала да т. т. линије поставимо дуж жељезничке пруге од Пожаревца до Петровца.

Услови Дирекције следећи су:

Жељезничка Дирекција даје 50% нових стубова за телеграфску трасу, по којој би биле постављене наше и њене телеграфске линије. Пошто стубова нема, платиће их нама по 80 динара по комаду. Даје бесплатно превозна средства за сав материјал, како за заједничку телеграфску трасу тако и за нашу телефонску трасу коју би поставили другом страном жељ. пруге. Даље даје једну радничку партију од четири 4-6 људи за радове на заједничкој телеграфској траси за време док радови трају као и бесплатан превоз радника и надзорних чиновника, који су запосљени на радовима. У будуће, пошто се линије поставе, сви послови и сви одношају да се регулишу као и са државним жељезницама,- по Споразуму између Министра Пошта и Телеграфа и Министарства Саобраћаја од 29. октобра 1924. године број 75103 „Весник“ број 22 за 1924. годину.

Сву жицу и изолаторе које би ми сада заменили на њиховој траси да нам плати по рачуну.

Овако постављање т. т. линија од Пожаревца до Петровца дуж жељ. пруге а по изнетим условима налазим да је корисно и по добар т. т. саобраћај и ради уштеде у режијским трошковима око постављања и одржавања линија па Вас молим Господине Министре, за одобрење, да овакав споразум могу закључити са Пожаревачком окружном жељезницом и приступити подизању ових линија.

Начелник
Телегр. Телеф. Одељења
М. Ж. Борђевић, с. р.

ОДОБРАВАМ
12. октобра 1925. год.
Београд
Министар Пошта и Телеграфа
Б. Шуперина, с. р.

Генерални Директор
Драг. Димитријевић, с. р.

Да је препис веран своме оригиналу, тврди:
ПОТПИС¹⁸⁰

ПРЕПИС

СПОРАЗУМ

Закључен између Министарства Пошта и Телеграфа с једне и Дирекције Окружне Жељезнице у Пожаревцу с друге стране, о заједничком постављењу и одржавању телеграфско-телефонских линија, дуж жељезничке пруге од Пожаревца до Петровца.

180 Нечитко.

СПОРАЗУМЕЛО СЕ О СЛЕДЕЋЕМ:

1) Да Министарство Пошта и Телеграфа постави телеграфско-телефонске линије, своје и жељезничке, дуж Окружне жељезничке пруге Пожаревац-Петровац и да их одржава, под истим условима по којима то ради дуж државних жељезничких пруга, а по специјалном споразуму Министарства Саобраћаја и Министарства Пошта и Телеграфа од 29. октобра 1924. год.

2) Сада, при прелазу из садашњег стања у ново да се поступа овако:

Министарство Пошта и Телеграфа да постави нове телеграфско-телефонске линије дуж жељезничке пруге Пожаревац-Петровац за своје и жељезничке водове, са својим стубовима, користећи при томе и оне жељезничке стубове, који се могу употребити. Да сада постојеће две жељезничке жице пребаци на нову трасу. У колико буде потребно да се измени жица и изолатори на жељезничким линијама, то ће извршити Министарство Пошта и Телеграфа а вредност материјала округ ће исплатити по рачуну Министарства.

Дирекција Окружних Жељезница дужна је дати државној каси Министарству Пошта и Телеграфа – суму новца за коју се може набавити једна половина од укупног броја употребљених нових стубова на заједничкој телеграфској траси Пожаревац-Петровац, рачунајући стубове по цени 80 - осамдесет - динара по комаду. Број ових стубова, које Окружна жељезница има да плати, не може бити већи од 300 - три стотине комада. Сем овога Управа Окружних Жељезница даће бесплатно једну радничку партију од 4-6 људи и превозна средства за материјал, за време док ови радови трају.

После постављења ових нових линија целокупно њихово одржавање, подразумевајући и замену стубова, прелази потпуно на Министарство Пошта и Телеграфа. Дирекција ће приликом таквих радова давати само бесплатно превозна средства. У колико у будуће, Жељезничкој Дирекцији буде требало нових т. т. линија, поступиће се онако код др. жељезнице. А сви остали одношajни услови регулисаће се као са државним жељезницама, по поменутом споразуму Министарства Пошта и Телеграфа са Министарством Саобраћаја од 29. октобра 1924. год. који је објављен у бр. 22. Пошт. Тел. Весник за 1924. годину.

Овај споразум који ступа одмах на снагу израђен и у два равнoгласна примерка, од којих се један даје Министарству Пошта и Телеграфа и други Дирекцији Пожаревачке Окружне Жељезнице.

К. Бр. 54286
14. октобра 1925. г.
у Београду

Одобравам овај споразум
По овлашћењу Господина Министра
Пошта и Телеграфа
Бр. 54286 од 12. октобра 1925. г.

Усвајам у свему овај споразум

За Дирекцију
Пожаревачке Окружне Жељезнице
Директор
Инж. Мом. П. Костић

НАЧЕЛНИК
Телегр. Телеф. Одељења
М. Ж. Ђорђевић с. р.

Да је препис веран своме оригиналу, тврди:
За Технички Одсек
Мин. Пошта и Телеграфа
Инж. Љуб. Терзић, с. р.

СПИСАК

Материјала примљеног из Немачке на рачун репарација

Ред. бр.	НАЗИВ МАТЕРИЈАЛА	ком.	кг.	вредност	где се налази
МАТЕРИЈАЛ ПО УГОВОРУ СН° 155 НАБАВЉЕН ОД ФИРМЕ ДИФРЕСВЕРКЕ ИЗ ДИЗЕЛДОРФА					
1.	Једна Хобел машина „Дифрес“ 888x888 2000 са два супорта и зупчастом штанглом и зупчастим преносом и др. припадајућим деловима	1	сса 3360	4.665.-	У ложио- ници и радио- ници
2.	Једна штос машина лакша модел ДФ4 са округлим столом за супорт у оба правца покретања. Ход 250мм. Пречник стола 560мм дужина стругања 500мм са прибором	1	2000	2.780.-	
3.	Један дребанк-струг са водећим и вучећим вретеном Модел ДН са шупљим вретеном и кугл лагерима висина струга 350мм. дужина вретена 250мм дужина вретена 1000мм са прибором	1	1700	2.490.-	
4.	Један дребанк-струг са водећим вретеном модел ДС са шупљим вретеном и кугл лагерима висина струга 180мм размак шпичева дуж. стругања 500 са прибором	1	700	1.390.-	
5.	Једна прецизна машина за оштрење на четвртастом постољу у облику пирамиде са покретним столом, чврстом шајбном за оштрење димензије 180x30 шајбна стегнута кариком. Са целокупним прибором за оштрење, фрезери, рајбери, гевинд бургија и т. д. Дужина оштрења 250мм. нормалног отвора	1	190	995.-	
6.	Покретни флашенцуг марке „Стела“ са затвореним прибором за покрет и кочење са доњом флашном за механички покрет, ланцем са округлим карикама. Испитан за носивост до 3000 кг. висина дизања 4м.	1		195.-	
7.	Једна комплетна дизалица модела „Штела“ за терет од 30.000 кг. носивости са четири постоља-носача од по 7500 кг. носивости	1		1.720.-	
8.	Једна Рихтилатна (плоча за равнање) са ребрима површине чисто хобловане димензије 600x50мм	1	175	93.-	
9.	Један камен за оштрење (тоцило) за ручни погон са I-A каменом, пречник камена 800мм. Са целокупним прибором	1	355	120	
10.	Три носеће полске ватре са целокупним прибором	3	240	255	
11.	Једна Рихтилатна тешка, масивно израђена, површина чисто хоблована, димензије 800x1200x100	1	760	355	
12.	Један Флашенцуг „Штела“ са ланцем, округлим карикама, висина дизања 4м. терет 3000кг.	1		136	
13.	Четири комада Гевинд дизалица „Штела“ носивости 10 тона, од кованог гвожђа	4		300	
14.	Два паралелна Шрафштока, модел „Феглер“, за чврсто причвршћавање са отвором 140мм.	2	80	112	
15.	Четири кована Шрафштока отвора 150мм	4	216	192	
16.	Један Вентилатор за две ватре са погоном на кајиш	1	45	75	
17.	Бензин Лет лампа са ваздушном пумпом запремине 1 л. бензина	1		25	
18.	Шест комада дизалица Гевинд са дрвеним ручицама	6	390	690	
СВЕГА ПО УГОВОРУ CVV 155 ЗЛАТНИХ НЕМАЧ. МАР. 16588					

МАТЕРИЈАЛ ПО УГОВОРУ CVV 29. ОД 7.IV.1926. НАБАЉЕН ОД ФИРМЕ ГОТФРИД ЛИНДЕР ИЗ АМЕНДОРФА					
1.	Један путнички 4 осовни вагон П/Ш кл. ВС 61 са инвентаром	1		27528.60	у ложно- ници и радио- ници
2.	Пет комада 4 осовних товарних вагона са кочницама по 6.695.43 зл. м.	5		33477.15	
3.	Пет комада 4 осовних товарних вагона без кочнице по 5676.44	5		28382.20	
4.	Једанаест комада 4 осовних отворених са кочницама по 5.996.54 зл. м.	11		65961.94	
5.	Четрнаест комада 4 осовних вагона отворених без кочница по 4.598.77 зл. м.	14		64.382.78	
6.	100 комада бандажа по 69.89	100		6.989.-	
7.	Десет комада гибњева по 27,75 зл. м.	10		277.50	
8.	Десет мазалица по 74.69	10		746.90	
9.	Пет тегљеника по 96.03	5		480.15	
10.	Двадесет комада квачила по 14.62	20		292.40	
11.	Педесет осмица по 4.22	50		211.-	
12.	Четрнаест црева за парни огрев по 152.05	14		2.128.70	
13.	Деведесет четири јастућића за лежишта по 19.48	94		1.832.70	
14.	Десет одбојника по 9.87	10		98.70	
СВЕГА ПО УГОВОРУ CVV 29 ВРЕДНОСТ ЗЛАТНИХ МАРАКА 232.789.02					
МАТЕРИЈАЛ ПО УГОВОРУ CVV 33. НАБАЉЕН ОД ФИРМЕ АРНОЛД ЈУНГ ИЗ ЈУНГЕНТАЛА					
1.	Две локомотиве са тендерима и свима припадајућим деловима бр. 11. и 12.	2		172.166.-	у саобра- ћају
СВЕГА ПО УГОВОРУ CVV 33 ВРЕДНОСТ ЗЛ. МАРАКА 172.166.-					
МАТЕРИЈАЛ ПО УГОВОРУ CVV 646 ИСПОРУЧЕН ОД ФИРМЕ РАЈНЕР МАШИНЕНФАБРИК ВИНДХОФ АКЦ. ГЕЗЕЛ. РАЈНЕ И Б.					
1	Две окретнице од 16 м. моћи ношења 52.000 кгр. за колосек 0.76 израђене у форми зглобне окретнице, са главним трегерима који су у средини подељени, са колосецима на скретници, са кенигом, са удешавајућим притиском шрафа Д. Р. П. са четири челична точка, са узиданим рорлагерима са двоструким венцем колосека са стазом са стране и постољем за механизам, са оградом и 4м. јаким талпама карбонизираним као и са кровом 7мм. јаког блеха између колосека, са колосечким венцем са лашнама и потребним унтерлагсплатнама од кованог гвожђа	2		26.100.-	Код ложно- нице
СВЕГА ПО УГОВОРУ CVV 646 ВРЕДНОСТ ЗЛ. МАРАКА 26.100.-					
МАТЕРИЈАЛ ПО УГОВОРУ CVV 546 ИСПОРУЧЕН ОД ФИРМЕ НОРДВАГОН ИЗ БРЕМЕНА					
1.	Три 4-осовина отворена вагона без кочнице	1		16.950.-	У саобр.
СВЕГА ПО УГОВОРУ 546 ВРЕДНОСТ ЗЛ. МАРАКА 16.950.-					

**МАТЕРИЈАЛ ПО УГОВОРУ CVV 643 ИСПОРУЧЕН ОД
ФИРМЕ ЛУДВИКА БОТАСА ИЗ ВИЗБАДЕНА**

1.	Једна хидраулична преса за навлачење бандажа састојећа се из два челична стуба, са справом за вешање, вентилом сигурности, манометром и вентилом за испуштање воде	1		3.725.-	у ложио- ници и радио- ници
2.	Једна пећ за загревање бандажа са нафтом са свима припадајућим деловима, резервоаром за зејтин и једним вентилатором високог притиска као и једну комплетну инсталацију за довод ваздуха	1		7.890.-	
3.	Једна пећ за каљење федера са нафтом за гориво са турбовентилатором високог напона са покретањем помоћу каишева, 1 пирометром за мерење температуре до 11000	1		3.750.-	
4.	Једну покретну електричну бушалицу са дрештром од 220 волти	1		360.-	
5.	Једну инсталацију за аутогено швајсоване и сечење са свима припадајућим деловима и 1 флашом гвозденим за 5.4 и за транспорт угљене киселине	1		545.-	
6.	Једна серија дизалица за локомотиве од 15 т. моћи	1		1.125.-	
7.	Један струт за стругање бандажа са трансмисионим погоном са свима припадајућим деловима	1		15.880.-	
8.	Једна кружна тестера К.Д.И. за тестере до 400мм са припадајућим деловима	1		715.-	
9.	Једна банд тестера Б.С.Н. са свима припадајућим деловима	1		2.457.-	
10.	Једна универзал машина за рендисање Х.Ј.Н. 934450 за дрво до 610мм. са свима припадајућим деловима	1		2.067.-	
11.	Једна валценхобел машина за дрво	1		1.860.-	

СВЕГА ПО УГОВОРУ CVV 643 ЗЛАТНИХ МАРАКА 39.742.-

**МАТЕРИЈАЛ ПО УГОВОРУ CVV 647 ИСПОРУЧЕН
ОД ФИРМЕ ШТАЛУНИОН ЕКСПОРТ Г.М.Б.Х.**

1.	Шине дужине 9м	883	158.071		Код шефа за одржа- вање пруге
2.	Шине дужине 8.94	40	15.930		
3.	Шине дужине 8.904м.	50			
4.	Подвезице дужине 552.5мм	206	12.600		
5.	Подвезице дужине 552.5мм.	206			
6.	Плочице 120 13мм.	400	9.220		
7.	Завртњи за подвезице 16 74	4000	880		
8.	Ексер за шине 13 130мм.	20000	4.185		
9.	Прстена за завртње 17 5 5	4000	54		

СВЕГА ПО УГОВОРУ ВРЕДНОСТ ЗЛАТНИХ МАРАКА 59.675.-

**МАТЕРИЈАЛ ПО УГОВОРУ CVV 61 ИСПОРУЧЕН
ОД ФИРМЕ ОРЕНШТАЈН И КОПЕЛ ИЗ БЕРЛИНА**

1.	Једна локомотива ниског притиска 250/300 кс за колосек 0.76мм. типа Д-1 са 5 осовина од којих су 4 међусобно везане, за ложење лигнитом, са засебним тентером, са фајербукснама и штеболцнама од бакра, са бакарним штуцама, са бронзаним лагерима осовина и штангна, са уметком од белог метала, са дамилојте-верком, са парним грејањем и елеваторским постројењем.	1			у саобра- ћају
----	---	---	--	--	----------------------

СВЕГА ПО УГОВОРУ CVV 61 ВРЕДНОСТ ЗЛ. МАРАКА 63.050.-

МАТЕРИЈАЛ НА РАЧУН РЕПАРАЦИЈА ИСПОРУЧЕН ОД ФИРМЕ ХРИСТИЈАНА НУСЕРА					
1.	Аутомобил марке „Мерцедес Бенц“ са свима алатликама и резервним деловима. Лимузина кратке шасије Бр.П.69544. Тип 02 са шест цилиндра у једном реду, јачине 8/38 К.С. са електричним паљењем, са једним резервним точком, кожном навлаком и сигналним фењерима уличним и друмским као и стоп лампе	1		10.500	Предат. Кр. бан. управи Дун. Бановине према наређењу П Бр. 11204 од 21. I. 1930. г.
УКУПНА ВРЕДНОСТ У ЗЛАТНИМ МАРКАМА 10.500.-					
МАТЕРИЈАЛ НА РАЧУН РЕПАРАЦИЈА ИСПОРУЧЕН ОД ФИРМЕ АГУСТ КЛЕНЕ ИЗ ДОРТМУНДА					
1.	Делови гвоздене мостовске конструкције за мост преко реке „Орловаче“ отвора 50м	158	102.290.-	41.419	Монтирана
УКУПНА ВРЕДНОСТ У ЗЛ. МАРКАМА 41.419.-					

Без вишка исплаћеног од стране Краљевске банске управе.

Краљевина Југославија
ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЉЕЗНИЦА
Дунавске бановине
К. Бр. 1963.
22. септембра 1931. год.
Пожаревац

Директор
Михајло Ничота, с. р.

Да је овај препис веран свом оригиналу, тврди,
По наређењу Бана
ЗА НАЧЕЛНИКА
Технички виши саветник
ПОТПИС¹⁸¹

Видео:
***182

40. АВ, 126, V, 401, 82/1931, 2с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
ТЕХНИЧКИ ОДЕЉАК
СРЕСКОГ НАЧЕЛСТВА
Бр. 7565
15-ХП-1931. г.
ПОЖАРЕВАЦ

181 Нечитко.

182 Нечитко

ПРЕДМЕТ: Издавање под закуп и вођење надзора око превоза скелама преко р. Мораве
Св. Бр: 23569/931 год.

БАНСКОЈ УПРАВИ
Техничко Одељење
НОВИ САД

Решењем Управе V. Бр: 23569 од 26. новембра 1931. год. стављено је у дужност овом Одељку, да прими сва акта од Дирекције Пож. Жељезница по предметима превоза скела на р. Морави о чему је она до сада водила рачуна, а које су раније подпадале под надлежност бив. самоуправу област Пожаревачку, и да се у будуће о њима стара.

Одељак је по овоме предмету предузео потребно за извршење наређења, али Одељак је од бивше самоуправе Подунав. Области примио предмете о превозу скелама на реци Морави, које су подпадале под њену надлежност. Ових скела, о којима је она водила рачуна, било је 6. шест од којих су 4. биле издате под закуп, а 2. не због неуспелих лицитација. Од ова 4 закупа, тројици закупаца истиче рок 31. децембра 1931. год. а четвртм 30.VI.1932. год.

Ови су закупци подмирили своју закупнину до 31. децембра 1929. год.

По овим скелама, о којима се старала бивша самоуправа Подунавске Области, није ништа рађено изузев што је било учињено питање под Бр. 341. од 20. децембра 1929. год. и Бр. 1076. од 3. марта 1930. год. Техничком Одељењу о надлежности вођења – старања – о овим скелама. На ова питања није ни до данас добивен одговор.

Пошто је Одељак добио наређење да прими даље старање о скелама, које су до сада биле под надзором Дирекције Пожаревачких жељезница, сматра да треба да води старање и о скелама, које су биле под надзором бивше Подунавске области, но ипак моли Управу за потребну одлуку.

За сада је Одељак тражио извештај од Среског начелника о величини плаћене закупнине појединих закупаца, а пошто тројици закупаца истиче рок закупа 31. децембра 1931. год. то моли за хитан извештај:

1) Хоће ли Одељак одмах расписати лицитацију за издавање ових скела под закуп и у коме року оне треба да се обаве?

2) Хоће ли расписати лицитацију и за оне скеле, које до сада нису биле издате?

3) Хоће ли бити исте почетне цене за лицитације које су и раније биле, а да су меродавне раније тарифе за превоз?

4) За које време треба да важи рок закупа?

5) Наплату закупнине хоће ли вршити овај Одељак па новац слати Финансијском Одељењу или која друга установа?

Св. Бр. 23569/931 год.

Шеф Одељка
Технички саветник
П.Ђ.Јовановић

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЛЕЊЕ
V. № 24.815
16. XII.1933.
Пож. жел. 82

ПРЕДМЕТ: Скела на реци Морави, издавање под закуп
Св. бр. 23.569/31 г.

КРАЉЕВСКО БАНСКОЈ УПРАВИ
Финансијско одељење
НОВИ САД

Техничком одељењу част је доставити овај предмет пошто се ради о објектима бановинских прихода с молбом, да Финансијско одељење изда Техничком одељку у Пожаревцу потребна упутства.

28.ХП.1934. год.
НОВИ САД

По наређењу БАНА
ЗА НАЧЕЛНИКА
ПОТПИС¹⁸³

41. АВ, 126, V, 402, 3/1933, 15с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
Број 4832
23-ХП-1931. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Дирекција Пожаревачких Железница – укидање редовних возова на релацији Пожаревац-Дубравица
Св. V. Бр. 25036.

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

У вези наређења Одељења V. Бр. 25036 од 21. ов. мца. Дирекцији је част известити:
Као што је у решењу назначено почев од 13. ов. мца. Дирекција Речне Пловидбе укинула је редовни ред пловидбе на релацији Београд-Дубравица-Градиште свију бродова, изузев брода до Великог Градишта који ће саобраћати два пута недељно и то уторником у четвртком са доласком у Дубравицу, низводно у 17.10 часова и узводно у 20 часова.

Поред овога бродови предузећа „Галеб“ долазе у Дубравицу средом и суботом око 9 часова.

Како по реду вожње наших возова на релацији Пожаревац-Дубравица исти долазе у Дубравицу пре подне у 11.52 часова а полазе у 11.10 часова, то је Дирекција како у интересу саме Дирекције, тако и у интересу пословног света и одредила возове само средом и суботом, да би сву приспелу робу, како бродовима Дирекције Речне Пловидбе, која приспева уторником и четвртком, тако и робу која приспева бродом „Галеба“ средом и суботом, могла да прими ради даље преважања.

Ово решење Дирекције привремено је до успостављања редовне пловидбе бродова Дирекције Речне Пловидбе.

183 Нечитко.

Дирекцији је част нагласити да је данас обустављен целокупан ред пловидбе на линији Београд-Градиште услед леда, те да ће возови Дирекције на релацији Пожаревац-Дубравица, до поновне успоставе пловидбе саобраћај због тога, да се на овој релацији неби сасвим укинуо саобраћај.

Заст. ДИРЕКТОРА
В. Д. Шефа Ложионице и Радионице
Инж. потпис¹⁸⁴

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЛЕЊЕ
V. № 25.442
25.XII.1931. год.
Пож. жел. 37

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЛЕЊЕ
V. № 25442
25.XII.1931. год.

ПРЕДМЕТ: Промена реда вожње Банов. Подунавске железнице на релацији Пожаревац-Дубравица
Св. број

Дирекција моли да се накнадно одобри ово решење.

ГОСПОДИНЕ БАНЕ!

Дирекција Пожаревачких железница Дунавске бановине извештава да је решењем бр. 4697 од 11. децембра 1930. г. одредила да се укине редовни дневни саобраћај возова на релацији Пожаревац-Дубравица и уведе саобраћај два пута недељно и то средом и суботом са досадашњим поласком и доласком; у исто време Дирекција моли да се ванредно одобри ово решење, пошто је државна речна пловидба укинула саобраћај на Дунаву услед леда. Везу између два пута недељно Дирекција је оставила да не би укинула саобраћај на овој релацији и омогућила превоз робе за приватни брод „Галеб“ који још саобраћа на Дунаву у те дане.

Слажућ се са овим решењем Дирекције част ми је предложити да изволите накнадно одобрити ову промену реда вожње и обавестити Дирекцију, да поново успостави саобраћај на релацији Пожаревац-Дубравица чини Државна Речна Пловидба саобраћај бродовима на Дунаву и Дирекцији Пловидбе да о дану отварања саобраћаја на овој релацији смео увести подноси писмени извештај.

Пож. жел. од

29/12-31

184 Нечитко.

Оверени препис решења доставити Дир. Пож. Бан. Жел.
ПОЖАРЕВАЦ

Пож. жел. 07
V. бр. 25442
Преписо
Сравнио
Експедовао
дне
Развео
По експедији:

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЛЕЊЕ
V. № 25442
27. XII.1931.

5

ПРЕДМЕТ: Промена реда вожње банов. пожаревачких железница на релацији
Пожаревац-Дубравица

ГОСПОДИНЕ БАНЕ,

Дирекција Пожаревачких железница Дунавске бановине извештава, да је решењем
Бр. 4697 од 11. децембра 1931. год. одредила, да се укине редован дневни саобраћај
возова на релацији Пожаревац-Дубравица и уведе саобраћај два пута неђелно и то
средом и суботом са досадашњим поласком и доласком, у исто време Дирекција моли,
да се накнадно одобри ово решење.

Дирекција је решење донела пошто је Државна речна пловидба укинула саобраћај
на Дунаву услед леда.

Везу два пута неђелно Дирекција је оставила, да не би сасвим укинула саобраћај на
овој релацији и омогућила превоз робе за приватни брод „Галеб“ који још саобраћа на
Дунаву у те дане.

Слажући се овим решењем Дирекције част ми је предложити, да изволите накнадно
одобрити ову промену реда вожње и овластити Дирекцију, да поновно успостави
саобраћај на релацији Пожаревац-Дубравица чим Државна речна пловидба отвори
саобраћај бродовима на Дунаву и да Дирекција поновно о дану отварања саобраћаја
на овој релацији поднесе писмени извештај.

НАЧЕЛНИК
ТЕХНИЧКОГ ОДЕЉЕЊА
Инж. Ђ. Гаспарини, с. р.

ОДОБРАВАМ
БАН
Мил. Николић, с. р.

Да је овај препис веран своме оригиналу, тврди:
ПО НАРЕЂЕЊУ БАНА
ЗА НАЧЕЛНИКА
ТЕХНИЧКИ ВИШИ САВЕТНИК

ТАБЛИЦА ВОЗАРИН. СТАВОВА ЗА ПРЕВОЗ ПУТНИКА П. Ж. Д. Б.

За станицу	Класа	Дубравицу	Баговац	Брежане	Пожаревац	Вел. Црниће	Мало Црниће	Багушу	Вел. Село	Рашанац	Трновче	Каменово
Баговац	2	7 50		7 50	12 00	20 00	24 00	27 00	27 00	31 50	35 00	38 00
	3	5 00		5 00	8 00	13 50	16 00	18 00	18 00	21 00	23 50	25 50
Брежане	2	7 00	7 50		7 50	16 00	20 00	24 00	24 00	27 00	31 50	35 00
	3	5 00	5 00		5 00	10 50	13 50	16 00	16 00	18 00	21 00	23 50
Пожаревац	2	16 00	12 00	7 50		7 50	12 00	16 00	20 00	24 00	24 00	27 00
	3	10 50	8 00	5 00		5 00	8 00	10 50	13 50	16 00	16 00	18 00
Вел. Црниће	2	24 00	20 00	16 00	7 50		7 50	7 50	12 00	16 00	20 00	20 00
	3	16 00	13 50	10 50	5 00		5 00	5 00	8 00	10 50	13 50	13 50
Мало Црниће	2	24 00	24 00	20 00	12 00	7 50		7 50	7 50	12 00	16 00	20 00
	3	16 00	16 00	13 50	8 00	5 00		5 00	5 00	8 00	10 50	13 50
Багушу	2	27 00	27 00	24 00	16 00	7 50	7 50		7 50	7 50	12 00	16 00
	3	18 00	18 00	16 00	10 50	5 00	5 00		5 00	5 00	8 00	10 50
Вел. Село	2	31 50	27 00	24 00	20 00	12 00	7 50	7 50		7 50	7 50	12 00
	3	21 00	18 00	16 00	13 50	8 00	5 00	5 00		5 00	5 00	8 00
Рашанац	2	35 00	31 50	27 00	24 00	16 00	12 00	7 50	7 50		7 50	7 50
	3	23 50	21 00	18 00	16 00	10 50	8 00	5 00	5 00		5 00	5 00
Трновче	2	38 00	35 00	31 50	24 00	20 00	16 00	12 00	7 50	7 50		7 50
	3	25 50	23 50	21 00	16 00	13 50	10 50	8 00	5 00	5 00		5 00
Каменово	2	38 00	38 00	35 00	27 00	20 00	20 00	16 00	12 00	7 50	7 50	
	3	25 50	25 50	23 50	18 00	13 50	13 50	10 50	8 00	5 00	5 00	
Петровац	2	43 00	43 00	33 00	31 50	24 00	20 00	16 00	16 00	12 00	7 50	7 50
	3	28 50	28 50	25 50	21 00	16 00	13 50	10 50	10 50	8 00	5 00	5 00

Вр. д. Шефа Контроле Прихода
 Ј. Димитрије

ТАБЛИЦА ВОЗАРИНСКИХ СТАВОВА ПРЕМА ПУТНИЧКОЈ ТАРИФИ, КОЈА ВАЖИ
НА ДРЖАВНИМ ЖЕЉЕЗНИЦАМА

За станицу	Класа	Дубравицу	Батовац	Брежане	Пожаревац	Вел. Црниће	Мало Црниће	Батуша	Вел. Село	Рашанац	Трновче	Каменово	Петровац
Батовац	II	7 00		7 00	11 00	18 00	21 00	25 00	25 00	28 00	32 00	35 00	42 00
	III	3 50		3 50	5 00	9 00	10 50	12 50	12 50	14 00	16 00	17 50	21 00
Брежане	II	7 00	7 00		7 00	14 00	18 00	21 00	21 00	25 00	28 00	32 00	35 00
	III	3 50	3 50		3 50	7 00	9 00	10 50	10 50	12 50	14 00	16 00	17 50
Пожаревац	II	14 00	11 00	7 00		7 00	11 00	14 00	18 00	21 00	21 00	25 00	28 00
	III	7 00	5 50	3 50		3 50	5 50	7 00	9 00	10 50	10 50	12 50	14 00
Вел. Црниће	II	21 00	18 00	14 00	7 00		7 00	7 00	11 00	14 00	18 00	18 00	21 00
	III	10 50	9 00	7 00	3 50		3 50	3 50	5 50	7 00	9 00	9 00	10 50
Мало Црниће	II	21 00	21 00	18 00	11 00	7 00		7 00	7 00	11 00	14 00	18 00	18 00
	III	10 50	10 50	9 00	5 50	3 50		3 50	3 50	5 50	7 00	9 00	9 00
Батуша	II	25 00	25 00	21 00	14 00	7 00	7 00		7 00	7 00	11 00	14 00	14 00
	III	12 50	12 50	10 50	7 00	3 50	3 50		3 50	3 50	5 50	7 00	7 00
Вел. Село	II	28 00	25 00	21 00	18 00	11 00	7 00	7 00		7 00	7 00	11 00	14 00
	III	14 00	12 50	10 50	9 00	5 50	3 50	3 50		3 50	3 50	5 50	7 00
Рашанац	II	32 00	28 00	25 00	21 00	14 00	11 00	7 00	7 00		7 00	7 00	11 00
	III	16 00	14 00	12 50	10 50	7 00	5 50	3 50	3 50		3 50	3 50	5 50
Трновче	II	35 00	32 00	28 00	21 00	18 00	14 00	11 00	7 00	7 00		7 00	7 00
	III	17 50	16 00	14 00	10 50	9 00	7 00	5 50	3 50	3 50		3 50	3 50
Каменово	II	35 00	35 00	32 00	25 00	18 00	18 00	14 00	11 00	7 00	7 00		7 00
	III	17 50	17 50	16 00	12 50	9 00	9 00	7 00	5 50	3 50	3 50		3 50
Петровац	II	42 00	42 00	35 00	28 00	21 00	18 00	14 00	14 00	11 00	7 00	7 00	
	III	21 00	21 00	17 50	14 00	10 50	9 00	7 00	7 00	5 50	3 50	3 50	

Вр. д. Шефа Контроле Прихода
Ј. Димитрије

ДИРЕКЦИЈА
Пожарев. Железница Дунав. Бановине
Саобраћајно-Комерцијално Одељење
и Контрола прихода
Бр. 423
15. септембра 1931. год.
ПОЖАРЕВАЦ

Дирекцији Пожаревачких Бановинских Железница
Пожаревац

У вези акта бр. 3.462 ид 14. септембра о. г. Контроли Прихода је част известити Дирекцију, да наводи Петровачког Трговачког Удружења да се превоз робе на релацији Пожаревац-Дубравица врши за 20% јефтиније него на прузи Пожаревац-Петровац неосновани су и проистичу из недовољног познавања важеће тарифе и већ издатих тарифских повластица за поједине релације.

У прилогу овог извештаја Контрола Прихода подноси Дирекцији препис возаринских ставова, који су сада у важности на Државним Железницама и на Пожаревачким Бановинским Железницама. Из тарифе за превоз робе види се, да је иста на нашој железници јефтинија од тарифе за превоз робе, која сада важи на Државним Железницама. Сем тога ова је Дирекција, узевши у обзир жеље привредних корпорација и месне правилнике, према претходном одобрењу, раније Окружног и Обласног Одбора, а сада КРАЉЕВСКЕ БАНСКЕ УПРАВЕ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ, издала следеће повластице:

1) На релацији Дубравица-Пожаревац за превоз цемента, пива, грађе, гвожђарије и ковачког угља.

2) На релацији Пожаревац-Дубравица за превоз цереалија и

3) На релацији Петровац-Пожаревац за превоз крупне стоке, јаганаца и креча.

Све ове повластице издате су према претходно добро испитаним потребама појединих крајева, а при томе водећи рачуна да се изађе у сусрет жељама привредних корпорација, а да се интереси наше железнице не штете.

Возарински ставови за превоз путника скупљи на нашим железницама него ли на Државним, али се за сада, узевши у обзир интересе наше железнице, не могу смањивати, јер би свако смањивање имало за последицу осетно смањивање прихода. Садање цене за превоз путника, ако се упореде са предратнима, скупље су за 30%, али су истовремено трошкови експлоатације куд и камо већи су од предратних. Пре рата наша је железница била једино саобраћајно средство, које је преко Дубравице везивало Пожаревачки округ са Београдом и осталима крајевима Државе, те је према томе сав робни и путнички саобраћај био упућен по нашој железници. Након изградње пруге нормалног колосека од Мале Крсне за Пожаревац, која директно везује Пожаревац и околину са другим центрима Југославије, учинила је то да наша железница сада губи огроман број својих путника који су раније путовали преко Дубравице, а превоз робе на прузи Пожаревац-Дубравица у упоређењу са предратним је од прилике за 70% данас мањи.

Узевши у обзир напред наведене околности, за сада је немогуће да се изађе у сусрет жељама Петровачког Трговачког Удружења.

Дирекција ће и будуће, као што је и сада чинила, водити рачуна о жељама привредних корпорација и потребама појединих крајева и све што буде могуће учиниће, да се овим жељама и потребама изађе у сусрет.

В. Д. Шефа Контроле Прихода
Ј. Димитрије

У Прилогу:

1. Путничке тарифе, које важе на Пож. Жел. Дунав. Бановине
2. Путничка тарифа према возар. ставовима Државних Железница
3. Возарински ставови за превоз робе на Пож. Жел. Дунав. Бановине
4. Исти ставови, који сада у важности на Државним Железницама

12

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. 7907
25. априла 1933.

ПРЕДМЕТ: Ред вожње на Пожаревачким бановин. жељезницама за год. 1933/34.

ГОСПОДИНЕ БАНЕ,

Дирекција пожаревачких бановинских жељезница актом својим бр. 948/33. год. доставила је на одобрење пројекат новог реда вожње, који треба увести на Пожаревачким жељезницама од 15 маја о. г.

Предложени ред вожње у главном остао је исти као и за 1932/33. год.

На релацији Пожаревац-Петровац у саобраћају је свакодневно по један пар возова, а недељом и средом у саобраћају је још по један пар.

На релацији Пожаревац-Дубравица предвиђено је четири пута недељно по један пар возова и то: понедеоником, средом, петком и недељом.

Техничка и рачунска ревизија мишљења је, да се пројекат реда вожње може усвојити и предлаже на одобрење нови ред вожње, који ступа на снагу 15. маја 1933. год., кад ступи на снагу и нови ред вожње на државним жељезницама.

На основу изложеног, а слажући се са мишљењем ревизије част ми је предложити, да изволите одобрити приложени ред вожње на бановинској жељезници, који важи од 15. маја 1933. год.

НАЧЕЛНИК
Техничког Одељења
ПОТПИС¹⁸⁵

ОДОБРАВАМ
БАН
ПОТПИС¹⁸⁶

13

185 Нечитко.

186 Нечитко.

ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА

Ред вожње важећи од 15 маја 1933. године

	бр. 112	бр. 114	бр. 110	км.	Дирекција Пожарев. банов. железнице		бр. 11	број 115
					понедељак, средом, петком и недељом	понедељком, средом, петком и недељом		
само недељом	6.29	15.30	5.04		одл.	Дубравица дол.	11.02	српдом и недељом
	6.53	15.54	5.28	9.5	одл.	Батовац	10.56	
	7.03	16.03	5.37			Брежане	10.43	
	7.24	16.24	5.58	16.8	одл.	Пожаревац одл.	10.20	
само српдом	7.33	16.33	6.07		одл.	Пожаревац дол.	7.35	српдом и недељом
	7.44	16.45	6.21	9.5		Вел. Црниће	7.11	
	7.58	16.54	6.30	16.8		М. Црниће	7.03	
	7.58	16.59	6.35	20.2		Багуше	6.42	
	8.05	17.06	6.42	25.1		Вел. Село	6.32	
	8.14	17.15	6.51	28.1		Рашанац	6.21	
				30.0		Дубочка	6.11	
				33.0		Трновче	6.06	
				36.7		Каменово	5.59	
						дол. Петровац одл.	5.50	

Начелник Техничког Одељења

ПОТПИС¹⁸⁷

Одобрио решењем: V. бр. 1907 од 25-IV-33г.

Речн. пловидба из Београда 11.50 за Вел. Гр. 11.25 „Галеб“ средом, петком и недељом из Беогр. 8.00 за Београд у 10.00		Км.	Дирекција Пожаревачке Банов. железн.	Речн. пловидба свакодневно за В. Градиште 16.25; за Београд 22.25 ^h Недељом за Београд 17.00, за В. Градиште 11.26 ред војне ваљени од 15 маја 1933г.	
бр. 12				бр. 11	
Београд 2.29 Смедер. Београда 5.48	Из Беогр. 19.24 из Смедер. и Београд 15.00		одл. Дубравица дол. Батовач Брежане дол. Пожаревац одл.	11.02 10.56 10.43 10.20	за Беогр. 18 07 за Смедер. 12 40
бр. 112	бр. 114				
6 20 (6 13) 6 53 7 09 7 24 7 33 7 44 7 53 7 58 8 05 8 14	15 30 15 54 16 03 16 24 16 33 16 45 16 54 16 59 17 06 17 15	- 5 04 5 28 5 37 5 58 6 07 6 21 6 30 6 35 6 42 6 54	одл. Пожаревац дол. Вел. Црниће М. Црниће Батуша Вел. Село Рашанац Дубочка Трновче Каменово дол. Петровац одл.	7 35 7 11 7 03 6 42 6 35 6 21 6 11 6 06 5 59 5 50	за Беогр. 18 07 за Смедер. 12 40
само недељом	сваки дан	само средом		сваки дан	бр. 115
					17 59 17 35 17 27 17 06 16 56 16 45 16 34 16 21 16 29 16 20 16 15
					Напоменк *** Банске Управе V Бр. ***

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
 ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
 НОВИ САД
 ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
 №. 5245
 13. марта 1933. г.

ПРЕДМЕТ: Саобраћајна конференција за редове вожње за 1933/34. год.
 Св. бр. 646/33.

Генерална дирекција државних жељезница актом бр. 17930/33. год. извештава, да ће се на дан 22 и 23 марта тек. год. одржати саобраћајно-поштанска конференција за редове вожње за 1933/34. годину, према томе Дирекција пожаревачких бановинских жељезница моли за одобрење, да на ову конференцију, као претставник те дирекцију присуствује инж. Михајло Ничота, директор те дирекције.

Са изложеног, а на основу овлашћења Господина Бана бр. 7930/31 год.

РЕШАВАМ

Да на горепоменуто конференцију, као претставник Управе присуствује инжењер г. Михајло Ничота, директор пожаревачких бановинских жељезница са овлашћењем, да може решавати питања, која интересује ову Дирекцију.

Накнада исплатиће се на терет парт. 98 поз. 1 буџета пожаревачких жељезница за 1932/33. год.

По овлашћењу Бана
 Начелних Техничког Одељења
 Инж. Ђ. Гаспарини, с. р.

Да је овај препис веран оригиналу, тврди:

По наређењу Бана
 ЗА НАЧЕЛНИКА
 Држ. технички виши саветник

42. АЈ, 148, 11, 8, 1932, 8с

ГРАЂЕЊЕ НОВИХ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА

Ове године завршен је један период у грађењу нових жељезница, који је почео почетком 1927. год., и завршен је крајем 1931. год., и који се зове мирнодопски период грађења жељезница, за разлику од оног после ратног грађења жељезнице, где су грађевне прилике биле нередовне.

У овом периоду грађане су пруге већим делом из Блеровог зајма, који је закључен у номиналном износу од 100,000.000,- динара.

На основу Уредбе о грађењу нових жељезница од 14 маја 1927. год. прописан је ужи програм за грађење жељезница из зајмова који су закључени и који ће се закључити.

По овоме програму у овом грађевинском периоду израђене су пруге из Блеровог зајма и то:

а) Из II транше од 15,000.000 долара грађени су делови Јадранске пруге Београд-Котор; Крагујевац-Краљево, Краљево-Рашка, Рашка- Митровица, Приштина-Глоговци (Пех), тунели: Бела Река и Сараново (једним делом из буџета), подвожњак на прузи Београд-Топчидер и железничке радионице у Краљеву (већим делом из репарација).

б) Из 400,000.000 дол., коју је суму Влада позајмила Министарству саобраћаја из дела Блеровог зајма намењену за опште потребе Владе, довршене су ванјадранске већ започете пруге као: Београд-Обреновац, Увац-Прибој, Раштелица-Брадина, Требиње-Ластва-Билећа и теретна станица Београд-Сава (пруге узаног колосека 0,76) и пруге нормално колосека: Прокупље-Плочник-Куршумлија, Битол-Прилеп, Рогатец-Крапина, железничка станица Бакар-Пристаниште Бакар и мостови на Дунаву и Тамишу на прузи Београд-Панчево (већим делом на рачун репарација).

У овом периоду грађења (1927-1931) пруге су дељене на деонице и издавате путем лицитација домаћим предузећима, чији су представници махом наши инжењери. Ова предузећа показала су се у раду добри и спремни сарадници Одељења за грађење железница и њихова је заслуга, што је у нашој земљи саграђен јефтино и добро велики број железничких пруга.

Грађењем напред наведених пруга потпуно је утрошен Блеров зајам (остао је незнатан део за студије и пројектовање даљег дела Јадранске пруге Митровица-Котор) и сада настаје нов моменат у грађењу железничких пруга, где се треба побринути за новчана средства за грађење нових пруга. Сада настаје период грађења пруга, где је грађење везано заједно са финансирањем.

У години 1930 многе финансиске групе (американске, енглеске, француске, немачке, холандске, швајцарске, данске групе и т. д.) молиле су Владу да им уступи грађење пруга заједно са финансирањем.

Како су изгеди за закључивање једног повољног инвестиционог зајма у то доба због економске кризе, биле неизвесне, Господин Министар саобраћаја расписао је за 15 октобар 1930 год. конкурс за грађење заједно са финансирањем за извесан број железничких пруга.

Од Господина Министра финансија прописани су финансијски услови, а Господин Министар саобраћаја дао је техничке услове, који су важили за овај конкурс. Сличан конкурс био је расписан и за путеве. Овим конкурсом желело се, да се ипак изврши нека врста лицитације, где су финансиске групе под истим финансиским и техничким условима имале да даду јединичне цене за поједине пруге.

За грађане железница заједно са финансирањем пријавиле су се осам финансиских група, које су поднеле своје финансиске услове са ценама.

Одељење за грађење железница проучило је све понуде и након дужих преговора од годину и више дана успело је да са трима финансиским групама приведе преговори крају.

На основу ових преговора Господин министар саобраћаја потписао је техничке и финансиске уговоре са следећим финансиским групама и за следеће пруге:

ПРЕГЛЕД ГРАЂЕЊА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРУГА ЗАЈЕДНО СА ФИНАНСИРАЊЕМ

Ред. бр.	ПРУГА	Км.	Коштање пруге по уговору Динара	Финансиско предузећа
1	Пожаревац-Кучево-Благојев Камен	92	264,000,000,-	Лозингер и комп.
2	Београд-Панчево	22	81,192.987,-	Батињол
3	Куршумлија-Приштина	68	212,649.475,-	“

4	III кол. Београд-Кнежевац	11	20,397.169,-	“
5	Глоговци-Пећ	60	165,671.860,-	Едмонд Боаје
6	Бихаћ-Книн	112	285,814.140,-	“
7	Велес-Прилеп	86	228,667.610,-	Сосијете Еуропен.
8	Копривница-Вараждин	42		
9	Св. Јанж-Севница	12		
10	Прибој-Пријепоље	28		
		532	1.258,393.251,-	

Из горњег прегледа нису још издате три пруге Копривница-Вараждин, Св. Јанж-Севница и Прибој-Пријепоље, али и за те три пруге врше се још преговори у Одељењу за грађење железница.

Грађење горе наведених пруга трајаће око 4 године. Већина од ових страних предузећа већ су уступили грађење ових пруга нашим предузећима, а они ће се бавити само финансирањем послова. На овај начин на овим грађењима запослиће се наша радна снага.

У уговорима је предвиђено даље, да се ослобађају од царине само они предмети, који се не израђују у земљи, те је на тај начин заштићена и домаћа индустрија, па ће многи радници наћи посла и ван директног грађења железница.

Са већином од ових финансијских предузећа закључен је зајам по курсу 92% са 7% а са неким и повољнији и кад се узме у обзир, да су јединичне цене за ова грађења ових финансијских група веома приближне ценама које је дало Одељење за грађење железница при Министарству саобраћаја, може се слободно тврдити, да су закључени уговори за грађење напред наведених пруга веома повољни.

У доба када се свуда осећа беспослица радника у нашој земљи неће бити незапослених и сваки ће доћи до пристојне зараде, што је и Влада желела да се грађењем ових пруга постигне.

Поред ових користи добиће се огромна корист и од ново саграђених пруга, тако:

1) Пожаревац-Кучево-Благојев Камен. Ово је део једне будуће интернационалне пруге тако зване: пруге четрдесет петог упоредника (карант сенкијем паралел) Бордо-Лијон-Милано-Трст-Љубљана-Загреб-Београд-Пожаревац-Кучево-Мост на Дунаву код Брзе Паланке-Крајова-Букурешт-Одеса. Ова пруга везује са престоницом веома богат и плодан Стиг, долину Пека пуно рудама, угљена и шумама. Овом ће пругом наши производи из базена Тимока и Доњег Дунава избећи Ђердапску таксу. Овом ће се пругом са нашом земљом везати северни део Бугарске и јужни део Румуније, те ће пруга бити саобраћајем пуно оптерећена. Са изградом ове пруге навео би се преко наше државе транзитни саобраћај између Француске и Италије с једне стране и Румуније и Русије с друге стране и тај транзит би ишао нашим железницама преко 900Км. Због овога ће се и други део ове пруге Благојев Камен-Мајдан Пек-Штубик-Мост на Дунаву код Брзе Паланке и Штубик-Неготин имати што пре изградити, за који се део сада већ припремају детаљни планови. Ова ће се пруга изградити као пруга првог реда.

2) Београд-Панчево. Велика важност ове пруге очигледна је кад се узме само то, да она везује Банатску железничку мрежу са Србијанском и да она везује престоницу-Београд са њеном најбогатијом покрајином.

Особита корист од грађења ове пруге је и та, што је њено грађење везано са исушењем т. зв. Панчевачких ритова. Високи насипи за исушење већ се граде и они ће бити готови кад и ова пруга и то идуће године.

На овој прузи већ су готови доњи строј (стубови) за мостове на Дунаву и Тамишу, а за Дунавски мост готови су и монтирани седам великих железних конструкција, остаје

само осам инундационих железних конструкција и железне конструкције за Тамишки мост, који се имају на рачун репарација набавити.

Са довршењем ове пруге мора се одмах приступити реконструкцији постојеће железничке станице и решавању Београдског железничког чвора, које постаје врло акутно питање.

3) Куршумлија-Приштина-Глоговци-Пећ. Ово су делови тако зване трансбалканске пруге, која има изаћи на Скадар и Бар. И ако је ова пруга изгубила ону важност, коју је имала за предратну Србију, ипак њен локални значај је веома велики, јер везује питоме, плодне долине Метохије и Косова са долином Мораве и Тимока. Она ће добити пуну своју вредност кад се грађење ове пруге продужи преко Ђаковице до Призрена.

4) Бихаћ-Книн. Да би се Београд и Загреб а преко њих Војводина, Славонија и Хрватска везали за средњи Јадран са пристаништима у Сплиту и Шибенику, потребно је да се садања железничка веза – Личка железница – замени са другом, која би била краћа и на којој би саобраћајни трошкови били мањи.

Са изградњом Унске пруге може се чак привући на средњи Јадран транзитни саобраћај из Чехословачке и Мађарске а нешто и из Пољске, ако се тарифално омогући, јер је за овај транзитни саобраћај ипак средњи Јадран даљи за око 100 Км од северног Јадрана.

Важност ове Унске пруге ипак је велика, што се скраћује пут на средњи Јадран Београду за 180 Км, а Загребу за 34 Км.

Ова пруга подићиће и индустрију у тим крајевима, а нарочито дрвену, јер ће се моћи тада врло корисно искористити велики падови преке Уне, а нарочито онај код Мартинброда. Због овога ће се и пасивност ових крајева изгубити.

5) Велес-Богомиле-Прилеп. Ово је део пруге Скопље-Велес-Прилеп-Битол-Солун, друга веза Скопља са Солуном. Њоме је Битољ везан са Скопљем и удаљеност Скопља од Битоља овом пругом сведена је на 184 Км. Са грађењем ове пруге Пелагонија је везана са Скопљем и привредним и трговинским центром Јужне Србије, те ће ова пруга имати и велики трговински значај.

Ова пруга пролази кроз веома плодне крајеве у долинама река: Тополке, Бабуне и Црне и она ће благотворно утицати на развијање пољопривреде у овим крајевима.

И пруге Копривница-Вараждин, Св. Јанж-Севница и Прибој-Пријеполје имају велику економску важност, због које их је Влада уврстила у први ред грађења и свакако ће се ускоро и за њихово грађење постићи споразум са финансиским предузећима.

Најбољи начин грађења и финансирања железничких пруга је онај, који је предвиђен у Закону о државном рачуноводству, да се пруге уступе путем лицитације предузећима у грађење. Али за овакав начин грађења потребно је прво осигурати финансиска средства било путем буџета, било путем зајма. Како се из буџета не могу градити оволики инвестициони радови, то се је морало прибећи зајму, који је нуђен од финансиских група нашој држави под условом, да се са тим новцем изграде поједине пруге на бази јединичних цена, које би се обострано утврдиле између Владе и финансиских група.

Да би се изашло у сусрет финансиским групама, а одржао при том принцип надметања путем лицитације по Закону о државном рачуноводству Влада је позвала преко новина а и преко писама финансиске групе, које су се интересирале и јављале за грађење нових железничких пруга, и дала им је једнаке финансиске и техничке услове. Влада је извршила преговарања само са трима финансиским групама, као што се то види из табеларног прегледа.

Овакав начин издавања железничких пруга у грађењу је нов и нерадо га гледају финансиске групе, јер не желе да излазе на надметање и да откривају своје финансиске услове и своје јединичне цене.

И на седници Удружења инжињера и архитеката у Сплиту 1930. год., осуђен је овакав начин рада и препоручено је, да се за јавне радове склопи зајам, па да се путем лицитације уступају пруге у грађење.

Па ипак и поред ових незгода треба пустити да се извесан број пруга изгради овим путем, па да се при самом грађењу констатује, да ли је овакав начин грађења железничких пруга прихватљив или не, а нарочито у данашњим тешким економским приликама, у којима се налази наша земља па и цео свет.

31. јануара 1932. год.
Београд

43. АВ, 126, V, 401, 16/1932, 2с

КР. БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
 I. број: 1059
 8. фебруара 1932. год.
 НОВИ САД

ПРЕДМЕТ: Смањење награде за пренос поште приватним железницама

Министарство саобраћаја под својим бројем П. Т. 98394 од 28. октобра 1931. године, доставила је следеће:

„Краљевској Банској Управи Дунавске Бановине Нови Сад.

Услед опште Светске привредне и економске кризе, а у циљу да уравнотежи државни буџет за ову годину, Краљевска Влада донела је одлуку да се буџетски расходи у свима државним установама редуцирају.

У циљу да се спречи дефицит у буџету за наредну 1932/33. буџетску годину, Краљевска Влада наредила је да предлог буџета за 1932/33. год. не може бити већи од овогодишњег буџета редуцираног.

Као и све буџетске партије и позиције, редуцирана је и партија кредита за плаћање преноса поште приватним железницама тако да ће Министарство доћи у немогућност да приватним железницама исплати у целости награду за пренос поште.

Министарство не би желело да дође у немогућност исплате поменутих награда и тиме се стави у положај дужника па да приватне железнице упуте на дуго чекање за исплату у том циљу апелује на Краљевску Банску Управу и моли је да иста изволи донети одлуку по којој би за буџетску 1932/33. год. дала свој пристанак да се постојећи уговор закључен са овим Министарством, о преносу поште Пожаревачким железницама измени у толико што ће се награда за пренос поште смањити са 20% целокупног годишњег износа.

Молим да ме о својој одлуци изволите известити како би се приступило измени уговора.

По наредби Министра Начелник одељења потпис нечитак с. р.“.

На основу изложеног и на основу § 59 и 60 Закона о банској управи доносим

ОДЛУКУ

да се у уводном делу ове одлуке изложеном тражњу Министарства саобраћаја удовољи и да ова Бановина пристаје, да се постојећи уговор закључен између

Министарства саобраћаја и ове Бановине, о преносу поште Пожаревачким железницама ове Бановине, измене у толико, што ће се у чл. 3 поменутог уговора наведена годишња награда од Дин. 50.000 смањити са 20% за буџетску 1932/1933. год.

О овоме се извештавају:

1. Министарство саобраћаја, с позивом на П. Т. бр. 98394 од 28. октобра 1931 године;
2. Финансијско одељење ове Краљевске банске управе;
3. Техничко одељење ове Краљевске банске управе и
4. Дирекција пожаревачких железница Дунавске бановине у Пожаревцу.

Бан
Мил. Николић, с. р.

Да је верно оригиналу оверава

ПО НАРЕДБИ БАНА
Начелник Општег одељења
ПОТПИС¹⁸⁸

Преп. М. Р.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
V. №. 3064
18. II. 1932.
Пож. жељ. 16.

44. АВ, 126, V, 402, 26/1933, 32с

VII Бр. 37531
1932 г.

ИЗВЕШТАЈ

О ванредном прегледу рачунско-финансијске природе код Дирекције Пожаревачких Железница, који је извршен по наређењу Господина Бана VII. Бр. 21.159/932.

ИЗВЕШТАЈ

О ванредном прегледу рачунско-финансијске природе, који је извршен код Дирекције Пожаревачких железница, по наређењу Господина Бана VII. Бр. 21.159/1932 год. Преглед је вршио г. Бастајић Бранко, књиговођа финансијског одељења Краљ. Банске управе у Новом Саду.

Одговорни наредбодавац код Дирекције је г. Инж. Михаило Шт. Ничота, директор, а рачунопологачи г. г. Александар Угричић благајник, Милутин Илић, Михајло Војиновић и Владимир Павловић шефови станица.

Ради јаснијег прегледа мога рада, цео извештај делим на одељке и то:

- I Благајна;
- II Књиговодство-Ликвидатура;
- III Контрола Прихода;

188 Нечитко.

- IV Економат;
- V Секција за одржавање пруге;
- VI Ложионица и Радионица и
- VII Станице.

Приликом израде овог извештаја, поред фактичких констатација у смислу прописа о ванредном прегледу каса и материјала, укратко објашњавам и сам начин пословања код Дирекције, како би се добила прегледнија слика о систему рада који се практикује код ове саобраћајне установе и да би се идући прегледи могли лакше и боље извршити. Са прегледом сам почео 15-ог, а завршио 23 априла т. г.

I. БЛАГАЈНА

На дан 15-ог априла 1932. године у 10 часова пре подне дошао сам у Дирекцију Пожаревачких Жељезница, саопштио Директору-наредбодавцу г. Михаилу Шт. Ничота наређење Господина Бана VII. Бр. 21159/1932. г. и одмах у његовом присуству запечатио велику двокрилну касу система Вертхајм Бр. 90473 и мању касу - ручну система Вертхајм без броја.

Печаћење сам извршио печатом Дирекције који сам задржао код себе. Овом приликом установио сам, да се дупликати кључева ових каса налазе затворени у великој каси бр. 90473. О овом раду састављен је записник (прилог бр. 1).

Затим сам саопштио руковоаоца-благајника у смислу чл. 66 Закона о Главној Контроли (прилог бр. 2).

Из приложеног саслушања бр. 3 види се, да се у благајни води: Дневник Прихода, Дневник Депозита, Аманетник за пријем и Аманетник за предају аманета. После ових радњи показао сам рачунопологачу да закључи све књиге, које тангирају стање касе.

Пошто су књиге биле закључене, то сам исте пресумирао и нашао ова салда:

а) по Дневнику Прихода за 1931/32.....	дин. 140.000.17
б) “ “ “ “ 1932/33	дин. 60.592.15
в) “ “ Депозитном дневнику	дин. 20.702.94
Свега динара.....	221.295.26

и словима: двестотинедвадесетједнахиљададвестотинедеведесетпет динара и 26/100 у готовом а по Депозитном Дневнику установио сам још и салдо хартија од вредности у суми Динара 176.295.26 и словима: једнастотинаседамдесетшестхиљададвестотинедеведесетпет и 26/100 динара.

О констатованим салдима сачињен је извод (прилог бр. 4), дневници за закључени, а затим сам приступио прегледу вредности, које се налазе у каси.

Пошто је констатовано, да су печати на касама били неповеређени, то су у присуству наредбодавца и рачунопологача отворене касе.

Овом приликом у касам је нађено ово:

I ГОТОВИНА (прилог бр. 5)

24 комада по 1000.- дин	динара 24.000.-
1110 комада по 100.- дин	111.000.-
2102 комада по 10.- дин	21.000.-
502 комада по 2.- дин.	1.004.-
602 комада по 1.- дин.....	609.-
28 комада по 0.50 дин	14.-
ситнина	0.23
Свега динара	157.647.23

и словима: једнастотинапедесетседамхиљадшестстотиначетрдесетседам и 23/100 динара у готовом:

II ХАРТИЈЕ ОД ВРЕДНОСТИ (прилог бр. 6 и 7).

1. уложна књижица Окружне Банске Бр. 316 (Болесничког фонда)	60.246.85
2. Реверс Окружне Банке бр. 52. од 5.I.1932. г. којим Банка потврђује примитак 30 ком. обвезница 7% инвест. зајма (Болеснички фонд).....	30.000.-
3. Улож. књига поштанске штедионице бр. 42215 Болн. (фонд)	35.000.-
4. 51 ком. 2 обвезн. Ратне штете (кауција).....	51.000.-
Свега динара.....	176.246.85

и словима: једнастотинаседамдесетшестхиљададвестотинечетрдесетшест и 86/100

II ПРИВРЕМЕНЕ ПРИЗНАНИЦЕ (прилог бр. 8)

У привременим признаницама нађено је: 40.369.32

и словима:

четрдесетхиљадатристотинешесетдевет и 32/100 динара

Прегледом привремених издатака утврдио сам, да сви одговарају законским прописима т. ј. да су извршени на основу пуноважних наредаба надбодаваца; као и да одговарају прописима Закона о државном рачуноводству, сем привремених издатака возном и машинском особљу на име километраже и премије.

Постоји 11 привремених признаница по којима је привремено исплаћена аконтација на премију и километражу за месеце: јуни до децембар 1931 год. Укупна сума на овај начин исплаћена износи Динара 36.642.12. Исплату ове километраже и премије вршила је Дирекција на основу одлуке Окружног Одбора Бр. 1159 од 10 јуна 1924 године. Ове споредне принадлежности издаване су овим службеницима за време области, а тако и код Бановине све до решења Кр. Банске управе I. Бр. 3155 од 8.III.1932. г. којим је заинтересованима ускраћено право на предње принадлежности, као и до времена септембра о. г. када је финансијско Одељење одбило да ликвидира километражу и премију.

Опште Одељење је тражило да се поднесе Правилник на одобрење, - тај правилник је достављен Техничком Одељењу 18.III.1932. год. под Бр. 835/1932, али до данас није одобрен. Наредбодавци који су наређивали исплату премије и километраже правдају свој поступак одлуком Окр. Одбора бр. 1159 од 10.VI.1924. год. и уредбом о службеним односима бановинских службеника по којој су за принадлежности службеника Дирекција важили закони и правилници, који важе за државно саобраћајно особље. И како државни саобраћајни службеници имају права на километражу и премију, то је право и особља ове Дирекције да ове споредне принадлежности прима. Противу решења I. Вр. 3155 од 8.III.1932. год. Дирекција је поднела своје приговоре и према изјави Г. Директора правилник о праву на километражу биће кроз кратко време одобрен.

Прегледом целог стања констатовано је да возном и машинском особљу припада, или накнада на путне трошкове по уредби о путним и селидбеним трошковима, која важи за све бановинске службенике, или право на километражу и премију.

У првом случају ти издаци би премашили издатке на километражу и премију готово са четири пута што значи, да је за бановинску касу повољније да усвоји одлуку окр. одбора Бр. 1159/1924 односно поднесени правилник.

И ако у целини не одговара у свему чл. 131 Зак. о државном рачуноводству, поступак наредбодавца у конкретном случају може се узети као потпуно оправдан из ових разлога:

а) Возном и машинком особљу припада право на километражу по одлуци окр. одбора бр. 1159/1924 која није никаквим актом дерогирана. Сем овога, истом особљу припада право на километражу и по чл. 46-52 Правилника о споредним приналежностима службеника Државних саобраћајних установа који је по уредби о службеним односима важио и за бановинске саобраћајне службенике;

б) за овај издатак је био предвиђен и отворен кредит како то тражи чл. 60 Зак. о државном рачуноводству; и

в) јер је Дирекција одмах после примедбе Финансијског одељења даљу исплату обуставила.

Да би се ове привремене исплате ликвидирале, било би потребно, да се предузму хитне мере за доношење и одобрење предложеног правилника, којим би се заменила досадања одлука окружног одбора Бр. 1159/1924 год. и којим би се примили само извесни чланови Правилника о според. приналежностима службеника државних саобраћајних установа, који по уредби о службеним односима банов. службеника већ важе за службенике ове Дирекције.

На основу изложеног позвао сам наредбодавца да предузме хитне мере, како би се ови привремени издаци што пре из касе избацили, т. ј. оправдали.

Километража се рачуна у смислу чл. 49 Правилника на овај начин:

возовођи припада по километру.....	16 пара
кондуктеру “ “	13 пара
кочничару “ “	12 пара
а по чл. 47 припада	
машиновођи по километру.....	13 пара
ложачу “ “	9 пара

Премија се обрачунава по чл. 60-64 Правилника о споредним приналежностима службеника држ. саобр. особља, али обзиром на објашњење Генералне Дирекције Државних жељезница – ова се премија издаје у висини 100% на километражу на пругама мањим од 100 Км.

Према овоме машиновођама и ложачима припада на име премије, првима по 13 пара другима по 9 пара.

4. У ИСПЛАЋЕНИМ ДОКУМЕНТИМА

У исплаћеним документима у каси је нађено 23.278.81 динара и словима: двадесеттрихљадестотинеседамдесетосам и 81/100.

Ова документа су ликвидни документи, који се месечним обрачуном подносе бановини на ликвидацију у смислу упутства за извршење бановинског буџета за 1931/32 год. VII. Бр. 19481/1932 год. (прилог бр. 9).

Према томе у каси је нађено:

а) у готовом.....	157.647.23
б) у привременим признаницама.....	40.369.22
в) у исплаћеним документима.....	23.278.81
Свега динара.....	221.295.26

и словима: двестотинедвадесетједнахиљададвестотинедеведесетпет и 26/100 динара.

хартџама у вредности176.246.85

и словима: стоседамдесетшестхиљададвестотинечетрдесетшест и 85/100

Пошто сам на овај начин утврдио, да стање у вредности које сам нашао у каси у свему одговара стању, које сам нашао по књигама, - то сам све вредности предао благајнику-рачунопологачу на даље руковање.

У благајни се води још.

а) АМАНЕТНА КЊИГА ЗА ПРИЈЕМ АМАНЕТА, која је уредна и тачна, јер сам се унакрсном пробом уверио да су сви примљени аманети унесени у односне књиге. Сваки аманет везан је број дневника у који је књижен.

б) АМАНЕТНА КЊИГА ЗА ПРЕДАЈУ АМАНЕТА води се такође тачно и уредно.

в) ТРЕЗОРСКА КЊИГА води се ради става саме касе. Обзиром на садашњу праксу пословања, трезорска књига има улогу благајничког дневника а не трезорске књиге великих благајница. Књига се води уредно и тачно.

Пошто сам на књиге ставио потребне констатације о извршеном прегледу прешао сам на преглед рада књиговодства.

Из целог прегледа вршеног у благајни види се да се рад у благајни врши тачно по прописима, који важи за рад у благајнама.

Сви наслови обављају се уредно и тачно.

II КЊИГОВОДСТВО - ЛИКВИДАТУРА

У Књиговодству и ликвидатури Дирекције Пожаревачких жељезница врше се ови послови:

1) Ликвидација личних принадлежности

Ликвидирање се врши редовно месечно по упуству VII. Бр. 14981/1931. г.

У контролник особља уводе се све исплате. Сам Контролник је уредан и тачан. За сваку исплату постоји одлука, која се чува. Исплата разлика разводи се тачно по потребним објашњењем. Ради потпуности у вођењу захтевао сам од ликвидатора да поред сваког лица упише и број одлуке постављења односно преузимању - јер то није било учињено поред сваког лица.

Ликвидација личних је везана са извесним потешкоћама, које настају у главном ради тога, што многима службеницима Дирекције још ни до данас нису регулисане принадлежности. Ово нарочито са километражом-премијом на коју извештан број особља по Зак. о држ. саобр. особљу има право. Међутим опште одељење о овим споредним принадлежностима још ни данас није донело потребна решења. Сем овога незгоде око личних принадлежности настају и ради тога, што су извесним лицима накнадним одлукама призната права, која бановина није признала, т. ј. незгода са таквим службеницима је у томе, што за те службенике нема празних места по буџету. Буџет је предвиђен према стварном стању, а појединци су одлукама Државног Савета преведени у вишу положајну групу, из званичнике за чиновнике, из служитеље у званичнике и од дневничара преведени за регулисано особље тако, да је за њих по буџета нестало места, јер се по зак. о државном рачуноводству нижи могу постављати на место виших, али обратно не. Сем ових случајева лично питање код Дирекције постало је још теже редуцијом буџета за 1932/33 годину услед чега ће се морати опустити око 10 службеника. Па и када се ови редуцирају и њима треба исплатити

плату за април т. г. а контрактуалима за април-јули о. г. јер је по уговору отказани рок 3 месеца. Међутим, по буџету Дирекције за ове исплате нема предвиђеног кредита.

Службеници Дирекције због поменуте редукције нису до данас примили своју плату за април.

У интересу саме службе било би потребно настојати да се лична питања брже и тачније решавају.

Мора се приметити да садашња редукција доста отежава правилно вршење службе, јер су редуцирани службеници, који су свршавали доста велики део послова. Ово ће се нарочито осетити у „контроли прихода“, где неће имати ко да води статистику, која се међутим, по наређењу Министарства Саобраћаја мора да води. Исто тако и у другим пословима ће се ово редуцирање много осетити, јер ће један чиновник морати да врши две дужности - (Економат и станице).

Да је особље Дирекције сведено минимум види се из ове констатације:

– за време области било је 149 чиновника и службеника у центрالي и станицама, а данас има свега 89, дакле, у току од две године је редуцирано и пензионисано 69 службеника. - За време области лични расходи износили су 2,262.504.- а данас износи 1,413.680.- т. ј. за 848.824.- динара мање.

За време области на одржавању пруге радило је 9 дружина са по 8 радника, т. ј. са 7 радника је одржавана пруга, а данас ради са 6 дружина са по 6 радника т. ј. са свега 36 радника, односно тачно са половином радника се одржава пруга. Пошто отворени кредит за прво тромесечје износи 15%, то је Дирекција у интересу штедње смањила број радних дана на прузи за један дан од недеље (петодневни рад).

2. КОНТРОЛНИК КРЕДИТА води се тачно и уредно према пропису и упутству VII. Бр. 19481/1932 год. Отворени кредити разводе се црвеним мастилом. Прекорачења отворених кредита нема. У књиговодству се састају месечни обрачуни као закључују годишњи завршни рачуни.

Завршни рачун за 1929/30 год. је послат Месној Контроли при банској управи на преглед, а завршни рачун за буџетску 1930/31 год. је такође састављен. Салдо по извршном рачуну од динара 225.287.60 је послат финансијском одељењу, о чему сам се уверио из чековне потврде. Завршни рачун за 1928 годину је од Главне контроле прегледан, одобрен и добивена је разрешница.

Обзиром на стање завршних рачуна и месечних обрачуна и на све остале послове, може извести закључак, да се послови у ликвидатури-књиговодству свршавају уредно, тачно и на време.

III КОНТРОЛА ПРИХОДА

Овај Одељак код Дирекције има задатак да прати кретање целокупног промета појединих јединица на бановинској прузи и да пратећи ово кретање води контролу над свим приходима и расходима који из тога промета проистичу. Сем овога у Одељку се води брига о приходима од некретнина са којима Дирекција располаже.

Сама организација ове контроле прописана је Правилником о станичном рачуноводству за превозну службу (М. О. бр. 15017 од 1.V.1923. год.), правилником о рачунском и благајничком пословању жељезничких станица као и другим прописима, који се примењују у државним саобраћајним установама са том разликом, што су у овом отсеку уведене и извесне мере које јој ојачавају контролу, а одбачени су они поступци, који су се показали као непотребни за ову сразмерно малу пругу и који захтевају више радног особља.

Самом одељку је циљ прикупити што више прихода, као и предузимати мере за повећање ових, а с друге стране овај отсек води надзор над издацима појединих станица, који су у вези са наплатом прихода.

Контрола прихода води рачуна о свима приходима који се наплаћују или непосредно код Дирекције или код појединих станица. Дирекција поименично има ове приходе:

- 1) Од продатих билета - путничких возних карата;
- 2) Од доплата возовођа-кондуктера за билете;
- 3) “ “ “ за пртљаг и псе;
- 4) За отправљених споровозних и брзовозних пошиљака;
- 5) Од примљених споровозних и брзовозних пошиљака;
- 6) Од експресне робе;
- 7) Од повука;
- 8) Од лежарине;
- 9) Од споредних такси у које улази: меровина (таксе за мерење од 100 кг.) виза (децимална 0.50 по комаду), држ. такса 7.20 по пошиљци и ванредни односно непредвиђени приходи;
- 10) Приходи од такса за осигурање;
- 11) Ванредни приходи.

1. Стање главне благајне билета показују „бележник издатих карата“ и „књига примљених билета“.

Прегледом ових књига установио сам, да се билете - возне карте - воде по релацијама т. ј. свака станица располаже возним картама за све остале станице бановинских жељезница, затим се воде по класама (II и III), по серијама и по бројевима. Свака карта има своју вредност у којој је у смислу Т. Бр. 101 Закона о таксама, а према Правилнику о штампању билета, већ израчуната држ. такса.

Возне карте - билете - штампају се у штампарији Генералне Дирекције Државних жељезница. Штампарија билета и свако примање билета уписује се у „КЊИГУ ПРИМЉЕНИХ БИЛЕТА“ по којој се главни руковаоц задужује са примљеним картама.

Пошто сам упоредио књигу примљених билета са „бележником издатих билета“ установио сам, да се у главном депо-у т. ј. благајних контрола прихода морају налазити још и ове карте-билете, по списку који се прилаже (види прилог бр.).

Прегледом касе установио сам да се у благајни налазе карте у вредности од динара 3.774.883.- у словима:

тримилијонаседамстотинаседамдесетчетирихиљадеосамстотинаосамдесеттри.

Према овој констатацији види се, да је стварно стање билета у сагласности са стањем, које је нађено по књигама.

Возне карте издају се на основу требовања појединих станица и са њима се задужује свака станица по „бележнику издатих билета“ на тај начин, да се у задужењу уписује врста карте, серија и број (од - до) карте, које су појединој станици издате.

Продаја билета врше се по станицама о чему свака станица подноси месечни и дневни извештај.

Контрола продаје врши се на овај начин:

Свакога дана свака станица доставља Дирекцији све употребљене билете, које се у појединим станицама од путника одузму.

Ове, од станичног особља покупљене карте (оне које путници предају приликом излаза из воза) разврставају се на „билетном столу“ по релацији, врсти, серији и броју тако, да се увек може тачно видети и установити, да ли су продане карте и де факто оне, које је Дирекција издала по јединој станици, т. ј. према врсти, серији и броју продатих карата, врши се контрола исправности билета односно, овим поступком је

Дирекције безусловно обезбеђена од евентуалних фалсификата. Ова контрола мера је појачана узајамном контролом шефова појединих станица, који ту контролу врше по распореду и нахођењу Дирекције, као и контролом изасланика контроле прихода. Све ове мере су потпуно довољне да продају билета у пуној мери обезбеде од сваког покушаја неправилности.

2. Као други јавља се приход од наплаћених карата у возу.

Ове карте издаје кондуктер у возу оним путницима који нису могли да узму карте (на постајама, где се карте не продају), или лицима која карту нису купила због задоцњења, нехата и др. Ове карте се издају по блоку, које издаје Дирекција односно полазна станица поједином возовођи на његово име. Возовођа-кондуктер своје матичне карте са наплаћеним новцем предаје коначној станици уз потврду, а ова предаје те карте са новцем Дирекцији, где се опет матичне карте уникат-оригинал упоређују са уникатима ових карата, које је Дирекција добила од појединих - упутних станица.

Сама контрола ових карата врши се још и према редном броју карте, који се продужује за целу годину, а том приликом води се рачуна и о томе, да ли је возовођа-кондуктер карту добро и према тарифи зарачунао т. ј. да ли је на случај нехата путника зарачунао и потребну казну поред таксе за манипулацију.

Контролу рада возовође-кондуктера у овом погледу врше и шефови станица по распореду и нахођењу Дирекције. Путем ове контроле спречава се евентуално нетачно вршење службе од стране органа Дирекције.

Приходе ове врсте показују свака станица (у колико их има) месечно у „рачуна наплаћених доплата возовођа“.

Како су све ове карте у блоковима нумерисане редним бројем, то се и код Дирекције увек тражи оправдање за сваку утрошену карту.

3) Исти поступак наплате као и контроле постоји и за доплату пртљага и паса т. ј. у случају поласка са постаја које не продају билете. У овим случајевима опет возовође-кондуктери издају карте уз доплату, које обрачунавају и чија се тачност контролише у свему као и доплата на путничке билете.

4. Приходи од отправљених споровозних-брзовозних пошиљака наплаћују се од сваковрсне робе која се превози. Наплата се врши по товарним картама (листовима), у којима је означен редни број утовара, врста робе, количина, дужина пута, класификација обзиром на тарифу, под коју извесна врста робе потпада и цена подвоза са додатком споредних такса и такса осигурања. Товарне карте издају се у четири примерка а виза за корисника, један за станицу која шаље један за возовођу односно Дирекцију и један за станицу која робу прима.

Приход од отправљених пошиљака доставља се са осталим приходима дневно Дирекцији, а товарне карте достављају све станице Дирекције уз месечне главне рачуне. Приликом прегледа ових карата гледа се, да ли је извршена тачна класификација робе, као и да ли је узета добра тарифа. Нарочита пажња обраћа се на то, да ли је прималац потврдио пријем робе а највише се пази на датум када је преузео робу. Ово је важно ради тога да се прималац неби накнадно јавио да робу још једном захтева, а датум предаје је важан ради тога, да би се могла установити, да ли је од времена предаје авизе до преузимања робе прошло 24 часа т. ј. да ли треба наплатити лежарину или не.

Све товарне карте достављају се месечним главним рачуном Дирекцији под „Р-н отправљених пошиљака“.

5. Приход од приспелих споровозних-брзовозних пошиљака добијају поједине станице, када се изврсна роба шаље уз повуку, т. ј. приспела роба предаје се странкама уз наплату возарине и других трошкова. На тај начин наплаћене приходе поједине станице упућује дневно Дирекцији, а у месечном Главном рачуну код „Р-н приспелих пошиљака“ показује цео тако наплаћен приход са приложеним товарним картама.

Контрола ових прихода, као и контрола прихода од отправљених пошиљака врши се на исти начин. Сем ове контроле постоји узајамна контрола између станицу (продајне и пријемне станице). Као нарочита мера контроле ових пошиљака, која није у пракси ко држ. железница постоји ЕВИДЕНЦИЈА О КРЕТАЊУ ВАГОНА у коју се из путног листа и теретнице уписује свако кретање вагона по врсти и броју и оптерећењу. Овом евиденцијом употпуњују се све остале контроле мере тако, да је немогуће извршити неки превоз робе без знака шефова станице, возовође и Дирекције.

6. Приход од експресних пошиљака води се одвојено од редовних пошиљака ради тога, да би се могла контролисати тачност зарачунате тарифе, која је пет пута већа од редовне таксе за превоз.

Контрола наплате врши се на исти начин као и код редовних пошиљака. У месечном главном рачуну показују се приходи од експресне робе у „Р-н експресне робе“.

7. Приход од повука добива се од пошиљака, које се шаљу уз повуку. Повуке наплаћују поједине станице према товарним картама уз одређену таксу за извршење ове манипулације. У циљу појачавања промета бановинске станице унапред исплаћују извесне повуке странкама. У циљу контроле прихода од повука, свака станица редовно месечно подноси извештај о датим и примљеним повукама. Контрола тих повука врши се узајамно т. ј. полазна станица задужује упутну станицу и обратно.

О повукама (расходима), које поједине станице исплаћују унапред подноси се редовно са главним месечним рачуном „бележних исплаћених повука у напред“.

Повуке настају највише код прелазних станица. Код станице Дубравица - Пристаниште повука је редовна, али само за трошкове утовара, односно преноса, које исплаћује станица Дубравица за рачун појединих странака и друштава. У циљу редовног, односно лакшег промета Дирекција исплаћује трошкове преноса - утовара (из лађе у вагон), који су закључени за низ година. Такав уговор постоји са Дирекцијом Речне пловидбе и са друштвом „Галеб“.

Као специјални приход показује се у месечном главном рачуну и приход од превоза за рачун рудника „Кленовник“ од кога се возарина не наплаћује у готовом већ се само задужује по рачуну. Обрачун ових трошкова врши се изравнањем рачуна за лиферовани угаљ.

8. За случај да извесна пошиљка није у одређеном року преузета од странака се наплаћују трошкови дангубе т. ј. „лежарина“. Лежарина се наплаћује по нарочитој табелици и према часовима и данима. Приходи ове врсте достављају се као и остали свакога дана Дирекцији, а показују се у месечном обрачуну списком лежарине. Контрола ових прихода врши се прегледом ових карата, из које се одмах може установити, да ли је извесна пошиљка на време преузета или не. Ово показује датум предаје авизе, као и датум преузимања робе.

9. Приходи од споредних такса. Овај приход улази меревина (од 100 кг 0.25д.), авизе (0.50), држ. такса (0.20 по пошиљци) и разни, ванредни приходи.

Ови приходи показују се у месечном главном рачуну, а узимају се од пошиљака.

Контрола ових прихода врши се прегледом рачуна који се прилажу уз месечни главни рачун.

10. Као последњи приход код Дирекције јавља се такса и осигурање. Ова такса наплаћује се према Правилнику и уноси се у редовне бановинске приходе, а служи за исплату односно накнаду за евентуално уништење или оштећење ствари.

11. Ванредни приходи наплаћују се у случајевима који се у току промета покажу ван редовних. То су на пример месечне карте, казне оштете и т. д. Ови приходи наплаћују се по специјалном блоку и показују се у месечном главном рачуну.

Поступак правдања наплаћених прихода

Како приходе, тако и расходе оправдава свака станица месечним главним рачуном, који редовно од 5. у месецу доставља Дирекцији.

У овај рачун прилаже се:

- 1) Рачун продатих путничких билета;
- 2) Рачун отпраћених споровозних-брзовозних пошиљака;
- 3) Рачун приспелих споровозних-брзовозних пошиљака;
- 4) Рачун експресне робе;
- 5) Рачун кредитиране возарине;
- 6) Рачун наплаћених доплата и пошиљака од возовође;
- 7) Рачун списак лежарине;
- 8) Бележник исплаћених повука у напред;
- 9) Рачун ванредних прихода.

сам извор (види прилог број 15) са којом сам контролисао тачност стања инвентара или потрошног материјала код појединих станица, централе и ложионице т. ј. свака од ових јединица мора према задужењу у магацинском дневнику, у својим књигама имати задужени инвентар односно потрошни материјал. Инвентар се води по врсти и вредности и са потребним задужењем јединице код које се поједини предмет налази. Инвентарске се ствари у инвентар уписују на основу оригиналних рачуна, а расходовање врши се на основу решења надлежног наредбодавца. Расходоване се ствари прецртавају црвеним мастилом а у примедби је уписан број решења о расходовању. Сва решења о расходовању налазе се у архиви Дирекције. Расходовање појединих предмета прокњижава се сагласно код Дирекције (централног магацина), као и код оне јединице, код које се предмет налази на употреби. Сама књига инвентара води се уредно и сада се спрема основање нових књига.

Ради тога да би могао извршити контролу инвентарских предмета код појединих јединица саставио сам извод из централног инвентара о бројном стању и врсти инвентарских предмета код станице Дубравица, Брежане, и станице Пожаревац (види прилог 16).

Контролу инвентара према овим изводима извршио сам код станице Пожаревац и уверио се да је фактичко стање инвентара тачно.

Књига потрошног материјала у централном магацину води се по прописаном образцу, т. ј. по врсти, комаду и величини, али одвојено за примљени од расходованог материјала. Примљени потрошни материјал пошто се заведе у магацинских дневник разводи се по рачуну у дневног потрошног материјала, т. ј. са тим материјалом се централни магацин задужује. Материјал се здаје по требовањима која одобрава наредбодавац. Сва требовања се чувају и одговарају расходованом материјалу, о чему сам се уверио унакрсном пробом. Приликом прегледа требовања уверио сам се да се води рачуна о потрошном материјалу, т. ј. спроводи се штедња јер је готово свако требовање редуцирано. Пошто сам примљени материјал а издати одузео добио сам фактичко стање материјала у централном магацину (види извод бр. 17). Унакрсном пробом уверио сам се да стварно стање у магацину одговара утврђеном стању по књигама. Овом приликом сам приметрио да централним магацин не располаже са довољно органа, нити довољно просторија услед чега сам материјал није прегледан како би то требало да буде. У централном магацину ради само један службеник.

СЕКЦИЈА ЗА ОДРЖАВАЊЕ ПРУГЕ

Ова секција пре свега одржава пругу затим води надзор над свим зградама и бановинским шљункарама. Ради одржавања пруге, ова секција располаже са потребним инвентаром и потрошним материјалом.

Одржавање пруге врши се на овај начин: надзорници пруге подносе предлог и извештај, а после извршеног увиђаја, секција одобрава оправку и т. д.

Цела бановинска пруга подељена је у погледу надзора на два реона, т. ј. на два надзорника пруге. Ови опет имају сваки по три десетара, који опет воде надзор над радом радника. Када се врши оправка или чишћење пруге онда сваки десетар подноси надзорнику пруге дневни извештај (прилог бр. 18), у коме изврштава, шта је урађено на коме километру, са колико радних снага и какав је материјал утрошен. У овом извештају назначи и име и презиме сваког радника, као цену наднице. Ове извештаје скупљају надзорници пруге њих двојица и подносе опет још истог дана. Дневни извештај надзорника пруге (прилог бр. 19) у коме означају: на коме је километру нешто извршено, шта је урађено, колико је надница утрошено, какав материјал је утрошен, какав је материјал у току дана примио, какав материјал тражи, промене у персоналу, као и час, када је радове обишао и колико се код појединог десетара задржао, све ово стално проверава изасланици секција за одржавање пруге. Из оваквих и проверених извештаја уписују се надничари уз карнет-књигу (дневник наднице) из којих се опет сваких 15 дана саставља платни списак (прилог бр. 20).

У секцији се води инвентар, свих инвентарских предмета са којима секција располаже, инвентар се води по врсти и вредности. Са инвентарским предметима задужени су поједини надзорници пруге, односно поједине станице. Прегледом инвентара установио сам, да секција располаже са сразмерно малим инвентаром (прилажем извод из инвентара бр. 21).

У књигу потрошног материјала уписује се потрошни материјал са којим секција располаже, задуживања се уводе на основу рачуна стварно примљене количине, а расходовање се врши на основу требовања појединих надзорника пруге односно зидара. Из књиге сам установио да Дирекција располаже са малом количином потрошног материјала и да се обраћа пажња на штедњу (види прилог 22). Ова секција води бригу и о свима станичним зградама Дирекције Пожаревачких жељезница.

Списак ових прилажем (види прилог бр. 23). О стању сваке зграде постоји комисијски записник, који се приликом какве оправке увек срањује т. ј. констатује се у каквом је стању зграда предана, односно утврђује се, да ли и кога евентуално терети извесна оправка. Сем наведених послова у секцији се води брига о шљункарама т. ј. Дирекција има своје две шљункаре и то: код Дубравице привремену, а код Брежана сталну.

Шљунак добивен из ових шљункара прима се на одређена стоваришта на основу теретнице (тежина утовара) а из стоваришта издаје се на основу решења Дирекције. О стању количине шљунка води се посебна евиденција, како сам установио, да је у стоваришту на дан 1.IV.1932. г. било 2.524.85м³ шљунка. У току буџетске 1931/32 год. набављено је 4.490.70м³ шљунка. Од ове количине је у току 1931/32 год. продато 3.927.97м³ а према томе у стовариштима налази се остатак од 3.091.64м³ шљунка који се налази у депо-у станице Пожаревац 1.617.77м³ у депо-у станица Дубравица 377.37м³ у депо-у станице Брежане 1.096.50м³.

У току године је продато 2.840.10м³ за 165.078.30 динара, који новац је као бановински приход уплаћен у касу Кр. Банске управе (види прилог бр. 24).

Редовно сваког месеца шаље се Техничком одељку извод о примљеном и утрошеном шљунку и списак прихода и расхода шљункаре по приложеном обрасцу бр. 25.

Из целог рада види се да ред у секцији влада, тачност и да се у погледу утрошка материјала води довољно брига.

VII ЛОЖИОНИЦА И РАДИОНИЦА

У ложионици се води надзор над целокупним возним парком, над утрошком угљена и уља, а у радионици се врши оправка и преправка свих возних јединица, а израђују се по потреби и разни делови потребни за возни парк било од гвожђа или дрвета.

Ложионица води пре свега бригу о угљу као најважнијем материјалу који је за саобраћај потребан. У циљу контроле потрошње води се књига пријема и потрошње угља и уља. У ову књигу се примају све набавке угља и уља на основу комисијског пријема, на основу рачуна и вагонске теретнице. Набавка угља и уља врши се по прописима Закона о држ. рачуноводству (види прилог бр. 26). Издавање угља и уља врши се на основу требовања машиновође. Требовање прегледа шеф ложионице и одобрава издатак. Примитак угља и уља потписује машиновођа (види прилог бр.). Сва тзрбевана се разводе у књигу издавања угља и уља. Прегледајући ове књиге и требовања установио са да су сва издавања материјала уписана на основу требовања која се чувају по месецима. Ове књиге се закључују месечно.

Прегледом књига установио сам да је ложионица у току буџетске 1931/32 године примила 2.913.800
а утрошила-издала 2.825.110
Салдо на дан 1.IV.1932. г. 88.690

У вези са утрошком потрошног материјала води се контролна књига за пријем угља, која се слаже са књигом пријема и потрошње угља и уља. У ову се уводи сав материјал примљен од одређених комисија. У радионици води пословођа књигу требовања потрошног материјала која се употребљава за разне оправке као и израде нових делова.

Са утрошком угља и уља је у вези и књижица пропутованог километра. Води се у дупликату. У ову књижицу коју носи машиновођа и ложац потврђује се пропутовани километар и маневра. Ово оверава возовођа, руковаоц маневре и дежурни чиновник станице. Ови подаци морају се слагати са путним листом који мора имати сваки воз.

Све су ово контролне мере за утрошак угља и мазива. Теретница такође олакшава ту контролу, јер се зна тачно оптерећење сваког воза. На основу ових књига и извештаја у канцеларији ложионице се контролише тачност утрошка материјала, јер се зна колико се угља и мазива просечно троши по километру.

По књигама сам установио, да је у 1931 години на пропутованих 71.711 километра утрошено 2,746.930 кг угља, 1934 кг. цилиндерског мазива, 6146 кг. и машинског мазива и 1136 кг. мазива за вагоне.

Инвентар се води по врсти и по прописима Правилника за рад наредбодавца. Инвентар је уредан.

Од књиге и евиденција на основу којих се може установити извесни издатак у канцеларији ложионице води се:

а) Репортна књига у коју машиновође бележе утиске опажања са пута, бруто превезену тежину, воз који су имали са ознаком вагона, евентуална закашњења, квар или оштећење машине или вагона неправилности у раду возног особља и т. д.

б) Књига возног парка, служи за евиденцију целокупног возног парка. У њу се заводе оправке на колима утрошене радне снаге и утрошени материјал, који је био потребан за извршење извесне оправке.

в) У књигу дневног рада уписују се сви радници, који су на извесној оправци радили са ознаком, колико и какав су посао извршили на коме објекту. Овом књигом се могу контролисати, исплаћене наднице и утрошени материјал.

У вези са овом књигом стоји:

г) Књига надница у коју се бележе сви радници који су на извесном послу били у ложионици – радионици запослени.

Ова књига мора да се слаже са дневним извештајем пословође радионице.

На основу опажања и захтева машиновође и одобрења шефа ложионице извршују се оправке локомотиве које се уписују у

д) књигу оправака на локомотивама. По доласку са пута машиновођа ставља своје примедбе и захтеве који се проверавају и на основу којих се врше оправке на појединој локомотиви. На основу предлога машиновође, шеф ложионице одобрава оправку, а пословођа радионице преузима локомотиву и извршује распоред рада.

ј) Локомотивске књиге. Свака локомотива има своју специјалну књигу у коју се уписују све извршене главне периодичке и непредвиђене поправке затим преглед котла, промена цеви, промене спрежњака, реконструкција локомотиве, пропуптованији километар, година, када је локомотива додељена ложионици.- Свака локомотива носи свој сталан број и има свој сопствени алат, који не улази у редован инвентар, већ у инвентар локомотиве. Овај инвентар води се у посебној књизи, која се налази стално на локомотиви. По овој књизи машиновође преузимају инвентар локомотиве. Ради контроле овога инвентара у ложионици се води сагласан примерак инвентара за сваку локомотиву.

Оправке локомотива воде се по месечним извештајима.

За све оправке односно материјал потребан за извршење извесних оправки води се:

з) Књига требовања потрошног материјала коју води пословођа (за оправке у ложионици).-

Сем ових књига помоћу којих се може контролисати утрошак материјала и радне снаге воде се још и ове књиге које служе за бољи преглед рада као и за појачање контроле над свима поступцима, који повлаче извесне издатке, - материјала, односно радне снаге а то су:

1) Књига о извршеном прегледу кола у коју се уписују редовни и ванредни прегледи кола са свима примедбама и предлозима за извесне оправке;

2) Евиденција о одобреном и утрошеном кредиту за потребе ложионице и радионице;

3) Евиденција резервних делова локомотива и вагона;

4) Контролна књига о води коју из бановинског буџета узимају државне локомотиве. Ову воду плаћа држава и то од 1^{м³} - 3.50 динара.

5) Табла о стању особља која се води у вези са контролним сандучићем којим се контролише број радника који раде у ложионици и радионици као и време у које су исти радили.- Овим се контролише исплата надница.

6) Књигу наредби води шеф ложионице. У ову се уписују све важније одредбе које тангирају рад у ложионици и радионици. У вези са овом књигом води се распоред службе, персонална књига.

Прегледом материјала у ложионици установио сам, да је 1931 календ. години утрошено за оправку кола за радну снагу 35.000.- дин., а за материјал 29.000.- дин.

По последњој процени вредност ложионице и радионице износи 15,000.000.- динара, а укупна вредност т. ј. имовина Пожаревачких жељезница износи око 75,000.000.- дин.

Из целог рада у ложионици и радионици види се, да је у истој уведен систем рада који одговара потпуно систему који се практикује у сличним државним установама.-

Приметио сам да је пословање ложионице уређено тек од организовања бановине да од тог времена у сваком погледу влада потпун ред.-

Прегледом радионице, магацина и ложионице добија се уверење о доброј организацији рада.

У току прошле године конструисан је један нови вагон, који је коштао 90.000.- дин., међутим, за израду истог вагона тражила је Државна радионица у Броду 180.000.- дин. а друштво Сардит у Скопљу 140.000.- дин. т. ј. види се, да је ипак најповољнији био сопствени рад.-

Вођење књига, из којих се види утрошак радне снаге као и утрошак материјала је добро, а обзиром на врло мали број службеника врло добро.

VII СТАНИЦЕ

Да би се могао контролисати рад појединих станица и постаја потребно је из контроле прихода узети податке о стању путничких билета о контролним примедбама, о салду по главном рачуну од прошлог месеца и о послатом новцу главној благајници.

Преглед станичног рачуновоства врши се месечно а по нахођењу дирекције и више пута.

У циљу контроле извршио сам у заједници са шефом контроле прихода, г. Јовановским Димитријем преглед станица: Пожаревац, Мало Црниће, Батуша и Петровац.

1. Станица Мало Црниће

Прегледом касе код ове станице установљено је, да се у благајни налазе у готовом:

1 ком а 1000.	1.000-
5 “ а 100.	500.-
15 “ а 10.	150.-
1 “ а 1.	1.-
ситни.	0.30
Свега.	1.651.30 дин

и словима: хиљадушестстотинапедесетједан и 30/100 динара.

2. Да станица за продане товарне листове располаже са сумом од 137.50 и словима:

стотридесетседам и 50/100 динара.

3. да је станица послала у току месеца главној благајни 3.640.- и словима: трихиљадешестстотиначетрдесет и 50/100 динара.

На основу утврђеног види се да станица потражује за покриће

у готовом.	1.651.30
за товарне листове.	137.50
за послат новац.	3.640.-
потражња свега.	5.428.80

затим је установљено следеће:

Дуговање:

од продатих билета.	2.126.50
од продатих билета постаје	
Велико Црниће.	620.-

за отправљену робу.	2.350.40
за приспелу робу.	295.50
за бродарство (Д.Р.П.	
и „Галеб“).	36.40

Дуговање свега 5.428.80

На основу предњих констатација утврђено је, да је стање рачуноводства и благајнице станице Мало Црниће исправно.-

Све евиденције воде се врло чисто, тачно и уредно.- Прилажем потребне изводе о извршеном прегледу (прилози бр. 27).

О стању нађених билета прилаже се посебан рачун (прилог бр. 28).

СТАНИЦА БАТУШ

Прегледом касе нађено је:

1) У готовом

18 ком а 100.- 1.800.-

127 “ а 10.- 1.270.-

30 “ а 2.- 60.-

8 “ а 1.- 8.-

38 “ а 0.50 19.-

Свега 3.157.-

и словима: трихиљадестопедесетседам динара

2) затим је установљено да је благајница у току месеца упутила централној каси у готовом 7.200.- и словима: седамхиљададвестотине динара

3) да станице потражују од бродарства „Галеб“ 3.092.- динарасловима:трихиљадед еведесетдва динара и

4) од повука у напред 37.50 словима: тридесетседам и 50/100 динара.-

Према томе станица потражује свега 13.486.50 и словима:

тринајстхиљадачетирстотинеосамдесетшест и 50/100 динара.

Из ових констатација види се, да је стање рачуноводства станице Батуш тачно и уредно. Потребни прилози о овом прегледу, као и рачун билета, прилажу се (прилози бр. 29).

3. СТАНИЦА ПОЖАРЕВАЦ

Прегледом касе нађено је:

1) у готовом

6 ком по 100.- 600.-

104 “ по 10.- 1040.-

35 “ по 2.- 70.-

20 “ по 1.- 20.-

16 “ по 0.50 8.-

ситни 0.25

Свега 1.738.25

и словима:

хиљадуседамстотинадесетосам и 25/100 динара.

Затим је у благајни нађено у готовом и депозит од 200.- динара а и бродарских трошкова од 510.50 свега у готовом 2.443.75 динара.

2) Затим је установљено, да је станица послала благајни у току месеца 25.247.- Динара и словима: двадесетпетхиљададвестотинечетрдесетседам динара

3. и да је послато у готовом бродарским предузећима 44.465.80 и словима четрдеседчетрихиљадечетирстотинешездесетпет и 80/100 динара.

4. затим је утврђено да станица потражује од повука 6.033.60 и словима шестхиљадатридесеттри и 60/100
 5. од робе у магацину потражује 12.082.20 и словима дванајстхиљадаосамдесетдва и 20/100 динара

6. од наплаћених контролних примедаба 1.552.- дин.

7. мањак касе 24.50

Према томе потраживање ове станице износи Дин. 91.853.85 и словима:

деведесетједнахиљадаосамстотинапедесеттри и 86/100 динара.

Као потраживање станице установљено је ово:

1. Салдо прошлог месеца (контр. пр.)	1.580.10
2. Салдо од бродар. трошкова	8.685.-
3. Од продатих билета	19.857.75
4. Од режи билета	71.-
5. Од отправљених пртљага	71.-
6. Од експресне робе	72.-
7. Од магацинских доплата	23.-
8. Од гардеробе	20.-
9. Од ванредног прихода	25.-
10. Од доплата у возу	474.-
11. Од лежарине	84.-
12. Од приспеле споровозне робе	10.031.60
13. Од отпремнине споровозне робе	2.574.10
14. Од приспеле бродарске робе	48.085.30
13. Од депозита	200.-
Станица дугује свега	91.853.85

и словима: деведесетједнахиљадаосамстотинапедесеттри и 86/100 динара.

Према утврђеном ставу дуговања и потраживања види се да је благајница као и рачуноводство станице уредно и тачно. Књиге се воде уредно и тачно. Станица води свој извештај који је сагласан са централним инвентаром код Дирекције. Потребни извештаји и рачун билета прилажу се (види прилоге бр. 30).

4. СТАНИЦА ПЕТРОВАЦ

Прегледом благајни нађено је ово стање:

1) У готовини

2 ком а 100.- 200.-

35 “ а 10.- 350.-

40 “ а 1.- 40.-

Свега динара 590.-

и словима: петстотинадеведесет динара.

2) Као потраживање станице утврђено је ово:

послат новац централној благајни 39.290.-

3) послат новац бродарству (Д.Р.П. и „Галеб“) 33.200.60

4) Повуке унапред 4.628.-

5) За продане обрасце 550.-

6) Такса за авизу 5.-

7) Мањак 7.40

Свега потраживање износи 81.094.50

и словима: осамдесетједнахиљададеведесетчетири и 50/100 дин.

Као дуговање станице је установљено:

1) Салдо од прошлог месеца.....	2.167.70
2) Салдо од агенција.....	9.842.10
3) Салдо продате билете.....	13.353.-
4) За отпремљени пртљаг.....	28.-
5) За отправљену робу.....	87.50
6) За отправљену споровозну робу.....	4.965.70
7) За приспелу робу.....	23.659.40
8) За лежарину.....	71.-
9) За приспелу робу агенција.....	27.750.10
10) За ванредни приход.....	50.-
11) За постају Трновча.....	740.-
12) За постају Каменово.....	380.-
Дуговање износи свега.....	81.094.50

и словима: осамдесетједнахиљададеведесетчетири и 50/100.

Према свим констатацијама види се да је благајна станице Петрова уредна и тачна. И ова станица као и остале води свој инвентар који је сагласан са централним инвентаром у Дирекцији. Потребни прилози у погледу ове станице прилажу се (прилози бр. 31).

Из целог прегледа станица да се лако утврдити и добити уверење да у истима влада тачност и ред. Све књиге и евиденције рачунско-благајничке приходе воде се тачно и уредно и једнообразно, услед чега се преглед поједине станице могу се врло лако и доста брзо извршити.

На завршетку овог прегледа обишао сам и Административни одсек код Дирекције, који прима и евиденције све предмете. Индицира, шаље расписе, врши преписе и др.

У овом одељку се спремају најважнија решења начелне природе, спрема се и предлаже буџет и воде се сви персонални подаци.

Одељак ради уредно, тачно и неуморно о чему се може стећи уверење чим се изврши и најмањи преглед рада.

ПРИМЕДБЕ

На рад и поступак код Дирекције, ложионице и станице могу стати само ове примедбе:

- а) Дупликати кључева каса одмах да се пошаљу бановинској благајни;
- б) Да се настоји да привремене признанице за километражу и премију буду што пре оправдане и том циљу да се замоли опште одељење за хитан поступак са поднесеним Правилницима;
- в) У контролник особља узети бројеве о постављењу, односно разврставању, како би се документ о ликвидацији могао и кроз неколико година пронаћи;
- г) Да се предузму мере како би се за билете у централи набавили гвоздени ормани;
- д) да се за економат по могућству нађу веће просторије, како би се материјал могао лепше и прегледније сложити;
- ј) да се што пре изврши расходовање дотрајалих инвентарских предмета (нарочито ложионица).

ЗАКЉУЧАК

Из целог прегледа и констатација које сам извршио добио сам уверење, да код Дирекцију у ложионици и станицама влада ред, штедња и рад.

Нарочито се опажа провођење штедње како у материјалу тако и у персоналу.

Ово се најбоље види упоређивањем обласног буџета са данашњим бановинским.

Лични издаци код области износили су 2,262.504.- динара а данас износе 1,413.680.- динара т. ј. лични издаци су смањени за 848.824.- динара јер је редуцирано 96 службеника.

За време области материјални издаци износили су 3,960.000.- динара док данас износе (по буџету) 2,343.000.- динара, дакле за 1,623.000.- мање.

Молим да се овај изврштај изволи узети на повољно знање.

24. априла 1932. године

Нови Сад

ПОТПИС¹⁸⁹

књиговођа

45. АВ, 126. V, 402, 2/1933, 11с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА

Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине

Број 1289

4-V-1932. г.

ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Редукција особља Дирекције Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине

Св. V. Бр. 8052

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСKE БАНОВИНЕ

ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ

НОВИ САД

Према наређењу Одељења V. Број 8052 од 21-IV-932 год. Дирекцији је част доставити следећи извештај:

У предлогу буџета за 1932/1933. годину Дирекција је предвидела на редовне материјалне издатке суму од Динара 2,201.525.-

Одобрени буџетом Дирекције за 1932/1933 годину, редуцирани су редовни материјални расходи на Динара 1,993.000.- Дакле смањени су за Динара 208.525.-

Мора се нарочито нагласити, да је предлог буџета расхода Дирекције рађен, ПРЕМА СТВАРНОМ СТАЊУ НЕОПХОДНИХ ПОТРЕБА, и да су унете суме предвиђене уз оном износу, КОЈИ ЈЕ АПСОЛУТНО ПОТРЕБАН, за правилно функционисање једне саобраћајне установе.

Међутим, готово код свију партија и позиција смањени су износи предвиђени пројектом.

Кад се узме у обзир, да је предлог буџета рађен у свему према оним потребама које се морају подмити, да би се обезбедио нормалан и правилан саобраћај, онда је јасно, да ће Дирекција имати једну тешку дужност, да, са садањим редуцираним партијама и позицијама, подмити у нужној мери све своје потребе. На све ово утицаће:

189 Нечитко.

евентуално повећање саобраћаја, јачи извоз и саобраћај у опште у сезони, при чему ће и возна средства бити у јачој мери употребљавана, што ће на другој страни изазвати потребу јачег и бољег одржавања и чешће оправке.

Овоме треба додати и евентуалне и врло могуће елементарне случајеве, јачу и дужу зиму, дуге кише и др.

Дирекција је слободна да нагласи, да се буџет расхода, нарочито материјалних, треба и мора предвидети у оној мери и оним границама, које ће увек осигурати и најживљи рад и пуно функцију једне саобраћајне установе, како би увек била кадра одговорити њеном саобраћајном задатку.

Ипак, и при оваквом стању ствари, Дирекција ће учинити све што до ње стоји, да бар и са овако редуцираним буџетом, у колико је год могуће подмири све потребе и обезбеди уредан и редован саобраћај.

У колико би по којој партији и позицији било недовољно кредита, Дирекција ће према потреби благовремено подносити предлоге за вирманисање, јер због овакве ситуације, Дирекција је принуђена, да у току ове буџетске године не извршује набавке и у опште реализује издатке по партији 100 поз. 2; партији 103 поз. 2; партији 103 поз. 5 и партији 104 поз. 3.

Укупни износ ових позиција и партија је Динара 111.000.-

Поред овога Дирекција је већ издала наређење да се број радних дана радника у Ложионици и Радионици смањи са 1 даном у седмици, како би на тај начин и по партији 100 поз. 5 постигла уштеду за око 35.000.- динара.

Али, ово ће бити могуће само у том случају, ако се Дирекцији буду отварали кредити у пуном износу како су буџетом за 1932/1933 годину одобрени.

У противном, ако се Дирекцији не буду одобравали кредити у пуном износу, како су предвиђени одобреним буџетом за 1932/1933. годину, Дирекција ће, и поред напред изложених мера, стварно доћи у немогућност да подмирује све своје потребе, а то ће даље утицати и на уредно обављање саобраћаја.

На основу свега изложеног Дирекција моли, да јој се обезбеди отварање и утрошак кредита до краја буџетске године у пуном износу како су одобрени буџетом за 1932/1933. годину.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА

Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине

Број 1803

8. јуна 1932. г.

ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Требовање кредита за месеце јули, август и септембар 1932. године по буџету Дирекције Пожаревачких железница Дунавске Бановине за буџетску 1932/33. годину

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ

ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ V

НОВИ САД

У прилогу под /6 Дирекцији је част доставити Одељењу требовање кредита за месеце јули, август и септембар 1932. године с молбом да се приложено требовање одобри у траженој суми и један примерак требовања одобрен врати Дирекцији на употребу.

У овоме требовању Дирекција је била принуђена требовати више од 15% буџетом предвиђено услед тога што су одобрене лицитације прагова, мазива и бојадисање мостова.

За овај повишетак Дирекција ће смањити требовања за III тромесечје 1932/33. године.

Прилог под ./6 требовања кредита

ДИРЕКТОР
Инж. потпис¹⁹⁰

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСKE БАНОВИНЕ НОВИ САД

Техничко Одељење

V. № 11.614

10.VI.1932.

Пож. Жел. 17

4166-1092

ПОТПИС¹⁹¹

Кр. Бан. Управе

Н. Сад

Доставља се надлежност ради отварања кредита горњем предмету у вези акта овог Одељења V Бр. 13388/32.

Овим су решена акта V. Бр. 8962.10.927/1932.

По наређењу Бана Начелник

18.VII.1932.

Н. Сад

6 Прилога

ПОТПИС¹⁹²

Пож. жел. 17

V. Бр. 11614/1932.

ПОТПИС¹⁹³

видео

21.VII.1932.

ПОТПИС¹⁹⁴

ТЕЛЕГРАМ

Пожаревац 314 37 12 11 15 молим да се најхитније отворе требовани кредити за прво и друго тромесечје стоп у противном доћићемо у немогућности да даље отправљамо уредан саобраћај - дирекц. пожаревачких жел. бр. 2117 заст. дерек пантелић

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСKE БАНОВИНЕ НОВИ САД

190 Нечитко.

191 Нечитко.

192 Нечитко.

193 Нечитко.

194 Нечитко.

Техничко Одељење
V. № 13.907
13.VII.1932.
Пож. жел. 17

Предм. Отварање кредита за Пожарев. железницу

Дирекција
Пожаревачке жел.

Требовање за остварење кредита за I тромесечје је финансијски одобрено под V Бр. 13380 и за II тромесечје под V. Бр. 11614/32.

18/VII.1932.

ПОТПИС¹⁹⁵

Пож. жел. 17
V. Бр.13907/1932.

Видео
21.VII.1932. г.

ИЗВОД

Утрошених и ангажованих кредита по контролнику кредита Дирекције Пожаревачких железница од 1 априла до 15 новембра 1932. године и то:

По партији	95	поз.	1	Динара	224.670.-	УТРОШЕНО И АНГАЖОВАНО ДО 31-XII.1932. г.
" "	95	"	2	"	24.570.-	" " " "
" "	95	"	3	"	154.001.65	" " " "
" "	95	"	4	"	48.505.-	" " " "
" "	96	"	-	"	481.304.17	" " " "
" "	97	"	-	"	2.542.32	ЗА ДАЉУ ИСПЛАТУ ЧЕКА СЕ РЕШЕЊЕ I Бр.
" "	98	"	1	"	3.360.-	
" "	98	"	2	"	35.931.87	Исплата је извршена до 31-X.1932. г.
" "	99	"	1	"	9.241.15	
" "	99	"	2	"	1.425.-	
" "	99	"	3	"	7.746.-	Чека се подношај рачуна
" "	100	"	1	"	122.349.38	
" "	100	"	3	"	1.182.50	
" "	100	"	4	"	4.953.-	
" "	100	"	5	"	174.573.89	
" "	100	"	6	"	63.484.20	
" "	101	"	1	"	104.985.48	ЛИФЕРАНТ УГЉА НИЈЕ ПОДНЕО ЈОШ РАЧУНЕ
" "	101	"	2	"	43.352.-	
" "	101	"	3	"	6.092.-	
" "	101	"	4	"	2.911.50	ЧЕКА СЕ НА ПОДНОШАЈ РАЧУНА

195 Нечитко.

“	“	101	“	5	“	129.548.20	ИСПЛАТА ЈЕ ИЗВРШЕНА САМО ДО 31-X-1932
“	“	102	“	1	“	7.274.-	
“	“	102	“	2	“	10.060.90	
“	“	102	“	3	“	800.50	
“	“	102	“	4	“	560.-	
“	“	103	“	1	“	----	
“	“	103	“	3	“	14.412.56	
“	“	103	“	7	“	6.319.08	
“	“	103	“	8	“	5.588.42	
“	“	103	“	9	“	1.923.50	
“	“	104	“	4	“	63.881.24	Исплачено до 30-IX-1932. год.
						1.757.549.51	

в. д. књиговође
ПОТПИС¹⁹⁶

НАРЕДБОДАВАЦ II СТЕПЕНА
ДИРЕКТОР
ПОТПИС¹⁹⁷

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
Број 3251
16 новембра 1932. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Извештај о утрошку кредита од 1 априла 1932 год.
На V. бр. 21720/1932. г.

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ V
НОВИ САД

Дирекцији је част послати Одељењу тражени извод о утрошку кредита од почетка
године по свакој позицији посебно.
Извештај се подноси с молбом на даљу употребу.

ДИРЕКТОР
Инж. ПОТПИС¹⁹⁸
16.XI.1932.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. № 22379
17.XI.1932.
Пож. Жел. 17

196 Нечитко.

197 Нечитко.

198 Нечитко.

Разведено у партијама

19.XI.1932.

ПОТПИС¹⁹⁹

ПО НАРЕЂЕЊУ БАНА ЗА НАЧЕЛНИКА

ПРЕДМЕТ: Извештај о утрошку кредита Дирекција Пожаревачких железница
ПОЖАРЕВАЦ

Пошто је предмет буџет те Дирекције за 1932/33. г. смањен од 3.756.680.- дин. на 2.875.880.- дин., позива се Дирекција да поднесе извештај овом Одељењу, како је тај кредит распоређен по појединим партијама и подручјима од стране Дирекције.

Ради контроле утрошка кредита у будуће, нека Дирекција доставља сва своја решења о ангажовању кредита овамо на увид и не приступа послу док не добије извештај од овог Одељења, да је овај утрошак узет на знање, осим хитних и неодложних набавки.

Сада накнадно нека Дирекција тражи преписе ових решења о ангажовању кредита ради спровођења у евиденцији овог Одељења.

23.XI.1932.

Н. Сад

ПО НАРЕЂЕЊУ БАНА

НАЧЕЛНИК

ПОТПИС²⁰⁰

Пож. жел. 17

V. Бр. 22379/32

Видео 25.XI.1932.

ПОТПИС²⁰¹

ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВ. ЖЕЛЕЗНИЦА

ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ

К. БРОЈ 3611

28.XII.1932. год.

ПОЖАРЕВАЦ

31.XII.1932. године

ПРЕДМЕТ: Набавка материјала за оправку и одржавање кола и локомотива на требовању Ложионице

Ложионица и радионица Пожаревачких железница Дунавске бановине актом број 400 од 24 децембра 1932. године доставља требовање (бр. 392/32.) и предрачун у суми Динара 4.249.- за набавку материјала за оправку и одржавање кола и локомотива.

С обзиром на хитност ове набавке, пошто Дирекција нема резервног материјала а оправке и одржавање локомотива и кола мора се вршити, а како за ову набавку има

199 Нечитко.

200 Нечитко.

201 Нечитко.

кредита на партијама: 101/1, 101/3, 101/4 и 102/3 бановинског буџета за 1932/1933. год., а на основу овлашћења Краљевске Банске Управе Дунавске Бановине VII. број 26111 од 28.III.1933. године

РЕШАВАМ:

Да се комисијским путем трију писмених понуда изврши набавка потребаног материјала у свему по требовању и предрачуну. Да комисија прибављене понуде претходно достави Дирекцији на одобрење.

У комисију за ову набавку, поред одређених сталних чланова комисије г. г. Јовановића Пере, шефа Техничког одељка у Пожаревцу и Угричића Александра, благајника Дирекције, одређујем и инж. Пантелића Властимира, шефа ложионице и радионице.

Исплата овог материјала има пасти на терет партија: 101 поз. 1, 3 и 4 и партије 102 поз. 3 бановинског буџета за 1932/1933. годину у свему како је предрачун предвидео.

Решење ово у овереном препису доставити:

- 1). Комисији на поступак;
- 2). Краљевској Бан. Управи Дунав. Бановине за Техничко Одељење, према наређењу V. број 32379/32. год., ради пријема и знања у евидентирања кредита.

ДИРЕКТОР

Инж. Мих. Шт. Ничота, с. р.

Да је пренос веран своје оригиналу, тврди

ДИРЕКТОР

Инж. потпис²⁰²

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСKE БАНОВИНЕ НОВИ САД

Техничко Одељење

V. № 111

3.I.1933.

Пож. Жел. 4

Видео

25.I.1933.

ПРЕДМЕТ: Као напред

Дир. Пож. жел.

ПОЖАРЕВАЦ

Узима се на знање решење Дирекције Бр. 3611/32 с тим да је кредит привремено ангажован.

Н. Сад

18.I.1933.

Прилог:

Предрачун

²⁰² Нечитко.

Ангажовано привремено/стално
Прибележено у Контролник
Страна 166, 168, 169. 172 1111
Заведено у књигу
18.I.1933.
ПОТПИС²⁰³

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
Број 3611
31.XII.1932. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Набавка материјала за оправку и одржавање локомотива и вагона по
требовању Ложионице
Свеза V. број 22379/32. г.

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКОМ ОДЕЉЕЊУ
НОВИ САД

На основу наређења Краљев. Банске Управе V. број 22379 23.XI.1932. год. Дирекцији
је част доставити у овереном препису своју одлуку број 3611 од 31.XII.1932. год. о
набавци материјала за оправку и одржавање кола и локомотива Пожаревачких
жељезница Дунавске Бановине.

Част је Дирекцији молити, да се ова набавка прими знању и о томе Дирекција
извести, како би приступила извршењу набавке, пошто је она веома хитне природе.

Прилози:
Предрачун требовања и
Одлука све у препису

ДИРЕКТОР
ПОТПИС²⁰⁴

46. АВ, 126, V, 401, 44/1932, 4с

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСKE БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. № 13.132
4. јула 1932.

ПРЕДМЕТ: Одобрење бесплатног превоза једног вагона пшенице на Пожаревачким
бан. жељезницама.

ГОСПОДИНЕ БАНЕ,

Повереник за исхрану у Београду брзојавом својим бр. 1497 од 3. јула о. г. извештава
да је према распореду Банске управе у Нишу срезу Хомољском одобрен један вагон

203 Нечитко.

204 Нечитко.

пшенице на име 12/6 државне помоћи, те моли ову Банску управу за одобрење да се превоз тога вагона пшенице на прузи Бановинске железнице Пожаревац-Петровац врши бесплатно.

Са изложеног част ми је предложите да изволите одобрити, да се превоз поменутог вагона пшенице на Пожаревачким бановинским железницама врши бесплатно.

4. јула 1932. год.
Нови Сад

НАЧЕЛНИК
Техничког Одељења
ПОТПИС²⁰⁵

ОДОБРАВАМ
БАН
ПОТПИС²⁰⁶

Оверено:

1. Препис решења доставити повериоцу за исхрану при Мин. соц. политике Београд
2. Пож. жел. Дирекцији
Жел. Дун. Бан.
ПОЖАРЕВАЦ

13132/32
Експ. препор.
За Дирекцију Желез. Пожаревац
4.VII.1932.
ПОТПИС²⁰⁷
5.VII.1932.
ТЕЛЕГРАМ
сс Београд 2(211 54 3 8/20-)

Према распореду бан. управе ниш одобрен је срезу хомољском 12 6 квоте државне помоћи 1 вагон пшенице стоп молим банску управу за хитно дејство да се превоз на прузи бановинске железнице пожаревац-петровац врши бесплатан за 1 вагон отпремљен од призада среском начелнику хомољском = бр 1497 = повереник за исхрану +

Може се одобрити овај бесплатан превоз.
Решење
КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. № 13132
4.VII.1932.
Пож. жел. 44

205 Нечитко.

206 Нечитко.

207 Нечитко.

ПРОПИСИ ЗА НАБАВКУ УГЉА

1. Општи прописи

Угаљ за редовну употребу жељезница набавља се из домаћих рудника, првенствено из државних. Набавка угља из државних рудника врши се путем директне погодбе, а из приватних домаћих рудника путем јавног надметања.

При одређивању количине угља, које се имају узети од појединих рудника, водиће се рачуна о транспортним трошковима тога угља од рудника до ложионице (главне), где ће се угаљ трошити.

Цена угљу има се дати франко утоварено вагон жељезничка станица П.Ж.Д.Б.

Понуда има да садржи и гарантује:

- 1) Име под којим је угаљ познат;
- 2) Одакле угаљ потиче;
- 3) Процент грубе влаге;
- 4) Процент шкодљивог сумпора;
- 5) Процена пепела;
- 6) Комплетну хемијску анализу извршену при хемиј. Лаборатор. Ген. Дир. Државних жељезница;

7) Број гарантованих поена;

У понуди треба дати количину и цену за сваку врсту сортирана посебице.

Као гаранцију за извршење испоруке по уговору дужан је лиферант положити прописану кауцију сразмерно вредности једномесечне испоруке.

Најмање се може уступити испорука од по једног вагона дневно.

II Технички прописи

А. Карактеристика угљева за локомотиве

За вожење локомотива употребљавају се камени и мрки угаљ, лигнит и брикет.

У погледу крупноће разликују се следеће врсте угљена:

- а) Комадин, који садржи комаде који не пропадају кроз сите нагнуте под углом 30 а чија је највећа димензија до 300м/м;
- б) Коцкасти чија је величина од 30-65м/м;
- в) Орашаста чија је величина од 15-30м/м
- г) Круничаста (зрнасти) чија је величина од 5-15м/м;
- д) Угљена прашина је такав угаљ, који пропада кроз сито од 5 мм отвора;
- ђ) Ровним угљем назива се угаљ онаквог састава какав се добија из рудника, кад се одузме камен и друге примесе, које се могу опазити и руком одстранити. Ровни угаљ мора садржати онолики проценат појединих врста (комадног, коцкастог, орашастог и ситног) колико је у понуди назначено.

Ситни угаљ је онај који се добије кад се ровни угаљ и решето просипа од 15м/м за мрки а за камени просипа кроз 5м/м.

Б. Услови за угаљ

Угаљ за жељезнице мора одговарати следећим условима:

1) Мора бити сам или у мешавини подесан за ложење локомотива и за службе које имају да врше.

2) Шљака мрких угљева несме бити топлива, да се не залече или да се хвата за роштиљ, а код камених угљева у мешавини са другим врстама угљева.

Да ли угаљ одговара условима, утврдиће се техничким пробама и хемијским анализама као што је изложено у одељку за оцену угљева.

3) Угаљ се има из рудника отпремити свеж (у пуној снази) и несме се злонамерно квасити. Горња се површина има попрскати кречом.

4) Код комадног и коцкастог угља (каменог и мрког), чије је испарење веће од 5 килограма, допушта се да се врши 15% ситног угља на месту потрошње. За угљеве исте врсте, ако им је испарење испод 5 кгр. допушта се да буде 10% ситног. Овај проценат ситног угља сме се повећати за 5 процената ако се угаљ претоварује.

Код равног угља допушта се на месту истовара одступање толеранција до 15% у ситном угљу; од уговорених састојака код свију осталих врста у равном угљу (осим ситног) допушта се одступањем до 10% од уговорене сразмере. Ово се одступање може повећати још за пет процената ако се угаљ претоварује.

Дирекција има право да у руднику упути и своје стручне органе ради контролисања, сепарирања, лагеровања и прања угља на сепарацијама и прелиштима у рудницама.

Уговорне количине имају се испоручити и примити у року уговором предвиђеном а у приближно једнаким дневним обrocима.

Ако лиферант не буде на време испоручио уговорену количину угља примениће се члан 99 закона о Државном рачуноводству и 500 динара дневно за сваки дан закашњења.

Дирекција задржава себи право да може од уговорне глобалне количине угља повећати или снижити количину појединим месецима или укупно за 15-20 процената.

ОЦЕНА УГЉЕНА ПРЕМА КВАЛИТАТИВНИМ ОСОБИНАМА

За оцену угља служе у првом реду резултати техничких проба. Оне се имају вршити код ове Дирекције једнообразно по правилнику, који је саставни део ових услова.

На основу техничких проба и хемијских анализа угља одређује се цифра релативне квалитативне вредности угља. За мерило узео се као нормално гориво, који при прописној техничкој проби испари 4 кгр. воде на 12 атм. надпритиска и 300 целзијевих прегрејаности и који садржи 1% шкодљивог сумпора, 12% пепела и 6% грубе влаге. За вредност тога горива узима се цифра од 100 јединица (поена).

Вредност угља, којему се има одредити ред повољности, упоређује се са нормалним горивом и његов се број поена повећава односно смањује:

а) ако је моћ испарења већа односно мања, за сваки децилитар разлике у испарењу основна се цифра од сто поена мења за по 2 поена;

б) нормална количина сумпора шкодљивог код угља на 1000 литара испарене воде јесте 2.5 кгр. а максимална количина 14 кгр. За сваки кгр. шкодљивог сумпора смањује се број поена прогресивно за 0,047 више него за претходни, с тим да се за први кгр. шкодљивог сумпора преко нормалне количине одбије 0.047 поена.

в) на 1000 литара испарене воде нормална је количина пепела (добивеног из анализе) код угља 30 кгр. а максимално 50 кгр.

За сваки кгр. пепела преко нормалне количине одбија се по 0.05 поена више него за претходни кгр., с тим да та прогресија почиње од 1 кгр. преко нормалне количине са 0.1;

г) За сваки проценат спољне влаге смањује се број поена за по 0.035 више него за

претходни, с тим да код првог процента буде одбитак 0.035 поена. Код праних угљева дозвољава се садржина грубе влаге од 3% без одбитка;

д) Сортиман угља узима се приликом оцене угља на следећи начин:

Вредност комадастог угља повећава се са 12 поена а коцкастог сортимана са 7 поена.

Ако је коцкасти и пран повећава се његова вредност још са 5 поена.

Орашаста угаљ и пран добије повећавање од 5 поена.

За право равнoг и ситног каменог угља повећава се вредност за 7 поена.

Ровни угаљ решетан најмање на ситу од 15м/м а камени на ситу од 5м/м добије повећање вредности од 3 поена.

Камени угљеви, с обзиром на економичнију примену ситнијих сортимана на тешкоће за добијање у крупном сортиману третираће се на следећи начин:

Камени зрнасти као и орашаста и мрки.

Камени орашаста као и коцкасти и мрки.

Камени коцкасти и комадасти као и комадасти мрки.

Цео став под в. и д. има се подвргнути једној заједничкој ревизији стручњака према захтеву удружења рударских предузетника.

Пошто се сваки у јавном надметању или за директно понуђени угаљ установи цифра квалитативно вредности по напред наведеним одредбама, срачунаће се индекс повољности понуде на тај начин, што се понуђена цена за тону подели са израчунатом цифром квалитативне вредности, и на тај се начин добије цена једне јединице-поена; и у колико је ова цена мања у толико је угаљ повољнији.

НАПОМЕНА:

Под прописном техничком пробом подразумева се само таква проба при којој ефекат котла, с обзиром на калоричну моћ угља израженог у горњим калоријама, добивеним из хемијске анализе, не прелази 65%. У случају да се ефекат котла покаже већим од 65% проба се има обновити, јер је таква проба не важећа. Подаци из хемијске анализе за пепео и сумпор имају се прерачунати на угаљ какав се лиферује - односно са грубом влагом.

Одобрено решењем Кр. Банске Управе

V. Бр. 12158/31 г.

овереник

ШЕФ ОДСЕКА ЗА ПУТЕВЕ, МОСТОВЕ И ЖЕЉЕЗНИЦЕ

ТЕХНИЧКИ ВИШИ САВЕТНИК

ПОТПИС²⁰⁸

ПРИЈЕМ УГЉА

А) Квантитативан пријем

Угаљ се прима у вагонима ма на којој станици Пожаревач. жељезнице Дуванске бановине, ако није уговором другојачије предвиђено. Ако је пријемно место уговорене Ложионица, онда се угаљ прима приликом истоваара. За тежину је меродавна тежина установљена на службеној жељезничкој вази утоварне станице или оне станице која је за то уговором одређена.

Месечни обрачун се врши на основу тако преузетих количина угља.

²⁰⁸ Нечитко.

Б) Квалитативан пријем

Квалитативан пријем угља вршиће се начелно комисијски у Ложионици приликом истовара, сем ако није уговором друкчије предвиђено. Ако се том приликом утврди да угаљ у погледу сортирања и страних примесака које се дају оком приметити, не одговара уговорном квалитету, Жељезничка дирекција има права да неодговарајућу количину стави лиферанту на расположење, с тим, да сви трошкови око транспорта и евентуалног истовара и утовара падну на терет лиферанта, или може примити уз снижене цене споразумно са лиферантом. Лиферант је дужан тако добивену количину у року од 20 дана заменити угљем одговарајућег квалитета. У случају да лиферант ово не учини у одређеном року, Жељезничка дирекција има право, да поступи са одбивеном количином по своме нахођењу, без икакве накнаде лиферанту. Као први дан овога рока рачуна се дан, када је извештај о одбијању угља приспео у утоварну станицу.

Ради контролисања каквоће испорученог угља у погледу влаге, пепела, сумпора и моћи испаравања Жељезничка дирекција узимаће онолико узорка за хемијску анализу и вршиће онолико техничких проба од испорученог угља, колико нађе потребним. Узорак не може да се узме из вагона који је на путу дуже од 10 дана, рачунајући од дана предаје утоварној станици, као и из вагона који је у путу претовариван. Узимање узорка вршиће се комисијски у Ложионици приликом истовара или на утоварној станици после утовара, према могућности и нахођењу Дирекције.

Резултат анализа узорка узетих у Ложионици служиће за оцену садржине пепела и сумпора, груба влага, пепела и сумпора. Код угљева код којих се на путу од утоварне станице до Ложионице на државним станицама врши претовар, узимаће се узорци за анализу за одређивање пепела и сумпора пре утовара.

Узорци узимаће се на начин како то прописује Правилник за вршење хемијских анализа. При томе, количина узета за узорак, поделиће се на три дела од којих се прва шаље Ген. дир. држ. жељезнице, други Дирекцији Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине, а трећи се ставља на расположење претставнику рудника, ако је присутан узимању узорка.

Лиферант или његов заступник може присуствовати узимању узорка као и пробном решетању, ради чега ће бити обавештен од стране Дирекције Пож. железнице када ће се узимање узорка обавити. Да би био обавештавање могло да буде благовремено, лиферант је дужан да има свог заступника у седишту или у близини Дирекције П.Ж.Д.Б., који ће присуствовати узимању узорка и техничким пробама на територији ове Дирекције. Записник анализе доставиће се лиферанту као његовом заступнику најдаље у року од осамнаест дана, када је узет узорак. Ако лиферант не сматра резултат анализе тачним дужан је у року од пет дана да по саопштењу тражити супер-анализу и одредити заступнике за исту. Тако исто супер-анализу може одредити и Жељезничка Дирекција, супер-анализа има да се изврши од оног узорка, који је Дирекција задржала приликом прве анализе, место за извршење супер-анализе одређује комисија. У свему осталом има да се поступа по одредбама Закона о Државном рачуноводству. Као дефинитиван резултат узео се аритметичка средина из прве анализе и супер-анализе извршене у Државној жељезничкој лабораторији. У свему осталом ако се лиферант у одређеном року не жали на саопштени му резултат прве анализе, сматраће се да је исти усвојен и други узорак ће се уништити.

Ако се хемијском анализом утврди, да садржина пепела, сумпора и спољне влаге у излиферованом угљу одступа од уговорених цифара, кориговаће се приликом исплате уговорена цена.

Кориговање цена због одступања у квалитету вршиће се само онда, ако угаљ одступа од уговореног квалитета толико, да би се његова квалитативна вредност према одредбама прописа о оцену угља мењала најмање за 3 месеца.

У случају редовног и сталног одступања од уговореног квалитета за дуже време исправиће се у томе угљу према констатованом особинама његово место у квалитативној скали угљева и цене ревидирати. Ако је ово одступање толико да две узастопне анализе покажу да лиферовани угаљ садржи већу количину пепела, сумпора или грубе влаге него што је највећа дозвољена граница, Жељезничка дирекција има право да даљи пријем тога угља потпуно обустави без обзира на поручену и дотле излиферовану количину.

На исти начин као резултати хемијских анализа узеће се у обзир и резултати техничких проби угља као и случајеви одступања у погледу сортимана. Приликом вршења техничких проба узимаће се увек и узорак за хемијску анализу, а лиферант односно његов заступник има права да присуствује проби као и узимању узорака за анализу. Угаљ за вршење техничких проба има се узимати из вагона а не са лагера. Резултат техничке пробе може се оспорити и тражити поновна проба само онда, ако се упоређењем ефективног броја калорија добивених на проби са бројем доњих калорија, добивених на хемијској анализи, покаже, да би ефекат котла био виши од 65%, из чега би се дало закључити да је код вршења техничке пробе причињена нека грешка.

На основу добивених резултата израчунава се број поена лиферованог угља. У случају да је угаљ лошијег квалитета него гарантовани у понуди, одбиће се целокупна количина (30 вагона) одговарајућег износа у новцу.

У случају да угаљ одржи или повећа своје гарантоване понудом поене (покаже боље резултате) Дирекција П.Ж.Д.Б. није дужна повећану поентажу реализовати лиференту.

ДИРЕКТОР
Инж. Мих. Ничота, с. р.
5.IV.1930.

Одобрено решењем
Управе V. Бр. 12158/31.

Оверава: ШЕФ ОДСЕКА ЗА ПУТОВЕ, МОСТОВЕ И ЖЕЉЕЗНИЦУ
ТЕХНИЧКИ ВИШИ САВЕТНИК

ПОТПИС²⁰⁹

СПЕЦИЈАЛНИ УСЛОВИ

За набавку угља за потребе локомотива и ложионице Пожаревачких Жељезница Дунавске бановине за буџетску 1931/1932. годину.

Набавити за целу буџетску 1931/32. годину:

1) Око 1920 тона нормалног угља т. ј. који имају 100 поена према „прописима за набавку угља“ франко утоварен вагон П.Ж.Д.Б. излиферованих на ма којој железничког станици П.Ж.Д.Б.

Сваки понуђач (лицитант) мора у својој писменој понуди гарантовати за локомотиве: испарење угља, % шкодљивог сумпора, % пепела, % грубе влаге и број гарантованих поена.

Ову ће количину лиферент лиферовати у партијама од по најмање 10-26-30 вагона а време претходном писменом споразуму са Дирекцијом П.Ж.Д.Б. и на начин, да увек

209 Нечитко.

у шупама исте буде најмање залихе за месечне потрошње, т. ј. око 30 вагона ради сушења.

Контролу и пријем испорученог угља вршиће комисија одређена од стране Дирекције П.Ж.Д.Б. која ће на жељезничкој својој вези у Пожаревцу угаљ премерити и записник о квантитативној и квалитативној страни лиферованог угља сачинити.

У случају одсуства делегата лиферанта при овоме пријему, извештај (записник) протоколарне комисије П.Ж.Д.Б. у свему је одобрен за лиферанта и код присуствовања истог овај записник има и он потписати.

На основу овог извештаја и после извршених потребних административних радњи рачун ће моћи бити исплаћен.

За контролу испорученог угља, Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине имаће право да од сваких 30 вагона изврши по једну техничку пробу узимањем узорака за хемијску анализу а према прописима, који у свему владају код Генералне Дирекције Држ. Жељезница.

На основу добијених резултата из држав. жељезн. хемијске лабораторије израчунава се број поена излиферованог угља и у случају да је угаљ лошијег квалитета него у понуди гарантовани одбиће се од целокупне излифероване количине (30 вагона) одговарајући износ у новцу.

У случају да излиферовани угаљ одржи или повећа поене (покаже боље резултате) Дирекција П.Ж.Д.Б. није дужна повећану поентажу реализовати лиферанту.

Допуштена толеранција у квалитету дозвољена је максимум за 3 поена.

Све остало, у колико овде није предвиђено, важе допуњени и измењени прописи Генералне Дирекције Државних Жељезница који су приложени уз овај предрачун и чине саставни део предрачуна и техничких услова сматрају се обавезним за лиферанта.

Одобрио решењем Кр. Банске Управе

V. Бр. 12158/31. г.

Оверава

ШЕФ

ОДСЕКА ЗА ПУТЕВЕ, МОСТОВЕ И ЖЕЉЕЗНИЦЕ
ТЕХНИЧКИ ВИШИ САВЕТНИК

ПОТПИС²¹⁰

Техничком Одељењу

Кр. Бан. Управе

НОВИ САД

Част је поднети протокол лицитације са целим елаборатом за I. оферталне лицитације за набавку угљена за пожаревачке бановинске железнице за 1931/32 г.

С молбом за надлежног

Арх. Јел. Бокор

Прилог

трошкови предмет

НОВИ САД

18.VII.1931. г.

²¹⁰ Нечитко.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. № 14563
20.VII.1931.
Пож. жел. 72

48. АВ, 126, V, 402, 22/1933, 24с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Железница Дунавске Бановине
Број 2887
29-IX-1932. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Дирекција Пожаревачких Железница – студија за увођење у саобраћај моторних кола

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ФИНАНСИЈСКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Констатујући свакодневно све веће и веће опадање прихода на нашим железницама и како све до сада предузете мере нису ни у колико ово опадање могле да спрече и зауставе, с обзиром на све реалне чињенице и општу ситуацију, Дирекција је дошла до закључка: да садањи начин експлоатације наших железница не одговара више данашњој ситуацији и приликама, те следствено намеће се као нужна мера, реорганизација начина експлоатације истих.

Када се узме у обзир бројно стање нашег возног парка (локомотива и вагона) као и потребни издаци за његово одржавање, - и ако се он данас великим делом не искоришћује, - затим, садањи број особља потребног за руковање овим бројем возила, онда се питање ове намераване реорганизације начина експлоатације упућује на: експлоатацију са мањим бројем возила и мањим бројем особља.

Када се овом дода да се целом дужином наше пруге налази паралелни пут којим саобраћају аутобуси и врше превоз путника и роба, онда се приликом реорганизације мора водити рачуна и о томе, да се повећа брзина наших возова, као и да се повећа број возова у саобраћају.

Темељном студијом овога питања реорганизације, Дирекција је дошла до закључка да се ово може постићи само на тај начин, да се за саобраћај на нашим пругама набаве моторна кола, која данас имају то преимућство, да развијају већу брзину, да је за њихово одржавање и експлоатацију потребно много мање новца и да ће се њиховим увођењем моћи да повећа број возова у саобраћају као и брзина путовања тих возова. Све ово утицаће да се путници који се сада служе аутобусима, услед безбеднијег и угоднијег путовања у будуће служити моторним колима.

Од садањег возног парка задржао би се онај број локомотива, који је потребан да задовољи потребе у случају превлачења већег брута између станица.

Посвећујући пуну важност овом питању, Дирекција је израдила општу – првенствену – студију важности и рентабилитета моторних кола, са нафтом као погонским горивом, у односу на постојеће парне локомотиве на нашим пругама.

У прилогу овог акта Дирекцији је част доставити Одељењу студију са молбом, да се иста узме у разматрање и донесе начелна одлука о прихваћању исте како би се могло приступити коначном решењу овога питања.

НАЧЕЛНИК
Инж. потпис²¹¹

ОПШТА – ПРВЕНСТВЕНА – СТУДИЈА ВАЖНОСТИ И РЕНТАБИЛИТЕТА МОТОРНИХ КОЛА, СА НАФТОМ КАО ПОГОНСКИМ ГОРИВОМ, У ОДНОСУ НА ПОСТОЈЕЋЕ ПАРНЕ ЛОКОМОТИВЕ НА ПРУГАМА ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ

Нагли развој аутомобилизма и осталих савремених превозних средстава за превоз путника и робе, чија је перспектива у погледу рентабилитета и брзине превоза по све ружичаста, забринула је у последње време све железничке управе у свету у великој мери. Ова се забринутост заснива на стварним резултатима у убраним приходима за ове последње три године. Ван сваке је сумње да је смањење прихода на железницама, поред осталог, у многоме утицао и општи застој у трговини размене робе, услед општег неповерења које у свету влада од пре неколико година, али није за занемаривање већ на против осетан је губитак који произилази од конкуренције аутомобила, чији су сопственици, окуражени лепом перспективом и обилном зарадом на превозу путника, почели да примају и лакшу а у последње време и кабасту па и вагонску робу на превоз.

Без обзира на карактер и важност аутобуских линија, све железничке управе у Европи и Америци дошле су до уверења да су због ове конкуренције приходи осетно подбацили али да су најтеже погођене оне железничке пруге које иду паралелно са друмовима по којима крстаре аутобуси и врше превоз путника и робе.

Наше железничке управе биле су намерне у самом почетку појаве аутобуса, као њиховог конкурента, да издају надлежна решења, по коме се забрањује саобраћај аута на линијама које су паралелне са железничким пругама. У томе смислу су и дневни листови донели извесне notiце, па до данас никакво ограничење у виду закона у овом смислу није донето. Међутим, како су брзине при превозу и мали трошкови као и најкраћи поступци при манипулацији око предаје и пријема робе, главне одлике и велико преимућство аутобуса, железничке су управе, рачунав ту и наше државне железнице, још 1930. године повећале брзине својим возовима на линијама, чиме је добивено у времену, у материјалним издацима и приходима и најзад у већем искоришћењу радног елемента возног и машинског. Одмах за овим, некоје су дирекције у саобраћај моторна возила која су дала одличне резултате и испуниле очекиване наде од њих. У нашој земљи имамо све укупно неколико краћих линија на којима саобраћају оваква моторна возила са унутрашњим сагоревањем али са бензином као погонским горивом.

Ови последњи мотори (бензин) само су у неколико услова довољни, јер се убрзо у раду увидело да су исти за ова поверени им за посао били и сувише нежни и осетљиви, због чега су оваква кола врло честа остајала као дефектна – неискоришћени по железничким шумпама ради оправке. Најзад, било је и очекиване и овакве и сличне случајеве квара. Али, када се је са доста стручности и врло мало студије прешло преко овога врло делиткатна питања, није се ни у ком случају смело пренебрегнути посредно његова рачунска страна, т. ј. питање горива. Јер, је познато у техничком свету, да је бензин:

- а) три пута скупље гориво од нафте;
 б) да је утрошак нафте на коњ/часу у односу на бензин у размери 2,10:2,60 (рачунајући преко 100 КС као што је овде случај) и
 в) да су мотори са нафтом далеко отпорнији и посао погоднији од бензин мотора.
 Додуше, мотори који раде са нафтом нешто су скупљи од бензинских, али је рачун за кратко време изравнат мањим издацима на гориву (нафту).

Пошто су мотори Дизел најпогоднији за службе железница, јер им је погонско гориво (нафта) најјефтинија а при том су ови мотори доста отпорни и јаки, то је било и очекивати да ће га железнички стручњаци најзад и усвојити као погонски мотор за своје потребе.

У последње три године видимо моторна кола са Дизел моторима у служби државних железница у Аустрији, Немачкој, Чехословачкој и још некојим државама у Европи, а како сазнајемо и наше се Министарство Саобраћаја решило да купи већу партију моторних кола о чему је ових дана и оглас лицитације за набавку изашао у Сл. Новинама за 20 моторних кола.

Пошто се и ова Дирекција налази под истим околностима као и остале њене посестримае, то су закључци великих међународних железничких конференција на страни узете и од ове управе у озбиљно разматрање и студију и након упоређења која владају посебице на делу наших пруга, простудиран је најпогоднији систем погона и спрега, управо онај исти који је усвојен на Аустријским и Чехословачким државним железницама. Као основица за наше рачунање узета су моторна кола са вучном снагом од највише 50 тона и погонским мотором Дизел (погонско гориво: нафта) и прорачунатом јачином од 160 КС и бројем обртаја 1350 у минути. Максимална брзина у равници срачуната је на 45-50 Км. Оваква брзина од 45-50 Км/час узета је с тога што се имало у виду да се пут од Пожаревца до Петровца или обрнуто, на делу наше пруге са својих 7 стајања (три станице и четири постаје), пређе за 1 час, без обзира на величину оптерећења воза. Овде је за једну вожњу са моторним колима урачунато само 20 тона бруто (робе) јер би се остало бруто преважало при напред им вожњама, чиме употребљено време за вожњу не би било дуже од вожње аутобусом.

Из ниже изведене таблице види се снага предложених четвороосовинских Дизел-електричних кола од 160 КС са односним брзинама при различитим условима, напомињући уједно, да је највећи успон на нашим пругама 16%.

ТАБЕЛА СНАГЕ ЈЕДНИХ ЧЕТВОРООСОВИНСКИХ
 ДИЗЕЛ ЕЛЕКТРИЧНИХ КОЛА ОД 160 КС

	У км/час успона у %			
	0%	10%	16%	
Потпуно оптерећење кола сама	50 41%	50 87%	43	Отпор клизања у равници узет је са 7 кг/тона као што је то обичај код добро очуваног горњег строја случај. За убрзање узето је код свих снага 2 кгр. по тони. Пошто је највећа брзина утврђена 50Км/час то је дата у % искоришћење мотора за оне случајеве у којима се жели брже возити
Потпуно оптерећење кола са 15 тона оптерећења	50 63.5%	36.5	28	
Потпуно оптерећење кола са 25 тона оптерећења	50 79%	30	22.5	
Потпуно оптерећење кола са 40 тона оптерећења	48.9	23	17.5	
Потпуно оптерећење кола са 50 тона оптерећења	42	22	15	

Од предвиђених и добро прорачунатих података на колима пружамо следеће техничке индикације:

ОПШТИ УРЕЂАЈ

По приложеном плану, предложена моторна кола располажу удвојеним купеом III кл. (два одељка) са 44 седишта, једним простором за машине, платформом за мотористу, простором за пртљак, клозетом, и још једном платформом за мотористу на супротној страни кола.

Сопствена тежина празних кола.....	18.500 кгр.
Тежина електричног уређаја.....	4.000 кгр.
44 лица а 80 кгр.	3.520 кгр.
Пртљак.....	1.000 кгр.
Моториста и спроводник (два лица).....	160 кгр.
Материјал за погон и остали уређај.....	450 кгр.
СВЕГА.....	27.630 кгр.

ГЛАВНЕ ДИМЕНЗИЈЕ

Одстојање у дрегештелу.....	1.550 мм.
Одстојање од средине до средине дрегештела.....	11.500 мм.
Укупна дужина кола од спољне до спољне ивице.....	15.140 мм.
Укупна дужина од одбојника до одбојника.....	15.890 мм.

МАШИНСКИ ДЕО

мотор са унутрашњим сагоревањем

Дизел мотор без компресора, јачине 160 КС.; сталан број обртаја 1300 у минути; пречник стублине 140мм.; ход клипа 180мм.; осам стублина поређаних у две линије у форми V. Радни систем; четворотактни мотор са непосредним упуштањем горива. Потрошња горива: 200 гр. за 1 коњ/час са 5% толеранције. Подмазивање је аутоматско кружно са уљем а помоћу система са трима црпкама. Хлађење уља за мазање помоћу нарочитог хладника. Филтрирање пак уља за мазање помоћу нарочитог филтра. Регулатор броја обртаја: аутоматски центрифугални нарочити регулато непосредно насађен на пумпу за гориво. Пуштање у рад: електричним путем помоћу генератора који ради као мотор. Могуће је у свако доба у хладном стању мотора да следује погон, у колико температура није нижа од 0°С и у колико квалитет уља буде то условљавао. Стављање у погон бива без претходног загревања мотора већ једноставно помоћу једног прекидача за притисак. Полазна струја потиче од једне батерија напона 2x24 V која истовремено служи и за осветљење и за погон. Хлађење мотора: помоћу две паралелно утврђена хладника (састојећи се из више елемената који се могу лако изменити). Хладници су на платформи монтирани. Суд за гориво монтиран је на једној платформи испод плафона.

Његова запремина одговара утрошку при вожњу од 10 часова. Пуњење овог резервоара врши се помоћу једне цеви која аутоматски нормира долазак горива. Исто тако предвиђен је и показивач стања уља. Управљање мотором: утицај на број окретаја следује преко аутоматског регулатора, помоћу једног ручног точка који се налази на предњој или задњој платформи. Регулисање броја обртаја од 600 до 1300 иде постепено, јер је за регулисање предвиђени угао од 200. Зауоставање и покретање уследује помоћу ручног точка обележеног у два положаја. Изнад точка постоји описани прекид за притисак који служи за стављање у покрет кола електричним путем.

ИЗРАДА КОЛА

Преносни систем. Точкови пуно изливени. Бандажи навучени и израђени од топљеног челика. Осовине од истог материјала. Точкови од челичног лива. Постоље појачано угаонцима и угаоним дијагоналним појачањима. Гибњеви лиснати висећи. На чеоним странама свакога драгештела постоји један уређај за одбојнике кован из једног дела. Куке за квачила, клинови, ланчеви, балансијери и два гибња за учвршћивање мотора од кованог гвожђа.

ДОЊИ СТРОЈ

Профилисано гвожђе са попречним и дијагоналним појачањем. Кочница: шеснајесточепна ручно-вретенаста са системом за изједначавање. Као друга кочница предвиђена је са вакумом. Механичко расипање песка на оба точка и са обе стране кола. Предвиђен је уређај за нужно кочење.

ЕЛЕКТРИЧНО ОСВЕТЉЕЊЕ

Електрични пренос снаге који бива по Гебус систему.

Електрични уређај састоји се у главном из следећих машина: једног електрогенератора од сса 144 киловата, са 1300 обртаја у минути; једног помоћног генератора електричног од 3.6 киловата и са 1300 обртаја у минути; два погонска мотора од 45 киловата снаге са највећом брзином од 50 Км. на час; једног крмила за промену правца кретања; једне батерије за стављање у погон и осветљење као и потребни инструменти за мерење и спроводни материјал.

У погледу осталих појединости које се односе на израду самих кола (кожа) урачунав ту и унутрашњи уређај кола, исти ће се прописати и детаљисати по општим условима које предвиђа Генерална Дирекција Државних Железница – када томе буде време.

Будући да је поменути систем преноса снаге, тзв. Гебус систем најпогоднији за железнице за данас, те као такав примерен на моторним колима (некоје пруге) на државним железницама у Аустрији и Чехословачкој, то ће се ниже исти описати, јер има све одлике једног добро смишљеног уређаја преноса снаге чије особине износимо:

ОПИС ГЕБУС СИСТЕМА

Гебус систем представља једну врсту електричног преноса снаге, код кога је снага једног мотора са унутрашњим сагоревањем тако пренета на погонске особине једних моторних кола, да исти систем има потребу вучну снагу, практично константну за различито променљиво оптерећење, и зато не захтева нарочиту пажњу мотористе, што значи, да се потпуно аутоматски код повећавања вучне снаге, подешава одговарајуће умањење брзине, што одговара моторној снази у датом моменту. При увећању отпора вожње на два пута већу вредност, брзина на половину опада, док снага мотора са унутрашњим сагоревањем остаје иста.

Код Гебус система, регулисање бива једном полугом која довод горива а са тим и број окретаја мотора регулише. Са променом броја обртаја генератора биће непосредно са њим и дати напон промењен. Код умањеног броја обртаја не побуђује се генератор и према томе тече струја са моторима директно спојеним преко прекидача за промену правца, што представља заосталу струју. Повећањем пуњења и са тим у вези повећањем броја обрта агрегата, почиње генератор да одаје напон и струју моторима, по чему се кола без удара стављају у покрет.

Даљим повећањем броја обртаја агрегата повећава се најпре напон генератора. Већи напон има за последицу већу моторну струју а са овим и убрзање кола производи. Напоследку успоставља се једно стање мировања, чим одговарајућа брзина кретања буде постигнута на потребну вучну снагу.

За време кретања узимају мотори према променљивом успону више или мање струје. За остало стално оптерећење погонске машине је према томе потребно да генератор у обрнутом односу – његов напон према струји – мења. Ови чињеницу постиже Гебус систем по свом патенту. Производ из струје и напона остаје практично константан у широким границама, према томе погонска маш. под сталног број обртаја даје приближно константну снагу, а код променљивог броја обртаја томе сразмерну снагу. Исто тако под тим условима обртни моменат је сталан.

Са овим је начин рада веома повољан и осигуран је што је могуће мањи утрошак горива.

Практично узето обавља се кретање кола по Гебусовом систему на тај начин, што се најпре мотор са унутрашњим сагоревањем стави у покрет, што бива помоћу генератора који за ту сврху има један намештај више за стављање у погон мотора. По овом се прекидач за правац стави у жељени положај и број обртаја агрегата повећава, док се генератор не само побуди, већ такође је и у стању да ода струју потребну за стављање у погон кола. Стављање у погон и убрзање кола изводи се без удара, до постигнућа пуне брзине. Регулисање брзине постиже се искључиво променом довода горива без удара.

Бојазан да код регулисања брзине кола, промене броја обртаја агрегата, пошто опсег критичног броја обртаја мора бити често опсег критичног броја обртаја мора бити често пута достигнут, код овог система применом одговарајуће константне мотора, отпада, и то како код ниже тако и код више границе брзине (нижа граница брзине лежи испод броја обртаја за побуђење генератора а виша изнад нормалног броја обртаја).

Шта више помоћу једног угушивача, осцилација осовине своди се на минимални број шткодљивих утицаја истих.

За заустављање, односно за постепено заустављање кола, пуњење се мотора у толикој мери смањи, да се постигне број обртаја празног хода мотора, при чему буђење нестаје. У овом моменту могу се ставити кочнице у дејство. За дужу вожњу на паду, агрегат се не укључује, управо се искључује.

Принципиелна разлика између рада једнаког притиска и рада са различитим притисцима код Гебус система не постоји, под претпоставком да се мотор једнаког притиска довољно може регулисати.

Главна предност овога система лежи у његовој великој простоти, затим у потпуно самосталном раду мотора и у лакоћи регулисања, при чему се брзина кретања само помоћу једне полуге за пуњење може регулисати без удара од 0 до макс. Код других електричних преноса снаге примењују се разна помоћна средства, која омогућавају да се моторна снага, код различитих вучних снага и брзина потпуно искористи. Ови уређаји условљавају компликовани систем и поскупљавају кола као и захтевају од мотористе нарочиту пажњу да обрати на инструменте, који су пред њим да неби се умањила снага мотора и искоришћење истог, како неби наступило преоптерећење.

Према колима са чисто механичким преносом снаге има поменути Гебус систем као и према другима ту предност: повољно искоришћење снаге мотора са унутрашњим сагоревањем код свих вучних сила, безударно регулисање брзине, нежно стављање у покрет и могућност лаког убрзавања, боља могућност убрзавања маневрисања, повољно механичко напрезање рама кола, пошто се прихваћај обртног момента искључиво преноси на висеће опруге истог, док је агрегат у своме раму потпуно затворен и осим своје сопствене технике никакву силу не предаје колима.

Код механичког преноса снаге, дејствује целокупни обртни моменат реакције мотора са унутрашњим сагоревањем на рад кола, што је нарочито, приликом стављања у покрет кола, од великог значаја. Такође су напрезања преносне осовине и лагери код стављања у погон врло велика и имају за последицу брзо абање делова. Пошто се код Гебус система искључује посматрање инструмената у колима, као и свака употреба погонских делова, као што је случај код чисто механичких кола, руковање кола са Гебус системом простије је, захтева мање пажње и стручности и вештине мотористе, те дозвољава боље осматрање пута од стране мотористе.

Према томе код кола са Гебус системом руковање је нарочито дозвољено једном лицу. Услед тога, што се обртни моменат електричног мотора развија равномерно у поређењу са бензинским мотором, то је и склоност клизању тачкова умањена.

Код Гебус система још и постепеност регулисања и развијања снаге тако, да је код истог притиска осовине, могуће развити највеће вучне силе.

Из свих тих разлога и оправка једних кола са Гебус системом много је мања, него код других типова, јер осим тога овај систем немајући мање више компликоване органе за регулисање и укључивање има мање изгледа за квар те искључује свако погрешно скопчавање.

Тежине и цене машинске израде једних кола са Гебус системом нису ништа веће од израде преноса чисто механичког; искуство показује да су и мање. Уз то монтирање кола и израда по Гебус систему услед потпуно механичког одвајања од погонског мотора и погонске осовине, захтева мање пажње и коштања, него чисто механички систем.

На крају крајева излази да је овај систем у свему једнак према другим врстама система, у односу тежине, међутим, у погледу експлоатације, сигурности искоришћавања снаге и простоте много преднији.

— . —

Пошто смо све техничке индикације горе изнели које се односе на предложена моторна кола за наше пруге, покушаћемо да ниже наведемо један појединачни и упоредни преглед утрошка материјала, радне снаге те следствено и рентабилитета код једне наше постојеће парне локомотиве и моторних кола.

Као основица узет је један мешовити воз, т. ј. воз који превлачи путнике и робу на релацији Пожаревац-Петровац (36 Км) са извршеном вучом од 150 тона, управо са извршеним радом од $150 \times 36 = 5.400$ тон/килом.

А. ПАРНА ЛОКОМОТИВА

Појединачни преглед утрошка материјала и употребљене радне снаге

1. Припрема

- а) чишћење цеви, димњаче, ложишта и снабдевање локомотиве (2 радника) по 6 часова а 3,75 дин. Дин. 45,00
- б) потпала локомотиве и добијање притиска 2 атм. утроши се:
- угља 500 кгр. а 102 по тони = 51,00
- дрва 0.15м а 60 дин. = 9,00 “ 60,00
- в) подмазивање до изласка на воз мазивом
- уља цилиндерског 0.500 кгр. а 6,50 = 3,25
- “ машинског 1 кгр. а 5,40 = 5,40 “ 5,40
- Потпала свега Динара 113,65

2. За извршено путовање 36 Км. (Пожаревац-Петровац) и вучу 150 тона	
а) угља 1300 кгр. а 102 дин. по тони.....	Дин 132,60
б) мазива цилиндерског 2.5 кгр. а 6,50	“ 16,25
в) мазива машинског 6 кгр. а 5,40	“ 32,40
г) наплате машиновођи (дневница)	“ 50,00
д) “ ложачу (дневница)	“ 40,00
ђ) “ возовођи (дневница)	“ 50,00
е) “ кондуктеру (дневница)	“ 40,00
ж) “ за два кочничара (дневница) а 30	“ 60.-
з) километража и премија машиновођи	“ 9,36
и) “ “ “ ложачу	“ 7,12
ј) “ возовођи.	“ 5,76
к) “ кондуктеру	“ 4,68
л) “ двојици кочничара	“ 8,64
СВЕГА ДИНАРА.....	456,81

3. За чишћење посла извршеног путовања

а) нафте 1 кгр.....	Дин. 3,30
б) кучине 1 кгр.....	“ 5,00
в) радна снага 3 часа а 3,75	“ 11,25
СВЕГА ДИНАРА.....	19,55

Према горњем за једно извршено путовање са локомотивом и извршеном вучом од 150 тона на релацији Пожаревац-Петровац или обратно утрошено је:

за потпалу	Динара 113,65
за путовање	“ 456,81
за одржавање	“ 19,55
СВЕГА.....	590,01

В. МОТОРНА КОЛА

Појединачни преглед утрошка материјала и утрошене радне снаге

а) за гориво (нафта) 32 кгр. а 2,30	Дин. 73,60
б) мазиво 0,625 кгр. а 26,00	“ 16,25
в) плата машиновођи (дневница)	“ 50,00
г) плата кондуктеру (дневница)	“ 40,00
д) километража машиновођи.....	“ 4,68
ђ) километража кондуктеру	“ 4,68
е) премија машиновођи.....	“ 4,68
СВЕГА ДИНАРА	193,89

Као што се види, за огледни пример узет је мешовити воз са вучом од 150 тона које оптерећење може постојећа парна локомотива да провуче од једном на поменутој релацији, док међутим, капацитет моторних кола није већи од 50 тона. Али обзиром на то, да је главна тенденција увођења моторних кола баш у томе, да се добије у брзини, поред минималних трошкова за једно путовање, то ће моторни воз преостало бруто имати да превлачи у следећим вожњама при даљим путовањима на истој релацији. Значи, да за исте новце које смо утрошили за једно путовање са парном локомотивом као вучном снагом, дозвољено нам је да извршимо више од три вожње са вучном снагом моторних кола.

Према овоме, није тешко извести закључак, да ће у наредна три до четири путовања, што зависи од израде годишњег реда вожње, заостало бруто превући моторни воз, поред нових и нових путника, који ће стално пунити воз и тиме потпуно онемогућити саобраћај аутобуса на нашим линијама.

На основу горе изнетих појединачних таблица утроска материјала и употребљене радне снаге, износимо овде

УПОРЕДНИ ПРЕГЛЕД

Утроска материјала и употребљене радне снаге код једног мешовитог воза са оптерећењем од 150 тона са вучном снагом парне локомотиве и моторних кола на релацији Пожаревац-Петровац (36 Км.)

А. ЛОКОМОТИВА				Б. МОТОРНА КОЛА			
		Дин.	п.			Дин.	п.
1	Гориво и мазиво	294	90	1	Гориво и мазиво	89	85
2	Персонал машин. и возни	275	56	2	Персонал машин. и возни	104	04
3	Остали материјал и радна снага	19	55	-	-	-	-
Укупно динара		590	01	Укупно динара		193	89

Ову претходну упоредну таблицу треба исправити и то у корист моторних кола у толико, што на терет локомотива треба урачунати плате возном и машинском персоналу (који не путује дотичног дана) као и радништву при ложионици које опслужује локомотиве при снабдевању и око чишћења.

На овај би начин имали месечно уштеде то на:

1 машиновођу	1655 + 689	=	2.344.00
2 ложача	2x(1520) + 2x(368)	=	3.776.00
2 возовође	2x(1625) + 2x(234)	=	3.718.00
2 кондуктера	2x(1620) + 2x(210)	=	3.660.00
3 кочничара	3x(1545) + 3x(159)	=	5.112.00
2 ђумураша	2x(900)	=	1.800.00
1 чистач машина		=	900.00
1 потпаљивач		=	900.00
УКУПНО			22.310.00

Управо када би се узела моторна кола у саобраћај на нашим пругама непотребног персонала би имали 14 на броју са укупним месечним примањима просечно Динара 22.310.00 или годишње Динара 267.720.00.

Наравно, у нашем пројекту, задржата је једна партија возног и машинског особља (за вучу локомотивом) за ванредне возове чисто теретне код указаног већег посла око превоза робе.

Увођењем предложених моторних кола у саобраћај на нашим пругама, наше би железнице повратиле сву клиентелу-путнике-који се превлаче аутобусима на релацији Пожаревац-Петровац и обратно. А тај број није мали.

Да би добили праву слику у цифрама у изгубљеним путницима на овом делу од 36 Килом. изнећемо ниже једну таблицу која је сачињена на реалној основи, јер је забележено да је просечно за 10 дана превезено тамо и амо аутобусима 359 путника,

који би се иначе морали превести нашим моторним колима јер су и сигурнија за превоз, погоднија и удобнија и за исто време (1 час) прелазе исти простор, чиме би се у касу ове установе утерало најмање просечно 275.173,50 динара годишње.

ТАБЛИЦА
Превезених путника из Пожареваца за Петровац
и из Петровца за Пожаревац
у периоду од 10 дана

Датум	Допутовало аутобусом у		Отпутовало аутобусом у	
	7 час.	11.30 час.	9.40 час.	13.40 час.
16. IX	17	9	11	6
17. "	15	10	7	4
18. "	11	14	8	7
19. "	14	13	6	7
20. "	13	6	7	8
21. "	9	10	9	9
22. "	12	9	8	7
23. "	8	10	4	7
24. "	10	11	7	8
25. "	7	12	9	10

в) искористило би се особље у потпуности јер је познато, да се сада искоришћује само за 36 Килом. т. ј. највише 3 часа (урачунав ту и маневру) док би онда било заузето целог дана т. ј. за најмање 200 Килом.

г) Смањени издаци на гориво, мазиво, особље, материјал и т. д. најмање 742.611.50

Сви предњи наводи и горе изведене предности од увођења моторних кола у саобраћај на нашим пругама недовољни су да можемо добити праву слику користи у цифрама. Истичемо, да сви издаци, урачунав ту и таксе на осигурање радника као и пензија па и многи други издаци које намерно нисмо хтели убацити, нису узети у обзир а они нису за потцењивање. По нашем рачуну ови и слични издаци нису мањи од 65-75.000.00 годишње, када се овој суми дода још и сигуран рачунски постотак од повећања прихода због повећања брзине и утрострученог саобраћаја, са сигурношћу смемо тврдити да ће користи по касу ове установе бити огромни. Ни у ком случају не смемо сметнути с ума, да ће сума у динара 850.000.- бити један вишак у приходима у упоређењу са данашњим - при раду под истим економским околностима.

ФИНАНСИРАЊЕ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА

Од дана изградње оних железница, т. ј. од 1909. године законити концесионар је био: окружни одбор округа пожаревачког до 1927. г. а затим Обласни одбор области пожаревачке. И Окружни одбор а затим и Обласни, у своме буџету предвиђао је одређене и довољне суме за унапређење и одржавање постојећа два железничка крака: Пожаревац-Дубравица и Пожаревац-Петровац у укупној дужини од 53 Км., не рачунајући ту индустријске колосеке, везу са државном станицом као и крак за шљункару у укупној дужини од око 7 километара.

До преузимања ових железница од стране Краљевске Банске Управе Дунавске Бановине, т. ј. до новембра 1929. године Дирекција је са свима својим одељењима

(Саобраћајно-Комерцијалним, Контролом Прихода, Техничим, Архивом и административним) водила самостално свој посао и фунгирала је у свему као аутономна установа изузев дефинитивног књижења прикупљених прихода и извршавања расхода, које је послове вршила све до 1927. године Окружна Финансијска Управа у Пожаревцу, а од 1927. године Обласна финансијска управа Области пожаревачке при којој је била централна благајна и књиговодство за све обласне установе. И само из ових разлога не могу се овде пружити подаци у цифрама у погледу финансирања и рентабилитета наших пруга за време окружног и обласног одбора, јер се односне књиге рачунске до 1927. године налазе у архиви Пореске Управе, а за доцније године од стране бив. области пожаревачке предате су надлежним властима гди се и сада налазе на чувању. Али се ипак са позитивношћу може тврдити, да су приходи од наших железница знатно пребацивали расходе све до 1925. године, управо закључно са 1925. год., када је прорадила државна пруга нормалног колосека од Мале Крсне до Пожаревца.

Појмљиво је што је пасивитет наших железница, управо неуравнотеженост између прихода и расхода настала од 1925. године т. ј., када је добивена из Београда директна железничка веза са Пожаревцом, јер се сва роба, која је раније стизала и била преважана нашом пругом из Дубравице за Пожаревац и околину, одједном почела преважати краком преко Мале Крсне – управо државном пругом. И ако је када железничка управа разним концесијама у виду рефракција или повлашћених ставова, чинила уступке трговини и привреди, неби ли понова оживела пругу Дубравица-Пожаревац која је бележник нагао и катастрофалан пад у приходима, ипак се није успело.

На против, сва роба, изузев оне која може издржати претовар из лађе и било природно упућена на превоз воденим путем, преважала је и преважа данас државном пругом.

То је у погледу пасивитета пруге Дубравица-Пожаревац чија се перкусија постепено почела осећати и на део Пожаревац-Петровац.

У погледу пак ове релације, мора се нагласити, да је пасивитет настао од дана, када је велики аутоматски млин у М. Црнићу, чији је капацитет дневно производње брашна 12 вагона, престао да ради. Када се нагласи, да је овај млин давао године нашим железницама сса 800.000.00 динара бруто прихода (што за превоз сировине а што на превоз прерађевина) и када се добро зна да је цео крај, куда пролази овај део наше пруге, само са једним малим изузетком (један мањи млин) без икакве индустрије, затим, да је насељеност не баш тако обимна и писменост и култура целог краја далеко испод ниво-а просечности, није тешко извести закључак, да су приходи на нашим пругама зависили од стања жетве цереалија и његове прође. Колико је у последње три године слава житарска коњукура, т. ј. слаб извоз и продаја, услед јаких довоза аргентинског жита и руског демцинг-а као и незгодне рестрикције прописане од стране државе у погледу слободне трговине житом, утицала и осетно погодила и наше железнице, најбоље показује следећи пример:

До 1929. године, т. ј. док ова т. зв. криза која је изазвала колико приликама толико исто и неповерењем, наше су железнице просечно превлачиле из Петровца и околине за Пожаревац и ка Дубравици (за утовар у шлепове) око 3500 вагона од 10 тона. Међутим, за ове последње три године просечно извоз годишњи у превоз нашом жељезницом није већи од 750-800 вагона! Наравно, како је трговина житом нагло опала, сасвим природно су и приходи сељака и осталог света у истој размери опали услед чега су и расходи појединаца и целог друштва сведени на најмању меру.

Најзад, да се узгред напомене, да је један од најтежих чињеница за слабо економско подизање овог краја а на по се штета непрегледна по касу наше установе та, што је

наша пруга кратка. За пруге ових размера (дужине) рентабилност истих условљава све оно што је мало горе поменуто а што недостаје, т. ј. густина становништва, богатство, осуство индустрија, већи ниво писмености и културе и т. д. и т. д.

Додајемо, да са продужењем крака од Петровца ка Жагубици, одакле би имали да стално и у огромним количинама превлачимо: руду, дрво, камен, цереалије, рогату стоку, пернату живину и остало, рентабилност наших железница неби дошла у питање чак нити у приликама јаче кризе од ове која данас притискује светску привреду.

Са смањивањем прихода на нашим железницама, ова је Дирекција, поред озбиљних студија и предузимања мера за побољшање свог годишњег баланса, највећу пажњу обратила на своје расходе. Ниже поднета таблица прихода и расхода наших железница за оне године за које имамо податке, јасно бележи осетна смањења сваке године како на личним тако и на материјалним расходима.

Година	ПРИХОД	РАСХОД	Покриће дотација
1928	3,069.979,64	Лични 2.314.263,59 Матер. 2.006.711,23 = 4,320.974,82	1,250.995,18
1929	не	достају подаци	
1930/31	1, 2,836.405,54	Лични 1,697.495,27 Матер. 2,390.603,61 = 4,088.098,88	1,251.693,34
1931/32	2,063.585,68	Лични 2,007.971,04 Матер. 1.316.392,64 - 3,324.363,68	1,260.778.00

Из предњег се извода јасно види, да се и поред осетног смањења прихода на личне и материјалне потребе, ипак цифра дотације у виду покрића остаје скоро стално иста, т. ј. око 1,250.000.00 динара!

Ван сваке је сумње да ће и овогодишње покриће од стране Краљ. Банске Управе бити апсолутно потребно и то у истој висини јер и поред извршене редукције у особљу, снижених принадлежности и осетно мањим издацима на материјал (у упоређењу са прошлом годином), ипак су приходи врло много подбацили што се јасно види из следеће таблице прихода уређене по месецима.

ЧИСТ ПРИХОД ПО ОДБИТКУ ДРЖАВНЕ ТАКСЕ по Т. Бр. 101 по месецима

МЕСЕЦ	ГОДИНА 1930.		ГОДИНА 1931.		ГОДИНА 1932.	
	путници	свега	путници	свега	путници	свега
I	87.028.-	186.621.-	51.634.-	193.711.-	49.433.-	153.162.-
II	86.106.-	176.158.-	48.093.-	153.407.-	49.350.-	114.104.-
III	87.709.-	241.255.-	47.592.-	163.724.-	52.280.-	115.128.-
IV	86.588.-	229.489.-	49.197.-	166.706.-	48.555.-	114.532.-
V	63.088.-	197.228.-	41.961.-	147.211.-	45.097.-	107.417.-
VI	53.267.-	213.597.-	44.503.-	164.470.-	33.616.-	104.434.-
VII	53.598.-	252.881.-	56.639.-	164.773.-	27.305.-	81.414.-
VIII	53.212.-	180.180.-	46.326.-	168.876.-	30.689.-	93.419.-
IX	59.369.-	220.917.-	50.155.-	214.693.-		
X	54.746.-	223.250.-	51.537.-	223.186.-		
XI	46.260.-	183.012.-	52.373.-	199.945.-		
XII	53.590.-	175.427.-	47.745.-	157.539.-		

ПРЕВЕНТИВАН ПРЕДРАЧУН КОШТАЊА ЈЕДНИХ МОТОРНИХ КОЛА

Сходно напред изложеним и усвојеним техничким подацима за једна моторна кола са Дизел мотором као погонским мотором и нафтом као најјефтинијим постојећим горивом израђен је један предрачун коштања једних таквих кола. Ради сваке сигурности и лично интересовање код произвођачких фабрика у Немачкој, Чехословачкој и Аустрији у погледу цена није изостало, те смо у стању дати овде једну одређену цену коштања таквих кола за наше пруге 0,76м. чија се висина креће између 1,400.000.- и 1,450.000.00 динара не рачунајући ту превоз од фабрике до Пожаревца или до Дубравице.

Сматрамо да ће се на лицитацији постићи и боља цена у сваком случају, као што би се постигли и бољи и повољнији услови плаћања.

СУ ПОТРЕБНА ДВОЈА МОТОРНА КОЛА

Искључена је чак и помисао да се уредан саобраћај има одржати само са једним моторним колима из следећих узрока:

1) што се после 1000 пропутованих километара мора са свима апаратима очистити и прегледати што изискује време најмање три дана;

2) што се после пропутованих 3000 километара мора са свима апаратима подвргнути периодичном прегледу те евентуалне кварове довести у ред;

3) што се после пропутованих 10.000 километара, и доњи строј морају обавезно (пропис полицијски) повргнути прегледу и оправци или замени делова мотора, доњег строја и колског уређаја;

4) што би се код неподвижених дефеката на пругу пореметио саобраћај и т. д.

Имајући предње у виду, а с обзиром чак и на то, да се и са само једном парном машином која се у машинству сматра за отпорнији строј а и из горепомнутих разлога, не би се смело рачунати као потпуно сигуран за један континуиран и перманентни саобраћај.

Према томе мора се рачунати на двоја моторна кола док су једна у саобраћају, друга су на одмору или прегледу оправци.

КОД УВОЂЕЊА МОТОРНИХ КОЛА У САОБРАЋАЈ, МОРА СЕ ЗАДРЖАТИ НАЈНУЖНИЈИ БРОЈ ЛОКОМОТИВА ЗА ВУЧУ БРУТА КОД УКАЗАНОГ ВЕЋЕГ РАДА

Увођењем моторних кола у саобраћај повратили би изгубљену клиентелу-путнике и повећали би осетно приходе од нових путника, робе као последицу брже вожње овим савременим средством превоза али ни у ком случају не смемо сметнути с ума да ће се код указивања нове ере – управо код увећаног саобраћаја – ова моторна кола у стању вршити превоз целог утовареног брута по станицама ^{***212}

На основу свега предњег, предлажемо, у интересу касе ове установе и опште народне привреде, да се предња превентивна студија о увођењу моторних кола у саобраћај на нашим пругама узме у озбиљна разматрања и донесе ускоро начелна и коначна одлука о куповини двоја моторна кола и о томе извести ова Дирекција како би се на време израдило све што је потребно за лицитацију.

К. Бр. 2887
29. септембар 1932. г.
Пожаревац

ДИРЕКТОР
ПОТПИС²¹³
29.IX.1932.

²¹² Недостаје део текста.

²¹³ Нечитко.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА

Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
Број 3107
17-ХI-1932. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Санирање бановинских железница
Св. V. Бр. 20968/32

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Према акту Одељења V. Бр. 20968 од 25.X.1932. год. овлашћена је Дирекција да може, ради повећања чистог прихода, а под особеном одговорношћу Директора, увести нове возове ради повећања путничког саобраћаја.

По овоме питању Дирекција је на дан 30 октобра тек. год. одржала саобраћајну конференцију и резултат исте изложила у записнику, који се доставља Одељењу у прилогу овог акта на увиђај.

Као што се из самог записника види, с обзиром на све чињенице које су узете у обзир и оцену, за сада се искључује свака комбинација увођења још којег редовног воза.

Исто тако истакнуто је и то, да би стварно повећање наших прихода могло да наступи само у случају моторизовања наших железница, о чему је Дирекцији под Бр. 2887 од 29.IX. тек. год. поднела особени предлог са предходном ситуацијом.

Дирекција ипак напомиње, а то је истакнуто и у самом записнику, да питање увођења нових возова може да се узме у разматрање и евентуално приведе у дело, тек приликом израде новог реда вожње, т. ј. маја месеца 1933. године, но и тада само у случају ако се прилике овога краја побољшају.

Дирекција је слободна да напомене да би требало избећи, јер данас, у времену ове страховите кризе и свакодневних крупних предмета, одговорност за неку реформу нико несме да прими и поред најбоље уложене воље и труда.

Ако Одељење усвоји да се увођење нових путничких возова изврши у наступајућој години, наравно без одговорности Дирекције и Директора, онда се моли Одељење да у предлог буџета ове Дирекције изврши и повећање следећих партија и то:

партије за набавку угља са још Динара	100.000.-
“ “ “ “ мазива са још Динара	23.000.-
“ на исплату километраже и премије са још Динара	10.000.-

Дирекцији је част молити одељење да је о решењу по овом питању изволи извести.

ДИРЕКТОР
Инж. ПОТПИС²¹⁴

²¹⁴ Нечитко.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. № 22537
19.IX.1932.
Пож. жел. 54

ЗАПИСНИК

Конференције одржане у Дирекцији Пожаревачких Железница Дунавских Бановина у Пожаревцу, дана 30 октобра 1932 године, по питању увођења нових возова ради повећања путничког саобраћаја у циљу повећања прихода од железница.

По довољном расправљању своју чињеница и прилика под којима ради наша железница, потписани учесници конференције потпуно су се сагласили у следећем:

1) Искључује се свака комбинација увођења још којег редовног воза ради повећања прихода на робном промету из разлога тога, што и постојећи минимални број возова није довољно искоришћен (оптерећен);

2) Исто тако мало наде даје на какав осетнији ефективни принос од путника са повећањем саобраћаја, јер су приходи у сезони зиме од увек били мршавији од оних у пролеће и у јесен. Најзад, стварни ефекат неби се могао постићи и с тога, што би допунa реда вожња дошла у половини године када је путнички свет већ навикао на постојећи ред вожње;

3) Исто тако, аутобуска предузећа која раде на релацији Пожаревац-Петровац-Жагубица и обратно увек су у могућности да за сада изиграју сваки наш ред вожње, јер полазак аутобуса из Жагубице увек подешавају тако, да долазећи путници у Петровцу губе везу са нашим возом. Ово исто важи и за путнике који из Петровца продужавају за околину и Жагубицу, јер у томе случају полазак аутобуса из Петровца је пре доласка нашег воза. Природно, да путујући свет знајући за ово, мора још у Пожаревцу да узме аутобус;

4) Несумњива је чињеница да би се удвојеним саобраћајем (два пара возова на релацији Пожаревац-Петровац) повећао приход од путничког промета, чиме би се не само покрили режијски трошкови већ би било и извесног плуса, али то би дошло до изражаја само при увођењу другог пара воза тек од 22 маја 1933 г. т. ј. у новом реду вожње у следећој години.

5) Једину могућност стварног повећања прихода наших железница могло би да пружи моторизирање наших железница, јер би се само у том случају, – одржавањем перманентног саобраћаја на релацији Дубравица-Петровац, – могао парирати рад аутобуских предузећа. Кратко трајање путовања, веза са свима возовима, удобност и безбедност путовања у сваком случају определили би путнике да користе само наша превозна средства чиме ће се сопственици аутобуске линије, која иде паралелно са нашом пругом, за увек одрећи одржавања њиховог у близини наше пруге.

Јован Димитријевић
в.д. шефа Саобраћајно Комерцијал.
Одељења и Контроле Прихода

Милутин Илић
Шеф службе и станице Пожаревац

Радомир Павловић
 Шеф станице Петровачке

ПОТПИС²¹⁵
 Шеф станице Дубравица

Андрија Петровић
 Шеф станице Мало Црниће

Манојло М. Војиновић
 Шеф станице Батуша

Председавао и оверава
 ДИРЕКТОР
 ПОТПИС²¹⁶

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
 Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
 Број 3070
 30-X-1932. г.
 ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Дирекција пожаревачких жељезница – предлог буџета уза 1933/34.
 годину
 Св. V. Бр. 20650/32

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
 ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
 НОВИ САД

Према наређењу Одељења V. Број 20650 од 22 октобра 1932 год. Дирекцији је част поднети следећи извештај:

Дирекција није у могућности да поднесе предлог за финансијско санирање бановинских железница и то тако да се приходима могу подмирити све законске обавезе и расходи експлоатације и одржавања без икаквих других средстава сем прихода саме железнице.

Из ниже изведеног прегледа расхода за последњих три година види се да су расходи Дирекције стално смањивани. Тако

1930/31. год. расходи по буџету износили су.	Динара 6.805.390.-
1931/32. год. “ “ “ “ “ “ “ “	“ 4.157.418.-
1932/33. год. “ “ “ “ “ “ “ “	“ 3.753.680.-

По прегледу буџета за 1933/34. год. расходи су предвиђени у суми од. 3.218.981.72

Из предњег излази да су расходи Дирекције само за последње три године сведени са преко 50%. Али, то ипак није могло да доведе до равнотеже прихода и расхода, јер су и приходи за последње три године умањени у истом проценту.

Тако, приходи су се кретали како следи:
 За 1930/31. год. приходи су износили..... Динара 2.832.238.96

215 Нечитко.
 216 Нечитко.

“ 1931/32. год. “ “ “ “ “ “ “ “ “ 2.060.638.25
За 1932/33. “ (за време од 1.IV. до 31.IX)
остварено је.....735.638.25

Садање стање саобраћаја сведено је на најнужнију меру. Предвиђени су само они расходи, који су неопходни да се садањи саобраћај одржи. Ако би наступила ма какова евентуалност, Дирекција нема могућности да чини било какав издатак по буџету.

Број особља сведен је на најмању меру те су тиме и лични издаци сведени на најмању могућу меру.

При свему овоме дефицит у буџету Дирекције није се могао отклонити.

С обзиром на овдашње прилике Дирекција не може очекивати никакво побољшање саобраћаја, па самим тим ни повећање својих прихода, што би једино могло допринети да се садањи дефицит смањи.

Једина могућност у побољшавању прихода наших железница лежи у евентуалној моторизацији железнице, о чему је Дирекција поднела особени предлог под Бр. 2887 од 29.IX.1932. године.

С обзиром на све изложено, Дирекцији је част извести да за сада и при садањим приликама не постоји могућност да се железнице могу издржавати из својих прихода, те услед тога Дирекција није у могућности ни да поднесе предлог за финансијско санирање.

ДИРЕКТОР
ПОТПИС²¹⁷

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. № 21.484
3.XI.1932.
Пож. Жел. 55.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
Број 3546
20-XII-1932. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Санирање бановин. железница
Свеза V. број 21484/32

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

Према наређењу Краљевске Банске Управе V. бр. 21484 од 12. ов. месеца, Дирекцији је част извести, да су стварни расходи за буџетске године 1930/31, 1931/32. и 6 месеци 1932/33 (до 31.X.1932. год.) били како слеђује:

1) у буџетској години 1930/31.:
а) лични расходи Динара 1,697.495,27
б) материјални расходи “ 2,390.603.61
СВЕГА ДИНАРА..... 4,088,098,88

217 Нечитко.

2) у буџетској години 1931/32.:

а) лични расходи Динара 2,007.971,04
 б) материјални расходи “ 1,132.624,60
 СВЕГА ДИНАРА 3,140.595,64

3) у буџетској години 1932/33. (до 31.IX.1932.):

а) лични расходи Динара 640.251,22
 б) материјални расходи “ 660.818,87
 СВЕГА ДИНАРА 1,301.064,09

ДИРЕКТОР
 ПОТПИС²¹⁸

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
 ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
 Техничко Одељење
 V. № 24787
 26.XII.1932.

Подноси доношење прилога о редукцији.

50. АВ, 126, V, 401, 6/1932, 18с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
 Дирекција Пожаревачких Жељезница Дунавске Бановине
 Број 5249
 24-XI-1930. г.
 ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Комисијски преглед радова на копању темељних јама за израду бетон. стубова и крила за гвоздени мост преко р. Орловаче на км. 27,900 бановин. Пожаревачких железница
 Св. V. бр. 29782/30

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
 ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
 НОВИ САД

На основу телеграфског наређења тога Одељења V. бр. 29782 од 20.XI.1930. године, одређена комисија за преглед радова на копању темељних јама за израду бетонских стубова и крила за гвоздени мост преко реке Орловаче на км. 27,900 Пожарев. Бановин. Жељезница, изашла је на лице места на дан 22. овог месеца и извршила преглед радова. О томе прегледу састављен је комисијски протокол са одвојеним мишљењем надзорног инжењера, који се у овереном препису прилаже.

Под данашњим Дирекција је упутила писмени позив предузимачу г. инж. Кост. Лазаревићу, да до подне предстане Дирекцији ради саопштења налаза комисије, како би се управљао по примедбама комисије и надзорног инжењера.

Дирекцији је част предње доставити Одељењу ради знања и даље надлежности.

²¹⁸ Нечитко.

Прилог:
Комисијски протокол
у овереном препису

ДИРЕКТОР
ПОТПИС²¹⁹
24.XI.1930.

ПРЕПИС
КОМИСИЈСКИ ПРОТОКОЛ
О ИЗВРШЕНОМ ПРЕГЛЕДУ РАДОВА ПРИ ИЗРАДИ БЕТОНСКИХ СТУБОВА
ЗА ГВОЗДЕНИ МОСТ ОТВОРА 50,00м. ПРЕКО „ОРЛОВАЧЕ“ код М. Црнића на Км.
27,900 ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ ПОЖАРЕВ. ЖЕЛЕЗНИЦА

На основу наређења Техничког Одељка у Пожаревцу бр. 6733 од 21-XI-1930. год. на основу телеграфског овлашћења Кр. Банске Управе V. Бр. 29782/30 г. потписати чланови комисије састали су се данас 22-XI-1930. г. на лицу места код објекта и у присуству предузимача извршили преглед радова на копању темељних јама, па смо утврдили следеће:

1) Од последњег прегледа радова надзорног инжењера од 15-XI-1930. год. до данас предузимач је ископао темељну јаму левог обалног стуба од коте 81.80 до коте 80.20. Како је кота два темељне јама 79.70 то предузимачу остаје да ископа још 0.60 м. до предвиђене дубине темељне јама.

2) На градилишту предузимач има две центрифугалне пумпе од 12см. и 15см. које покреће једна парна локомотива. Комисија је констатовала да при пуном раду обеју пумпи за један час црпљења ниво воде у темељној јами спустио се за 5 (пет) см. Комисија је мишљења да ће се ниво воде у темељној јами спустити још за незнатну дубину при непрекидном раду обеју црпке пуном паром, али због јаког притицања воде комисија је мишљења или да ове две црпке неће бити у стању да савладају прираштај воде до дна темељне јама. Услед овога потребно је да се инсталира – набави још једна црпка довољне јачине да може исцрпити сву воду до дна темељне јама и исту одржати на истом нивоу-у за време бетонирања.

3) Предузимач је ископао бунар поред темељне јама до коте 80,20 али за сада исти не употребљава. За даљи рад потребно је да се вода црпе само из бунара чије би зидове требало обезбедити прописном и солидном оплатом побивеном 1,00 (један) метар испод дна бунара. Садања оплата коју је предузимач употребио за бунар не одговара овој потреби нити даје гаранцију за успешан рад.

4) За подупирање темељне јама предузимач је употребио просту плату од чамових дасака дебљине 5см. подупрте рамовима од чамових греда на сваки метар висине. Услед недовољне побивене оплате и услед зазора-размака између дасака, као и услед наизменичног спуштања и дизања ниво-а воде у јами, појавиле су се иза оплате шупљине до 1,00 м. у колико се могло видети, као последица испирања ситног песка који се заједно са водом овлачио у темељну јаму. Како се копање темеља приводи крају и садања оплата је довољно јака то није потребно специјално обезбеђење подупирањем од евентуалног слегања земљишта око јама-изнад напред поменутих шупљина.

5) Појачање оплате у циљу спречавања испирања ситног песка и притицаја воде са стране немогуће је извршити јер се стара оплата постојећа не може извадити.

6) Безусловно се мора вршити непрекидан рад и дању и ноћу до завршетка бетонирања стуба до коте ср. воде.

7) За копање темеља десног обалног стуба потребно је да се изради солидна оплата од таласа на перо и жлеб са окованим врховима гвозденим папучама. У раду мора имати довољно црпке за савлађивање подземне воде. И овде рад на копању и бетонирању

219 Нечитко.

мора бити непрекидан и дању и ноћу са увећаном радном снагом и једновременом изградом бунара са потпуно солидном оплатом.

На основу свега изложеног комисија је мишљења да ће оваквим мерама предузимач бити у стању да овај посао изврши на време ако дозволе временске прилике, у толико пре што је предузимач за 35 календарских дана скоро завршио копање левог обалног стуба и десног до коте ниво-а подземне воде и ако није био организовао рад у горе изложеном времену нити је имао и другу пумпу од 15см пречника, што се види из грађевинског дневника.

Предузимач је што се види из дневника усмено изјавио комисији да ће у року од три до четири дана набавити и инсталирати још једну пумпу од 22см пречника. Ако се напред изложене мере не буду одмах предузеле комисија је мишљења да се овај посао неће моћи на време извршити.

22-XI-1930. год.

М. Црниће

НАДЗОРНИ ИНЖЕЊЕР

Инж. Душан Миљковић, с. р.

ЧЛАНОВИ КОМИСИЈЕ

Инж. В. Стефановић с. р.

Инж. Сретен Обрадовић, с. р.

Иза оплате, која при раду није била довољно добивена у темељној јами, појавиле су се шупљине чије се пространство не може утврдити за сада. Ове шупљине су само у слоју песка, а последице су испирање песка кроз размаке између дасака (оплате) и нарочито одоздо испод недовољно побивених дасака – оплате. Око темељне јаме на променљивој ширини од 1-4м. терен је слегао, утонуо при чему су се појавиле пукотине. Услед поменутих шупљина а оплате и услед слегања горњих слојева терена поред оплате изнад ових шупљина фундаирање крила на предвиђеној дубини постало је немогуће већ се крила имају фундаментирати на истој коти 79,70 као и сам стуб.

Са постојећим подупирањем у темељној јами при чему је израђен на сваки метар висине по један рам са више споредних греда у свима правцима бетонирања стуба у јами биће јако отежано те се исто неће моћи солидно вршити. Целокупно подупирање у темељној јами није солидно што се види и по томе што је главни мајстор-палир овог посла изјавио пред комисијом да ноћу несме радити јер је врло ризично по раднике, да ради само дању а ноћу врши црпљење воде.

Постојећа оплата од чамових дасака побивена је кроз слој песка, а сада исту треба побити у крупан шљунак па како није окована то и стоји сумња да ће моћи побити, а ако се кота довољно не побије и рад се неће моћи солидно извршити.

У свему осталом слажем се са комисијом.

НАДЗОРНИ ИНЖИЊЕР

Инж. Душан Миљковић, с. р.

Да је препис веран оригиналу, тврди

ДИРЕКТОР

Инж. ПОТПИС²²⁰

24.XI.1930.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА

Дирекција Пожаревачких Железница Дунавске Бановине

К. Број 5249

24-XI-1930. г.

ПОЖАРЕВАЦ

²²⁰ Нечитко.

МИНИСТАРСТВО ГРАЂЕВИНА
Ка. Бр. 30830
20. новембра 1922. год.
БЕОГРАД

ОПШТИ УСЛОВИ
за
ЈАВНЕ ГРАЂЕВИНСКЕ РАДОВЕ И НАБАВКЕ

Општи услови
за јавне грађевинске радове и набавке по којима ће се, према решењу _____
Бр. ____ од _____ 192__ год. на дан ____ 192__ год. у 11 часова држати јавна _____
лицитација у канцеларији _____
радови за израду бетонских стубова и крила за гвоз. мост отв. 50.00м на кил. 27.900
преко р. Орловаче кол. 0.76м Пожаревачке Жел. Дунав. Бановине
Предрачунска сума је 257.639.30 дин.

I. Уступање посла.

Важност лицитације.

1.) За предузимача, који се овог посла прими, лицитација важи чим ове услове, протокол лицитације и остала погодбена документа потпише а за државу тек онда, кад је надлежна власт одобри.

Пре почетка лицитације лицитанти су дужни прочитати и потписати ове услове испод заједничке изјаве; „познати су нам ови услови и пристајемо да се по њима надмећемо“.

Личитанти се примају ради надметања најдаље до 11 (једанајест) часова. После овог времена у собу, где се држи лицитација, нико се неће пустити.

Основна кауција.

2) За сигурност извршења погођеног посла надметачи су дужни да на реверс положи кауцију одређеној државној благајни најдаље до 10 (десет) часова пре подне (по канцелариском часовнику) онога дана, који је одређен за држање лицитације, и то: домаћи 10%, односно 25.725 динара, а страни 20% односно 54.750 дин. од укупне заокругљене предрачунске суме.

Ова основна кауција има се положити у свему по прописима чл. 88. Закона о Државном Рачуноводству и може бити :

- а) у готовом новцу;
- б) у државним и државом гарантованим обвезницама (облигацијама) по номиналној вредности;
- в) у залогницама Управе Фондова и залогницама и комуналним обвезницама, које је Министар Финансија огласио способним за кауције и признао им пупиларну сигурност, све по берзанској вредности, али не преко номиналне вредности;
- г) у гарантним писмима новчаних завода у земљи, чији основни пуноуплаћени капитал износи најмање један милион динара, али само као привремена кауција. Кад посао остане на понуђачу који је такву кауцију положио, дужан је исту заменити са једном од кауција напред наведених под а), б) и в) у року од пет дана.

д) изузетно, ако ја привремена кауција код лицитација већа од сто хиљада динара, онда је надметач, на коме посао остане, дужан такву кауцију заменити у означеном року само у половини укупне вредности са једном од кауција наведених под а), б) и в) ове тачке, док друга половина вредности може бити и у гарантном писму новчаних завода у земљи, према тач. г);

ђ) гарантна писма могу бити издана до висине уплаћеног капитала и износа резервног фонда до висине 10% уплаћеног капитала дотичног завода. Ова гарантна писма морају бити без рока и без нарочитих услова за исплату и регистрована код Генералног Инспектората Министарства Финансија или оних државних финансијских установа, које решењем Министра Финансија буду за то овлашћене

е) уложне књижице новчаних завода не могу се примати као кауција.

Допунска кауција.

3.) Осим положене основне кауције из претходне тачке задржаваће се од предузимача на име допунске кауције још

у готовом новцу приликом исплате зараде по ситуацијама или појединих рата аконто извршених радова.

Положена основна кауција при лицитацији и ова допунска сачињавају укупну грађевинску кауцију као јемство за потпуно извршење уговора и она се сматра као и свака залога, на коју држава као послодавац има прече право од свију других предузимачевих поверилаца. На ову грађевинску кауцију држава неће плаћати предузимачу никакав интерес а купоне папира од вредности, којима рок плаћању стигне, ставиће предузимачу на расположење у свако доба.

Подобност за лицитирање.

4.) При улазу у собу за лицитирање сваки лицитант одмах предаје председнику комисије за држање лицитације реверс о положеној кауцији и сведочанство о својим предузимачким подобностима сходно чл.

13 Правилника за извршење Закона о државном Рачуноводству. На лицитацију не могу бити пуштена она лица, која су надлежни Министар или његов овлашћеник, односно Аутономна Управа, огласили као неподобна. Осим тога наши држављани дужни су поднети комисији и уверење о томе, да су своју радњу пријавили пореским властима и платили порез за текуће тромесечје.

Ако комисија нађе да су легитимације надметача исправне председник извештава одмах усмено сваког посебице о признатим му правима. У противном, ако нађе да је неко од надметача неподобан, искључиће га из учешћа у лицитацији и неће му дозволити надметање и то констатује у записнику, а налог за повратак кауције дотичном издаје се одмах. Одлуци комисије мора се покоравати сваки лицитант.

Државни активни чиновници и народни посланици не могу бити ни посредни ни непосредни понуђачи, посредници или предузимачи у државним набавкама и радовима у опште, ни бити заинтересовани директно ни индиректно.

Забрана договарања на лицитацијама.

5.) Примљеним надметачима председник комисије пре отпочетог надметања саопштава, да им је за време трајања надметања забрањен сваки међусобни споразум

речима или мимиком и излазак из собе, иначе ће сваки онај, који се његовој наредби не би покоравео, бити одмах искључен са лицитације. И остала присутна лица за време лицитације морају се придржавати овог прописа.

Прописи за оферте.

6.) Оферти морају бити поднесени запечаћени црвеним воском са утиснутим иницијалима надметача и непосредно од истога или од надлештва, ако га је оно који дан раније примило, но ипак не отворени. На завоју оферта мора бити јасно написано: „Понуда за од понуђача Н. Н.“

Комисија ће отворити само оне оферте, који су благовремено поднети и ако су претходно испуњени захтеви из тачке 4) ових услова и исте одмах визирати.

На првој лицитацији мора имати најмање три прописна оферта, иначе се оферти неће отварати већ одмах вратити надметачима (чл. 91 Закона о Државном Рачуноводству).

Ако је ко послао понуду поштом, а сам или преко овлашћеног пуномоћника не присуствује лицитацији, узео се оферат у оцену само у том случају, ако је у истом дотични изрично изјавио, да су му ови услови познати и да на њих пристаје. Оферти послати преко поште морају стићи пре времена одређеног за отварање оферата.

Телеграфске и накнадне понуде неће се узимати у обзир.

Оферти морају бити написани читко и на нашем државном језику, а цене у њима имају бити написане и бројевима и словима; код усмених лицитација бројевима, а само последња – најнижа, бројевима и словима.

Оферти преко утврђене предрачунске суме и неодређени оферти т. ј. оферти, који не садрже у себи потребне елементе за изналасак цена, или који условљавају измену прописаних услова, или нису заједно са прилозима прописно таксирани, не смеју се узимати у поступак, што се има констатовати у записнику – протоколу лицитације.

И код усменим лицитација, после закљученог надметања, не смеју се узимати накнадне понуде.

Потписивање протокола лицитације.

7.) Протокол лицитације потписују сви присутни лицитанти, којом приликом стављају и своје примедбе, ако их имају; у противном, губе право на сваку доцнију рекламацију.

Сви лицитанти, по свршеној лицитацији односно погодби, остају у обавези према држави са својим понуђеним и кауцираним ценама све дотле, док надлежна државна власт не донесе своју одлуку у корист најповољније понуде. И тек, кад се ова одлука саопшти дотичном лицитанту, онда од тога часа разрешени су од обавезе према држави остали лицитанти.

II. Прописи за извршење.

Почетак и напредовање радова.

8.) Предузимач је дужан да погођени посао или набавку изврши добро и солидно и у свему по погодбеном предрачуну, плану и овим условима. У том циљу, при саопштењу одобрења лицитације предузимач добија бесплатно оверене преписе и копије плана, предрачуна и ових услова, као и свих осталих потребних докумената, које је при лицитацији потписао.

Предузимач је дужан да на градилишту увек има довољан број раденика и материјала, како би погођени посао могао довршити у уговореном року. Величина радне снаге и реквизита, као и количине материјала морају у свако доба сразмерно одговарати предузетим радовима и набавкама.

Сви радови и набавке вршиће се по правилима технике и одредбама техничких услова и прописа. При вештачким радовима предузимач сме употребити само спремне и извежане раденике. Оне раденике, које надзорни органи нађу за неспособне, предузимач мора одмах одпустити и са рада уклонити.

Тако исто предузимач је дужан, да на захтев надзорне власти одмах отпусти са рада и оне органе и раднике своје, који би својим понашањем или поступком у раду, нанели надзорним органима какву увреду или изазвали њихово неповерење. Сам покушај биће довољан разлог, да се тражи отпуштање неког органа или радника предузимачевог, ма кога ранга они били.

Порекло радне снаге и материјала.

9.) Сав алат и материјал потребан за извршење погођених радова предузимач је дужан да набави од домаћих произвођача или прерађивача и то првенствено од оних, који су наши држављани и инвалиди. У колико потребног ^{***221} ријаби било нити би се могло произвести, прерадити или израдити у земљи, и о томе се поднесу писмени докази набавиће се ван земље по одобрењу надзорне власти, као и у случају, кад су цене у земљи несразмерно скупље од цена на страним тржиштима.

Тако исто предузимач је дужан да за извршење погођених радова употреби радну снагу наших држављана, осим стручне снаге, и то само у толико, ако је и у колико не би било у земљи.

Надзорне власти водиће евиденцију о пореклу материјала, радника и стручњака запослених од стране предузимача на погођеним радовима. Без одобрења надзорне власти неће се смети употребити материјал страног порекла нити упослити стручно особље и радништво страног држављанства – (чл. 85 Закона о Државном Рачуноводству).

Каквоћа рада и материјала.

10.) Спремљени материјал на градилишту мора бити добре каквоће, као што се техничким прописима тражи. Материјал, који прописима техничких услова и описа не одговара, предузимач на захтев надзорне власти мора безусловно одмах уклонити са градилишта; у противном, то ће извршити сама надзорна власт на рачун предузимача. Предузимач има право тражити, да се такав материјал испита у једном од наших завода за испитивање грађевинског материјала, и трошкове за ово сносиће предузимач, ако се утврди да он није био у праву.

Све мане, које би се приметиле на извршеним радовима и набавкама било услед рђавог материјала или несолидне израде, било услед неразумевања посла, планова и техн. прописа, дужан је предузимач да уклони и исправи о свом трошку, ма се ти радови морали и са свим рушити и изнова солидно и прописно израдити.

Од прописа техничких услова и описа моћи ће предузимач одступити само по нарочитом писменом одобрењу надлежне грађевинске власти.

Однос предузимача према надзорним властима.

11.) Предузимач је дужан да следује упуствима надзорне грађевинске власти и да благовремено тражи потребна упуства и објаснења односно планова, техничких услова,

221 Нечитко.

описа и извршења радова јер му се неће уважити никаква извина или изговарање за прекорачење димензија, неправилну израду као и за несолидну каквоћу набављеног материјала и т. д. и сву штету сносиће сам, па ма се нека постројења морала порушити и понова подићи.

За сва спорна питања, у колико се предузимач не би хтео повинovati наредбама и упуствима надзорних органа предузимач је дужан да у року од три дана преко истих органа упути рекламацију надлежној грађевинској власти и да тражи, да она сама реши спорно питање или путем стручне комисије, у ком случају сав трошак пада на терет предузимача ако се утврди, да он није у праву. Решење надлежне грађевинске власти извршно је и обавезно за предузимача.

Рекламације предузимача упућене непосредно вишој власти а не преко надзорне власти неће се узимати у обзир ни поступак.

Ако предузимач нађе, да неки технички прописи, наредбе надзорних органа или диспозиције у плановима предвиђене, доводе у питање трајност и стабилност неког постројења, то ће он имати права, а и дужност му је, да своје примедбе одмах писмено саопшти надзорној власти и сачека њену одлуку, која је извршна и обавезна за предузимача.

Технички заступник предузимача.

12.) Предузимач је обавезан, ако сам није стручњак, да постави себи за заступника и руковоаца радова квалификованог инжењера или иначе стручно техничко лице, које би надлежна грађевинска власт као такво примила. У том случају предузимачев заступник пуноважно представља предузимача пред надзорним властима у свима релацијама стручно-техничке природе.

Више или мање израђени послови.

13.) Кад се приликом извршења погођених радова или набавки покаже, да треба нешто изменити или нешто више или мање израдити односно набавити, онда је предузимач дужан то да учини чим надлежна грађевинска власт буде наредила.

За послове, који су погодбом предвиђени, плаћа се по погођеној цени, а за нове послове одредиће се нова цена споразумно са предузимачем.

Овај споразум о цени претходиће извршењу тих радова, с тога је предузимач обавезан, да на позив надзорне власти поднесе писмену понуду за извршење тих радова заједно са анализом цена. Ако би предузимач ма из каквих разлога извршио те непредвиђене радове без претходно донете одлуке о цени, то он доцније неће имати права да се жали на цену, која му се за тај рад једнострано утврди и унесе у дефинитиван обрачун. Тако исто предузимач не може тражити никакву накнаду и у оном случају, ако услед неслагања односно цене сама држава изврши овај посао у режији или га уступи другом предузимачу.

Више израђеног посла не сме бити без претходног одобрења надлежне власти. Вишкови и накнадни радови без претходног одобрења надлежне власти неће се признати ни исплатити предузимачу па било да их је извршио и по наређењу надзорног инжењера или сам и на своју одговорност.

Изузетно, ако је прека потреба, да се нешто измени или више уради, да не било прекида у раду због чекања на одобрење надлежне власти, надзорни инжењер наредиће извршење таквих радова и одмах најхитније тражити накнадно одобрење, тако, да у случају неодобрења може благовремено обуставити извршење таквих радова.

Обезбеђење саобраћаја.

14.) При извршењу радова предузимач се мора старати, да се саобраћај на јавним путовима не сме прекидати ни ток река ни потока спречавати, осим ако је то друкчије погодбеним документима предвиђено.

Опасна места предузимач је дужан ноћу осветљавати, у противном за евентуалну несрећу биће сам и кривично и материјално одговоран.

Предузимач ће се у овом погледу строго покоравати наредбама надзорних органа.

Тако исто предузимач је одговоран за сваку штету, коју његови радници, органи или пуномоћници причине на приватној својини.

Нађени предмети.

15.) Старине сваке врсте, драгоцености, фосилије (окаменотине) и томе подобне ствари, које се при извршењу погођених радова нађу, својина су државна. Предузимач и његови органи лично одговарају за исправну предају таквих предмета државним надзорним органима.

Безбедност и осигурање радника.

16.) Предузимач је одговоран за довољну јачину, сигурност и употребљивост скела, транспортних мостова, подграда и тунела и других помоћних постројења.

Поред овога предузимач је дужан, да на први позив надзорне грађевинске власти неизоставно и одмах изврши о своме трошку појачања и допуне на скелама и т. д., остајући и даље одговоран за безбедну употребу истих.

За све несрећне и смртне случајеве, који би се при раду десили, ако би исти потекли из непажње или неразложних диспозиција при раду од стране предузимача или његових пуномоћника и потчињених органа, остаје предузимач одговоран по одредбама земаљских закона.

Исто тако предузимач је одговоран за све несрећне случајеве, који би наступили услед експлозије експлозивних материјала било при преносу или при магацинирању или при употреби истих.

У сваком несрећном случају предузимач ће одмах и неизоставно позвати, надзорну грађевинску власт и надлежну полициску власт ради увиђаја и даљег поступка по закону.

У погледу пријаве за осигурање радника за случај болести, несреће, изнемоглости, старости и смрти, као и у погледу плаћања приноса за ово осигурање и у погледу дужности и одговорности предузимача у несрећним случајевима обавезне су одредбе Закона о осигурању радника.

Санитетска служба.

17.) О санитетској служби стара се сам предузимач под надзором дотичне грађевинске власти и надлежног Округног Уреда сходно прописима Закона о осигурању радника.

Исплата радника.

18.) Предузимач је дужан редовно исплаћивати раднике недељно, а остало особље, као своје подпредузимаче, надзорнике и акорданте месечно. Исплата се мора вршити

у готовом новцу и у оној монети, којом држава исплаћује предузимачу његову зараду а ни у ком случају жетонима или боновима.

Предузимач ће редовно ради исплате радника састављати платне спискове, у којима ће за сваког радника поименце бити означен број радних дана, величина његове наднице и одбитак по Закону о осигурању радника.

У случају спора између предузимача и радника, предузимачу ће само платни спискови са радничким потписима или друге писмене изјаве служити за доказ, да је заиста испунио своју обавезу према радницима.

Ако предузимач нетачним испуњавањем својих обавеза према својим акордантима и радницима доведе у питање уговором предвиђено напредовање радова, надзорна власт има права да дужне и неисплаћене зараде радницима и акордантима на његов рачун исплати по подацима и платним списковима, које је предузимач дужан ставити на расположење.

Исплата предузимачу извршених послова.

19.) Зарада ће се предузимачу исплаћивати у једнаким ратама од 70 (седамдесет хиљада) динара или по месечним ситуацијама али према вредности извршених послова. Ради тога утврдиће се споразумно између предузимача или његовог опуномоћеног заступника и надзорне власти количина дотле извршених послова и саставити за њих обрачун односно привремена ситуација. Од тако добивене суме одбиће се најпре _____ на име допунске кауције по тач. 3. ових услова а затим све остале државне и самоуправне дажбине, које закони прописују као: обртне порезе, таксе и т. д. Остатак, који се на тај начин добије, представља привремену месечну зараду предузимачеву, која му се има исплатити.

Овако састављени привремени обрачун потписује предузимач односно његов пуномоћни заступник са изјавом, да односно радова у обрачуну наведених нема да подиже никакву рекламацију. Тиме предузимач признаје и утврђује потпуно исправност обрачуна. У противном предузимач, ако не би био задовољан са оценом израђеног посла од стране надзорне власти, има права своје примедбе писмено преко исте власти поднети надлежној грађевинској власти, чије је решење извршно.

Последња рата исплатиће се предузимачу тек онда, кад погођени посао буде извршен потпуно и у свему по погодби и кад га колаудирајућа комисија прегледа и прими а надлежна власт одобри окончани рачун и рад ове комисије, када се предузимачу враћају и задржате суме на име допунске кауције по тач. 3 ових услова.

Подизање барака.

20.) У местима не насељеним, где ће се знатнији објекти градити, предузимач је обавезан да подигне бараке за становање и исхрану радника али ни предузимач ни његови органи не смеју ни у колико утицати на раднике, да своје животне намирнице набављају у његовим баракама. У том, погледу оставља се сваком раднику слободна воља.

Надзорне власти одобравају у начелу подизање барака, одређују њихова места, прописују цене намирницама и уз припомоћ месне полицијске власти воде контролу над истима.

У баракама се могу продавати само намирнице за исхрану радника и монополисани предмети. Оне могу бити отворене на два часа пре почетка рада, а морају се затворити на два часа по завршетку рада.

Недељом и празником баракe могу бити по два часа отворене за време три дневна обeда: доручка, ручка и вечере.

Ако се преко ових прописа буде радило, надзорна власт затвориће бараку или је уступити другом баракеру.

Грађевински дневник и грађевинска књига.

21.) Надзорни инжењер на самом градилишту води о раду дневник и грађевинску књигу, на основу којих се саставља обрачун са предузимачем. Сваку страну тих књига потписује надзорни инжењер и предузимач.

Тачне и истините податке за вођење дневника дужан је предузимач сваког дана подносити надзорном инжењеру.

Податке за грађевинску књигу прикупљају на градилишту узајамно надзорни инжењер и предузимач, тако да доцније у погледу мера и количина не може бити никаква спора, што важи нарочито за оне делове грађевине, који се по извршеном раду више не виде.

Рок за довршење посла.

22.) Предузимач је дужан да погођени посао потпуно доврши у свему по погодбеним документима у року од (120) сто двадесет календ. дана, рачунајуће од дана, када му је на потпис саопштено одобрење лицитације и уступање посла.

Казна за задоцнење.

23.) Ако предузимач у уговореном року не доврши погођени посао а надлежна грађевинска власт не нађе за потребно, да му посао одузме и уговор раскине са њиме, за сваки дан задоцнења платиће држави на име казне по (2500) две хиљаде пет стотина динара, која се сума при колаудовању уноси у рачун мањка.

Продужење рока.

24.) Ако би се услед непредвиђених околности предвиђене количине радова повећале са више од 20%, онда ће надлежна грађевинска власт предузимачу на његово тражење продужити рок довршења без примене казне из тач. 23 ових услова. Но време продужења рока може се предузимачу признати највише по сразмери повећаних количина радова.

Елементарне непогоде као и општа обустава рада од стране раденика дају предузимачу право на продужење рока, али не и на накнаду штете, коју би услед тога претрпео; сем случајева из §§ 714 и 808 Грађанског Закона.

Под елементарном непогодом разуме се само: ватра земљотрес и бурна поплава.

Казнена такса за продужење рока.

25.) Ако би предузимач захтевао продужење уговореног рока за испуњење своје обавезе, ма да погођене количине радова нису повећане преко 20%, и ако би му се тај рок могао продужити, онда ће му се приликом ликвидовања радова у корист инвалидског фонда одбити од рачуна од сваке хиљада динара вредности погођеног а неизвршеног посла по 2 динара дневно за онолико дана, за колико му је рок продужен. Ово продужење рока мора се тражити на десет дана пре истека уговореног рока. Но ако би предузимача

у испуњењу његове обавезе о року смела несавладљива сила (форс мажер), онда не плаћа ову казну, али је дужан оправдати је пуноважним писменим доказима; у противном неослобођава се те казне ни у овом случају (чл. 99-а Закона о Државном Рачуноводству).

Одузимање посла и раскид уговора

26.) Ако предузимач тако невешто и лабаво радovima руководи да ни у ком случају не може погођени посао у уговореном року да изврши, нити би се најмање на 10 (десет) дана пре истека уговореног рока обратио надлежној власти са образложеном (мотивисаном) молбом за продужење, онда то повлачи собом раскид уговора, губитак кауције, као и накнаду штете. У том случају уговорени а недовршени посао уступиће се другом предузимачу, или ће га сама држава довршити у режији, служећи се при томе целокупним инвентаром (алатом), справама, инсталацијама и т. д. предузимачевим без икакве накнаде. Но овај инвентар вратиће се предузимачу по довршењу радова као његова својина, и то у онаквом стању, у каквом се затече по довршењу посла.

Спремљени материјал за извршење погођеног посла одузеће се тако исто од предузимача и платити по погодбеним ценама или по процени.

Решење надлежне власти о раскиду уговора и губитку кауције извршно је и за предузимача обавезно (чл. 98 Зак. о Државном рачуноводству.)

III. Пријем извршених послова.

Привремени пријем-колаудовање извршених послова.

27.) Кад предузимач погођени посао потпуно доврши, поднеће прописно таксирану молбу за колаудовање надзорној власти и по њеном предлогу, ако је посао у истини довршен, надлежна грађевинска власт одредиће комисију за колаудовање. Комисија излази на градилиште најдаље месец дана по поднетој молби за колаудовање, ако за то не би било каквих оправданих сметњи, и по прегледу извршеног посла у присуству предузимача, а на основу поднетог обрачуна надзорног инжењера, саставља протокол колаудовања и окончани рачун са осталим потребним документима као рачун вишка, рачун мањка (ако их има) и т. д.

Све мане и недостатке, које ова комисија нађе на извршеним радovima или набавкама, дужан је предузимач у року, који му она остави, исправити и уклонити. Не учини ли то, надзорна власт ће наредити, да се све поправке изврше на његов рачун, против чега он нема права рекламације.

Исто тако, ако колаудациона комисија нађе, да предузимач треба још неке довршне или допунске радове да изврши, то ће предузимач морати тој одлуци следовати; у противном, задржаће му се по оцени комисије, одговарајућа вредност у новцу.

Штета, коју би предузимач при извршењу тих накнадних радова причинио на већ готовим и примљеним радovima, пада њему на терет.

Предузимач је обавезан да комисији за колаудовање стави бесплатно на расположење послугу и сав потребан алат за разноврсне радове и снимања при колаудовању.

По свршеном колаудовању комисија ће сходно чл. 51 закона о подизању јавних грађевина саставити и уступно писмо, којим се примљена грађевина или посао предаје надлежном лицу или установи на употребу и даље руковање.

Протокол колаудовања, окончани рачун и остала документа, поред чланова комисије и надзорног инжењера, потписује и предузимач, и ако их потпише без примедбе, он тим својим потписом утврђује, да нема никаквог другог потраживања за извршени погођени

посао сем оног изложеног у окончаном рачуну. Ако ли пак протокол колаудовања и окончани рачун предузимач потпише са примедбом, то ће по његовој засебној и прописно таксираној жалби надлежна грађевинска власт донети своје решење, са којим ако се предузимач не задовољи, упућује се да своје потраживање на Суду докаже.

Повраћај допунске кауције.

28.) Допунска кауција из тач. 3 ових услова вратиће се предузимачу онда, кад комисија за колаудовање буде привремено примила извршене радове или набавке и кад надлежна грађевинска власт буде одобрила њен протокол колаудовања и окончани рачун.

Рок гарантовања.

29.) Комисија за колаудовање утврдиће у протоколу колаудовања дан, кад је погођени посао био довршен, и од тога дана па за 12 мес. дванаест месеци остаје основна кауција из тач. 2 ових услова као јемство, да је погођени посао добро и солидно извршен. Ако се у том времену покажу какви недостаци, предузимач је дужан, да их у остављеном року уклони о свом трошку, иначе ће то сама надлежна грађевинска власт учинити и трошак од предузимача наплатити.

Коначни пријем-супер колаудовање извршних послова.

30.) По истеку гарантног рока из тач. 29 ових услова и ако не буде никаквих недостатака на извршеном послу, надлежна грађевинска власт по предходно поднетој и прописно таксираној молби од стране предузимача, образоваће комисију за суперколаудовање, која излази на градилиште најдаље за месец дана по поднетој молби, ако за то не би било каквих оправданих сметњи.

Све мане и недостатке, који би се у року гарантовања појавили предузимач је дужан да отклони, у противном по оцени комисије задржаће му се од основне кауције потребна сума за извршење таквих радова.

Протокол суперколаудовања састављен од стране комисије потписује и предузимач, и ако га потпише са примедбом, то ће по његовој засебној и прописно таксираној жалби надлежна грађевинска власт донети своју одлуку, која је обавезна за предузимача.

Кад комисија изврши коначни пријем свих погођених и довршених радова, и надлежна власт одобри њен протокол суперколаудовања, тим чином предузимач се разрешава својих обавеза према овим условима, али ипак остаје и даље у обавези према § 928³ грађанског законика.

Повраћај основне кауције.

31.) Основна кауција из тач. 2 ових услова вратиће се предузимачу, чим сви погођени послови буду коначно примљени од суперколаудирајуће комисије и пошто надлежна власт одобри њен протокол суперколаудовања.

IV. Правне одредбе.

Пренос права и обавеза, стечај и смрт предузимача.

32.) Предузимачу је забрањено, да један део или целокупност својих права и обавеза

пренесе на друго лице без предходног одобрења надлежне грађевинске власти. Предузимач остаје сам за све одговоран од почетка до свршетка радова.

Ако би предузимач пао под стечај, то се уговор раскида, но надлежна грађевинска власт може примити понуду његових поверилаца, да исти предузимач погођене радове, или набавку доврши под истим условима.

На случај смрти предузимачеве, обавеза о довршењу погођених радова или набавке пада сама по себи, но надлежна грађевинска власт може примити понуду његових наследника или њихових старалаца за довршење погођеног посла или набавке, осим ако не би налазила у њима довољно гаранције за извршење радова и набавке по овим условима.

Надлежна грађевинска власт своју одлуку о раскинућу уговора у овим случајевима доставља писмено надлежној судској власти и наследницима или њиховим стараоцима.

Таксе и дажбине.

33.) Предузимач је дужан плаћати све државне и самоуправне таксе и дажбине, које су са овим послом скопчане и које на дан закључења лицитације или погодбе важе.

Искључење предузимача од државних послова.

34.) Предузимаче, који би из неоснованих разлога одустајали од извршења уступљених им послова или набавки, или би ма којим начином ометали погођене послове или набавке и тиме оштетили државни интерес, или би при испорукама односно при извршењу уговорених послова причањавали државним властима тешкоће и неприлике разним неоснованим захтевима и неумесним поступцима и тиме довели и до раскида уговора, може Министар Грађевина, по претходно утврђеним писменим доказима о томе, искључити од једне до три године из учешћа у свима државним лицитацијама, што ће се одмах обзнатити преко „Службених Новина“. Одлука о овоме извршена је (чл. 99-в Закона о Државном Рачуноводству).

Важност ових услова.

35.) Услови, које су потписали Министар Грађевина или његов овлашћеник односно његов делегат с једне и предузимач с друге стране, јесу јавна исправа по § 188 грађанског судског поступка и сматрају се као уговор и имају исту силу и важност за обе уговорне стране као и писани уговор.

Услови, по којима је извршена лицитација или погодба, не могу се на штету државе раскидати ни мењати. Изузеци од овога допуштени су само по одобрењу Државног Савета сходно прописима чл. 84. Закона о Државном Рачуноводству.

Ако и поред ових услова буде потреба да се закључи засебан писани уговор, онда се тим уговором не смеју мењати услови, под којима је лицитација или погодба извршена.

Бр. ____ 192 год. ____ у ____

Познати су нам ови услови и пристајемо да се по њима надмећемо.
____ 192 год. Предузимачи:

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. № 6018
23.III.1933.

ПРЕДМЕТ: Друштво Црвени Крст у Петровцу. Наплата возарине у износу од 406,20 динара
Св. Бр. 530/33. г.

Господине Бане,

Дирекција Пожаревачких бановинских жељезница актом својим бр. 530/33. г. доставила је молбу Месног Одбора Црвеног Крста у Петровцу, којом моли да га се ослободи плаћања возарине у износу од Динара 406,20 за превоз хране у количини од 5850 кг. од станице Петровац до станице Пожаревац Држ. Жељезница.

Месни Одбор образлаже своју молбу тиме, што циљ овога превоза социјална помоћ становништву и да је Генерална Дирекција Државних Жељезница Г. Д. Бр. 71481/31. г. дала одбору нарочиту упутницу и није наплатила превоз ове хране од ст. Пожаревац Држ. жељезнице до ст. Нове Вароше.

Дирекција Пожаревачких жељезница мишљења је, да ове пошиљке треба ослободити од плаћања превоза, пошто се ради о хуманој акцији.

Слажући се са мишљењем Дирекције, част ми је предложити да изволите ослободити Месни Одбор Друштва Црвеног Крста у Петровцу од плаћања возарине у износу од Дин. 406,20 за превоз хране у количини од 5850 кг. од ст. Петровац до ст. Пожаревац на банов. пожаревачким жељезницама.

Молим, да изволите одобрити овај предлог.

НАЧЕЛНИК V
ПОТПИС²²²

ОДОБРАВАМ
БАН
ПОТПИС²²³

ПЕТРОВАЧКИ МЕСНИ ОДБОР ЦРВЕНОГ КРСТА
Бр. 3
12. јануара 1932. год.
ПЕТРОВАЦ-ОБЛАСТ ПОЖАРЕВАЧКА

ДИРЕКЦИЈИ ЖЕЛЕЗНИЦА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД

Познато вам је да је у минулој години 1931. неколико покрајина наше драге отаџбине задесила ужасна суша и оставила, и народ, и стоку без хране.

222 Нечитко.

223 Нечитко.

У свима варошицама, па и у нашем Петровцу, образовани су одбори „Народног Црвеног Крста“ за скупљање помоћи у новцу и храни. На челу тога Одбора за срез Млавски имао сам част ја бити. Прикупљени новац послао сам директно главном Одбору тога Друштва а храну према његовом наређењу железницом у Нову Варош (Стара Србија).

Дирекција Држ. жел. дала ми је према акту Генералне Дирекције Држ. железница Г. Д. Бр. 71.481/1931. нарочиту упутницу и није наплатила превоз хране. Међутим, Дирекција Пожарев. железнице Дунавске Бановине актом својим од 27-VII-Бр. 434/1932 енергично тражи да јој се плати 406,20 четиристотине и шест динара и 20 пара за превоз те хране.

На часну реч та ми акција кошта 1000 динара, јер сам поред највећег прилога сам плаћао плакате и плаћао утовар, истовар и претовар, а сав прикупљени новац раније послао Друштву.

Стога љубазно молим да се ослободим овога плаћања, јер га нема други нико платити осим ја.

14. јануара 1933.

Петровац на Млави

Учтив

потпис²²⁴

Стеван. И Пајевић

Председник Среског одбора Црв. Крста

ДИРЕКЦИЈА ДРЖ. ЖЕЛЕЗНИЦЕ БР. 845
26.I.33.

ЈУГОСЛОВЕНСКЕ ДРЖАВНЕ ЖЕЉЕЗНИЦЕ
IX. СЕКЦИЈА ЗА ОДРЖАВАЊЕ ПРУГЕ
У НОВОМ САДУ
Број 22/IX-933
16.I.1933.

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД

НА НАДЛЕЖНОСТ
ШЕФ СЕКЦИЈЕ

ПОТПИС²²⁵

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
VI. № 001944 *21.I.1933. год.

Одељење за соц. политику и нар. здравље

***²²⁶

224 Нечитко.

225 Нечитко.

226 Нечитко.

ДИРЕКЦИЈА ЈУГОСЛОВЕНСКИХ ДРЖАВНИХ ЖЕЛЕЗНИЦА
СУБОТИЦА

На надлежност
23-I-933

ПО НАРЕДБИ БАНА
НАЧЕЛНИК
ПОТПИС²²⁷

ЈУГОСЛОВЕНСКЕ ДРЖАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ
ДИРЕКЦИЈА СУБОТИЦА
Примљено 25.I.1933. са прил.
Број 4452

4

ЈУГОСЛОВЕНСКЕ ДРЖАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ
ДИРЕКЦИЈА СУБОТИЦА
Бр. 4452-II-933
3.II.1933.
СУБОТИЦА

МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА
ОПШТЕ ОДЕЉЕЊЕ
БЕОГРАД

ПРЕДМЕТ: Друштво Црвени Крст-Петровац Наплата возарине у износу од дин.
406.20 дин.

Достављамо молбу Месног Одбора Друштва Црвеног Крста у Петровцу у погледу наплате возарине у износу од дин. 406.20 од стране Пожаревачке Окружне железнице на надлежност.

НАЧЕЛНИК
Саобраћајно-Комерцијално
Одељење
ПОТПИС²²⁸

5

МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА КРАЉЕВИНЕ ЈУГОСЛАВИЈЕ
ОПШТЕ ОДЕЉЕЊЕ
Бр. 3037
9-II-1933. год.
У БЕОГРАДУ

ДИРЕКЦИЈИ ПОЖАРЕВАЧКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА
Дунавске бановине
Нови Сад

Предње тражење Месног одбора друштва Црвеног крста из Петровца, част је уступити тој Дирекцији с молбом на надлежност, пошто је акт погрешно упућен овом Министарству.

227 Нечитко.

228 Нечитко.

22. II. 1933. год.
Београд

По наредби Министра саобраћаја
Начелник општег одељења
ПОТПИС²²⁹

6

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. Бр. 4850
6-III-1933

ДИРЕКЦИЈА ПОЖ. БАНОВ. ЖЕЛЕЗН.

Својим актом Број 530 од 4. III. 1933. год. достављен је меморандум месног одбора Црв. Крста у Петровцу на актуелно решење, да се ослободи за плаћање возарине у износу од 406.20 динара пошто се ради о хуманој акцији.

Писати у продужењу

ПРЕДМЕТ: Друштво Црвени Крст у Петровцу. Наплата возарине у износу од 406.20

Св. Бр. 530.- 1933.

ДИРЕКЦИЈА ПОЖАРЕВАЧКИХ БАНОВИНСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА
ПОЖАРЕВАЦ

Браћа се с тим, да Дирекција достави следеће податке и то:

- 1) количину и врсту превезене робе;
- 2) одакле била је превезена;
- 3) возарину рачунату за превоз у режији

9-III-1933.г.
Нови Сад.

По наређењу бана
ЗА НАЧЕЛНИКА
Држ. технички виши саветник
ПОТПИС²³⁰

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Железница
Дунавске Бановине
Број 744
20-III-1933
КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
Техничко Одељење
НОВИ САД

У вези ононостраног наређења КРАЉЕВСКЕ БАНСКЕ УПРАВЕ Дирекцији је част поднети следећи извештај:

229 Нечитко.

230 Нечитко.

- 1) Пошиљка, о којој је реч садржала је 3 цака пшенице у тежини од 240кг. И 75 цака кукуруза у тежини од 5.600.кг. Свега 5.850 киклограма.
- 2) Пошиљка је отпремљена са станице Петровац на станицу Пожаревац Државних Железница, где је претоварена и отправљена даље.
- 3) За превоз робе у нашој режији не врши се наплата возарине и превоз је бесплатан.
- 4) Предње се доставља с молбом на надлежно решавање.

ДИРЕКТОР
Инг.ПОТПИС²³¹
20.Ш.1933.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. № 6018
22.Ш.1933. год.
Пож. жел. 18

52. АЈ, 148, 18, 4, 1933, 1с

1

23.ХИ.1933.
ПОШТАНСКА ШТЕДИОНИЦА
Краљевине Југославије
Бр. 7226
23 новембра 1933 год.
БЕОГРАД

ГОСПОДИНУ
МИНИСТРУ ФИНАНСИЈА
БЕОГРАД

Као претставник наше Државе у арбитражном суду у спору предузећа Лозингер и комп. из Берна и Банке Компас из Беча противу наше Државе, част ми је известити Вас, Господине Министре, да сам са другим чланом арбитражног суда Г. Др. Хансом Мати-ем, професором Универзитета и адвокатом из Берна, имао први састанак овде у Београду у својој канцеларији, 22 ов. м. од 10 до 12 часова пре подне.

На томе састанку конституисали смо се по одредбама уговора у изборни суд, и позвали смо предузеће Лозингер и комп. из Берна као и Банку Компас из Беча, да у року од четири недеље рачунајући од 22 ов. м. упуте овоме суду своју писмену тужбу са свим потребним доказним материјалом и да одреде свога претставника пред овим судом. Када тужба буде приспела ми ћемо је доставити нашем Државном правобранилаштву ради одговора, који ће такође имати да буде поднет у року од четири недеље.

Извештавајући Вас о овоме, част ми је замолити Вас, Господине Министре, да изволите примити и овом приликом уверење мог одличног поштовања.

231 Нечитко.

Д.М. Недељковић
Генерални директор
Поштанске штедионице

53. АЈ, 148, 18, 5, 1933, 1с

18-ХП-1933.
ПОШТАНСКА ШТЕДИОНИЦЕ
Краљевине Југославије
ГЕНЕРАЛНИ ДИРЕКТОР
Београд, 18 децембра 1933 год.

ДРЖАВНОМ ПРАВОБРАНИЛАШТВУ,
БЕОГРАД

Као претставник наше државе у изборничком суду по решењу Господина Министра финансија бр. 30510/VI из 1933. год. у спору Лозингер и Комп. из Берна и Банке Компас из Беча противу наше државе, част ми је известити Вас да сам данас 18. ов. м. у остављеном року примио од поменутог предузећа и банке њихову тужбу противу наше државе са свима припадајућим документима.

Један примерак ове тужбе са прилозима част ми је на основу одлуке изборничког суда спровести Вам с молбом на одговор на ову тужбу изволите поднети у року од четири недеље рачунајући од 20 ов. м.

Д.М.
Недељковић
Генерални Поштанске
штедионице

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
№ 18173
20 децембра 1933. год.
Београд
(в. ***²³² уговора од 17.I.1934).

54. АВ, V, 402, 24/1934, 2с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
Дирекција Пожаревачких Железница Дунавске Бановине
Број 1014
26-IV-1934. г.
ПОЖАРЕВАЦ

ПРЕДМЕТ: Уступање стана шефа станице у Пожаревцу
Св. V. бр. 9027/34.

КРАЉЕВСКОЈ БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ
НОВИ САД

На основу наређења Одељења V. бр. 9027 од 20. овог месеца, Дирекцији је част поднети следећи извештај:

Шеф станице Пожаревац, г. Павловић Владимир, коме је, као шефу станице намењен стан у станици Пожаревац, одбио је да се у исти усели пошто има стан у вароши. Једновремено поднео је Дирекцији молбу г. Карташов Иван, в. д. шега секције за одржавање пруге да се њему овај стан уступи. Да стан неби остао неискоришћен, Дирекција је имајући у виду интересе бановине као и интересе саме службе на прузи, коју би шеф пруге са станице могао боље обављати, Дирекција је ову молбу усвојила и решењем својим бр. 729 од 29. III. 1934. г. одредила комисију, да одреди станарину на основу Уредбе о утврђивању вредности станова службеника државних саобр. установа бр. 9899/32 од 16. VII. 1933., која је у важности и за ову Дирекцију. Комисија је на основу пом. Уредбе извршила процену од 300.- динара месечно и Дирекција је решењем бр. 729 од 2. IV о. г. одобрила ову процену.

Шеф секције у стан се уселио 15. ов. мес. и од тада закуп плаћа.

Дирекција за ово није тражила одобрење од Краљев. Банске Управе, јер по пропису Уредбе о утврђивању вредности станова држ. службеника грађанског реда бр. 12141/32. станове издаје и закупнину одређује непосредни старешина. О томе говори чл. 8 пом. Уредбе који гласи: „Просторије стана и вредност стана одређује својом одлуком непосредни старешина надлештва при коме је државни службеник постављен, а по одредбама ове Уредбе“. Ова је пак Уредба протегнута и на све бановинске службенике решењем Краљев. Банске Управе Дунав. Бановине VI. бр. 23500 од 29. јуна 1932. г. (Службени Лист Дунавске бановине бр. 26 од 7. јула 1932. год.). Упутством пак Краљ. Банске Управе I. бр. 8304 од 29. марта 1933. год. одређено је, да се за службенике Дирекције Пожаревачких бановин. железница има применити Уредба о становима држав. саобраћајних установа.

Из изложеног види се, да је ова Дирекција издавајући овај стан шефу пруге, у свему поступила по Законским одредбама, односно по Уредбама и наредбама, имајући у виду и интересе бановине и интересе саме службе на прузи.

ДИРЕКТОР
Инж. потпис²³³
26. IV. 1934.

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА
ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
Техничко Одељење
V. № 9758
28. IV. 1934.
Пож. жел. 24
9027

7.VII.1934.

МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА

Краљевине Југославије

ОПШТЕ ОДЕЉЕЊЕ

Прилог ка М. С. Бр. 370

9. јула 1934. год.

у Београду

КОМИСИЈСКИ ИЗВЕШТАЈ

о уговору са фирмом Ориентконструкт сада пренетом на фирму Лозингер

УГОВОР СА ФИРМОМ ЛОЗИНГЕР И КО. А. Д. ИЗ БЕРНА

за израду Пожаревачких железничких пруга

I. Уговор од 2.III.1929.

Предмет и закључење уговора

Између Државног комесара Пожаревачке области Д. Богојевића и Американске фирме Ориентконструкт из Њујорка закључен је 2.III.1929. уговор за израду и опрему железничких пруга:

Пожаревац-Мајловац-Чешљева бара-Кучево-граница области;

Мајловац-Вел. Градиште-Чешљева бара;

Пожаревац-Свилајнац и

Петровац-Жагубица-граница области.

Концесије за грађење и експлоатације тих пруга дата је Области решењем Министарског савета од 20.VII.1928.

Уговор је одобрен од стране Министра финансија као надлежне надзорне власти решењем од 21.V.1929. Пов. Д. Р. бр. 356, из кога се види:

1) да је Министар саобраћаја својим решењем од 24.II.1929. Д. Г. Бр. 3523 био одредио два стручњака који су водили преговоре са претставницима Области и фирме о техничким условима и њима дали три алтернативе и да су се они задржали на једној од тих алтернатива и на основу исте уговор редиговали;

примећује се, да из извештаја Дирекције за грађење Бр. 3523 од 14.III.1929 излази, да су преговори између стручњака Министарства саобраћаја и претставника Области и фирме били прекинати 1.III.1929, што значи да стручњаци нису учествовали у редиговању самог уговора;

2) да је Министар саобраћаја, коме је закључени уговор достављен од стране Министра финансија на мишљење у погледу техничког дела, учинио у главном приговор на висину суме од 100.000 долара, чија је исплата уговорена као накнада фирми за израду планова и студије терена, као и на проценат награде од 10% за техничку и финансијску помоћ фирме, предлажући да се сума сведе на 50.000 долара, а проценат на 5%;

3) да је привредно-финансијски комитет Министра, коме је предмет упућен на одлуку, пошто је претходно саслушао мишљење стручњака Министарства саобраћаја, грађевина, шума и рудника и финансија под претседништвом Министра саобраћаја, шума и рудника, и пошто је нашао да је уговор добар и користан по интересе области,

донео одлуку 21.V.1929. да се уговор прими и одобри, и дао је овлаштење Министру финансија да то одобрење потпише, што је овај и учинио налазећи да су финансијски услови уговора повољни и да је овај посао Области користан.

Планови и студије терена

Фирма је требала да изврши све студије терена и снимања и да изради све планове и прерачунае као и услове за набавку материјала, за паушалну накнаду од 100.000 долара (5,678.000 Динара). Према уговору те су рате биле плативе 1.VII.1929, 1.XI.1929. и 1.III.1930. Међутим менице у висини ових рата издате су са роковима 1.XII.1929, 1.IV.1930 и 1.VII.1930, а исплаћене су: прве две фирми Ориентконструкт у јуну 1930 а трећа њеној наследници фирми Лозингер децембра 1931.

Фирма Ориентконструкт није завршила студије и планове, већ је то учинила фирма Лозингер, која је израђене планове и услове за пругу предала октобра 1930, а елаборати за остале пруге ни до данас нису довршени.

Начин извршења радова

Радови су се имали извршити преко предузимача путем лицитације а фирми је признато право првенства да сама изврши поједине радове по ценама најјефтиније понуде, а по одобрењу Министарства саобраћаја. У случају да резултат лицитације буде оцењен као „недовољан“, Област ће моћи овластити фирму да изврши радове у режији.

Поред тога предвиђено је и то да фирма има право, пошто проучи и утврди општу анализу цена, у споразуму са Области, да се прими извршења радова по условима те анализе цена.

Финансирање радова

За извршење уговорених радова и набавка фирма даје Области кредит од 5,000.000 долара, чији ће чист износ фирма употребити за радове и набавке до његовог исцрпљења.

Овај кредит почиње тећи од дана почетка ефективних радова и биће амортизован за 14 година према уговореном плану.

На име обавезе да ће овај кредит вратити, Област је поред приоритета залог на целокупну покретну и непокретну имовину Области – требала да да фирми при потписивању уговора менице, које ће носити интерес од 7%.

У замену за ове менице од износа од 5,000.000 долара, који представља одабрани кредит, фирма ће кредитирати за 87% од номиналне вредности.

Менице ће служити као гаранција за издавање облигација под условом повољног курса за југословенске облигације.

У противном случају фирма се обавезује да да речени кредит у номиналној вредности од 5,000.000 долара (око 284,000.000 динара рачунајући 1 долар = 56.7785 динара) односно у ефективној суми од 4,350.000 долара (око 247,000.000 динара), с тим да се отплата врши према уговореном амортизационом плану.

С обзиром на тај план Област је предала фирми менице у укупној суми од 8,237.192 долара (око 467,700.000 динара). Ове се менице имају исплаћивати у американским златним доларима и шестомесечно. Као место плаћања означена је Народна Банка у Београду.

Плаћање је распоређено у 28 семестара почев од 1.VIII.1930. до 1.I.1944. Са првих 5 меница до 1.VII.1932 свака по 175.000 долара (око 9,936.000 динара) – плаћа се само интерес, а остала меница од 1.I.1933. до закључно 1.I.1944. – свака просечно по 320.100 долара (око 18,175.000 динара) – садржавају отплату кредита и интерес.

Фирма се пак обавезала да ће надокнадити Области 4% од суме неупотребљеног кредита.

Сем тога фирма даје право Области, да после пете године може откупити све неамортизоване менице и пристаје у том случају на смањење од 10-12% од укупног износа меница преосталих за плаћање, а не уташених.

Примећује се да кредит, који је фирма дала на основу овог уговора, није могао бити довољан за извршење свих радова и набавка за све четири пруге, чије је грађење Област уступила фирми а чије би коштање по тадањем предрачуњу изнело преко 476,000.000 Динара.

Рокови извршења посла

Рок за израду првих трију пруга нормалног колосека дужине 140 км. – уговорен је на 3 – године, а за последњу пругу узаног колосека дужине 70км.- на 3 године рачунајући од дана одобрења дефинитивних траса о стране Министра саобраћаја.

Примећује се да уговором није уопште утврђен рок, у коме ће фирма завршити техничке операције (студије, снимање и израду планова) – које према чл. 5 треба да започне и најдаље два месеца после дефинитивног потписа уговора и истовремене предаје меница од стране Области, - као ни рок, у коме ће поднети израђене планове на одобрење. Исто тако није утврђен ни рок почетка грађења.

Међутим у амортизационом плану утврђена је прва отплата интереса кредита за 1.VII.1930, што значи да су уговарајуће странке претпостављале да ће ефективни радови, т. ј. грађење, почети 1.I.1930, пошто је у амортизационом плану предвиђено да ће кредит почети тећи од тога дана.

Према томе за извршење ових претходних радњи (одобрење уговора од стране надзорне власти, издавање меница, студије терена, снимања, израда и одобрење планова, експропријација и т. д.) узет је рок од свега 10 месеци, што је сувише мало. Па и поред очигледне немогућности да се све то изврши до 1.I.1930, Област је ипак предала све менице фирми и обавезала се је на отплаћивање кредита већ од тога дана, а да с друге стране није ничим обавезала фирму да до тада изради планове и да тада почне са радовима.

Како пак издате менице нису уопште биле винкулиране на извршење уговора, догодило се је да је њихове наплата о року тражена и ако фирма није ни израдила планове ни започела грађење.

Обустава и прекид рада, одузимање посла

Општим условима, који су саставни део уговора, предвиђено је да Министар саобраћаја има право, кад за потребно нађе, да нареди делимичну или потпуну обуставу или чак и прекид рада.

Ако се деси обустава или прекида рада услед наредбе Министра саобраћаја, без кривице предузимача, предузимач има права на накнаду стварне штете, коју има да докаже, и на продужење рока. Но ни у коме случају предузимач нема права на тражење изгубљене добити.

Ако се пословима тако лабаво рукује те нема изгледа да ће радови бити готови до уговореног рока или обустава ради кривицом предузимача траје преко 30 дана, Министар саобраћаја има право да одузме посао од предузимача, да нареди његово извршење на начин, који он за најбољу нађе, и да мимо тога тражи и накнаду штете од предузимача услед неиспуњења обавезе.

Кауција

Уговором није предвиђено полагање кауције од стране фирме да ће извршити преузете обавезе нити давање какве гаранције да ће кредит бити стварно створен.

Исто тако није предвиђена ни казна за случај прекорачења рока.

Обрачунавање извршених радова

Обрачуни извршених радова и набавка имају се извршити по месечним ситуацијама, које треба оверити у року од 30 дана, и од тада фирма задужује Област са сумом ситуације.

Награда фирми

На име награде за финансијску и техничку помоћ, фирми је признато 10% од вредности сваке ситуације и ова се награда уноси у ситуацију.

Од ситуације имао се је одбијати 1% на порез и % на име признаничне таксе.

Тим одбијањем смањује се награда фирме на нето 8,35% на вредност сваке ситуације пошто 1,65% фирма треба да плаћа државној каси.

Повластице фирми

Фирма је требала да буде ослобођена плаћања свих пореских такса за регистровање и друго што би се односило на извршење уговора, као и сваког пореза или такса које би могле произаћи од извршења уговора. У колико Област не би успела да регулише ову повластицу према Држави, све порезе или таксе, које би биле разрезане на фирму, примиће Област на себе.

Исто тако Област ће плаћати царину и уопште све порезе и прирезе на набавке и материјал, трошкове превоза жељезницом, пристанишне таксе, трошкове осигурања радника за случај болести и несреће, трошкове сталних и привремених експропријација, као и трошкове за преглед и пријем материјала.

Случај више силе

Уговорено је да саговорачи неће бити одговорни по законима наше Државе за неиспуњење уговорних обавеза, ако је то проузроковано неодрљивом силом. Случајеви неодрљиве силе биће одређени путем арбитраже.

Решавање спорова

Све спорове око извршења и тумачења овог уговора пресуђује арбитражни суд чији је врховни арбитар Претседник Федералног Суда Швајцарске.

II. Пренос и измене уговора

Пренос уговора на фирму Лозингер

Фирма је имала право преноса уговора, па је 28.VIII.1939. пренела уговор на фирму Лозингер. Претходно се је наводно задужила код Швајцарских банака на суму од 400.000 долара (22.700.000 Динара) и заложила Обласне менице, а да није завршила планове ни започела грађевинске радове.

Пре преноса уговора вођени су преговори између Министра финансија и фирме Лозингер о условима за извршење преноса.

Са предлогом Министра финансија од 23.VI.1930. Бр. I-33305 да се пренос уговора изврши по условима, које је фирма предложила, сагласио се је Претседник Министарског савета својом одлуком од 8.VII.1930. Бр. 2136. Потреба овог споразума мотивисана је као последица протестовања двеју меница од 70.000 долара, издатих фирми на име накнаде за студије и планове, - као и тиме да треба цео овај посао са уговором поставити на солидну базу, обезбедити извршење уговора од стране фирме, и једном за свагда прекинути све могућности да државни углед и њен јавни кредит на страни буду и у будуће довођени у питање као што је то већ био случај са протестима двеју меница.

Постигнути споразум о преносу утврђен је писмом фирме од 25.VIII.1930. у којем се је обавезала: да ће преузети уговор фирме Ориентконструкт; да ће дати гаранцију Банке Компас из Беча, која ће отворити кредит од 4,350.000 долара и која ће све исплате на терет овог кредита вршити преко Народне банке, с тим да Влада да гаранцију за исплату Обласних меница.

Трећа меница од 30.000 долара која је претстављала још неисплаћени остатак суме од 100.000 долара погођене на име накнаде за студије и планове - требала је да буде исплаћена по предаји гаранционог писма, а меница од 175.000 долара, чији је рок такође био истекао 1.VII.1930, требало је да буде исплаћена у пет годишњих рата без интереса почев од 1.I.1931. Сем тога фирма се је у том писму обавезала да заврши радове у уговореним роковима али с тим да пре почетка радова буду утврђене цене које ће се обрачунавати фирми за извршене радове, и да ће свако одуговлачење и задоцњење које би настало приликом утврђивања тих цена, имати за последицу одговарајуће помицање рокова. Помичање уговорених рокова за фирмине обавезе и рокове за довршење радова наступиће онда, ако експропријације не буду оправдане на време или ако наредба начелника среза Пожаревачког од 5.VIII.1930. бр. 26952 о забрани грађења не буде повучена на време.

Актом Министра финансија од 12.IX.1930. потврђен је фирми овај споразум са којим се је сагласио и Претседник Министарског савета са Бр. 2895 од 15.IX.1930.

Пренос односно преузимање уговора саопштила је фирма Лозингер Министру финансија 14.X.1930.

Банка Компас дала је своју „гаранцију“ писмом од 19.XII.1930. Тим гаранционим писмом Банка се је обавезала да ће отворити тражени кредит фирми Лозингер, који ће ова изузимати по овереним месечним ситуацијама с тим да све исплате буду извршене преко наше Народне банке.

Пренос уговора на Државу

Актом Г. Ж. Бр. 2082 од 10.III.1931. предложио је Министар саобраћаја Министру финансија да Држава преузме од Бановина, наследница Области, грађење железничких

пруга Пожаревац-Кучево, Петровац-Жагубица и Пожаревац-Свилајнац, пошто су од општег државног а не локалног карактера.

Законом од 19.VI.1931. о грађењу тих пруга овлаштени су Министар финансија и Министар саобраћаја да преузму сва права и обавезе бивше Пожаревачке Области по уговору од 2.III.1929. са изменама које одобри Претседник Министарског савета, а Министар финансија овлаштен је да замени менице Области са меницама акцептираним од стране Државе.

Повластице фирме Лозингер

Истим законом одобрено је ослобођење фирме Лозингер од царина, трошарина, пореза и приреза и свих такса, дакле и оних до којих фирма Ориентконструкт није била ослобођена. Трошкови превоза држ. жељезницама прешли су од Области на Државу.

Измене уговора у вези са преносом

Актом Министарства финансија од 20.VI.1931. Бр. 39259/1 а на основу предлога Министара финансија и саобраћаја са којим се је сагласио Претседник Министарског савета под Бр. 2248 од 20.VI.1931. - пренет је уговор са Ориентконструкта на Лозингера с једне, а са Пожаревачке Области односно њених наследница Дунавске и Моравске Бановине на Државу с друге стране, са следећим изменама и допунама сходно раније постигнутом споразуму, које је измене предложила нарочита комисија Министарства финансија:

1) да се сходно предлогу Банке Компас из Беча од 3.I.1931, брише одредба о признавању накнаде од 4% од суме неупотребљеног кредита у корист Државе (раније Области) а као компензација за ово да отпада исплата двеју последњих меница из амортизационог плана;

2) да се усвоје јединичне цене фирме Лозингер, по којима ће се обрачунавати извршени радови у суми од 264.000.000 Дин. за израду пруге Пожаревац-Кучево-Благојев Камен, у дужини од 82 км. т. ј. за 2.56% скупље од цена по предрачуну од 257.551.291 Дин. који је израдила комисија Министарства саобраћаја;

примећује се да проценат износи 2.503% а не 2.56%

3) да се у уговору изврше све остале измене које повлачи већ прихваћена новација уговора споразумом од 25.VIII односно 12.IX.1930.

Одредбом § 50 т. 2, финансијског закона за 1933/34 примљен је као пуноважан напред поменути уговор о грађењу пруге Пожаревац-Кучево, закључен по одобрењу Претседника Министарског савета П.М.С. бр. 2248 од 20.VI.1931.

Утврђене цене за радове и набавке и зарада фирме

Из извештаја од 28.V.1931. комисија Министарства саобраћаја, која је преговарала са претставницима фирме у погледу утврђивања јединичних цена, види се, да је комисија своје цене у предрачунској суми од 257,551.467 Дин., извела анализом за радове и набавке по стварним вредностима рада и материјала, којима је додала 25% за зараду, режију, све државне и самоуправне таксе и дажбине, третирајући фирму као и свако друго домаће предузеће, дакле без икаквих повластица.

Међутим и поред користи, које је имала из таквих цена с обзиром на добијене повластице и награду од 10% фирма је првобитно тражила знатно веће цене, и тек у преговорима са комисијом Министарства финансија редуцирала их је а укупну суму од

264.000.000 Дин., што је утврђено протоколом од 12.VI.1931, у коме је фирма изрично условила те цене с тим да се ситуације, обрачунате по тим ценама у динарима, имају претварати у доларе, до исцрпљења кредита, по курсу од 100 динара за 1,76123 долара што је равно 2,65 граму злата (то је 1 долар - 56.7785 динара).

Комисија Министарства финансија у свом извештају образложе потребу усвајања тих цена фирме и поред разлике од 6,448.553 Дин. или у процентима од 2.503% према ценама комисије Министарства саобраћаја, тиме што се иначе споразум не би могао остварити, а то би било до много веће штете и недогледних последица за државни кредит у иностранству с обзиром на протестоване менице Области.

У то време привођени су крају преговори о закључењу и припремању јавне емисије стабилизационог зајма.

Пошто отворени кредит од 247.000.000 Динара није довољан за целу пругу Пожаревац-Кучево-Благојев камен, на коју се односе уговорене цене у суми од 264.000.000 дин., узето је у обзир грађење само пруге Пожаревац-Кучево, у дужини од 61 Км., чија предрачунска сума по уговореним ценама износи 215,000.000 Дин. Ако се томе дода 10% што фирми припада на име награде за финансијску и техничку помоћ (око 21,500.000 Дин.), то би од кредита фирме остало слободно још 10,500.000 Дин., који ће се утрошити за неке објекте на реконструкцији станице Пожаревац, али ће и од тога припасти фирми на име награде од 10% - 954.000 Дин., а за радове остаће само 9,546.000.- дин.

Признавањем вишка цена, који је фирма тражила изнад цена, предложених од стране комисије Министарства саобраћаја, и не смањујући ове цене за износ такса, дажбина, царина и трошкова транспорта, од којих је фирма била ослобођена, призната је фирми на штету Државе зарада, која није била предвиђена првобитним уговором Ориентконструкта.

Финансијски ефекат извршених измена у корист фирме Лозингер је следећи:

а) код радова у предрачунској суми од 215.000.000: вишак уговорених цена изнад цена комисије Министарски саобраћаја (2,503%) од 209,750.000 око . . .	2.500.000.-
ослобођење од царина на мостовске конструкције (царина за шине, скретнице и други материјал из иностранства није урачунат у предрачунске цене) . . .	2.640.000
ослобођење од трошкова транспорта држ. железницом (за прагове, грађу, шине, прибор, мостовске конструкције који су трошкови ушли у предрачунске цене)	
око	6.876.000
ослобођење од такса, пореза и дажбина, што је ушло у проценат режије предрачунских цена (2.8% од 204,080.000) око	5,670.000.-
вишак награде на вику уговораних цена (10% од 5,250.000 дин.) око . .	525.000.-
ДИНАРА	20,961.000.-
б) код радова у предрачунској суми од 9,546.000 Дин (остатак кредита):	
вишак уговорених цена изнад цена комисије (2.503% од 9,316.000)	
око	230.000.-
ослобођење од такса и т. д. (2.8% од 9,066.000) око	250.000.-
ДИНАРА	480.000.-
в) 1½ таксе и пореза на награду од 10% (21,500.000 + 954.000 = 22,454.000)	
око	337.000.-
СВЕГА ДИНАРА	21.778.000.-

Али сем ове добити, фирми је утврђивањем јединичних цена за обрачунавање радова омогућено да добије и ону предузимачку зараду, коју је комисија унела у своју анализу цена а која је била намењена за извршиоца посла а не за посредника.

Услед пада цена радне снаге и материјала у земљи, потпредузимач, којима је

фирма уступила у извршење грађевинске радове, нашли су своју зараду у смањеним вредностима рада и материјала у односу на вредности из анализе, предложене од стране комисије, тако да су они преузели посао по ценама, које су просечно за 23% ниже од цена које Држава обрачунаје фирми Лозингер. Ако се узме у обзир да фирма у извршењу ових радова не учествује својим инвентаром, материјалом, грађевинском режијом и надзором, пошто то раде сами потпредузимачи, који из својих цена плаћају и трошкове осигурања радника, значи да она разлика између уговорених и потпредузимачких цена преставља чисту посредничку добит за фирму Лозингер. Овим начином извршења посла (т. ј. путем потпредузимача) она није ништа више ангажована у својој општој режији и организацији посла, него би била фирма Ориентконструкт, којој је уговор за ово признавао само награду од 10% од сваке поднете ситуације, што је пренето и на фирму Лозингер.

Тиме што се је Држава при преносу уговора одрекла начина извршења радова преко предузимача путем лицитације или давањем фирми по ценама најјефтиније понуде, и што је уступила посао фирми на основу утврђене опште анализе цена, која је рађена без обзира на повластице признате фирми и на евентуално смањење цена услед лицитација, фирма је добила знатно већу зараду које ће изнети:

- а) код радова у предрачунској суми од 215.000.000 динара: 23% на грађевинске радове у уговореној вредности од 154.000.000 Дин. 35,400.000.-
 20% на паду цена због набавке у земљи (прагови, телефонски стубови, и т. д.) у уговорној вредности од 18,500.000 Дин. око 2,700.000.-
 ослобођење од царине на мостовске конструкције око 2,640.000.-
 ослобођење од трошкова транспорта држ. жељезнице око 6,876.000.-
 ослобођење од таксе, пореза и дажбина за набавку у земљи и у иностранству 2,8% на 59.350.000 дин. око 1,661.000.-
 47,277.000.-
- б) код радова у предрачунској суми од 9,546.000 Дин.:
 23% као и код главног посла 2,195.000
 СВЕГА ДИН. 51,472.000.-
- Поред тога фирми је уговором призната награда од 10% за њену финансијску и техничку помоћ, што на вредност свих радова и набавака даје. 22,453.000.-
 тако да фирма укупно зарађује 73,925.000.-
 Ако се од награде од 10% одбије 3% (6,736.000 Дин.) на име накнаде за стварне фирмине издатке на општу техничку режију и организацију посла, то јој остаје чиста награда од 7%, т. ј. 15,717.000.-
 таји да стварна зарада фирме износи Свега Динара 67,189.000.-
 или 27% на послу од 247.000.000 Дин.

Издавање државних меница

На основу решења од 20.VI.1931. о преносу и изменама уговора Држава је за одобрени кредит од 4,350.000 долара (247.000.000 Динара) издала 27.VI.1931 нових државних меница у укупној суми од 7,596.876 долара (431.339.000 Динара) - у замену за Обласне менице од 8,237.192 долара (467.700.000 Динара) - плативих у 13 година почев од 1.I.1931. до закључно 1.I.1943.

Прве менице од укупно 385.000 долара (око 21,870.000 Дин.) са роком 1.I. и 1.VII.1931. плаћене су 30.VI.1931.

Као место плаћања ових меница, акцептираних од Државе, означена је Швајцарска национална банка у Цириху у место Народне банке у Београду, како је то било код Обласних меница.

Што се тиче брисања накнада од 4% од суме неупотребљеног кредита у корист Државе (раније области), то је комисија Министарства финансија у свом извештају утврдила, да вредност тих накнада рачунајући две годишње камате на кредит од 4.350.000 долара износи 350.000 долара, а са каматом на камате до свршетка амортизације па би свота порасла на око 600.000 долара дочим две последње менице које су отпале на име компензације за брисање свих накнада, износе 640.316 долара. Пошто овај рачун није тачан а како радови нису довршени у року који је комисија на основу уговора претпостављала, то је и по овоме настала штета за Државу, о којој ће доцније бити говора.

III Стање извршених радова и исплата

Фирма Лозингер започела је радове септембра 1931. и до 1. маја 1934. имала је обрачунатих ситуација у износу од 117,183.620 дин. од чега отпада на радове, обрачунато по утврђеним ценама, 106.530.564 Дин. а на фирмину награду од 10% - 10.653.056 Дин. Међутим, од 1.I.1931. до 1.I.1934. год. отплаћено је фирми меница за 1,800.286 долара (око 102,220.000 динара).

До 1.VII.1934. биће обрачуната ситуација за 122,000.000 дин., од чега ће отпасти на радове 110,910.000 Дин. До тада биће отплаћено меница за 1,120.411,50 долара (око 120.400.000 Дин.).

До сада је рађено на грађевинским радовима и зградама које је послове фирма уступила у извршење својим потпредузимачима (три домаће фирме) и то, као што је већ речено, по ценама, које су за 23% ниже од цена које се обрачунавају фирми од стране Државе. То значи да је на радовима извршеним до 1.V.1934. год. фирма имала посредничке предузимачке зараде око 24,500.000 Дин, а до 1.VII.1934. имаће око 25,400.000 Дин. и то поред напред наведене награде од 10% на име финансијске и техничке помоћи.

Испорука жељезничког материјала и конструкција за мостове и т. д. досада није било.

Што се тиче финансијске „помоћи“ – због којих је у уговору призната награда од 10% – то фирма није имала потребе да за досада извршене радове изузме какве веће суме из отвореног кредита Банке Компас, пошто је из примљених отплата до 1.VII.1934. од укупно 120,400.000 Дин. могла да исплати ова потраживања својих потпредузимача у суми од 85,410.000 Дин., а остатак од 34,990.000 Дин. претставља наплаћени део њене зараде од укупно 36,590.000.- дин.

IV. Продужење рока за довршење посла

Према првобитном уговору од 2.III.1929. пруге нормалног колосека требале су да буду израђене у року од 3½ године од дана одобрења дефинитивних траса од стране Министра саобраћаја.

Ако се узме у обзир да је уговором предвиђено да ће „отворени кредит почети тећи од дана почетка ефективних радова и да је прва отплата тог кредита (на име самог интереса) предвиђена у амортизационом плану за 1.VII.1939, значи да су уговорне стране претпостављале да ће техничке операције бити завршене а трасе одобрене до 1.I.1930. (ма да је то технички немогуће) и да је тада требао да буде и почетак радова, а довршење до 1.VII.1933.

Како је напред изложено, фирма Ориентконструкт није завршила техничке операције, већ је то учинила њена наследница фирма Лозингер, која је планове за прву

пругу Пожаревац-Кучево-Благојев камен поднела октобра 1930, тако да је траса за ову пругу одобрена тек 15.I.1931. Ако би се рок довршења радова рачунао од овог датума, како је то условљено уговором и како то тумачи Министарство саобраћаја, онда би за фирму Лозингер требало рачунати као почетак радова 15.I.1931, а свршетак радова 15.VII.1934.

Међутим фирма Лозингер позивајући се на споразум, који је постигнут изменом писма од 25.VIII. односно 12.IX.1930. и који је одобрен поменутиим решењем од 20.VI.1931, сматра да као почетак рока од 3 године треба рачунати 1.X.1931.

Наиме у свом споразуму – како је већ изложено – фирма је условила предузимање односно пренос уговора с тим, да пре почетка радова имају бити јединичне цене утврђене, експропријације спроведене на време, а наредбе начелника среза Пожаревачког о забрани грађења повучена.

Поводом писма фирме Лозингер од 22.VIII.1931, упућеног Министарству саобраћаја, у коме изјављује да намерава почети са грађењем у септембру 1931 и моли да се издејствује одлука о повлачењу поменуте забране, Среско Начелство у Пожаревцу повукло је ту забрану 2.X.1931. Као што се доцније показало, фирма је рачунала почетак уговореног рока од 3½ године тек од овог датума т. ј. од 1.X.1931, а свршетак до 1.IV.1935.

Примећује се да су и поред померања рока за почетак радова рокови отплате остали непромењени како су били предвиђени у првобитном амортизационом плану ма да је у вези са померањем почетка рачунања уговореног рока за радове било природно и логично померити и рокове отплате. Услед тога отплаћивање интереса по отвореном кредиту почело је противно духу уговора много пре почетка ефективних радова, када је по чл. 9 уговора кредит требао да почне тећи.

Од каквих је последица та неподударност у роковима отплата и извршења посла, видеће се из доцније анализе финансијског ефекта тих измена уговора.

У току извршења радова дошло је до продужења и тог рока од 1.IV.1935 који фирма рачуна за довршење посла а о коме се досада није уопште изјашњавала, и то на следећи начин:

Пошто за исплату менице са роком од 1.I.1933 Министарство финансија није располагало потребним девизама, постигнут је споразум да се та меница привремено исплати са 10% у доларима, а 90% у динарима.

Као компензацију за ово фирма је писмом свога претставника упућеним Министру саобраћаја тражила да јој се рок за довршење продужи „за даљих 9 месеци, т. ј. до 31.XII.1935“, не објашњавајући како је дошла до овог датума.

Захтев фирме достављен је Министру финансија, који је под Бр. 8646/33 од 30.I.1933. издејствовао одобрење Министарског савета да се рок продужи за даљих 9 месеци не прецизирајући датум рока. – У саопштењу пак фирми од стране Министарства финансија стоји да је фирми одобрено продужење рока „за даљих 9 месеци, т. ј. до 31.XII.1935.“.

Тиме је решено питање о роковима, који важе за фирму Лозингер. При том решавању као им раније није уопште вођено рачуна о потреби одговарајућег померања рокова за исплату меница, што би одговарало уговореној обавези фирме, да извршене радове кредитира, а не да ради средствима из доспелих отплата.

Јер добијеним продужењем рока фирма је дошла у могућност да напредовање и довршење радова подеси роковима и сумама доспелих отплата. За досада извршене радове она није имала потребе да ангажује отворени кредит Банке Компас или га је ангажовала само за исплату своје зараде и добијања прометног капитала потребног јој до наплате наредне менице, како ће се то даље видети.

V. Финансијски ефекат уговора и његових измена

У упоредној табели прилог бр. 1, дат је план амортизације кредита отвореног за извршење погођених радова и извршен је упоређењем између отплата и потраживања фирма о сваком отплатном року како по првобитном уговору са фирмом Ориенкконструкт тако и по насталим изменама при преносу уговора на фирму Лозингер и услед продужења рока.

То исто приказано је и графички у дијаграму, прилог бр. 2.

Поред тога у табели, прилог бр. 3, дат је преглед напредовања радова и плаћања, ако се за обрачунате радове и извршене отплате рачуна камата од 12% годишње, уз коју су се могли закључивати зајмови у доба уговарања свег посла. На крају ове табеле изнета је данашња вредност (1.VII.1932) тих плаћања и радова, њихова вредност на дан ступања у извршење првобитног уговора са Ориентконструкт (1.I.1930) као и њихова вредност на дан преноса уговора на Лозингера (1.VII.1931). Те изнете вредности представљају потребне суме, које би на поменуће дане требало положити да би се из њих и њихових камата од 12% вршиле отплате кредита у одређеним роковима до потпуне исплате зајма, односно да би се плаћали предвиђени радови.

Подаци ове табеле приказани су и графички у дијаграму, прилог бр. 4.

У следећем дата је анализа првобитног уговора и његових доцнијих измена у њиховом финансијском ефекту како с обзиром на ангажовање и у потребу отвореног кредита тако и на његово коштање:

а) По уговору са фирмом Ориентконструкт:

Како је напред већ поменуто, према првобитном уговору кредит је требао да буде отворен 1.I.1930. и од тога дана фирма је требала да надокнади Области 4% од суме неупотребљеног кредита. То значи да се је претпостављало да ће 1.I.1930. започети ефективни радови и да ће бити довршени у року од 3 године, т. ј. до 1.VII.1933.

С обзиром на то финансијски ефекат уговорних одредаба за извршење радова на прузи Пожаревац-Кучево-Благојев камен, за који је одобрени кредит једва могао достати, био би следећи:

Датум	Укупна отплата меница у Дин.	Вредност извршених радова са наградом фирме од 10%	Од вредности радова и набавка отпада		Укупна накнада Области од 4% на суму неупотребљеног кредита
			на радове и набавке	на награду фирме од 10% без одбитка од 1 % на ситуације	
VII. 1930	9,936.00	8.000.000	7,273.000	727.000	4,780.000
I. 1931	19,872.000	30,000.000	27,273.000	2,727.000	9,120.000
I. 1932	39,745.000	105,000.000	95,455.000	9,545.000	15,660.000
I. 1933	67,856.000	205,000.000	186,364.000	18,636.000	18,340.000
VII. 1933	86,032.000	246,986.000	224,533.000	22,453.000	-
I. 1934	104,204.000	Ако се сума укупне отплате од 467,695.000 Дин. рашчлани, излази да Област треба да врати за кредит од 246,986.000 Дин. (по одбитку 1 % таксу и порезу)			
I. 1935	140,555.000				
I. 1936	176,905.000				
I. 1937	213,250.000				
VII. 1937	231,422.000				
I. 1938	249,598.000				
I. 1944	467,695.000				

		на име отплате капитала:	на име интереса:
	за курсну разлику 13%	36,906.000	23,894.000
	за интеркаларне камате (7%-4%)	-	13,755.000
	за радове и набавке	224,533.000	116,194.000
	за трошкове опште техничке режије	6,736.000	3,486.000
	за награду (10%-1.65% за таксе - 3% режије	12,012.000	6,216.000
	Свега:	280,187.000	163,545.000
	- 18,340.000	43,732.000	
	- 5,623.000		
	443,732.000		
	- 224,533.000		
	- 6,736.000		
	212,468.000		

Ако се претпостави укамаћивање радова и плаћања са 12%, Област би требала да плати на име вредности радова и набавака од 175,790.000 Дин. и опште техничке режије фирме од 5,270.000 Дин. - вредност од 190,340.000 Дин. (по одбитку 1 за таксе и порезе) или 105.2%.

На дан 1.VII.1934 требало је у том случају да буде обрачуната са тим каматама од 12%: за довршену пругу (радови, набавке и општа режија) 305,900.000 дин., на име остатка зараде 15,890.000 Дин; одбијено за таксу и порезу 4,900.000 Дин. а плаћена 123.690.000 Дин. Према томе кредитирање од стране фирме износило би 200,030.000 Дин.

Из предњег се упоређења и излагања види:

1) да по овом уговору има кредитирања радова, пошто би целокупна сума отвореног кредита од 247,000.000 била утрошена до 1.VII.1933, а дотада би свега било отплаћено 86,032.000 Дин. Остатак дуга са каматама био би исплаћен до 1.I.1944. (то је после 10 година) са укупном сумом отплата од бруто 467,695.000 Дин., или по одбитку накнаде Области од 4% и такса - од нето 443,732.000 Дин.;

2) да од отвореног кредита у суми од 247,000.000 Дин. отпада 224,533.000 Дин. на радове и набавке, а на награду фирме само 22,453.000 Дин. бруто односно - по одбитку 1½% на вредности ситуације у корист Државе и 3% на име опште техничке режије фирме – 12,012.000 Дин. нето;

3) да ефективна каматна стопа по овом кредиту у вети са предвиђеним роком почетка и трајања радова као и роком амортизације од 14 година износи 13.5%; финансијски услови не би дакле били неповољни, да је уговор био закључен са солидном фирмом, и

4) у случају да су радови извођени из истих буџетских средстава из којих су плаћане менице, а у роковима и у висини доспелих отплата меница, пруга би била довршена 1.V.1937. у место 1.VII.1935 (дакле после 3 године и 10 месеци) али Област не би имала буџетских издатака за финансирање до 1.I.1944. у суми од 219,199.000 Дин.

б) По уговору са фирмом Лозингер са изменама од 20.VI.1931

Изменама уговора одобрених решењем 20.VI.1931. измењена је економија првобитног уговора у корист фирме Лозингер, пошто јој је утврђеним предузимачким ценама и датим повластицама призната добит, на коју није имала право по првобитном

уговору Ориенткострукта, а кредит којим је требала да финансира уговорене радове, смањен је у њену корист померањем рока почетка радова. Сем тога брисањем накнаде од 4% на суме неупотребљеног кредита (што стварно претставља повећање интеркаларних камата од 3% на 7%) дат је још јачи потстрек фирми да одуговлачи са радовима.

Ако се за почетак радова узме дан утврђивања јединичних цена, онда би важили следећи рокови:

почетак радова 20.VI.1931. односно 1.VII.1931,

свршетак радова 1.I.1935.

Финансијски ефекат првобитног уговора са тим изменама био би следећи:

Датум	Укупна отплата меница у Дин.	Вредност извршених радова са зарадама фирме	Од тога отпада		На награду фирме 10%
			на радове и набавке	на предузимачку зараду фирме услед утврђених цена и повластица	
1.I. 1931	11,923.000				
1.VII. 1931	21,860.000				
1.I. 1932	33,783.000	6,000.000	5,600.000	1,673.000	727.000
1.I. 1933	63,881.000	62,000.000	43,400.000	12,964.000	5,636.000
1.I. 1934	102,218.000	155,000.000	108,500.000	32,410.000	14,090.000
1.I. 1935	140,555.000	246,986.000	173,061.000	51,472.000	22,453.000
1.I. 1936	176,905.000	73,925.000 Ако се сума укупно отплате од 431,339.000 Дин. рашчлани, излази да Држава треба да врати за кредит од 246,986.000 Дин. из којих би били плаћени стварни трошкови радова са општом техничком режијом фирме у укупној суми од 179,797.000 Дин:			
1.I. 1937	213,250.000				
1.I. 1938	249,598.000				
1.I. 1943	431,339.000				
одбив. вредност радова (без зарада)	- 173,061.000				
трошкове фирме на општу режију	- 6,736.000	за курсну разлику (13%)	36,906.000	23,894.000	
251,542.000		за интеркаларне камате (7% неутрошеног кредита - 2 полуануитета)	-	21,674.000	
		за уговорну награду без опште режије (10%-3%)	15,717.000	6,483.000	
		за општу режију (3%)	6,736.000	2,779.000	
		за предузимачку зараду	51,472.000	21,232.000	
		за стварне радове и набавке	173,061.000	71,385.000	
		СВЕГА:	283,892.000	147,447.000	
			481,389.000		

Ако се претпостави укамаћивање радова и плаћање са 12%, вредност плаћања од стране Државе у односу на вредност плаћања од стране Области по првобитном уговору – повећала се је на 193,780.000 Дин., а вредност радова и набавка са општом техничком режијом смањила се је на 118,190.000 Дин. Поред уговорене награде од

10% у вредности од 10,330.000 Дин. (без опште техничке режије) фирма је себи омогућила при преносу уговора, а у вези са падом цена, још 33,830.000 Дин. на име вредност посредничке предузимачке зараде. Вредност плаћања износи 130,8% од вредности радова са зарадама, а 168,2% од вредности радова без зарада. Услови самог финансирања погоршали су се за 24%, а услови извршења радова и набавки, с обзиром на пад цена и дате повластице, за 60%.

На дан 1.VII.1934. требало је у том случају да буде обрачуната са тим каматама од 12%: радова, набавка и трошкова опште техничке режије за 170,060.000 Дин. уговорене награде од 10% (без опште режије) и посреднике предузимачке зараде за 63,540.000 Дин., а било би извршено плаћања за 144,500.000 Дин. Кредитирање од стране фирме за радове и набавке смањила се је на 25,560.000 Дин. поред кредитирања фирмине зараде.

Из предњег се упоређења и излагања види:

1) да је сума, стварно намењена за радове и набавке, смањена од ранијих 224,533.000 Дин. на 173,061.000 Дин. а сав остатак отвореног кредита, од 73,925.000 Дин. иде на зараде фирми и њену техничку општу режију;

2) да је плаћање меница за отплату кредита почела пре почетка радова и да је до 1.VII.1931. (када су радови требали да почну) отплаћено 21.860.000 Дин.; да до 1.I.1933. уопште нема кредитирања, пошто су отплате веће од коштања извршених радова; да би кредитирања било само за време од 2 године (1933 и 1934) и то у максималној суми од 106,431.000 Дин. при крају грађења (1.I.1935), када би сума отплата изнела 140,555.000 Дин. а обрачунати радови са зарадама и наградом фирме 246,986.000 Дин.; ако се одбију зараде и награде фирме и упоређују само суме стварних трошкова за радове и набавке, излази да би кредитирање радова било: 1.I.1934. само за 6,300.000 Дин., а 1.I.1935 (то је при крају грађења) за 32,506.000 Дин.;

3) да ефективна каматна стопа кредита у вези са изменама уговора и предвиђеним роком почетка и трајања радова као и рокови амортизације од 13 година, износи 30.5%;

4) да је усвајањем измене уговора у погледу брисања накнаде од 4% за последња два полуануитета вредност интеркаларних камата, рачунајући са 12% камате, повећана од 11,780.000 Дин. на 36,370.000 Дин.;

5) да финансирање радова у суми од 173,061.000 Дин. с обзиром на дати кредит, курсну разлику, интерес и амортизациони рок од 13 година, Државу кошта 258,278.000 Дин. рачунајући камате, зараде и награде фирме и њену општу техничку режију;

6) међутим да су радови извођени у роковима и у висини доспелих отплата менице а из оних истих средстава, из којих су плаћене менице, радови би били довршени 1.I.1936. у место, како је било предвиђено, 1.I.1935. (дакле за 1 годину доцније), али би Држава уштедила буџетских издатака до 1.I.1943. од укупно 258,278.000 Дин.

в) По уговору са фирмом Лозингер са накнадно признатим продужењем рока

Продужењем рока за довршење радова, одобреним напредпоменути решењем Министарског савета од 30.I.1933, померен је рок довршења посла до 31.XII.1935.

С обзиром на то као и на гледиште фирме да јој рок за извршење радова треба рачунати од дана повучења забране грађења, ма да је она несметана почела да ради и без обзира на ту забрану, почетак радова треба рачунати 1.X.1931.

Тим померањем рокова за извршење посла фирма је успела да потпуно изигра своју уговорену обавезу да својим кредитом финансира радове. Отплате, које су јој досада пристизале за време извођења грађевинских радова, као и отплате, које ће јој пристизати за извршење преосталих радова и набавака, скоро потпуно покривају

доспеле трошкове фирме за стварне издатке на радовима и набавкама, тако да нити је имала потребе нити ће имати потребе да какву већу суму из отвореног кредита од 4,350.0000 долара употреби за извршење погођених радова, сем делимично за потпуну исплату својих доспелих зарада.

Финансијски ефекат тог померања и продужења рокова види се из следећег упоређења:

Датум	Укупна отплата меница у Дин.	Вредност извршених радова са зарадом фирме	Од тога отпада		На награду фирме од 10%
			на радове и набавке	на предузимачку зараду фирме услед утврђених цена и повластица	
I.1931	11,923.000				
VII.1931	21,860.000				
I.1932	33,783.000	7,884.109	5,518.878	1,648.495	716.736
I.1933	63,881.000	61,516.365	43,061.457	12,862.513	5,592.395
I.1934	102,218.000	110,359.771	77,251.840	23,075.225	10,032.706
VII.1934	122,381.000	122,000.000	85,000.000	25,500.000	11,090.000
I.1935	140,555.000	155,000.000	108,500.000	32,410.000	14,090.000
I.1936	176,905.000	246,986.000	173,061.000	51,472.000	22,453.000
I.1937	213,250.000			73,925.000	
I.1938	249,598.000				
I.1943	421,399.000				
	- 173,061.000				
	258,278.000				
	- 6,736.000				
	251,542.000				

У упоређењу са претходним случајем, отплата капитала и износ камата остали су исти, а такође и награда од 10% и посредничка предузимачка зарада, али се је удео интеркаларних камата због доцнијег трошења повећао од 21,647.000 Дин. на 31,544.000 дин., а смањиле су се камате на 74,064.000 Дин. на 66,979.000 Дин., на зараду фирме од 27,715.000 Дин. на 25,939.000 Дин.

Међутим сада се је услед продужења рока смањила вредност радова и набавака са општом режијом - обрачунате са 12% камата - на 111,170.000 Дин. а вредност зарада на 41,550.000 Дин. од исте вредности плаћања. Вредност плаћања сада износи 139% од вредности радова без зарада. Услови финансирања у односу на услове из првобитног уговора покупили су за 32% а услови извршења радова и набавака с обзиром на пад цена и дате повластице за 70%.

На дан I.VII.1934. било би обрачунато са тим каматама од 12%: радова, набавака и трошкова опште режије за 105,100.000 Дин., зарада за 39,230.000 Дин., а вредност исплата достигла би суму од 144,500.000 Дин. Кредитирања уопште нема, а фирми би била исплаћена чак и сва њена зарада. У будућим плаћањима фирма би добила 77,810.000 Дин. више него што би требало, када би се зајам (кредит) укамаћивао са 12%, а то приближно одговара вредности интеркаларних камата (71,220.000 Дин.).

Из предњег се упоређења и излагања види:

1) да ће отворени кредит од 246,986.000 Дин. остати неискоришћен за радове и набавке, пошто доспеле отплате меница за рачун тога кредита стално покривају чак су и веће од доспелих потраживања фирме на име трошкова радова без њених зарада; према томе нити је била а како се види нити ће бити кредитирања од стране фирме за радове и набавке чији ће трошкови износити свега 173,061.000 Дин., према 224,538.000 Дин. колико је било предвиђено по првобитном уговору.

2) да отворени кредит може бити ангажован само за исплате фирминих зарада и њене опште техничке режије од укупно 73,925.000 Дин. и то ће ангажовање изнети; 1.1.1934. око 8,130.000, 1.1.1935. око 14,450.000 Дин., а 1.1.1936. око 70,380.000 Дин.;

3) да ће с обзиром на садањи застој радова 1.VII.1934. бити извршених радова свега у суми од 122,000.000 (скупа са зарадама фирме од 36,590.000 Дин.), а отплаћене менице за 122,381.000 Дин. дакле више;

4) да је ефективна каматна стопа услед продужења рока знатно увећана у односу на ранији случај и износи 45%;

5) да се је услед овог продужења трајања радова до 1.1.1936. повећао износ интеркаларних камата за 9,870.000 Дин., а исто толико и њихова данашња вредност;

6) да је под оваквим условима грађења и кредитирања Држава могла сама извршити и чак пре 1.1.1936. довршити све радове и набавке подешавајући напредовање радова роковима и висини доспелих отплата меница, а то из оних истих кредита из којих су плаћене менице, и да би у том случају уштедила буџетских издатака до 1.1.1943. од укупно 258,278.000 Дин., коју је суму на основу уговора са Лозингером и његових доцнијих измена преузела на себе ради финансирања једног посла страним кредитом, који – како се сад види – није уопште ни ангажован за саме радове и који није ни ушао у земљу.

VI. Арбитражни одбор са фирмом по питању валуте плаћања и његов последице на довршење радова

Тужбом од 12.XII.1933 фирма је тражила образовање арбитражног суда ради пресуђења спора који је настао по питању валуте плаћања издатих меница.

Споразумом, који је постигнут у погледу привременог плаћања менице са термином 1.1.1933 у износу од 355.100 долара, утврђена је да ће се 10% од тог износа платити у доларима, а 90% у динарима по стабилизационом курсу. Фирма је на извршену исплату ставила резерву без обзира што јој је дата компензација у продужењу рока за 9 месеци.

С обзиром на ту резерву и пошто је Држава наставила да плаћа и доцније менице по истој релацији, фирма је спор изнела пред арбитражни суд тражећи да се менице плаћају у валути, условљеној уговором, т. ј. у златним доларима односно у швајцарским францима по курсу на дан исплате.

Из напред наведене анализе уговора и његове примене види се, да од кредита, који је Банка Компас требала да отвори фирми за исплату уговорених радова и набавака, није употребљена никаква сума за досада извршене радове у земљи (набавка од стране није било) пошто су сви могли бити потпуно исплаћени из доспелих отплата меница за време њиховог извршења, а исто тако и зарада фирме, сем у год. 1933 када је кредит могао бити ангажован за исплату тих зарада највише до 8,000.000 Дин.

Отворени кредит у зл. доларима није уопште ушао у земљу и ако се је Банка Компас у своје гарантном писму од 19.XII.1933 обавезала да ће се исплате из отвореног кредита вршити преко наше Народне Банке, која је требала да прими одговарајуће суме у златним доларима.

Ове издатке које је фирма имала на досада извршеним радовима у земљи, учињени су у динарима и то из отплата меница, које су после 1.1.1933 вршене већим делом такође у динарима. Па како вредност динара у земљи није пала, већ се напротив повећала и услед тога су цене радне снаге и материјала смањене у односу на цене пре 1933, то тражење фирме: да се менице исплаћују у златним доларима ради отплате кредита у доларима, који није ни ушао у земљу и с тога његово претварање у динаре није ни извршено - ни правично ни оправдано.

Набавке материјала у иностранству (шине, скретнице, колосечни материјал и др.) коштаће по уговореним ценама свега 33,200.000 Дин.; једино на ову суму фирма би имала права да тражи разлику у курсу, што би свега изнело око 11,000.000 Дин. (рачунајући прим од 28.5 на стабилизациони паритет).

Ако би све менице почам од 1.1.1933 требале исплатити у зл. доларима, онда би разлика у курсу изнела око 103,000.000 Дин. што би значило грдну штету за Државу.

Арбитражни спор још није решен.

Међутим у својој тужби фирма је најавила да услед насталог спора неће бити у стању да заврши посао у уговореном и продуженом року. Ма да арбитража ни по којем спору не може спречавати фирму у продужењу радова, оно је овим документовала да не намерава извршити своје уговорене обавезе.

Уосталом да би радови били довршени у року, фирма је требала да изврши још у току 1932 поруџбину свег потребног жељезничког материјала и мостовских конструкција, а то ни до данас није учинила. На основу овог следи и то, да фирма још пре неспоразума о плаћању и насталог спора није била у стању да користи отворени кредит и да је већ тада имала у виду да што више продужи рок извршења посла, како би се радови и набавке вршиле само у границама доспелих отплата од стране Државе.

VII. Закључак

1. Област је закључила уговор од 2.III.1929. са фирмом Ориентконструкт о грађењу жељезница и тиме преузела такав финансијски терет, за који је било очигледно да га неће моћи поднети.

Финансијски услови самог уговора, не могу се сматрати нарочито неповољним из разлога:

а) што је кредит дат уз 7% и по емисионом курсу од 87% и што је амортизација уговорена на 14 година с тим да се за прве 3 године плаћа само интерес, а затим да се отплаћују дуг и интерес;

б) што је 90% ефективног кредита од 247,000.000 Дин. било намењено за радове с тим да се утроши по најповољнијим условима за Област т. ј. путем лиценције по најјефтинијој понуди, а за награду фирме само 10%.

Ефективна каматна стопа овог кредита стварни износи 13.5%

Рђава страна овог уговора је у томе што је рађен са несолидном фирмом, што уговором није предвиђена никаква кауција ни гаранција од стране фирме да ће испунити преузете обавезе и да ће кредит бити стварно отворен за радове.

Услед тога дошло је до тога да је ова несолидна фирма изиграла Област и делимично заложила деонице које јој је Област предала у укупној суми од 8,237.192 долара (око 467,700.000 динара), а да их није винкулирала за извршење уговора.

На основу тих меница фирма се је наводно задужила код Швајцарских банака са 400.000 долара (око 22,700.000 динара), а да није завршила студије на терену и планове, ни започела грађевинске радове. Услед тога задужења дошло је до претеста првих двеју меница за студије и израду планова у суми од 70.000 долара и до потребе да се уговор пренесе на солиднију фирму.

2. Преносом уговора са Ориенткострукта на фирму Лозингер а за Области на Државу измењена је у основи економија првобитног уговора, а фирми Лозингер призната односно омогућена зарада, која је знатно већа од штете, коју би Држава имала да је платила дуг Ориенткострукта и тиме откупила Обласне менице од ове фирме.

Утврђивањем јединичних цена за обрачунавање извршених радова, које су били изнад цена предложених од стране стручне комисије, давањем повластица фирми, које нису биле предвиђене првобитним уговором, призната је фирми зарада, на коју фирма Ориенткострукт по уговору није имала права. Сем тога уступањем посла по утврђеним ценама без претходне лицитације омогућено је фирми да се користи и посредничком предузимачком зарадом која услед пада радне снаге и материјала у земљи износи у овом случају просечно 23% од цене које се фирми обрачунавају за грађевинске радове. Ову зараду фирма је добила одмах после добијеног преноса уговора уступајући извршење радова својим предузимачима.

Укупна зарада фирме услед измене уговора и уступање посла по утврђеним ценама скупа са уговореном наградом од 10% изнела би 73,925.000 Дин. ако се уговор до краја изврши односно 67,189.000 Дин. ако се од зараде одбију трошкови за њену општу техничку режију.

Услед те зараде фирма знатно је смањена сума кредита, који је по првобитном уговору био намењен за радове, а свега би изнео око 173,061.000 динара.

3. Померањем рока почетка радова при преносу уговора без одговарајућег померања рокова отплате по првобитном амортизационом плану, дата је могућност фирми да радове у првој години изврши без кредитирања, а из доспелих отплата меница, које јој је Држава предала у суми од 7,596.000 долара (481,339.000 динара) у замену за Обласне менице. Тим померањем почетка радова фирма је редуцирала ангажовање свога кредита на највише 106,431.000 Дин., за радове и своју зараду.

Услед тога повећана је ефективна каматна стопа кредита на 30.5%.

4. Преносом уговора Држава је преузела обавезу од преко 431,339.000 Дин. за извршење радова који ће коштати свега 173,061.000 Дин., само за то да би спасла државни кредит у иностранству, угрожен услед протестовала Обласних меница и да би пруга била готова 1.I.1935.

Међутим да је Држава раскинула уговор Ориенткострукту преузимајући исплату дуга ове фирме (три прве менице од укупно 385.000 долара плаћена су 30.VI.1931, дакле пре почетка радова од стране Лозингера) па да је преузела грађење ове пруге из оних истих средстава, из којих је досада плаћала своје издате менице а радове вршила у роковима и у висини доспелих отплата меница, – радови би били довршени 1.I.1935 (дакле са задоцњењем од 1 године) али би уштедела буџетских издатака до 1.I.1944. од преко 235.500.000 Дин. Ово је задоцњење привидно јер је накнадно и фирми тражен рок довршења радова до 1.I.1936.

5. Накнадним продужењем рока фирми за довршавање радова до 1.I.1936, фирма је дошла у могућност да досадање напредовање и довршење радова подеси роковима и сумама доспелих отплата меница. На тај начин она је потпуно изиграла своју уговорену обавезу, да радове финансира из свога кредита, што се види по томе, што ће 1.VII.1934. имати извршеног посла 122,000.000 (рачунајући и њену зараду од укупно 36,390.000 Дин.), а биће јој исплаћено 122,381.000 Дин.

Када би завршила радове у остављеном јој року до 1.I.1936, њено би кредитирање изнад изнело свега: 1.I.1935 око 14,460.000 Дин., а 1.I.1936, при крају радова, око 70,880.000 Дин. а њена зарада на извршену послу скупа са наградом од 10% и трошковима опште техничке режије изнеће свега 73,925.000 Дин.

Према томе кредитирање самих радова од стране фирме нема.

Ефективна каматна стопа кредита продужењем рока повећана је на 45%.

6. Фирма Лозингер неће довршити радове у продуженом року до 1.1.1936, пошто није још извршила набавке свег материјала потребног за израду и опрему пруге, нити може сав тај материјал испоручити и довршити све радове до одређеног рока.

За ово одуговлачење са радовима фирма налази излике у спору око плаћања валуте доспелих меница. Међутим јасно је да она нема потребног кредита за радове и стога настоји да подеси напредовање радова роковима и сумама доспелих отплата меница.

7. Тражење фирме да јој се отплате по меницама врше у златним доларима није ни правично ни оправдано. Она уопште није унела у нашу земљи никакав кредит са стране па није ни требала да мења тај свој кредит у златним доларима за Динаре. Све издатке које је она до сада имала за радове и набавке, вршила је у Динарима из средстава које је добијала од Државе.

Ако би све менице почам од 1.1.1933 требало исплатити у златним доларима, разлика у курсу износила би око 103,000.000 дин. Ако би се признао прим на стабилизациони паритет динара према долару, само на уговорене цене набавка у иностранству, разлика би изнела око 11,000.000 Дин.

8. С обзиром на потпуно измењене економске и финансијске прилике земље услед више силе Држава не може да одговори обавезама из овог уговора, које претстављају за њу несразмерне и прекомерно оштећење. Сем тога услед пада цена радне снаге и материјала Држава не добија проту-вредност у радовима и набавкама за цене које она плаћа фирми.

Тиме су измењене ове претпоставке које су служиле као база за закључење овог уговора, па с тога Држава има пуно права да тражи његову ревизију па чак и раскид.

VIII Предлози

а) Ревизија садањег уговора са фирмом Лозингер треба да обухвати финансијске и техничке услове и то:

а) да се уговорене јединичне цене доведу у склад са стварним ценама радне снаге и материјала које фирма плаћа својим потпредузимачима и лиферантима, што и одговара смислу одредбе чл. VI овог уговора;

2) да се ревидирају финансијски услови уговора у толико да се не плаћају 7% интеркаларне камате на онај део кредита који је остао неутрошен услед померања првобитног рока почетка радова;

3) да се утврди рок довршења радова и да фирма на име гаранције, да ће одговорати овој обавези, даде нарочиту кауцију;

4) да се ревидирају услови у погледу валуте плаћања на начин да фирма не добије никакву неоправдану добит од варијације курса динара. Прим на стабилизациони паритет може се дакле признати само за ефективне издатке учињен у инострану валути, нарочито за набавке на страни, као и за кредит унет у земљу у инострану валути, а тако исто и за један праведан део зараде односно камата на те суме. При овоме би требало на сваки начин водити рачуна и о политици Министарства финансија у погледу општег регулисања иностраних државних обавеза у инострану валути.

б) у колико фирма не би пристала на ревизију уговора под напред наведеним условима, треба тражити раскид уговора из разлога:

1) што радови неће бити довршени у року на који се је рачунало при одобрењу преноса уговора односно продужења рока;

2) што фирма није унела кредит са стране потребан за извршење уговорених радова нити су из тог кредита вршене исплате преко Народне Банке у смислу обавеза гаранционе банке и што није било нити ће бити кредитирања радова од стране фирме;

3) што Држава не би требала да плаћа своје обавезе према фирми у уговореној валути, јер за то није добила никакву протувредност нити је оправдано да фирма зарађује на разлици курса услед пада вредности динара на страни, а за отплату кредита, који уопште није ушао у земљу;

4) што услед пада цена радне снаге и материјала после утврђивања цена из 1931 Држава не добија пуну протувредност у радовима и набавкама за цене, које плаћа фирми, па је фирма тако дошла у могућност да има зараде, на коју није имала право да рачуна по првобитном уговору нити су такве посредничке предузимачке зараде на име извршења радова по оваквим условима кредитирања, оправдане и уобичајене;

5) што је услед измењене привредне и финансијске ситуације земље Држава у немогућности да одговара својим обавезама које резултирају из оваквих уговора, чије су претпоставке потпуно измењене, тако да је се његова економија изменила потпуно у корист фирме, а у сваком погледу на штету Државе.

Раскид уговора треба извршити на бази обрачунавања досада извршених радова и признавања накнада за стварне штете финансијске природе, које је фирма имала при преузимању уговора Ориентконструкта и обезбеђењу кредита.

25

У случају раскида уговора са фирмом Лозингер требало би довршити започете радове на овој прузи. Довршење радова изван овог уговора постаје много лакше и јефтиније за Државу, јер она може да дође до изграђене пруге са много мањим буџетским кредитима, подељеним на неколико година, а према својим финансијским и буџетским средствима, што ће претстављати далеко мање оптерећење буџета него ли је то по уговору са фирмом Лозингер обавезана да уради.

Уштеда, коју би Држава постигла при садањим ценама радне снаге и материјала у односу на уговорене цене са Лозингером са његовим повластицама, када би сама довршила радове преко својих предузимача по најповољнијим понудама из јавних лицитација, изнела би око 25.000.000 Дин., ако се рачуна по ценама које је фирма Лозингер добила од својих потпредузимача. Сем тога отпали би трошкови скупог финансирања од стране ове фирме и спорови око плаћања прима на суме утрошене у земљи.

— . —

За илустрацију прилика, под којим је рађен и закључиван првобитни уговор од стране Пожаревачке Области, прилажу се под 5) и 6) оверовљани преписи двају порављања између фирме Ориентконструкта и функционера Области, Петра А. Петровића и његовим сарадницима у суми од 45.000 долара за учињене услуге односеће се на уговор од 2.Ш.1929.

Рађено у Београду 7. јула 1934. од стране комисије одређене одлуком Министарског савета од 23. маја 1934. Пов. Бр. 294 Министарства саобраћаја.

Прилога: 5
 2 упоредне табеле
 2 графикана
 2 документа о провизијама

Деловођа:

Претседник комисије:
 П. Сењановић, с. р.

Чланови комисије:
 Др. Бјелчић, с. р.
 Инж. Јојић с. р.

Инж. Ник. Марковић, с. р.

Сравнили
потпис²³⁴

Р. Матијашевић с. р.

Дим. П. Бојић с. р.

Инж. Целегин с. р.

Др. Љуб. Микић с. р.

Др. Милојков Вилимановић с. р.

Да је овај препис веран своме оригиналу – оверава

ПО НАРЕДБИ

МИНИСТРА САОБРАЋАЈА

ШЕФ КАБИНЕТА

потпис²³⁵

56. АЈ, 148, 18, 7, 1934, 2с

КРАЉЕВИНА СРБИЈА

ДРЖАВНО ПРАВОБРАНИЛАШТВО У БЕОГРАДУ

Бр. 12101

14. августа 1934.

БУЏЕТСКОМ ОДЕЉЕЊУ

По партији 396/5 буџета за 1934/35 за исплату заступничких и службених трошкова и плаћање накнаде и трошкова по изгубљеним парницама, предвиђена је за сва Државна правобранилаштва сума од Динара 88.682.-

Ова сума распоређена је на сва Правобранилаштва, и Државном правобраниоштву у Београду припала је сума од Дин. 12.669.- која је сума у целости утрошена.

Одељење Државних дугова и Државног кредита актом својим од 14 августа 1934 г. Бр. 35420 доставило је овом Правобраниоштву следеће:

„Претседник Швајцарског Федералног суда у Лозани известио је Господина Министра Финансија, да је заказао за 21 август састанак избраног суда у Београду, ради доношења коначне одлуке по спору са фирмом Лозингер и Ко. из Берна, у ком је циљу упутио и званичан позив.

Овом приликом именовани је тражио да му се исплати 5.000.- швајцарских франака, на име арбитражних трошкова, које ће имати приликом његовог доласка у Београд.

Тим поводом Господин Министар наредио је да се хитно изврши ова исплата, која има пасти на терет парт. 396 поз. 5 буџета за 1934/35 годину.

Са тог разлога, а по наређењу Господина Министра, Одељењу државних дугова и државног кредита част је умолити да изволите преузети све што је потребно да се ова исплата што пре изврши, као и да у том циљу изволите затражити од Буџетског Одељења повећање поменуте буџетске партије за одговарајући износ, како би се из исте могла извршити исплата од 5.000.- швајцарских франака Господину Претседнику федералног суда“.

Горња сума од 5.000.- Швајцарских франака по данашњем курсу када се претвори у динаре износи суму од Динара 71.349.50 а као што се из предњег види, да је сума од Дин. 12.669.- предвиђена у парт. 396/5 буџета за 1934/35 која припада овом

234 Нечитко.

235 Нечитко.

Правобраниоштву у целости утрошена, то се моли то одељење да парт. 396/5 буџета за 1934/35 повећа са сумом од Динара 71.349.50 и о томе извести Правобраниоштво.

Заступа
Државног правобраниоца
в. саветник ПОТПИС²³⁶

57. АЈ, 148, 11, 11, 1934, 5с

Краљевина Југославија
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА
Одељење за грађење железница
ка ГЖБр. 13015.
4 октобра 1934 г.
Београд

ГОСПОДИНУ НАЧЕЛНИКУ
ОДЕЉЕЊА ЗА ГРАЂЕЊЕ ЖЕЛЕЗНИЦА

По Вашем наређењу у акту ГЖБр. 13015 од 3 о. м. Отсеку за грађење част је у следећем поднети извештај о стању радова у његовом делокругу на данашњи дан.

I. – Грађење пруге

1) Пруга Пожаревац-Кучево. – Грађење ове пруге било је уступљено Грађевинском предузећу Лозингер и комп. из Берна на кредит путем зајма на 12 година.

Грађење је почело октобра 1931 г. – Али како је услед имена прилика и уговорних претпоставки дошло до тога да у ствари није било скоро никаквог кредитирања од стране Предузећа, а ово је тражило да му Држава сва дужна плаћања врши у златним доларима, – то је по одобрењу Министарског савета од 30 јула 1934 г. раскинут уговор између Државе и Предузећа.

Решењем Господина Министра ГЖ.Пов.Бр. 165 од 4 августа о. г. одређена је из Одељења комисија ради колаудације и састава коначног обрачуна до тада извршених радова од стране Предузећа Лозингер.

Комисија је извршила преглед радова, констатовала стање истих и колаудовала извршене радове. Комисије сада у Секцији у Пожаревацу нагледа израду Секцијског обрачуна и даје потребна упутства с обзиром на специјалну ситуацију створену изненадним раскидом уговора, проучава недавно примљене рекламације од Предузећа и прикупља потребне податке за расправу истих.

Комисија ће бити у Пожаревацу још до половине овог месеца, после чега ће прећи у Одељење да настави рад на коначном обрачуна.

На прузи су израђени сви земљани радови доњег строја, објекти, тунели, зграде и девијације путова, изузев: око 50.000м³ усека (од чега највећи део пада на започету а недовршену корекцију р. Могиле); засведени арм.- бетонски вијадукт отвора 2x54 м. у Сиракову; друмски мост преко р. Могиле (које има да изводи Банска управа с тим да половина трошкова падне на терет грађења пруге); и неколико мањих пропуста.

Вредност радова, које је извршило Предузеће Лозингер на прузи, износи 55% од укупне предрачунске суме.

236 Нечитко.

У главном имају да се изврше набавке крупног материјала – колосечног материјала, прагова, мостовских конструкција, водостаничних инсталација и материјала за опрему пруге, као и да се положи горњи строј. Од свих ових набавака Предузеће није било ништа испоручило.

За потпуно довршење пруге, са потребним набавкама, ако се исто буде извршило на терет буџета за готов новац у току ове и идуће буџет године, – биће потребно, рачунајући по стварним пијачним ценама, укупно око 65.000.000.- динара.

Одељење је у акту ГЖ. Бр. 11199 од 25 августа о. г. спремило предлог Министарском савету, да се радови и набавке на овој прузи наставе из буџетских средстава по одредбама Закона о држ. рачуноводству, с тим да се на ово може у 1934/35 г. трошити кредит предвиђен у буџ. парт. 654, поз. 1, за ануитете Предузећа Лозингер, а да се у буџету за 1935/36 г. предвиди још потребна сума за потпуно довршење пруге.

Овај предлог налази се код Господина Министра.

За сада надзорна Секција ради ситније довршне радове у режији, на терет буџ. парт. 654, поз. 2.

Секција се налази у Пожаревцу. Шеф Секције је Инж. Живојин Томашевић. – Контролни инспектор за ову пругу је Инж. Момчило Костић.

2) II колосек Београд-Ресник. – Грађење је извршило Грађевинско друштво Батињол на краткорочни кредит.

Сви радови су завршени крајем јула о. г. Колаудација је извршена у августу о. г., после чега је укинута надзорна Секција и особље исте сада у Одељењу довршава обрачун.

Вредност извршених радова, према последњој привременој ситуацији, износи:

а) Радови и набавке на прузи	40,756.200.-
б) Дворска гаража у Кошутњаку	4,869.800.-
в) Бетонска ограда дуж жел. станице у Београду (у Моравској улици) . . .	470.370.-
УКУПНО ДИНАРА.	46,096.370.-

3. – Пруге Београд-Панчево. – Гради Друштво Батињол на краткорочни кредит.

Грађење је почело 1.VIII.1933 г. и има се довршити 1.VIII.1935 г.

Грађење обухвата и полагање прагова и колосека, као и израду друмског коловоза на мостовима преко Дунава и Тамиша.

Укупна вредност свих радова и набавка изнеће око 93 милиона динара.

До сада је израђено посла око 60 милиона динара.

Друштво је већ набавило целу потребну количину шина, ситног прибора, скретница, прагова и специјалне грађе.

За импрегнасање прагова и грађе Друштво је инсталирало код Дунавског моста провизорну импрегнациону станицу.

Грађење уопште напредује нормално.

Највећи објекти на прузи јесу: Подвожњаци у улици Маршала Пилсудског и Дубровачкој улици, који су већ готови; подвожњак на км. 7+500 израђен је за 50%; надвожњак на км. 8+800 започет је.

Радову теку уопште нормално.

Секција је код Дунавског моста. Шеф Секције Инж. Никола Димитријевић. – Контролни инспектор г. Инж. А. Крал.

4) Пруга Велес-Прилеп. – Гради „Европско друштво за проучавања и предузећа“, на кредит на 12 година.

Грађење је почело септембра 1932 г. и има се довршити септембра 1935 г.

Укупна вредност свих радова и набавка изнеће око Динара 230,000.000.-

До сада је израђено посла око 203,268.000.- динара.

Највећи објекат на прузи је тунел Бабуна, дугачак 2540 метара. – 20 сада су пробивени доња и горња штолна на целој дужини; са Велешке стране проширен и озидан цео профил на дужини 880 м.; са Прилепске стране проширен и озидан цео профил на дужини 370 м., а само калота проширена и озидана на даљих 530 м. – Материјал је већином врло чврста стена.

Радови уопште напредују нормално.

Секција је у Богомили. Шеф Секције Инж. Драгутин Обреновић.- Контролни инспектор је потписати.

5) Пруга Глоговци-Пећ. – Гради Друштво Батињол, на кредит на 12 година.

Претходни део Косово Поље-Глоговци готов је, само се не може предати редовном саобраћају док не буде готова путничка зграда и решено питање воде на станици Глоговци.

Грађење је почело априла 1933 г. и има бити довршено априла 1936 г.

Укупна вредност свих предвиђених радова и набавака на прузи Глоговци-Пећ износи 165,000.000.- динара.

До сада је израђено посла око 68,000.000.- динара.

Како је Друштво било у заостатку са радовима према одобреном програму то му је одељење, актом ГЖБр.7841 од 14 јуна о. г. упутило опомену.

Зграде уопште нису зидане, јер питање планова није било све до сада решено. Са Друштвом су дуго времена вођени преговори око нових цена за израду зграда од камена по пројектима, које је израдио накнадно Подотсек за зграде; али пошто се није могао постићи споразум, то је решењем Господина Министра у акту ГЖБр. 12463 од 25.IX.1934. г. одлучено да се зграде израде по уговорним типовима и погодбеним ценама.

Али, како је грађевна сезона већ на измаку, то ће Друштво моћи зидање зграде извршити тек у идућој години.

Највећи објекат на прузи је тунел Бањица, дугачак 1050 метара. Ових дана пробијена је горња штолна на целој дужини; радови проширивања и зидања напредују нормално.

Секција се налази у Приштини и Пећи. Шефови Секције су Инж. Павле Жиравец и Инж. Живко Тодоровић. – Контролни инспектор г. Инж. Драгутин Марковић.

6) Пруга Шабац-Кленок. – Изводи Секција за грађење у држ. режији, на терет буџета.

Радови грађења почели су октобра 1933 г. За извршене радове на прузи и на Шабачкој станици Секција је до сада утрошила у готовом око 3,525.000.- динара.

Има још да се изради водовод на станици Шабац шосирање дворишта, вагонска вага и још неки ситнији радови, што може све бити свршено крајем октобра о. г.

Питање осигурања косина високих навозних насипа на мост долази се на решавању у Ген. дирекцији држ. железница. Од донетог решења зависи колико ће коштати и на који ће се начин и за које време овај рад моћи извршити.

Секција је у Шапцу. Шеф Секције Инж. Ђурђе Михаиловић

7) II колосек Вел. Плана-Лапово. – Радови се изводе у држ. режији, на терет прихода Министарства саобраћаја, према § 40, тач. 2, финансијског закона.

Радови су почели јануара 1933 г. II колосек је био довршен и предат редовном саобраћају почетком ове године. После тога настављени су даљи предвиђени радови на

реконструкцији и проширењу станица Вел. Плана, Марковац и Лапово за саобраћајне и војне потребе.

Радови се изводе постепено према расположивим новчаним средствима.

Радови се изводе према пројектима, диспозицијама и контролом Ген. дирекције и Београдске дирекције.

Ово Одељење нема никаквог техничког удела у овим радовима, сем једино што исплате у готовом иду преко Одељења и што су шеф Секције и књиговођа наши службеници.

Секција је у Вел. Плани. Шеф Секције Инж. Живота Обрадовић.

8) Тунел Сараново. – Пошто је предузимач Вл. Гранжан напустио посао и уговор са њиме раскинут месеца маја 1933 г., надзорна Секција је наставила радове одржавања и грађења у режији.

У прошлој буџ. години био је на ове радове одобрен у буџету само кредит од 1.000.000.- динара. У овој буџ. години радови се извршују на терет уштеда у расходима и вишкова у приходима по држ. буџету, према § 12, тач. 6/г, финансијског закона, а одобрен кредит износи свега 1.700.000.- динара.

Преко овога потребно је за потпуно довршење тунела још око 4.300.000.- динара.

До сада је на изградњу тунела, било путем предузимача, било у режији, утрошено око 22.500.000.- динара.

Рад у режији, према досадањим резултатима, показао се као врло рационалан и економичан, и кад би било довољно новчаних средстава, Секција би могла цео посао коначно завршити за 1 годину дана.

Пошто се тунел налази у рђавом материјалу, то се не сме напустити, већ се радови морају продужити до потпуног извршења.

Секција је у Саранову. Шеф Секције је Инж. Никола Живковић.

5

9) Тунел Бела Река. – Грађење је изводило предузеће „Рекорд“. Пошто услед наступелих финансијских тешкоћа Држава није могла даље да плаћа радове из буџета, а других средстава није било, то је месеца октобра 1932 г. наступио аутоматски раскид уговора и радови више нису настављени.

Пошто се тунел налази у стеновитом материјалу, то неће бити велике штете услед ове обуставе, која може трајати до бољих прилика.

II. – Послови у Отсеку

Сем текућих административних послова, у Отсеку су за сада у раду од крупнијих послова ови:

1) Коначни обрачун са предузимачем Бр. Гранжаном

Пошто је предузимач самовољно напустио рад на тунелу Сараново, решењем Министра саобраћаја, у мају 1933 г., раскинут је уговор на штету предузимача и наређено је да се с њиме изврши коначни обрачун и ликвидација.

Колаудациона комисија завршила је свој рад и поднела извештај априла о. г. Извештај је био достављен Министарству, на разматрање специјалној комисији, одакле је враћен прошлог месеца Одељењу да спреми предлог Господину Министру за одобрење коначног обрачуна.

Израда предлога је у току.

2) Тужба предузећа „Рекорд“

Решењем Министра саобраћаја ГЖБр. 4457 од 5.VIII.1933 г. одобрен је коначни обрачун са предузећем „Рекорд“ на грађењу тунела Бела река, после раскида уговора.

Предузеће, незадовољно решењем, поднело је тужбу Окр. суду за град Београд против Државе, тражећи суму од 7,235.000.- динара на име непризнатих рекламација.

Држ. правобранилаштво које заступа Државу, доставило је Одељењу тужбу на извештај ради састава одбране.

Извештај је у раду.

3) Комисија за рестрингирање радова

Решењем Министра саобраћаја ГДБр. 54498 од 26.VIII.1934 г. образована је мешовита комисија од делегата егзекутивних Одељења Ген. дирекције, Дирекције Београд и овог Одељења са задатком да изврши рестрингирање (редукцију) радова на новим пругама уколико ови нису неопходно потребни по саобраћај, руководећи се у раду у највећој мери принципа штедње и да предложи само оно, што се с обзиром на тешке финансијске прилике може остварити.

Члан комисије од стране Одељења јесте потписати.

Седнице комисије одржавају се у Отсеку и рад исте приводи се крају.

Шеф
 Отсека за грађење
 ПОТПИС²³⁷

58. АВ, 126, V, 402, 50/1934, 1с

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
 ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ

V. №. 24566

4.XII.1934. г.

ПРЕДМЕТ: Бесплатан превоз материјала на Пож. жељезн. за зидање школе у Рашанцу

ГОСПОДИНЕ БАНЕ,

Господин Бан моравске бановине актом II бр. 9440 од 24.IX.1934 г. моли за сагласност, да се дозволи бесплатан превоз 139 вагона материјала на Пожаревачкој железници од Дубравице до села Рашанца за зидање нове школске зграде у Рашанцу.

Пошто Пожаревачка железница ради са знатним дефицитом, то сам мишљења да се може одобрити превоз само уз наплату режијских трошкова, који према извештају Дирекције у Пожаревцу бр. 2863 од 23.XI.1934 г. износе:

1) за вагон 10 тона грађе динара 128;

2) за 1 вагон од 15 т. шљунка од Мораве до Рашанца динара 129 без истовара и утовара;

237 Нечитко.

Шљунак може режијски одбор добити од Дирекције у Пожаревцу уз режијску цену, ако водостај не дозвољава вађење шљунка из Мораве.

3) за 1 вагон цемента од 10 тона динара 123.25 и

4) за 1 вагон цигле од 10 т. динара 98.75.

На основу напред изложеног част ми је предложити, да изволите одобрити, да се режијском одбору за градњу нове школске зграде у селу Рашанцу одобри превоз 139 вагона по 10 тона грађевинског материјала уз наплату гореозначених режијских трошкова.

Решење, да се у овереном препису са целим предметом достави Господину Бану Моравске бановине ради знања, режијском одбору за градњу нове школе у Рашанцу путем Општинске управе у Рашанцу и Дирекцији Пожаревачких жељезница Дунавске бановине у Пожаревцу ради извршења.

Молим, да изволите одобрити овај мој предлог.

НАЧЕЛНИК
Техничког Одељења
ПОТПИС²³⁸

ОДОБРАВАМ
БАН
ПОТПИС²³⁹

59. АВ, 126, V, 402, 39/1934, 6с

ОБЛАСНА УПРАВА
УДРУЖЕЊА ЈУГОСЛ. НАЦИОНАЛНИХ ЖЕЛЕЗНИЧАРА И БРОДАРА
Тел. 24186, чек. рачун код поштанске штедионице, Београд број 50,980
БЕОГРАД, БАЛКАНСКА 21

Господину
БАНУ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
НОВИ САД

Службеници Пожаревачких железница Дунавске Бановине (раније Пожаревачких окружних железница) организовани су и учлањени у удружење југословенских националних железничара и бродара.

Наше удружење има за циља да се као строго сталешка, стручна и неполичка организација бори на синдикалној основи за господарско, социјално и културно добро својих чланова; да се брине за побољшање њихових радних и материјалних прилика; да штити њихово законско право које им гарантују Закони и службени прописи; да се брине о њиховом општем и стручном васпитању, унапређујући струку и службу.

Наша организација има за циљ да прикупи све националне жељезничаре и бродаре у једну јаку заједницу ширећи идеју о државном и народном јединству како би се постигло благоднање и напредак свих железничара и бродара.

За постигнуће својих циљева удружење се служи свим законитим и расположивим средствима (штампа, зборови, конференције и т. д.).

238 Нечитко.

239 Нечитко.

Са овако постављеним циљем наша организација мора да заузме и за један мали број својих другова који раде на Пожаревачким железницама, јер према податцима са којима располажемо они су запостављени као службеници.

Господину
ДОБРИЦИ МАТКОВИЋУ
Бану Дунавске Бановине
Нови Сад

ГОСПОДИНЕ БАНЕ,

Службеници са Пожаревачких бановинских железница заостали су у погледу унапређења и разврставања о чему подносимо нарочито израђену претставку.

Према њима непримењују се ни остали Правилници и Законски прописи у колико нису предвиђени у Закону о експлоатацији Пожаревачких железница.

Достављајући Вам две образложене претставке ми Вас молимо, Господине Бане, да изволите издати хитно наређење да се наводи у нашим претставкама узму у поступак, и да се донесу решења која ће одговарати интересима службе и службеника.

Очекујући Ваше повољно решење, ми Вас молимо, да и овом приликом изволите примити уверење нашега особитог поштовања,

За обласну управу,
Секретар
ПОТПИС²⁴⁰

Претседник
ПОТПИС²⁴¹

ОБЛАСНА УПРАВА
УДРУЖЕЊА ЈУГОСЛ. НАЦИОНАЛНИХ ЖЕЛЕЗНИЧАРА И БРОДАРА
Тел. 24186, чек, рачун код поштанске штедионице, Београд број 50,980
БЕОГРАД, БАЛКАНСКА 21
Бр. 379/34
22.Ш.34. г.

БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСKE БАНОВИНЕ
Нови Сад

Службеници Пожаревачких железница Дунавске Бановине врше своју тешку службу у свему по Закону о железницама и јавног саобраћаја односно по Закону о експлоатацији Пожаревачких окружних железница који предвиђају да се служба врши по свима уредбама и правилима која важе за државне железнице а у службени однос службеника у колико није предвиђен у наведеним законским прописима имају се применити они Законски прописи који важе за службенике државних железница.

На основу наведених законских прописа нами је част обратити се Банској Управи и умолити је да се сви прописи који важе за државно саобраћајно особље примене и на особље Пожаревачких железница и то:

- 1.) Правилник о накнади за службено одело;
- 2.) Правилник о споредним припадностима;

240 Нечитко.

241 Нечитко.

3.) Правилник о помоћном особљу да се примени на раднике бановинских железница;

4.) Да се што пре донесе нов Правилник за болнички фонд за службенике Пожаревачких железница јер садашњи правилник не одговара Правилнику државног саобраћајног особља.

Истовремено нам је част умолити Краљевску Банску Управу, да се по свима питањима од општег значаја, како персоналних тако и по питању разних правилника и по предлозима за реорганизацију Пожаревачких железница тражи мишљење и нашега удружења односно да се пројекти правилника достављају и нашем удружењу на увиђај, јер ће се оваквим радом олакшати посао и допринети правилнијем решавању свих питања.

Од правилног регулисања свих питања и правилне примене свих правилника и прописа зависи уредан и безбедан саобраћај на пругама Пожаревачких железница, па се с тога надамо да ће ова наша молба наићи на пуно оправданог разумевања.

Очекујући повољно решење по свим истакнутим питањима остајемо са одличним поштовањем.

За Обласну управу,
Секретар
потпис²⁴²

Председник
ПОТПИС²⁴³

ОБЛАСНА УПРАВА
УДРУЖЕЊА ЈУГОСЛ. НАЦИОНАЛНИХ ЖЕЛЕЗНИЧАРА И БРОДАРА
Тел. 24186, чек. рачун код поштанске штедионице, Београд број 50,980
БЕОГРАД, БАЛКАНСКА 21
Бр. 371/34
22.Ш.34. г.

БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ
Нови Сад

Удружење југословенских националних железничара и бродара има у својим редовима организоване и учлањене и железничаре који врше службу на Пожаревачким бановинским железницама. Они служе службу по свима прописима који важе за државне железнице, дакле имају исте дужности али према добијеним извештајима у погледу њихових права нису довољно награђени.

Наши другови у служби код Пожаревачких железница заостали су у погледу унапређења према службеницима бановинских из других струка који редовно добијају унапређења након испуњених законских услова. Дознали смо да службеници Пожаревачких железница од како су Пожаревачке железнице прешле у експлоатацију Краљевске Банске Управе т. ј. од 1929 г. па до данас нису добили унапређења у групи и тиме су веома много запостављени. У буџету дирекције Пожаревачких железница за 1933-34 г. у партији 3 предвиђена су потребна празна места за унапређења и разврставања али та унапређења и разврставања нису учињена.

Извештавајући Вас о овоме, молимо Краљевску Банску Управу да изда наређење да службеници:

Угричић Александар, благајник

242 Нечитко.

243 Нечитко.

Павловић Владимир, шеф станице

Илић Милутин, шеф станице

Буловић Будимир, чиновник

буду одмах унапређени, јер су давно испунили све законом прописане услове.

Молимо истовремено да се: Карташов Иван, тех. чин. Марковић Милорад, в.д. књиговођа, Николић Иван, саобраћајни чин., Радовановић Станоје, чувар пруге, Савић Ђорђе, скретничар и Петровић Љубомир, чувар постаје се разврстају т. ј. регулишу, јер има упражњених места по буџету и потребног кредита.

За предложене службенике ради унапређења и регулисања у колико смо дознали учињен је предлог и од стране дирекције Пожаревачких железница.

Ми се надамо да ће те изаћи у сусрет оправданој нашој молби, регулисати и унапредити предложене наше другове, а службенике Пожаревачке Бановинске железнице.

Очекујући повољно решење Краљевске Банске управе остајемо са одличним поштовањем.

За обласну управу

Секретар

А. Савић

Претседник

ПОТПИС²⁴⁴

Обласна управа

Удружења Југосл. Националних железничара и бродара

Бр. 371/34 од 22.Ш.1934.

БАНСКОЈ УПРАВИ ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД

Удружење Југословенских националних железничара и бродара има у својим редовима учлањене и железничаре које врше службу на Пожаревачким Ф. Бановинским железницама. Они служе службу по свима прописима који важе за државне железнице, дакле имњају исте ужности, али се по добијеним извештајима у погледу њихових права нису довољно надређени.

Наши другови у служби код Пожаревачких железница заостали су у погледу унапређења према службеницима Бановинских из других струка који редовно добијају унапређења након испуњених законских услова.

Дознали смо да су службеници Пожаревачких железница од како су Пожаревачке железнице прешле у експлоатацију Краљевске Банске Управе т.ј. од 1929. г. Па до данас нису добили унапређења у групи и тиме су веома много запостављени. У буџету дирекције Пожаревачких железница за 1933-34 г. У партији три предвиђена су потребна празна места за унапређења и разврставања а у та напређења и разврставања нису учињена.

Извештавајући вас о овоме молимо Краљевску Банску Управу да изда наређење да службеници:

Угричић Александар, благајник

Павловић Владимир, шеф станице

Илић Милутин, шеф станице

Вуловић Будимир, чиновник

²⁴⁴ Нечитко.

буду одмах унапређени, јер су давно испунили све законе давно прописане услове. Молимо истовремено да се: Карташов Иван, тех.чин., Марковић Милорад, в.д. књиговођа, Николић Иван, саобраћајни чин., Радовановић Станоје, чувар пруге, Савић Чорче, скетњичар и Петровић Љубомир, чувар постоје, разврстају т.ј. регулишу, јер има упражњених места по буџету и потребног кредита.

За предложене службенике ради унапређења и регулисања уколико смо дознали учињен је предлог и од стране дирекције пожаревачких железница.

60. АВ, 126, V, 402, 16/1935, 1с

КРАЉЕВСКА БАНСКА УПРАВА ДУНАВСКЕ БАНОВИНЕ НОВИ САД
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ

V. №. 4845

21 марта 1935 г.

ПРЕДМЕТ: Рудник „Петровачки Лесковац“ моли снижење тарифе за пренос угља на Пожарев. бан. железницама

ГОСПОДИНЕ БАНЕ,

Управа рудника „Петровачки Лесковац“ из Петровца својом преставком од 25.I.1935 г. обратила се преко Дирекције Пожаревачких бановинских железница за снижење возаринског става за пренос 1 вагона (10 тона) угља испорученог за потребу Дирекције држ. жељезница на 200 дин.

Спроводећи предмет Дирекција бановинских железница актом својим бр. 324 од 21.II.1935 г. извештава ову Управу, да Рудник од дана отварања стално лиферује угљ на прузи Пожаревачке бан. жељезнице, а у прошлим годинама је Рудник лиферовао годишње 300-400 вагона угља за приватну потребу по нормалним возаринским ценама.

С обзиром на то, да ће се повећати приход Пожаревачке банов. жељезнице ако Рудник добије лиферацију Државних жељезница, Дирекција предлаже, да се садањи возарински став – који на релацији Петровац-Пожаревац држ. станица за превоз 1 вагона (10 тона) угља износи са свима споредним трошковима 257.20 динара снизи са 20%, т. ј. на 205.80 динара за ону количину угља која је упућена Дирекцији државних жељезница.

Ово је Одељење мишљења, да би требало усвојити предлог Дирекције пожаревачких жељезница, но с тим да ова снижена тарифа важи само на ону количину угља која је упућена Дирекцији државних жељезница, а за све остале пошиљке угља да важи и даље нормална тарифа.

Стога ми је част предложити, да се руднику „Петровачки Лесковац“ у Петровцу за превоз угља упућеног Дирекцији државних жељезница на релацији Петровац-Пожаревац држ. станица снизи садањи возарински став од 257.20 динара на 205.80 динара словима: двеста пет и 80/100 динара од 1 вагона (10 тона) угља с тим да ова повластица важи само за угљ из рудника Петровачки Лесковац упућен Дирекцији државних жељезница и само на релацији Петровац-Пожаревац држ. станица за време од 1. априла 1935 год. до 31 марта 1936 год. без обзира на испоручену количину угља.

Молим, да изволите одобрити овај моје предлог.

НАЧЕЛНИК
Техничког одељења
ПОТПИС²⁴⁵

ОДОБРАВАМ
БАН
ПОТПИС²⁴⁶

61. АЈ, 148, 11, 11, 1940, 5с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА
ОДЕЉЕЊЕ ЗА ГРАЂЕЊЕ ЖЕЛЕЗНИЦА

Протокола Г. Ж. Бр. 11476 1940.

Долазна акта број 195835

дан и месец 14-V-40

Долазни акт је примљен: 16-V-40

Упућује се

Коме V

Када

Здружена акта Г. Ж. Бр. 11069/40

Предмет:

Народна Банка извештава о осигурању валуте за набавку из Немачке по предмету електродинамичких уређаја за станице на прузи Пожаревац-Кучево.

ДЕВИЗНА ДИРЕКЦИЈА

Народне банке Краљевине Југославије

Општи отсек

Дев. Бр. 195835

Београд, 14 маја 1940.

МИНИСТАРСТВУ САОБРАЋАЈА

Одељење за грађење железница

БЕОГРАД

Саопштење курса

По вашем тражењу, част нам је извести вас да ће Народна банка приликом обрачуна плаћања у иностранству применити ниже наведени курс у случају који сте нам саопштили.

1	КУРС који ће бити примењен приликом обрачуна плаћања према подацима у овом писму	15.- динара за 1 Р. М.
2	ИЗНОС КОЈИ СЕ ИМА ПЛАТИТИ	Р. М. 84.875.40
3	НАЧИН ПЛАЋАЊА	клирингом

²⁴⁵ Нечитко.

²⁴⁶ Нечитко.

4	ЗЕМЉА КОРИСНИКА	Немачка
5	РОК ПЛАЋАЊА	септембар 1940 г.
6	ПОДАЦИ О РОБИ	
	а) земља увоза	Немачка
	б) земља порекла	Немачка
	в) врста робе	електродинамички сигурности уређаји
7	Број и датум вашег акта којим сте тражили курс	Бр. 11069 од 13 маја 1940 г.

О дефинитивном закључку одмах ћете нас известити, с позивом на ово писмо, и саопштити нам: име иностране фирме (са назначењем домицила и земље) којој се плаћање има да изврши, суму која се има платити и тачне рокове о којима се има да исплати поједини износ, уколико би се плаћање вршило о разним роковима. Само ако нам ови подаци буду саопштени, сматраћемо да је ангажовање горњег износа извршено. Уколико уговор о набавци не би био закључен, потребно је да нас такође обавестите да би смо предмет брисали из евиденције.

Пошто ће бити потребно да нам, поред извештаја о дефинитивном ангажовању, издате благовремено и налог за исплату, нарочито напомињемо да се и у налогу о коме је реч, има такође навести тачан број и датум овог нашег писма којим вам се саопштава курс. Само у томе случају биће отклоњена непотребна преписка и непотребно задржавање око извршења појединих налога.

С поштовањем,
ДЕВИЗНА ДИРЕКЦИЈА
Народне Банке Југославије
ПОТПИС²⁴⁷

3

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА
ОДЕЉЕЊЕ ЗА ГРАЂЕЊЕ ЖЕЛЕЗНИЦА
Протокола Г. Ж. Бр. 11069 1940
Долазна акта број дан и месец
Долазни акт је примљен: 11-V-1940

Упућује се
Кома V
Када

ПРЕДМЕТ:

Одељење тражи од Нар. Банке осигурање валуте у немач. маркама за електродинамичке уређаје Пожаревац-Кучево.

ЕКСПЕДОВАНО 13/V1940 год.
ПОТПИС²⁴⁸

247 Нечитко.

248 Нечитко.

ДЕВИЗНОЈ ДИРЕКЦИЈИ
Народне Банке Краљ. Југославије
Београд

Тражење курса за плаћање у иностранству

Част нам је известити Девизну дирекцију да, према ниже наведеним подацима, имамо да извршимо набавку робе из иностранства. Да бисмо могли приступити дефинитивном закључењу уговора, молимо Девизну дирекцију да нам изволи саопштити курс по коме би се касније и обрачун исплате извршио, уколико би уговор о набавци био закључен.

1	ИЗНОС КОЈИ СЕ ИМА ПЛАЋАТИ (Вредност набавке, изражена у оригиналној валути, у којој би и уговор био закључен, т. ј. у којој ће бити извршено фактурисање и плаћање)	84.875,40 немачких марака
2	НАЧИН ПЛАЋАЊА (Назначити начин на који се исплата има да изврши: клирингом, слободном девизом)	Југословенско-немачким клирингом
3	ЗЕМЉА КОРИСНИКА (Навести земљу у којој се налази фирма или установа којој би се плаћање имало да изврши)	Немачка Фарајнигте-ајзенбан Сигналверке Берлин
4	РОК ПЛАЋАЊА (Ако није познат тачан рок, означити приближно: месец, тромесечје, полугође и год.)	Почетком септембра 1940 г.
5	ПОДАЦИ О РОБИ а) земља увоза б) земља порекла в) врста робе г) број увозне цар. тарифе	а) Југославија б) Немачка в) Електрондинамички сигурносни уређаји г) 540/2; 663; 665 и 669/1

По дефинитивном закључењу уговора обавестићемо Вас да ли је потребно да горњу суму дефинитивно ангажујете или да је бришете из евиденције уколико плаћање не би дошло у обзир.

13. маја 1940.
Београд
ПОТПИС²⁴⁹

Начелник
Одељење за грађење железница
ПОТПИС²⁵⁰

249 Нечитко.

250 Нечитко.

ЕКСПЕДОВАНО

18/V 1940 г.

ПОТПИС²⁵¹

ДЕВИЗНОЈ ДИРЕКЦИЈИ
НАРОДНЕ БАНКЕ КРАЉ. ЈУГОСЛАВИЈЕ
Београд

Дефинитивно ангажовање за плаћања у иностранству

У вези раније преписке вођене поводом тражења курса за извршење плаћања у иностранству у ниже наведеном случају, извештавам Вас да можете дефинитивно ангажовати ради исплате у иностранству за наш рачун

1	КУРС који ће бити примењен приликом обрачуна плаћања (према Вашем саопштењу)	15.- динара за 1 Р. М.
2	ИЗНОС КОЈИ СЕ ИМА ПЛАТИТИ (Вредност набавке, изражене у оригиналној валути, у којој је закључен уговор, т. ј. у којој ће бити извршено фактурисање и плаћање)	84.875,40 Р. М.
3	НАЧИН ПЛАЋАЊА (Назначити начин на који се исплата има извршити: клирингом, слободном девизом)	клирингом
4	ИМЕ ИНОСТРАНОГ КОРИСНИКА (Коме се исплата има извршити, са назначењем домицила и земље)	Ферајнигте-ајзенбанверке - Берлин
5	РОК ПЛАЋАЊА (Уколико би се плаћање имало вршити о разним роковима, означити поједине износе и њихове рокове плаћања)	Септембра 1940 г.
6	ПОДАЦИ О РОБИ	
	а) земља увоза б) земља порекла в) врста робе	а) Југославија б) Немачка в) електродинамички сигурности уређаји
7	Број и датум писма Девизне дирекције којим је саопштен курс за ову набавку	Дев. бр. 195835 од 14 маја 1940 г.

Уједно напомињемо, да ћемо Вам издати благовремено налог за извршење горње исплате, којом ћемо се приликом поново позвати на број и датум Вашег писма, којим сте нам саопштили курс за овај случај.

18. маја 1940.

Београд

ПОТПИС²⁵²

Начелник

Одељење за грађење железница

ПОТПИС²⁵³

251 Нечитко.

252 Нечитко.

253 Нечитко.

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА
ОДЕЉЕЊЕ ЗА ГРАЂЕЊЕ ЖЕЛЕЗНИЦА
Протокола Г. Ж. Бр. 13894 1940
Долазна акта број
 дан и месец
Долазни акт је примљен: 14-VI-1940

ПРЕДМЕТ: Набавка цеви-гвоздене за скретничке фењере на станицама Пожаревац-
Кучево

Упућује се:

ПОТПИС²⁵⁴ 11/VII/40

ПОТПИС²⁵⁵ 11.VII.1940.

ПОТПИС²⁵⁶

ПОТПИС²⁵⁷

ПОТПИС²⁵⁸ 13/II

V. 14/IX-40

ОДЕЉЕЊУ ЗА ГРАЂЕЊЕ ЖЕЛЕЗНИЦА

Фирма Ферајнигте-ајзенбан-сигналверке из Берлина према закљученом уговору ГЖБр. 7477/38 са Одељењем отпочела је радове на монтажи електродинамичких уређаја по станицама на прузи Пожаревац-Кучево.

Како се при монтажи скретничких фењера указала потреба да се носиоци фењера замене са гвозденим цевима да се не би морала постоља мењати, то је потребно набавити 74м гвоздених цеви од 33Ø.

Отсек моли Одељење да изволи одобрити да се изврши набавка наведене горње количине материјала директном погодбом на основи чл. 86 закона о државном рачуноводству.

Набавка ће се извршити комисијским путем преко г. г. Љуб. Михаиловића инсп. и Стевана Родића чинов.

Потребна сума од 1600.- динара пада на терет зајма за јавне радове из кредита одобрених решењем МСБр. 427/37 парт. 9.

1940 јуна 14
Београд
ПОТПИС²⁶⁰

Шеф V Отсека,
ПОТПИС²⁵⁹

254 Нечитко.

255 Нечитко.

256 Нечитко.

257 Нечитко.

258 Нечитко.

259 Нечитко.

260 Нечитко.

ОДОБРАВАМ

Начелник Одељења за грађење железница,
ПОТПИС²⁶¹

Да се пише:

Фирми Феро-континент а. д.

Београд

Карађорђева ул. 73

У вези телефонског разговора умољавате се, да доносиоцу овог акта издате 72-76 м. гвоздених црних цеви са шавом од 33ммØ по цени 20,- динара од 1 м. и да нам у исто време доставите рачун за наплату ових цеви

25. јуна 1940. г.

Београд

За Начелника Одељења за грађење железница

ПОТПИС²⁶²

Одељењу за грађење железница

– Општи отсек –

Према предњем решењу извршили смо набавку 73.07м. црни цеви од 33ммØ (1”) код најповољнијег понуђача Фирме Фероконтинент А. Д. за трговину гвожђем у Београду и цеви послали у Кучево на употребу.

С тога нам је част доставити Одељењу цео предмет, с молбом на даљу надлежност.

Прилози: Записник о пријему материјала са рачуном и признаницом.

5. јула 1940 г.

Београд

Чланови комисије

Љуб. Михаиловић

Ст. Родић

Да се пише:

Рачуноводству

Исплатити Фирми „Фероконтинент“ А. Д. у Београду по приложеном рачуну а на терет зајма за јавне радове од кредита одобрених решењем М.С.Бр. 427/37 парт. 9 суме од

Динара1461,40

а по одбитку ½ процена на име признаничке таксе динара 7,30

НЕТО за исплату динара 1454,10

(хиљадчетиристотинепедесетчетири и 10/100)

за испоручене цеви на основу приложеног решења.

О извршеном известити.

10-VII-1940г.

Београд

НАЧЕЛНИК

Одељења за грађење железница

Љуб. Михаиловић

261 Нечитко.

262 Нечитко.

Фирми „Фероконтинент“ А. Д.
Београд

Одељењу за грађ. железница
I ОТСЕКУ

По извршењу захтева доставља се предмет с молбом ма даљи рад.
18/VII.1940.

Бгд.

63. АЈ, 148, 17, 14, 1941, 4с

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА
МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА
ОДЕЉЕЊЕ ЗА ГРАЂЕЊЕ ЖЕЛЕЗНИЦА

Протокола Г. Ж. Бр. 4233 1941

Долазна акта број
 дан и месец

Долазни акт је примљен: 8-III-1941

ПРЕДМЕТ:

Ф.А.С. подноси предрачун за монтажу акумулатора по станицама на прузи
Пожаревац-Кучево.

Коме: V

Да се пише:

М ГРЕГОВИЋ И КОМП.

Београд

Жоржа Клеменсоа бр. 32.

На 7. станица пруге Пожаревац-Кучево налазе се зграде све по једном истом типу у које ће се сместити акумулатори и резервни машински агрегати, које има да лиферује и монтира фирма Југословенско Сименс а.д. из Београда а Ваша фирма има да лиферује и монтира машинске агрегате које служе за сталан рад електричне централе. Како монтажа резервних машинских агрегата није по уговору предвиђено, то молимо горњу фирму да нам изволи у што краћем року поднети предрачун коштања монтаже акумулатора и машинских агрегата, као и прикључак електричних проводника од централе до станичног апарата.

Овај би посао извршила Ваша фирма једновремено са монтажом Ваших радова које има фирма по уговору да сврши.

17 марта 1941.

Београд

ПОТПИС²⁶³

Начелник

Одељења за грађење железница

ПОТПИС²⁶⁴

263 Нечитко.

264 Нечитко.

VEREINIGTE EISENBAHN-SIGNALWERKE G.M.B.H.
BLOCKWERK

Министарству Саобраћаја Краљевине Југославије,
Одељењу за Грађење Железница
Београд

Берлин, 20 фебруара 1941
Нр. 76 320 / F1

BETREFF: Монтажа уређаја за снабдевање струјом за сигурносне уређаје на прузи
Пожаревац-Кучево

Према условима за лицитацију, на основу које нам је уступљена испорука и монтажа сигурносних уређаја за 8 станица на прузи Пожаревац-Кучево, монтажу уређаја за снабдевање струјом комплетних електродинамичких сигурносних уређаја треба да обави сама Железничка Управа.

У колико би пак Железничка Управа била вољна да и ту монтажу повери нашој фирми, част нам је изјавити, да би је преузели под истим условима, под којима изводимо и монтажу осталих делова сигурносних уређаја.

Обзиром на напред речено, нудимо Вам:

А) Монтажу уређаја за снабдевање струјом за све станице

Цена монтаже: 15% од цене материјала уређаја за снабдевање струјом и материјала за прикључак и везу

Б) За сваку станицу: по један комплет/ситног материјала за прикључак и везу

Цена тог материјала: Дин. 2.150.- за једну станицу.

Ова понуда односи се искључиво на монтажу уређаја за снабдевање електричном струјом, који су предмет наше испоруке.

Молимо за хитан одговор, како би се у случају да нам се повери ова монтажа могли одмах да снабдемо потребним ситним материјалом.

Напомињемо, да у опсег понуђене монтаже спада и целокупна монтажа уређаја за снабдевање струјом, који ми испоручујемо, са извођењем свих веза од прикључка на електричну мрежу, који се има налазити у одељењу за акумулаторе, па до поставног апарата. Понуђени комплет ситног материјала обухвата сав потребан материјал.

Спојне водове од електричне централе до прикључка у одељењу за акумулаторе дала би сама Железничка Управа.

У прилогу подносимо детаљне понуде, и то:

а) понуду за монтажу у којој је претпостављено, да се за сада неће монтирати мотор-генераторска група;

б) додатну понуду за монтажу мотор-генераторских група.

VEREINIGTE EISENBAHN-SIGNALWERKE
G. m. b. H.
ПОТПИС²⁶⁵

НАПОМЕНА:

У случају да нам се уступи понуђена монтажа, молимо да нам се одмах дају цртежи електричних централа са шемама веза.

Прилози:

понуда

додатна понуда

КРАЉЕВИНА ЈУГОСЛАВИЈА

МИНИСТАРСТВО САОБРАЋАЈА

ОДЕЉЕЊЕ ЗА ГРАДЊУ ЖЕЛЕЗНИЦА

Бр. 4233

1.Ш.1941. 19__ год.

БЕОГРАД

РЕГИСТАР ДОКУМЕНАТА

1929.

1. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 109, 3с, Преписка Суд општине Калиште срез и област пожаревачка са господином Министром саобраћаја (Генералној дирекцији железница у Београду). 27. јун 1929. година 12
2. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 2, 8 с, Списак целокупног особља Дирекције обласних Железница на дан 25. новембар 1929. година 14
3. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 4, 7с, Дирекција обласних Железница доставља господину Бану Дунавске бановине списак возног парка ове Дирекције с молбом на употребу, 25. новембар 1929. година 9
4. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 13, 6с, Дирекција Пожаревачке железнице Дунавске Бановине дописом обавештава КБУДБ(техничко одељење Нови Сад) о завршеним радовима на електроинсталацијама у руднику Мелници, 25. децембар 1929. година 26

1930.

5. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 16, 1 с, Молба делегата из Великог Градишта Господину Бану Дунавске бановине Нови Сад о проширењу потврђеног уговора за изградњу пруге ка Великом Градишту, 2. јануар 1930 29
6. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 7, 4 с, Одредбе у погледу одобравања и исплате издатка Пожаревачких Банских Железница, 8. фебруар 1930. година 30
7. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 7, 5 с, Преписка фирме Оријентконструкт из Београда са Господином Министром шума и руда и Господином Баном ДБ, 16. фебруар 1930. година ... 33
8. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 43, 4с, Закупац ресторације Петар Павловић из Пожаревца на станици пожаревачкој моли Господина Бана за умањење месечне кирије, 24. фебруар 1930. године 35
9. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 8, 16 с, Набавка железничких прагова, скретника и мостовске грађе за Пожаревачке железнице (извештај са прве лицитације), 24. фебруар 1930. године . 38
10. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 8, 26 с, Кажњавање скретничара Андрејић Милутина, за учињену кривицу, казном - тродневном платом у корист Болничког и Помоћног Фонда Службеника Дирекције П.Ж.Д.Б., 24. фебруар 1930. године 9
11. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 27, 6 с, Дирекција Пожаревачке Железнице обавештава КБУДБ техничко одељење Нови Сад о набавци мазива за локомотиве, 26. фебруар 1930. године 65

12. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 41, 5 с, Одобрење конкурса за попуњавање места шефа станице у Пожаревцу по наређењу Бана Дунавске бановине, 14. март 1930. године. 68
13. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 125, 17 с, Реорганизација Пожаревачких Банских Железница, 20. март 1930. године 73
14. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 17, 4 с, Одобрење издавања бесплатних карата за возњу Пожаревачким Банским Железницама, 04. април 1930. године 83
15. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 59, 1с , Повласница за превоз материјала за подизање цркве у Брежану, 10. април 1930. године 85
16. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 60, 3 с, Тражење одлуке за исплату угља набављеног за локомотиве, 12. април 1930. године 86
17. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 62, 6 с, Чишћење оцака на зградама станица и ложионица, радионица Дирекција Пожаревачке Железнице, као и исплата рачуна за исте, 14. април 1930. године 87
18. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 38, 7 с, Исплата накнаде трошкова заступницима шефова станица г. Илићу и г. Халуповићу, 16. април 1930. године 91
19. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 68, 2 с, Уступање под закуп земљишта дуж пруге службеницима Пожаревачких Железница, 25. април 1930. године 97
20. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 73, 2 с, Регулисање положаја контрактуалних и хонорарних чиновника, 28. април 1930. године 98
21. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 79, 13 с, Решење којим Министар саобраћаја подиже ваздушну железницу Кленовник-Пожаревац Пожаревачком рударском друштву „Кленовник“, 29. април 1930. године 100
22. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 72, 2 с, Одобрење увођења шетних возова на релацији Пожаревац-Петровац, 07. мај 1930. године 109
23. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 66, 4 с, Саопштење решења ГЛ. Београдске царинарнице о повратку наплаћене царине од фирме Оријентконструкт из Њујорка, 17. мај 1930. године . 110
24. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 35, 3 с, Решење КБУДБ техничко одељење о спроведеној истрази за службеника г. Ђорђевић Божићара бившег шефа железничке станице у Пожаревцу, 26. мај 1930. године 113
25. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 60, 7 с, Набавка угља за локомотиве Пожаревачких железница, 26. мај 1930. године 115

26. АЈ, фонд 148 (Министарство саобраћаја Краљевине Југославије) фасцикла 16, редни број 8, 4 с, Преглед пруга изграђених и у грађењу после рата од 1918 до данас, 23. јун 1930. године. 119
27. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 113, 2 с, Распоред особља Дирекције Бановинских Железница на место редуцираних службеника, 05. јул 1930. године 122
28. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 400, фасцикла 121, 12 с, Измена возаринских ставова за превоз угља на релацији Пожаревац-Дубравица и Пожаревац-Петровац, 07. новембар 1930. године ... 24
29. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 47, 5 с, Исплата остатка зарада фирми Милана Марића-предузетника ради извршења радова на Обл. Мелничком руднику, 25. децембар 1930. године .. 132
- 1931.
30. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 70, 10 с, Правилник болничког и помоћи фонда железничких службеника Пожаревачких Бановских Железница, 09. фебруар 1931. године .. 135
31. АЈ, фонд 148 (Министарство саобраћаја Краљевине Југославије) фасцикла 18, редни број 3, 2 с, На предлог Министра финансија, Краљ Александар I доноси Закон о грађењу железничких пруга Пожаревац-Кучево-граница бивше Пожаревачке области, Петровац-Жагубица-граница бивше Пожаревачке области и Пожаревац-Свилајнац, 19. јун 1931. године 142
32. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 60, 1 с, Снижење тарифског става за превоз креча на Пожаревачким бановинским железницама, 12. мај 1931. године 144
33. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 57, 4 с, Израда темеља за скретницу у станици Петровац, 15. мај 1931. године 145
34. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 64, 1 с, Рад комисије за проширење железничке станице, 21. мај 1931. године 148
35. АЈ, фонд 148 (Министарство саобраћаја Краљевине Југославије) фасцикла 18, редни број 2, 2 с, Извештај комисије по решењу ГИ бр. 1056/31, 28. мај 1931. године 148
36. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 59, 1 с, Монтирање гвоздене мостовске конструкције моста преко Орловаче, 17. јул 1931. године 150
37. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 56, 7 с, Пожаревачка железница, отварање кредита 1931-1932, 23. јул 1931. године 151
38. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 30, 4 с, Обавештење начелника телеграфско-телефонског одељења М.Ж. Ђорђевића господину Министру пошта и телеграфа Краљевине СХС о успостављеној телеграфско-телефонској линији од Пожаревца до Петровца, 15. септембар 1931. године 155

39. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 13, 6 с, Списак материјала примљеног из Немачке на рачун репарација, 22. септембар 1931. године 158
40. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 82, 2 с, Издавања под закуп и вођење надзора на прелазима, скелама преко реке Мораве, 15. децембар 1931. године 161
41. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 402, фасцикла 3, 15 с, Дирекција Пожаревачких Железница обавештава КБУДБ о укидању редовних вагона на релацији Пожаревац-Дубравица, 29. децембар 1931. године 163

1932.

42. АЈ, фонд 148 (Министарство саобраћаја КЈ), фасцикла 8, редни број 8с, Грађење нових железничких пруга, 31. јануар 1932 172
43. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 16, 2 с, Смањење награде за превоз поште приватним железницама, 08. фебруар 1932. године 176
44. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 402, фасцикла 26, 32 с, Извештај о ванредном прегледу рачунско-финансијске природе код Дирекције Пожаревачке Железнице, 24. април 1932. године 177
45. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 402, фасцикла 2, 11 с, Редукција особља Дирекција Пожаревачких Железница ДБ, 04. мај 1932. године 194
46. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 44, 4 с, Одобрење бесплатног превоза једног вагона пшенице на Пожаревачким банским железницама, 04. јул 1932. године 201
47. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 72, 11 с, Пописи за набавку угља, јул 1931. године 203
48. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 402, фасцикла 22, 24 с, Дирекција Пожаревачких Железница – студија за увођење у саобраћај моторних кола, 29. септембар 1932. године 209
49. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 54, 7 с, Санирање бановских железница, 17. новембар 1932. године 222
50. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 6, 18 с, Комисијски преглед радова на копању темељних јама за израда бетона, стубова и крила за гвоздени мост преко Орловаче, 24. новембар 1932. године 226

1933.

51. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 401, фасцикла 18, 8 с, Друштво Црвени крст у Петровцу - наплата возарине, 23. март 1933. године 240
52. АЈ, 148 (Министарство саобраћаја Краљевине Југославије) фасцикла 18, редни број 4, 1с, Обавештење представника наше Државе у арбитражном суду Министру финансија у спору предузећа Лозингер и комп. из берна и Банке компас из беча Бану, 23. новембар 1933 244

53. АЈ, фонд 148 (Министарство саобраћаја Краљевине Југославије) фасцикла 18, редни број 5, 1 с, Преписка Поштанске штедионице Краљевине Југославије са Државном правобраништву Београд, 18. децембар 1933. године 245

1934.

54. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 402, фасцикла 24, 2 с, Уступање стана шефа станице у Пожаревацу, 26. април 1934. године 245

55. АЈ, фонд 148 (Министарство саобраћаја Краљевине Југославије) фасцикла 18, редни број 6, 25 с, Комисијски извештај о уговору са фирмом Оријентконструкт сада пренетим на фирму Лозингер, 09. јул 1934. године 247

56. АЈ, фонд 148 (Министарство саобраћаја Краљевине Југославије) фасцикла 18, редни број 7, 2 с, Државно правобранилаштво Краљевине Југославије обавештава актом буџетско одљење о исплати заступничких и судбених трошкова и плаћање накнаде и трошкова о изгубљеним парницама, 14. август 1934. године 267

57. АЈ, фонд 148 (Министарство саобраћаја Краљевине Југославије) фасцикла 11, редни број 11, 5 с, Извештај о стању радова на грађењу пруга, 04. октобар 1934. године 268

58. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 402, фасцикла 50, 1 с, Бесплатни превоз материјала за зидање школе у Рашанцу, 04. децембар 1934. године 272

59. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 402, фасцикла 39, 6 с, Обласна управа удружења Југосл. Националних железничара и Београда се обраћа господину Бану Дунавске Бановине Нови Сад, 1934. године ... 273

1935.

60. АВ, фонд 126 (Краљевско Банска Управа Дунавске Бановине) одељење V, кутија 402, фасцикла 16, 1 с, Рудник Петровачки Лесковац моли снижење тарифе за пренос угља на Пожаревачким банским железницама, 25. март 1935. године ... 277

1940.

61. АЈ, фонд 148 (Министарство саобраћаја Краљевине Југославије) фасцикла 12, редни број 11, 5 с, Народна банка извештава Министарство саобраћаја КЈ о осигурању валуте по предмету електродинамичких уређаја на пружи Пожаревац-Кучево, 18. мај 1940. године 278

62. АЈ, фонд 148 (Министарство саобраћаја Краљевине Југославије) фасцикла 17, редни број 13, 3 с, Набавка гвоздених цеви за скретничке фењере фирме из Берлина, 25. јул 1940. године 282

1941.

63. АЈ, фонд 148 (Министарство саобраћаја Краљевине Југославије) фасцикла 17, редни број 14, 4 с, Поднесци предрачуна за монтажу акумулатора на пружи Пожаревац-Кучево, 01. март 1941. године 284

ИМЕНСКИ РЕГИСТАР

А

А. Крал	269
Аврамовић Живан	15
Александар	71, 142, 143, 289
Алексић Сретен	14
Андре Јакоб	148
Андрејевић Јов.	108
Андрејевић Јован	104, 105
Андрејић	49
Андрејић Милутин	15, 49, 50, 287
Антел Х.	103, 107

Б

Бајлони И.	9, 130
Бастајић Бранко	177
Бељић Љубомир	17, 18
Бјелчић Др.	266
Блажић Петар	15, 123
Богдановић Бранислав	16, 19
Богдановић Никола	17
Богојевић Д.	247
Богојевић Димитрије	86
Богосављевић Света	16
Бојиновић Миљивоје	15, 123
Бојић П. Дим.	267
Бокор Јел.	208
Борин Тодор	16
Бранковић Никола	16
Браћа Новаковић	154
Буловић Будимир	276

В

Васић Милан	17
Васић Милорад	16
Васић Никола	16
Видојковић Давид	15
Вилимановић Др. Милојков	267
Вићентијевић Драгутин	17
Војиновић М.Манојло	
Војиновић Манојло	15
Војиновић Михајло	177
Воловик Матеја	16
Вујић Илија	17
Вујичић Живан	16
Вукмировић Ђорђе	15
Вуловић Будимир	14, 276
Вучковић Константин	14

Г

Гаспарини Ђ.	38, 43, 68, 133, 165, 172
Гачић Мил.	62
Гецова	105
Гођевац С.	61
Гојковић Димитрије	16, 19, 123
Грипић Јован	15

Д

Данић Светислав	15
Делибашић В.	51
Димитријевић Димитрије	16
Димитријевић Драг.	156
Димитријевић Јован	223
Димитријевић Никола	269
Дуњић М. Рад.	112

Ђ

Ђорђевић	114, 115
Ђорђевић Божидар	14, 69, 71, 113, 114
Ђорђевић Љубисав	16
Ђорђевић М.Ж.	156, 157
Ђорђевић Милан	16, 18
Ђорђевић Перса	15
Ђорђевић Петар	16, 18
Ђорђевић Станко	18
Ђукић Војислав	15
Ђурђевић Т.С.	121, 150
Ђурић М.	62

Ж

Живановић Б. Кмет	105
Живановић Добросав	14
Живановић Драгољуб	16
Живановић Кмет Богдан	104
Живановића Љубомир	144
Живковић Драгољуб	16
Живковић Драгутин	19
Живковић Душан	16
Живковић Ђорђе	15
Живковић Живан	72
Живковић Никола	271
Живковић П.	144
Жиравец Павле	270

З

Зајец Јосиф	16
Зарић Л.	103, 106, 107, 108
Здравковић Живојин	14

И

Ивановић Милан	16
Ивковић Владимир	14
Ивковић Дамњан	16
Игел Јордан	16
Игњатовић Танасије	117
Илић	91
Илић Војислав	15
Илић Милутин	15, 91, 177, 223, 276
Илић Недељко	16
Илић С.	155
Илић Светислав	16

Ј

Ј. Димитрије	166, 167, 169
Јаковљевић Владимир	17
Јаневски Димитрије	98
Јанковић Божидар	15
Јанковић Милан	14
Јанковић Миљивој	102, 106, 107, 108
Јанковски Димитрије	14
Јашек Александар	18
Јевремовић Божидар	16
Јевремовић Радосав	15
Јербић Илија	104, 105, 108
Јеремић Петар	15
Јовановић Анд.	105
Јовановић Андреја	104
Јовановић Б.	108
Јовановић Божидар	105
Јовановић В. Бож.	149
Јовановић Војин	15
Јовановић Војислав	17
Јовановић Димитрије	14
Јовановић Ђ.П.	162
Јовановић Ђорђе	72
Јовановић Живан	17, 123
Јовановић Ј. Божидар	104
Јовановић Коста	98
Јовановић М. Илија	89, 90
Јовановић Милан	104, 105
Јовановић Пера	200
Јовановић Петар	72
Јовановић Чедомир	17
Јовановски Димитрије	190
Јовић Спасоје	15
Јојић	266
Јоцић Б. Никола	
Јушчук Василије	14, 82, 98, 127

К

Калаш Шереш	72
Карташић Ш.	25
Карташов Иван	17, 98, 246, 276, 277
Кнежевић С.	108
Кнежевић Сава	104, 105
Ковачевић Ј.	106
Ковачевић Јос.	107
Константиновић Александар	18
Константиновић Момчило	16
Костић Благоје	17
Костић Богољуб	17
Костић Владета	16
Костић Димитрије	17, 123
Костић Момчило	269
Костић П. Момчило	150, 157
Костић Павле	15, 123
Костић Станиша	17
Кржић Душан	55
Кушљански Вадим	72

Л

Лазаревић Божидар	71
Лазаревић Кост.	226
Лазић Василије	15, 123
Лукић Б.	106
Лукић Бор.	108
Лукић Лука	17
Лукић Светозар	16
Лучић М.	51, 54

Љ

Љотић В. Димитрије	144
------------------------------	-----

М

Максић Богосав	15
Марић Милан	132, 133, 134
Марјанчук Антоније	71
Марковић Димитрије	16
Марковић Драгутин	270
Марковић Јеврем	17, 18, 123
Марковић Милорад	276, 277
Марковић Ник.	267
Мартиновић Александар	17
Мартиновић Душан	17
Мати-ем Др. Хансом	244
Матијашевић Р.	267
Матић Дамњан	15
Матић Милан	17, 123
Микић Др.Љуб.	267

Микић Сава	15
Миладиновић Владимир	16
Милановић Чедомир	14
Миленковић Ђорђе	18
Миленковић Живојин	15, 19
Милетић Светозар	18
Милетић Светомир	17
Миливојевић Лука	15
Милић Радован	17
Милићевић Драган	61
Миловановић Љубисав	16
Миловановић Радисав	16
Миловановић Станислав	14
Милојковић Велимир	15
Милосављевић	12
Милосављевић Живота	15, 18
Милошевић Василије	15, 18
Милутиновић Љубомир	17
Миљковић Душан	115, 228
Миљковић Милан	16
Митић Драгутин	16
Митровић Живан	15, 40
Митровић Станко	16
Михаиловић Ђ.	144
Михаиловић Ђурђе	270
Михаиловић Иван	16
Михаиловић Љуб.	282, 283
Мишић Љубомир	15
Монти	43, 68
Монти Ј.	133
Монти Јосип	148

Н

Недељковић Бог.	108
Недељковић Богдан	104, 105
Недељковић Д.М.	245
Ненадовић Стојадин	16
Никодијевић Милисав	18
Николић Иван	15, 18, 276, 277
Николић Коста	15
Николић Лепосава	15
Николић Мил.	165, 177
Николић Милош	88
Нинков Малеша	59
Нипков Ханс	148
Ничота	114, 115
Ничота Михајло	14, 17, 19, 26, 103, 104, 134, 148, 161, 172
Ничота Шт. Мих.	48, 49, 177, 178, 200, 207

О

Обрадовић Александар	14
Обрадовић Живота	271
Обрадовић Марко	15
Обрадовић Милош	15
Обрадовић Радисав	15
Обрадовић Радосав	18
Обрадовић Сретен	228
Обреновић Драгутин	270
Огњановић Ранисав	17, 18

П

Павловић Владимир	15, 177, 246, 276
Павловић Илија	17
Павловић Мих.	62
Павловић Павле	17
Павловић Петар	35, 36, 37
Павловић Радомир	224
Павловић С. Мих.	63
Павловић Ц. Драгутин	18
Павловски Ростислав	132
Пантелић Властимир	200
Пауновић Јован	14
Петровић А. Петар	266
Петровић Андрија	14, 19, 224
Петровић Благоје	17
Петровић Божидар	16
Петровић Љубомир	123, 276, 277
Петровић Паун	39, 40
Петровић Рагибор	16
Пољаков Петар	16
Првачкт Љубомир	16
Прелер	58, 59
Прелер Евгеније	59

Р

Радивојевић Лаз.	39, 102
Радисављевић Миладин	15
Радовановић Исидор	154, 155
Радовановић Станоје	17, 123, 276, 277
Радојковић Милош	17, 18
Радосављевић Чеда	16
Радловић Трифун	14
Ранковић Душан	16, 19
Рејак Јован	16
Ржевски Ал.	108
Ржевски Александар	62
Ристић Владимир	17, 18
Ристић Радисав	16
Ристић Синиша	14

Родић Ст.283
Родић Стеван282

С

Савић А.276
Савић Ђорђе15, 276, 277
Сењановић П.266
Симић Миливоје 16
Спасић Стеван 15
Стевановић Живота15, 49
Стевић Милан 17, 18
Стевић Милован154
Стевић Мирослав 16
Стефановић49
Стефановић Бранислав98
Стефановић В.228
Стојадиновић Љ.М.142
Стојадиновић Милан63
Стојадиновић Михаило 15, 18
Стојићевић Милорад 16, 18
Стокић М. Павле 15
Стокић Павле 18
Стокић Стеван123

Т

Таушановић Јова104
Таушановић Јован 105, 108
Терзић Љуб.157
Тодоровић Живко 270
Томашевић Живојин269
Томић Божидар 16
Трајковић Тома 15
Туцовић Владимир 41, 42

У

Угриновић А. 105, 108
Угриновић Адам104
Угричић Александар .177, 200, 275, 276

Ф

Филиповић Љубомир 18
Филиповић Светолик 16
Франић Л.102

Х

Хакман Коста59
Халуповић 91
Халуповић Светислав 15, 91

Ц

Цветић Милутин98
Целегин267

Ш

Шверљуга143
Шрепловић Д.П. 102, 107
Шуперина Б.156

ГЕОГРАФСКИ РЕГИСТАР

А
Аустрија 211, 213, 221

Б
Бар 29, 175
Батуша 12, 13, 15, 18, 19, 24, 166, 167, 170, 171, 190, 191, 224
Београд 9, 12, 33, 34, 40, 54, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 68, 73, 74, 75, 76, 77, 89, 90, 100, 102, 103, 104, 105-107, 110, 111, 112, 116, 120, 121, 122, 125, 128, 129, 143, 149, 155-157, 163, 164, 168, 171, 173-176, 201, 202, 219, 229, 242, 243-245, 247, 248, 254, 266, 267-269, 271-275, 278, 280-286
Берн . 143, 148, 244, 245, 247, 267, 268, 290
Беч 244, 245, 251, 252, 290
Билећа 121, 173
Битол 175
Бихаћ 174, 175
Благојев Камен . 173, 174, 252, 253, 256, 257
Богомиле 175
Бордо 174
Босанска Рача 120, 296
Босански Кобаш 41, 42
Босански Нови 120
Брадина 173
Брежане 22, 74, 85, 123, 166, 167, 170, 171, 186, 187,
Брза Паланка 174
Бугарска 174
Букурешт 174

В
В. Плана 270, 271
В. Црниће . . . 15, 23, 166, 167, 170, 171, 190
Вараждин 174, 175
Вел. Градиште . . . 10, 29, 30, 163, 247, 287
Велес 120, 174, 175, 269
Велико Село 123, 126, 131
Војводина 175

Г
Глоговци 121, 173, 174, 175, 270
Госпић 120, 122
Грачац 122

Д
Добој 41, 42
Дољевац 120
Дубравица . . . 10, 15, 18, 19, 20, 22, 41, 49, 67, 73, 74, 76, 77, 81, 82, 124, 125, 127, 128, 129, 131, 163-166, 168, 170, 171, 185, 186, 187, 218, 219, 223, 224, 289, 290, 296

Ђ
Ђаковица 175
Ђураково 29

Ж
Жагубица . 10, 143, 220, 223, 247, 252, 289

З
Загреб 174, 175

И
Италија 174

К
Калиште 12, 13
Каменово 25, 123, 166, 167
Кларија 120
Кленовник 51-54, 60, 61, 62, 63, 64, 86, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 115-119, 128, 129-131, 185
Кнежевац 174
Книн 120, 122, 174, 175
Књажевац 122
Копривница 174, 175
Косово 270
Косовска Митровица 120, 122, 173
Котор 174
Крагујевац 120, 121, 122, 173
Крајова 174
Краљево 120, 122, 173
Крапина 173
Кумане 29
Куршумлија 120, 175, 175
Кусиће 29

Л
Лазаревац 121
Ластава 121
Лијон 174

Љ
Љубљана 174

М
М. Крсна 75, 120, 122
М. Црнеће 14, 23, 91, 123, 126, 127, 130, 131, 166, 167, 170, 171, 190, 191, 219, 224, 227, 228
Мађарска 175
Маиловац 29
Мајдан 63, 100, 128, 129, 131, 174
Мала Крсна 74, 75
Мелница . . 18, 26, 27, 28, 86, 132, 133, 134

Метохија175
Милано174
Митровица122, 173

Н

Неготин174
Немачка .158, 173, 211, 221, 278-281, 290
Ниш120, 122, 201
Нови Сад ... 13, 14, 19, 26, 27, 29, 30-33,
35-38, 41, 42, 43, 50, 53, 65-69, 73, 76, 79,
83-91, 97-99, 109-119, 122, 124, 132-135,
144-148, 150-155, 162-165, 172, 177, 176, 177,
194-196, 198, 200-202, 208, 209, 222-226,
240-246, 272-277

Њ

Њујорк 10, 110, 111, 247, 248

О

Обреновац 120, 122, 173, 297
Одеса 174
Охрид 121

П

Панчево 121, 173, 174, 269
Параћин 120, 144
Пек 174
Петровац ... 9, 10, 15, 18, 20, 25, 56, 57,
59, 60, 63, 64, 67, 73, 74, 75-79, 81, 82, 109,
110, 116, 118, 124, 125, 127, 128, 129, 131,
144-146, 157, 166-169, 171, 190, 192, 202,
215-219, 223, 240-242, 244, 247, 252, 277
Пећ 122, 173-175, 270
Плочник 173
Пожаревац 12-14, 17-20, 22, 26, 27,
29, 31, 32, 34-45, 46, 48, 49-89, 96, 98, 100,
101, 103-106, 108, 109-111, 113-116, 118, 122,
124-135, 137, 342-158, 161, 163-171, 173, 186,
187, 190, 191, 194-196, 168-202, 208, 209,
211, 215-228, 240, 243, 245, 252, 256, 2567,
268, 272, 273, 279, 282, 284, 285
Пољска 175
Прибој 120, 173-175
Призрен 175
Пријепоље 174, 175
Прилеп 174, 175, 269, 297
Пристаниште 185
Приштина 122, 173, 175
Прокупље 173

Р

Радужевац 76
Рача 122
Рашанац ... 15, 24, 123, 166, 167, 170, 174

Рашка 120, 173
Раштелица 173
Ресник 269
Рогатец 120, 122, 173
Румунија 174
Русија 174

С

Св. Јанж 174, 175
Севница 174, 175
Сичево 121
Скадар 175
Скопље 175
Славонија 175
Смедерево 77
Солун 175
Сплит 176
Средњево 29
Сталаћ 120

Т

Тител 120
Топола 121
Тополовник 29
Топчидер 120, 122, 173
Требиње 173
Триброде 29
Трновче ... 15, 25, 123, 166, 167, 170, 171
Трст 174

Ђ

Ђириковац 104

У

Увац 120, 173
Угљеник 120
Ужице 122

Ф

Француска 173, 174

Х

Хрватска 175

Ц

Црња 120

Ч

Чешљева Бара 247

Ш

Швајцарска 173, 250, 254
Шибеник 175
Штубик 174

CIP - Каталогизација у публикацији - Народна библиотека Србије,
Београд

656.2(497.11)"1929/1941"(093.2)

СТЕПАНОВИЋ, Мирјана, 1972-

Развој саобраћајне службе Пожаревачке железнице у Дунавској бановини, 1929-1941 : одабрана документа / приредиле Мирјана Степановић, Милан Станковић, Драгана Јовановић. - Пожаревац : Историјски архив Пожаревац, 2022 (Смедерево : Newpress). - 300 стр. : илустр. ; 24 см. - (Едиција Зборници докумената / [Историјски архив Пожаревац] ; зборник 9)

Текст ћир. и лат. - Тираж 300. - Стр. 323-327: Реч унапред / Јасмина Николић. - Напомене уз текст. - Регистри.

ISBN 978-86-81422-07-6

1. Станковић, Милан, 1983- [аутор] 2. Јовановић, Драгана, 1976- [аутор]

а) Железнички саобраћај - Пожаревац и околина - 1929-1941 -

Историјски извори

COBISS.SR-ID 82846985

ИСТОРИЈСКИ АРХИВ ПОЖАРЕВАЦ
ЕДИЦИЈА „ЗБОРНИЦИ ДОКУМЕНАТА“ (2011 -)²⁶⁶

У едицији „Зборници докумената“ Историјског архива Пожаревац, у периоду од 2011. до 2022. године, објављени су следећи наслови:

9. *Развој саобраћајне службе Пожаревачке железнице у Дунавској бановини, 1929-1941 – одабрана докумената*, Зборник докумената 9, приређивачи: Мирјана Степановић, Милан Станковић, мср, Драгана Јовановић, Историјски архив Пожаревац, Пожаревац, 2022.

8. *Закључци са седница Комисије за утврђивање рајне добити Окружног Народног Одбора Пожаревац, 1944-1947*, Зборник докумената 8, приређивач: др Јасмина Живковић, Историјски архив Пожаревац, Пожаревац, 2020.

7. *Пожаревачки Прешопрезвитерати 1836-1888*, Зборник докумената 7 (поводом обележавања 10 година од потписивања Протокола о сарадњи између Историјског архива Пожаревац и Епархије браничевске Српске Православне Цркве), приређивач: Наташа Милошевић Дулић, Историјски архив Пожаревац у сарадњи са Епархијом браничевском Српске Православне Цркве, Пожаревац, 2020.

6. *Деловање народноослободилачких јединица на територији Србије и Пожаревачкој окрузи у Другом светском рату – одабрана докумената*, Зборник докумената 6 (поводом обележавања 75 година од победе над фашизмом у Другом светском рату), приређивачи: др Јасмина Николић и др Маријана Мраовић, Историјски архив Пожаревац и Војни архив Министарства одбране Републике Србије, Пожаревац, 2020.

5. *Извештаји и наредбе Недићеве „Владе народног сјаса“ за окрузи Пожаревачки, 1943-1944 – том II*, Зборник докумената 5, приређивачи: др Јасмина Николић и др Маријана Мраовић, Историјски архив Пожаревац и Војни архив Министарства одбране Републике Србије, Пожаревац - Београд, 2019.

4. *Извештаји и наредбе Недићеве „Владе народног сјаса“ за окрузи Пожаревачки, 1941-1942 – том I*, Зборник докумената 4, приређивачи: др Јасмина Николић и др Маријана Мраовић, Историјски архив Пожаревац и Војни архив Министарства одбране Републике Србије, Пожаревац - Београд, 2018.

3. *Закључци са седница органа Окружног народноослободилачког и народног одбора Пожаревац 1944-1947*, Зборник докумената 3, приређивач: Јасмина Живковић, Историјски архив Пожаревац, 2015.

2. *Књажева канцеларија, Нахијски суд Пожаревац 1821-1839*, Зборник докумената 2, приређивач: др Мирољуб Манојловић, Историјски архив Пожаревац, 2013.

1. *Књажева канцеларија, Двор и породица Књаза Милоша у Пожаревцу 1825-1839*, Зборник докумената 1, приређивач: др Мирољуб Манојловић, Историјски архив Пожаревац, 2011.

²⁶⁶ Идејни творац, покретач, оснивач и први главни и одговорни уредник едиције „Зборници докумената“ је др Јасмина Николић, директорка Историјског архива Пожаревац.



Фотографија Железничке станице Пожаревац, Историјски архив Пожаревац

ПРОЈЕКАТ

СТАНИЦЕ ПОЖАРЕВАЦ

1:2000

