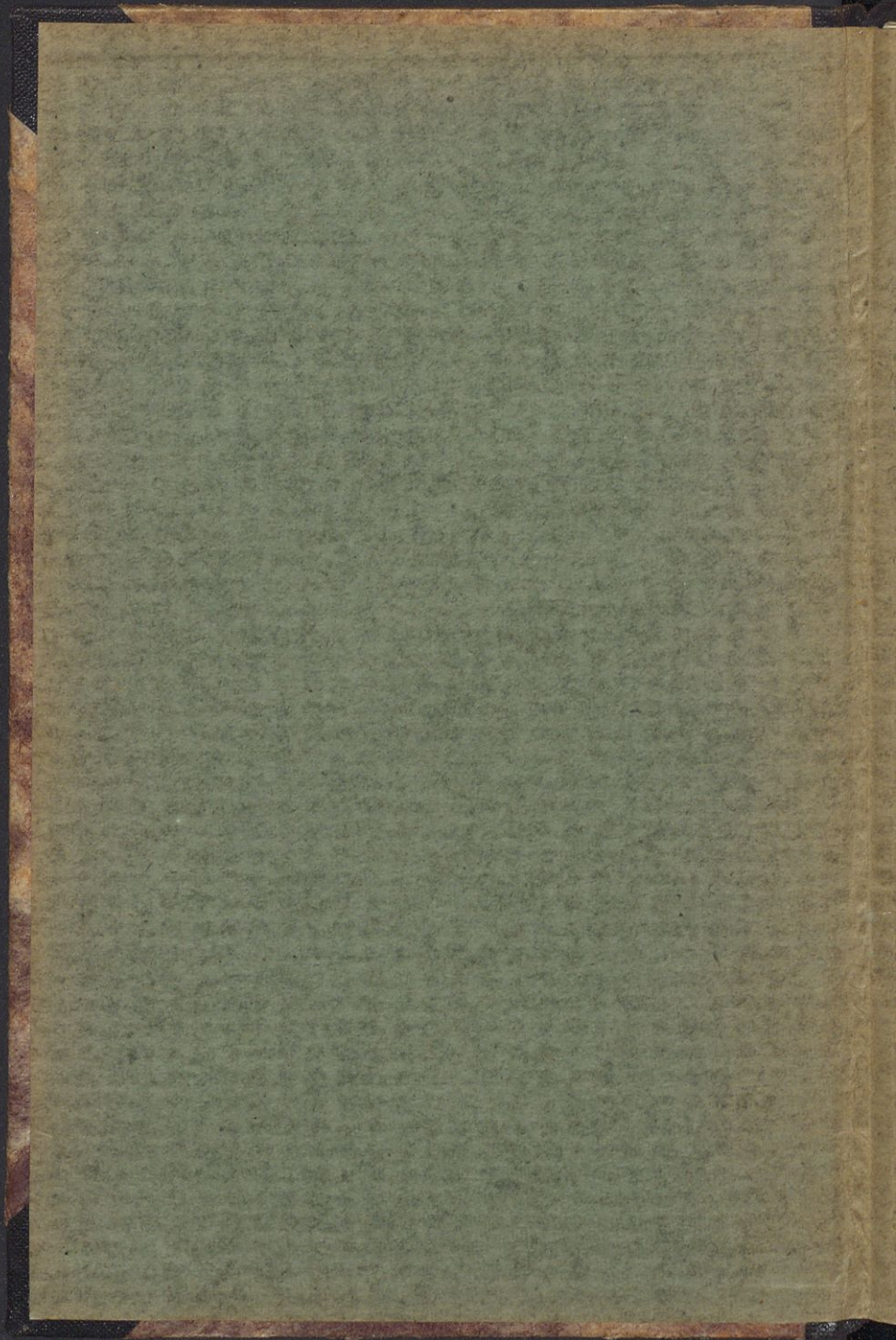


Narodna in univerzitetna knjižnica
v Ljubljani

105418



Gelinde 2

SLUŽBENI PREDPIS

za cestarje na državnih
cestah na Kranjskem.



Ljubljana, 1914.

Tiskala Katoliška tiskarna v Ljubljani.

105418

SLUŽEBNÍ PŘEDPIS

za cestáře na drávních
cestách na Královském.

105418



F. Z. C. 1067/1951

1. dubna 1951

1. dubna 1951, 1. dubna 1951, 1. dubna 1951

§ 1.

Službeno razmerje cestarjevo.

Cestar je državni uslužbenec v dnevni mezdi; podložen je političnemu oblastvu, ki mu je izročeno oskrbovanje državnocestne službe v dotičnem stavbnem okraju, in mora nemudoma in točno izpolnjevati vsa ukazila državnih stavbnih uradnikov, ki jim je izročena cestna uprava, kakor tudi vsa ukazila njemu neposredno predstojnih cestnih mojstrov.

§ 2.

Službeno znamenje.

Cestar je dolžan v službi nositi službeno znamenje (5 cm visokega, pozlačenega dvojnega orla) spredaj na pokrivalu.

§ 3.

Stanovišče.

Stojé li ob državnih cestah posebne cesarske hiše, tedaj se smejo v njih pripravljena stanovanja odkazati cestarjem v brezplačno uporabo; drugače mora cestar sam skrbeti za svoje stanovanje, in sicer v stanovišču, ki mu ga določi službeno oblastvo.

Cestarjevo stanovanje mora kolikor moči ležati ob cesti, približno v sredi njemu odkazane proge.

Cestar ne sme premeniti svojega stanovišča brez dovoljenja predstojnega oblastva ter mora, kadar name-rava premeniti stanovanje, v njemu določenem stanovišču, to prej naznaniti cestnemu mojstru.

§ 4.

Delovni čas.

Cestar je dolžan vse delavnike ob vsakem vremenu med predpisanim delovnim časom biti navzočen na njemu odkazani cestni progi ter pridno opravljati naložena mu dela.

Delovni čas je določen za dobo od 1. marca do 31. oktobra z desetimi, od 1. novembra do zadnjega februarja z osem in pol urami. V ta delovni čas sta všteta dopoldanski in popoldanski počitek, vsakikrat po četrtni uri, ne pa opoldanski, eno ali pol drugo uro trajajoči počitek. Podrobno določitev pričetka dela in počitkov ukrene deželna politična oblast. Na velikonočno soboto in na dan 24. decembra se konča delo s pričetkom opoldanskega počitka.

Rojstni dan Njegovega Veličanstva cesarja velja kot praznik.

Pot od stanovanja do cestne proge in vrnitev se ne šteje v delovni čas.

Med dopoldanskim in med popoldanskim odmorom cestar ne sme zapustiti ceste.

V nujnih primerih, zlasti ob sneženih zametih, peščenih naplavinah, skalnatih podorih, nalivih itd. mora cestar tudi izven delovnega časa, dà, celó ponoči in ob nedeljah in praznikih na cesti opravljati dela, kakor jih zahteva stvarni položaj. V tem slučaju pristojni cestarju odškodnina, ki znaša $\frac{1}{200}$ mesečne mezde za vsako uro čez normalni delovni čas, oziroma za vsako uro ob nedeljah in praznikih. Ako se delo čez določeni čas ali ob nedeljah in praznikih ni vršilo vsled naročila cestnega mojstra, ali če cestarju ni bilo mogoče preskrbeti za to naročila, mora se tako delo takoj naznaniti cestnemu mojstru.

Kadar cestar vsled obolenja ali kakšnega drugega izrednega vzroka, ki ga ni bilo mogoče videti naprej, ne

more opravljati svoje službe, mora to nemudoma naznani cestnemu mojstru ali pa poskrbeti, da se mu naznani.

Pri drugačnih zadržkih si mora cestar poprej po cestnem mojstru pri predstojnem stavbnem uradniku izprositi dopusta.

§ 5.

Splošne službene dolžnosti.

Cestar mora njemu odkazano cestno progo v vseh sestavinah in pripadninah nadzorovati, cestni tir in banke, pota za pešce in kolesarje, pobočja in jarke v dobrem stanju držati, majhne nedostatke takoj odpraviti, večje poškodbe pa naznani cestnemu mojstru.

Kadar nanese potreba, sme predstojni stavbni uradnik cestarja uporabiti za delo na drugi cestni progi, nego je njemu odkazana. Ako se izdeluje gramoz in pesek v režiji, mora pri tem cestar po ukazu predstojnega stavbnega uradnika sodelovati, oziroma to delo sam opravljati.

Cestar se mora pečati izključno s cestno službo ter ne sme opravljati nobenih postranskih opravil.

§ 6.

Pomožni delavci.

Pomožni delavci se smejo uporabljati samo z dovoljenjem stavbnega uradnika, ki mu je izročena cestna uprava, ali z dovoljenjem cestnega mojstra, če ga stavbni uradnik v to pooblasti, in v tolikem številu, kakor ga določi ta.

Uporaba rodbinskih udov ali bližnjih sorodnikov cestarjevih je izjemoma dopuščena samo s privolitvijo predstojnega stavbnega uradnika.

Cestar mora pomožnim delavcem odkazati od cestnega mojstra določena dela ter jih v teh delih poučevati in strogo nadzorovati.

§ 7.

Delavsko orodje.

Cestar mora njemu izročeno delavsko orodje varno spravljati in kadar ga pri delu potrebuje, ž njim prizanesljivo ravnati.

Orodje se sme uporabljati samo za dela na cesti, ki jih opravljajo cestar ali pomožni delavci, ne pa za posebne namene; tujim ljudem se nikakor ne sme posojati.

Kadar se orodje poškoduje, mora cestar takoj preiskrbeti, da se popravi; ako postane orodje popolnoma nerabno, mora cestar naprositi pri cestnem mojstru, da se nadomesti z novim.

Cestar je za delavsko orodje odgovoren; kadar se orodje po njegovi krivdi izgubi ali poškoduje, je dolžan škodo povrniti.

§ 8.

Preiskava, v kakšnem stanju so stavbe.

Cestar je dolžan, cestne stavbe na svoji cestni progi, namreč mostove, propuste, kanale, oporne in obkladne zidove, varnostne stavbe, tlak, drevesne nasade, pobočja, ograje, odrivače, kažipote, kilometerske kamne, svarilne table itd., vedno, zlasti pa po vsakem močnem ali trajnem dežju natanko ogledati, vse najdene nedostatke in poškodbe nemudoma cestnemu mojstru naznaniti in manjše poškodbe takoj sam odpraviti.

Čuvati pa mora tudi na objekte, ki sicer ne spadajo k cesti sami, pa se nahajajo vendar v cestnem okolišu, namreč na brzojavne in telefonske napeljave in druge električne tokovode, železnične tire, vodovode in druge cevi, na prehode čez jarke, na zidove, plotove itd., v kolikor morejo vplivati na stanje ceste in na varnost prometa, in mora vsako premembo v teh napravah takoj naznaniti cestnemu mojstru.

Kadar pri takih napravah nastanejo poškodbe, ki njih obstoj ali obrat spravijo v nevarnost, mora cestar po svoji moči organe, oziroma mejaše, ki so dolžni vzdrževati te naprave, o tem obvestiti po najkrajši poti.

§ 9.

Čiščenje in oskrbovanje ceste vobče.

Vse, kar na cesti napravlja nesnažo, cestnemu tiru škoduje ali nje gladino zmanjšuje, kakor blato, prah, trava in plevel, gnoj, groblje, listje, neravnote, jame, stoječa voda, takljači, posamezni iz cestne površine moleči kameni in druge take stvari se morajo takoj odstraniti.

§ 10.

Cestno blato.

Cestno blato se mora takoj, zlasti pa pred vsakim posipanjem z gramozom z železno grebljo ali z metlo iz pijasave korenito postrgati; pri tem pa je paziti na to, da se z blatom obenem ne postrže tudi gramoz s cestè.

Kolikor je moči, je blato takoj odpraviti s ceste. Kadar to ni mogoče, je v ta namen, da se pozneje stran zvozi, napraviti majhne stožčaste kupe na onem cestnem banketu, ki je določen za skladanje materijala. Na banketu, ki je namenjen za pešce in kolesarje in se za to posebno vzdržuje, se ne sme odkladati blata.

Strogo je prepovedano, cestno blato odlagati na za-reznih in nasipnih pobočjih ali iz njega napravljeni majhne nasipe ob cesti.

§ 11.

Cestni prah.

Cestni prah je z metlo iz pijasave tako pomesti, da se pusti tanka plast, ki varuje cestišče.

Prah se mora pridno strgati s ceste, da se tako prepreči narejanje blata.

Prah je takoj odstraniti s ceste; kadar to ni mogoče, je v ta namen, da se pozneje stran zvozi, iz njega na cestnem banketu, ki je določen za odkladanje materijala, narediti majhne kupe ter jih poškopiti z vodo.

§ 12.

Trava in plevel.

Cestišče mora biti pod vsakim pogojem očiščeno od trave in plevela.

Pri cestah z živahnim prometom se, posebno na banketu, ki je namenjen za promet, ne sme trpeti, da bi rastla trava in rastline; travo ob cestnem robu pa je puščati v toliko, v kolikor ne ovira odtekanja vode z banketa in v kolikor je potrebno, da varuje cestno pobočje.

Pri cestah z majhnim prometom ni nobenega zadržka, da bi ne rastla trava na banketih, ako je drugače zadostno preskrbljeno za to, da se voda na strani odteka, ako je trava primerno nizka in ako ne provzročuje na banketu nabiranje blata.

Cestni jarki morajo biti vselej čisti, da se more voda brez ovire odtekati.

Trava se mora praviloma pokositi (požeti), preden seme dozori.

§ 13.

Odvajanje vode s cestišča.

Ker je cestišče v suhem stanju veliko odpornejše, kakor v premočenem, se prišteva najvažnejšim nalogam cestarjevim, da cestišče ohrani suho.

Cestar mora skrbeti za to, da dežnica in sneznica, ki pride na cestišče, tako hitro in tako popolnoma, kakor

je mogoče, odteče v stranske jarke, oziroma čez cestna pobočja.

V ta namen je potrebno, da je cesta primerno obočena (sedlana), t. j. da leži sredina cestišča povprečno za 50. del cestne širine višje, kakor pa oba vobče enako visoka cestna robova in da je površina cestišča kolikor moči enakomerna in gladka.

Pri cestah, po katerih vozijo pogostoma avtomobili, sme imeti cestišče v ostrih ovinkih tudi samo enostranski povprečni padec 5 do 6% (t. j. 5 cm padca na vsak meter cestne širine). To sme naročiti predstojni stavbni uradnik.

Kadar kaže cestišče vsled neugodnih vremenskih in prometnih razmer navzlic najskrbnejši pažnji jame in globočine, ki se v njih nabira voda, je to vodo takoj odpeljati v jarke po majhnih žlebeh, ki ostanejo samo za nekoliko ur odprti.

Te poprečne žlebe je urediti tako, da ne ovirajo prometa.

Ko se je odpeljala voda in postrgalo blato, je neravnote cestišča z napravljenimi povprečnimi žlebovi vred napolniti z gramozom, ki se dobro zatolče in z drobnim peskom posuje.

§ 14.

Takljači.

Kameni, ki se ne sprimejo, t. j. posamez leže na cestišču (takljači), so prometu nadležni in cestišču škodljivi. Kadar pride namreč takšen kamen pod vozno kolo, se s tem provzroči preobilen pritisk na prav malo ploskev cestišča in ta se nadere.

Take kamene je zatorej ob vsakem letnem času s cestišča in z banketov skrbno pograbit, na enem cestnem banketu v kupe spraviti ter jih kot gramozno zalogo za vzdrževanje cestišča porabiti, ako je treba pa poprej raztleči.

§ 15.

Iz cestišča moleči kameni.

Posamezni kameni, ki znatno mole iz cestišča ter promet ovirajo in cestišče rahljajo, je odpraviti in ž njimi ravnati kakor s takljači.

Jame, ki nastanejo vsled tega, je skrbno s kameni zabiti.

§ 16.

Kako je preprečiti kolesnice.

Da se preprečijo kolesnice, se pri cestah, ki so primerno široke in ne preveč strme in kjer to dopuščajo prometne razmere, po ukazu tehniškega uradnika, ki mu je izročena uprava dotične ceste, cestišče križema zapre.

To se stori tako, da se polože, ali postavijo v razdalji od 40 do 50 m po 2—3 večji z apnom pobeljeni kamni ali lesene stolice, in sicer zaporedoma menjaje na desno in na levo od cestnega roba proti sredini ceste.

S tem se prisili vozove voziti v vijugastih črtah.

Kamne (lesene stolice) je po doseženem namenu primerno pomakniti v smeri dolžine ceste.

Križema zapreti se sme cesta izključno le ob mokrem vremenu, da se preprečijo kolesnice, nikakor pa ne zato, da se vozove prisili voziti po nepokritih gramoznih plasteh.

Da se ne oteži preveč promet, se cesta ne sme križema zapreti na isti cestarski progi naenkrat v večji dolžini, kakor za $1\frac{1}{2}$ km, in se je pri tem omejiti le na neobhodno potrebo.

Cestar ne sme dopustiti voznikom premakniti ali odstraniti položene kamne (stolice) ter mora tak prestopek naznaniti najbližjemu županu ali cestnemu mojstru.

Te kamne (stolice) je pred solnčnim zahodom spraviti tako, da ne ovirajo ponoči prometa.

§ 17.

Izvirki.

Na mnogih cestnih progah se kažejo ob odmeki, kadar se je že cestno površje osušilo, posamezna mokra mesta, takozvani izvirki; na takih mestih se cesta vzdigne, iz njih se izteka naravnost voda ter se končno predere in uniči gramozna plast cestišča.

Da se vzdrži cestni promet poleg takih izvirkov vsaj za en tir, se morajo takoj, ko se pokažejo taka mokra mesta, zarezati od njih preko ceste odvodni žlebovi, da ne prodere pozneje izvirajoča voda na gramozne plasti, temveč da odteče v stranski cestni jarek.

Ti odvodni žlebovi naj ostanejo toliko časa odprti, dokler popolnoma ne izgine izvirajoča voda ter dokler se popolnoma ne osuši cestni tir.

Potem je odvodne žlebove založiti s kamni ali z debelim gramozom ter jih na površju zravnati tako, da se tudi pozneje voda odceja med kamni.

Kadar se pokažejo izvirki, mora to cestar takoj naznaniti predstojnemu cestnemu mojstru.

§ 18.

Neravnote cestne površine, nasipavanje gramozna pri popravljanju (zaflikavanju) cestišča.

Neravnote cestne površine (kolesnice, jame, globine, vdore itd.) je zravnati ob glavnem posipavanju ceste jeseni in spomladi, sicer pa je neravnote popravljati tudi vedno med cestnim prometom.

Gramoz se sme nasipati le tedaj, kadar je cesta dovolj mehka.

Nasipanje je tedaj dopuščeno samo ob deževju ali odmeki, nikakor pa ne takrat, kadar je cestišče suho ali zmrznjeno.

Glavno nasipavanje v jeseni ali spomladi vrši se tako, da se najprej blato postrga; potem se zapolnijo z gramozom, najprej po celi cestarski progi večje jame, ostanek gramoz pa se nasuje v sredini cestišča 2 do 4 m na široko v najslabšem delu cestne proge, da se s tem sredina cestišča dvigne.

Trdi gramoz (bazalt itd.) je kolikor mogoče hitro pokriti s peskom, ki dobro veže, trebežem iz kamnoloma i. dr.

Gramoz naj se nasipa vsaj tako na debelo in gosto, da se posamezni kamni med seboj tesno dotikajo in se med njimi nikjer ne vidijo tla.

Končno je pri glavnem nasipavanju paziti na to, da se ne porabi ves dobavljeni gramoz, temveč da ga ostane približno desetina na primernih mestih kot zaloge, da je mogoče neravnote cestišča, ki nastanejo sčasoma, takoj odpraviti, če nastane mokro vreme.

Sledove kolesnic, ki jih vozovi naredijo po dolžini cestne proge, je takoj poravnati ter jih, dokler je še cesta bolj vlažna, hitro z gramozom, ki je nasut, pa še ne sprijet, ali pa z gramozom iz zaloge skrbno zasuti, zravnavati in zatolči.

Preden zmrzne, se morajo robovi kolesnic odkopati in skrbeti je za kolikor mogoče zravnavano cestišče.

Kadar zmrzne med glavnim nasipavanjem, se morajo robovi kolesnic z rovnicami prekopati ali z železnimi batmi odtolči, da se cestišče pravilno zravna.

Večje globine je na živ rob odkopati in zasuti z gramozom, ki naj se potem zatolče in s peskom posuje.

Dokler se nasuti gramoz trdno ne sprime in dokler ni cestišče gladko izvoženo, se mora neprenehoma gramoz zadelavati.

Kadar spomladi nastopi odmeka, naj se vse neravnote na cestišču z gramozom ali z debelim peskom zrav-

najo in kolesnice izdelajo, dokler se gramoz popolnoma ne sprime, da se doseže čim preje gladka cestna površina.

Na strmih gorskih cestah se mora gramoz posebno pridno izdelavati ter njegovo sprijetje pospeševati s tem, da se mu primeša ilovnat trebež iz gramoznih jam.

Kadar močni nalivi odplavijo gramoz na kakem delu strme ceste tako, da se odkrije tlakovana podlaga, mora cestar odkrito mesto takoj z gorskim gruščem, peskom i. dr. pokriti.

Pri cestah, ki so napojene s katranom, se poškodovano mesto najprej temeljito otrebi, potem ob toplem, suhem vremenu s katranom polije, z ostrim peskom v toliko posuje, da se katran na površini več ne kaže.

§ 19.

Nasipavanje gramoza ob popolnem prenavljanju cestišča.

Kadar je prenoviti cestno plast kake stare ceste, ki se je doslej vzdržavala s popravilanjem (zaflikavanjem), ali pa take ceste, ki se ji je plast že obrabila, se mora cestišče najprej osnažiti od blata, nje površina zravnati, z motiko nasekati ali pa z natrgačem natrgati, s topo metlo močno pomesti ter od vse nesnage in prsti očistiti. Potem se zarežejo ob robih cestišča kakih 15 cm globoke zareze kot opor za gramozno plast.

Potem se razgrne novi, od vseh ilovnatih ali prstenih primeskov očiščen gramoz po vsej širjavi cestišča s pomočjo šablone za pravilno napetost ceste, se poškropi z vodo ter se toliko časa valja, dokler se trdno ne sprime s cesto in se posamezni kosi gramoza nič več ne premikajo.

Končno se prevleče cesta s 5 cm debelo plastjo drobnega proda, ki se dobro zvalja.

Valjanje se prične ob straneh cestišča; valjar se vozi navadno po eni strani tja, po drugi nazaj, bližajoč se počasi sredini cestišča.

Valjanje se vrši v oddelkih, ki se previdoma v enem dnevu dogotove.

Z ozirom na to, je li mogoče promet vozov odvrniti na druga pota, ali ne, se valja ali po celi širini cestišča, ali na polovico, kar določi predstojni stavbni uradnik.

Ko se promet zopet prične, se sme cesta križema zapreti, da se preprečijo kolesnice, dokler se cestišče popolnoma ne zgosti in ne utrdi, ako to dopuščajo razmere in ako to predstojni stavbni uradnik pripozna dopustnim.

Neznatne neravnote v cestišču in večje globine se odpravijo kakor pri popravljanju (zaflikovanju), namreč tako, da se odkopljejo dotična mesta na živ rob, iztrebijo od vseh prstenih primeskov, napolnijo z gramozom, prevlečejo z drobnim prodom ter se zatolče vložena plast in tudi poškropi z vodo.

Ako se namerava opustiti na kaki cestni progi popraviljanje (zaflikovanje) in pričeti s prenavljanjem cestišča, mora cestar v prehodnji dobi držati cestišče kolikor mogoče suho ter skrbeti, da se preprečijo kolesnice in da se cestišče obrablja kolikor mogoče enakomerno.

§ 20.

Gramoz.

Cestar mora paziti na to, da se dostavi za vzdrževanje ceste potrebni gramoz iz predpisanih nabavišč v pogojeni kakovosti in velikosti na mesta, ki jih določi cestni mojster, in da se zloži tamkaj brez vsake primesi cestnega blata ali prahu do določenega časa v pravih kupih.

Gramoz ne sme imeti prstenih ali peščenih primeskov, niti mehkih skrilastih ali na zraku lahko razpadljivih kamenov ter mora biti enakomeren, to je posamezni kameni morajo imeti kolikor mogoče enako velikost, ki mora znašati po tem, kakršen je promet, od 3 do 5 cm

na vsako stran. Kolikor je gramoz trši, toliko bolj vezalen mora biti pesek.

Gramoz naj se tolče na nabaviščih; na cestnih banketih se to sme storiti le izjemoma ter le z izrecnim dovoljenjem predstojnega oblastva.

Gramozne kupe je tako postaviti, da ne ovirajo niti prometa, niti odtoka vode ter da jih vozovi ne razvozijo.

Ako se postavijo gramozni kupi pri ozkih cestah ali radi znatnega prometa nad cestni jarek, se mora potrebno ukreniti, da se ne ovira odtok vode v jarku.

Gramozni kupi, zloženi na enem cestnem banketu, naj dobé sledeče mere:

1. Za široke ceste:

a) Navadni kup po 1 m^3 , spodaj širok $1'50\text{ m}$, dolg $3'0\text{ m}$, zgoraj dolg $1'0\text{ m}$, visok $0'60\text{ m}$;

b) dvojni kup po 2 m^3 , spodaj širok $1'5\text{ m}$, dolg $5'0\text{ m}$, zgoraj dolg $3'0\text{ m}$, visok $0'62\text{ m}$.

2. Za ozke ceste:

a) Navadni kup po 1 m^3 , spodaj širok $1'0\text{ m}$, dolg $4'3\text{ m}$, zgoraj dolg $3'4\text{ m}$, visok $0'50\text{ m}$;

b) dvojni kup za 2 m^3 , spodaj širok $1'0\text{ m}$, dolg $8'5\text{ m}$, zgoraj dolg $7'0\text{ m}$, visok $0'5\text{ m}$.

Gramoz prevzame v last uprave državnih cest za to določeni stavbni uradnik, potem ko se prepriča cestni mojster o izvršeni dobavi.

Gramoznih kupov, ki še niso prevzeti, se ne sme rabiti.

Ko bi se gramoz dovažal od drugod, kakor iz predpisanega nabavišča, ali ko bi ne bil dovolj čist in ko bi ne imel prave velikosti, cestar ne sme dopustiti, da bi se na kupu zložil ter mora to naznaniti takoj cestnemu mojstru.

Kupe zložiti je službena dolžnost cestarjeva, ako se gramoz ne prevzame po železniško uradno izkazani teži,

ali ako ni podjetnik po pogodbi zavezan jih zložiti. (Glej § 30.)

Kupi, ki ostanejo po glavnem posipanju (v zalogi), se morajo še pred pričetkom dobave novega gramoza na vrhu pretrgati ter z apnom posebej zaznamovati.

Brez dovoljenja predstojnega cestnega mojstra se ne sme gramoz nikdar rabiti.

§ 21.

Banketi.

Cestni banketi se morajo vzdržavati vedno gladki ter proti cestnemu robu primerno nagnjeni, da se omogoči neovirani odtok vode s cestišča proti robom ceste.

Z njih uravnanjem je načeloma pričeti šele tedaj, kadar je gramoz na cestišču popolnoma uvožen ter cestišče dobro zadelano in osušeno.

Banket, ki ni določen za zlaganje gramoza, blata in prahu, je oskrbeti tako, da je njegova površina za promet pešcev in kolesarjev vedno gladka ter prosta odtakljačev, grušča, blata, steklenih črepinj itd.

V kolikor je dopuščeno puščati izjemoma travo rasti na banketih cest z neznatnim prometom, je navedeno v § 12. tega službenega predpisa.

Ne sme se trpeti, da bi se po banketih vozilo, jahalo ali gonila živina.

Uredba takih banketov se vrši s porabo proda, trebeža, premožgove praške itd., če mogoče, s pomočjo kamenitnih vrtnarskih valjarjev, pri čemer je gledati na to, da podolžna robova cestišča in banketa ležita na obeh straneh enako visoko.

§ 22.

Cestni jarki.

Cestne jarke je vedno tako vzdržavati, da deževnica in snežnica po njih vedno lahko odteka ter da ne sega više, kakor do spodnje vrste kamnitne plasti cestišča.

Jarki morajo imeti torej primerno globočino in enakomeren padec; prosti morajo biti od proda, blata, grmovja, plevela, lesa itd.

Ko nastopi odmek, je takoj očistiti jarke, propuste in kanale od leda in snega.

Glavno trebljenje cestnih jarkov se vrši načeloma istočasno z uredbo banketov. Pri tem je rob jarkov s pomočjo vrvice ostro in enakomerno odrezati.

Pri zadostni širjavi cestnih jarkov se ne sme rušnja ob straneh jarka odrezati, ker jih trava varuje, da jim ne škoduje voda; sicer pa trava ne sme zrasti previsoko, da se odtok vode ne ovira.

Pri velikem padcu jarkov je narediti prepadne praže, pri malem padcu je trebiti dno jarka od trave in plevela.

Morebitne vodne udore je kar najhitreje odpraviti, in — ako je treba — z rušnjo, vrbovjem ali kamenjem zavarovati.

§ 23.

Drevesni nasadi ob cesti.

Cestarju je posebno paziti na drevesa, sajena ob cesti, ter preskrbeti si potrebne znanosti in ročnosti glede njih oskrbovanja.

Dolžan je za gojenje dreves potrebna dela, kakor utrjevanje majajočih se kolov, privezavanje odtrganih dreves, snaženje drevesnih debel in vej, obiranje gosenic itd. pravočasno izvrševati ali pa pomagati pri takih delih.

Tam, kjer se nahajajo brzojavni, telefonični ali drugi električni tokovodi, ali kjer se taki nanovo napravijo, je gledati cestarju na to, da se ob potrebni prostosti tokovodnih žic krone dreves, kolikor mogoče obvarujejo in ne poškodujejo. Nizke veje, ki mole v prometni prostor ceste, je odstraniti.

Poškodbe dreves ali kolov je naznaniti takoj cestnemu mojstru.

§ 24.

Snežna znamenja in odpravljanje snega.

Ko nastopi zima, mora cestar postaviti — kjer treba — po navodilu cestnega mojstra snežna znamenja. Kadar zapade sneg, mora cestar svojo progo prehoditi ter odstraniti zamete in v snegu izvožene kolesnice.

Kadar močno zapade sneg in nastanejo veliki zameti, mora to cestar naznaniti cestnemu mojstru ter po dobjenih ukazilih s preskrbljenimi pomožnimi delavci odpraviti sneg.

Ako se namerava vzdržati seninec, je z odpravljanjem snega šele takrat pričeti, kadar je sneg nad 20 cm visok; pri odmetavanju se mora na cesti pustiti za 20 cm na debelo snega za seninec.

Ako se sneg ne odpravi z vse širjave ceste, je napraviti v sneg, ki leži nad stranskimi jarki, zareze jarkom do dna in če treba tudi poprečne zareze v snegu na cestišču. Vse mostiče in propuste je očistiti, da se preskrbi za odtok vode ob nastali odmeki.

Kadar hudo mete, je opustiti odpravljanje snega kot brezuspešno.

Kadar je treba vsled hudih zametov na cesti napraviti poleg dotične proge stransko pot, mora cestar mesta, kjer je s ceste zavoziti, kakor tudi morebitna postranska pota s hosto itd. očitno vidno zaznamovati. Če se orje sneg s plugom, je cestar dolžan voditi plug, po naročilu cestnega mojstra, ako je treba, tudi v drugih cestarskih progah.

§ 25.

Polédica.

Kadar cesta poledeni, je cestar dolžan posipati pogostoma rabljene steze, pešpota in strme pogorske proge, kolikor mogoče s peskom, pepelom i. dr.

§ 26.

Uime.

Kadar se promet na cesti pretrga, otežkoči ali nevaren postane vsled uim, kakor so povodnji, ledeni splavi, skalovnatí udori, zasipi, plazovi itd., mora cestar to nemudoma naznaniti cestnemu mojstru pismeno, brzojavno, telefonično ali pa po selu. V posebno važnih slučajih je razen tega obvestiti takoj in najkrajšim potem predstojno oblastvo.

Kadar je promet le z nevarnostjo mogoč ali popolnoma pretrgan, mora cestar na primernih mestih zapreti cesto in skrbeti kar najhitreje za to, da se s primernimi kažipoti označijo mesta, kjer je mogoče zaviti na stransko pot.

Cestar mora, če je mogoče, takoj pričeti z odstranjevanjem takih prometnih zaprek, in če to presega njegove moči in je nevarno odlagati, naprositi pomoč občinskih oblastev ter najeti pomožne delavce.

§ 27.

Cestarske hiše.

Kadar se cestarju odkaže stanovanje v cestarski hiši, ga sme rabiti le na ta način, kakor mu je bilo po predstojnih oblastvih dovoljeno. Ne sme prepustiti nikakega dela hiše, ali kar k njej spada, drugim osebam v porabo in ne sme brez dovoljenja stavbnega uradnika nikogar razen svojih rodbinskih udov vzeti pod streho.

Skrbeti mora za to, da hiša ostane snažna, da se uporablja z največjo skrbjo, da se dimniki pravočasno snažijo ter greznice izpraznjujejo.

Cestar ne sme na hiši, ali kar spada k njej, ničesar prenarejati in ako opazi na poslopju poškodbe, mora to takoj naznaniti cestnemu mojstru.

Službena knjiga.

Cestar dobi vsako leto službeno knjigo, ki jo mora ob delovnem času s seboj nositi ter na zahtevo pokazati cestnemu mojstru ali ogledujočemu tehničnemu uradniku.

A. Cestni mojster zabeleži v cestarjevo službeno knjigo sledeče stvari:

1. Ukaze o opravilih, ki jih mora cestar tekom tedna ali sam ali z odkazanimi mu pomožnimi delavci in vozniki izvršiti kakor tudi izvid o njih izvršitvi, razentega je pripomniti število in dnino pri tem potrebnih delavcev in voznikov.

2. Razdelitev dovoljenega gramoza in drobnega proda po kilometrih in pododdelkih (cestnih količkah).

3. Število ur čezurnega dela, ki ga je opravljal cestar.

4. Orodje, ki je bilo cestarju izročeno, dalje orodje, ki je postalo nerablivo in ki je bilo nanovo nabavljeno.

B. Cestar mora ob začetku dela vpisati v dotične rubrike zaznamkov o delavcih, zidarjih, tesarjih in voznikih imena in bivališča najetih ljudi oziroma voznikov ter dnino (oziroma voznino). Po končanem delu mora cestar dnevno zaznamovati cele dnine s številko 1, četrte, polovice in tričetrtinke dnine z $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$ in $\frac{3}{4}$, prazne rubrike pa izpolniti s povprečno črto.

Ako cestni mojster vsled bolezni ali iz kakega tehtnega vzroka ne utegne prepisati si ob svojem obhodu iz službene knjige cestarjeve pomožne delavce in voznike, mora cestar preskrbeti tak prepis ter ga izročiti cestnemu mojstru.

Vpise v službeni knjigi je narediti natanko in razvidno, s tinto, ali če to ni mogoče, s tintnim svinčnikom.

§ 29.

Cestna policija.

Cestar mora nadzorovati natančno izpolnjevanje cestnega policijskega reda ter prestopke naznaniti postavljenemu oblastvu (županstvu, policijskemu uradu) kakor tudi cestnemu mojstru.

Cestar mora dalje gledati na to, da se varujejo pravice c. kr. erarja in da se ohranijo meje cestnega ozemlja ter mora vsako poškodbo, oziroma vsako samolastno dejanje takoj naznaniti cestnemu mojstru.

Cestar je glede policijske službe zaprisežen in šteti ga je pri opravljanju njegove službe kot javno stražo.

S prestopniki se ne sme spuščati v nikake pogovore, ne sme jih s silo ustavljati, globe od njih terjati, niti daril prejemati.

§ 30.

Cestarjevo vedenje.

Cestar se mora v službi kakor zunaj službe trezno, spodobno in mirno vesti, s potniki vljuden biti in jim pri nezgodah hipno potrebno pomoč brezplačno nakloniti.

Prepovedano je cestarju pod kaznijo, da se sicer odpusti iz službe, se spuščati s podjetniki, dobavljavci gramoz, zakupniki ali pomožnimi delavci v kake zveze ali prejemati od njih darila.

§ 31.

Dopust.

Predstojni stavbni uradnik sme dati cestarju, ako se dokaže potreba in če to dopuščajo službeni oziri, dopust do 3 dni. Skupno pa ne smejo taki dopusti znašati v enem letu več kot 8 dni.

V posebnega ozira vrednih slučajih more dovoliti deželno oblastvo tudi daljši dopust.

Za dopuste je prositi potem cestnega mojstra.

§ 32.

Premeščenje na drugo službeno mesto.

Kadar je cestar uradno premeščen na drugo cestno progo, se mora temu ukazu ukloniti, drugače se odpusti iz službe.

§ 33.

Službeni prestopki in kazni.

Vsako dejanje ali zanemarjanje, s katerim cestar krati bodisi namenoma ali po nemarnosti pokorščino in spoštovanje proti svojim predstojnikom, krši splošne službene predpise ter posebna ukazila svojih predstojnikov, je službeni prestopok.

Cestar zakrivi službeni prestopok posebno:

ako izostane brez dopusta od dela;

ako pride prekasno na delo ali delo prezgodaj opusti;

ako pride pijan na delo ali se med tem opijani;

ako je zasačen ob delovnem času pri spanju ali počivanju;

ako dela pri svojih opravilih vsled nemarnosti ali nepazljivosti pomote;

ako se dela bolnega ali druge dogovorno napačno zgласi za bolne;

ako se ustavlja izvršiti zaukazana mu dela;

ako zakrivi brez potrebe in proti namenu uporabo pomožnih delavcev ali gramoza;

ako nespodobno živi ali se spušča v denarne zveze s podjetniki ali dobavljalci gramoza.

Vsak službeni prestopok se kaznuje z grajo, to je s stroгим opominom od predstojnega stavbnega uradnika, kažočega na posledice opetovanega kršenja dolžnosti, ali pa z disciplinarno kaznijo, ki se naloži z ozirom na način in stopnjo službenega prestopka, na morebitno opetovanje, končno z ozirom na otežujoče ali olajšujoče okoliščnosti.

Disciplinarne kazni so:

1. Ukor;
2. denarna kazen;
3. odpuščenje iz službe.

Ukor dobi cestar pismeno z zažuganjem strožje kazni v slučaju opetovanja.

Denarne kazni se nalože v znesku od 1 do 5 kron ter se odtegnejo od mesečne plače.

Cestarje, ki so zakrivali hudodelstvo ali ki so bili obsojeni radi prestopka zakona najmanje na 6 mesecev zapora, je šteti za odpuščene od dneva pravomočnosti sodnijske obsodbe; za to ni treba nobene nadaljnje disciplinarne kazenske razsodbe.

Cestar se sme kaznovati s tem, da se odpusti iz službe:

a) ako je bil obsojen radi pregreška ali prestopka kazenskega zakona v krajši zapor kakor na 6 mesecev;

b) ako je postal nevreden zaupanja in spoštovanja vsled kakega nepoštenega dejanja, ali

c) ako zanemarja in krši svoje službene dolžnosti navzlic prejšnjim manjšim disciplinarnim kaznim.

Ukor ali denarno kazen naloži predstojno oblastvo, z odpuščanjem iz službe kaznuje politično deželno oblastvo.

V takih slučajih spiše predstojni stavbni uradnik s cestarjem zapisnik, ki mora obsegati:

Službene prestopke in zanemarjanja, ki jih je cestar zakrivil;

do sedaj njemu naložene kazni;

opravičbo cestarjevo;

morebitne opazke cestnega mojstra in predlog stavbnega uradnika.

Ako cestar pride v tako kazensko ali disciplinarno preiskavo, ki utegne imeti za posledico odpuščenje od

službe, ali ako zahteva varnost in ugled službe, da se cestarja takoj odstrani, ga je odstaviti od službe.

O odstavljenju od službe sklepa disciplinarna oblast; toda tudi neposredno predstojni stavbeni uradnik sme cestarja začasno odstaviti, ampak mora to takoj naznaniti disciplinarni oblasti.

Disciplinarna oblast odloča o takem začasnem ukrepu definitivno in sme pri odstavljenju od službe tudi ustaviti cestarju dnino in druge prejemke.

Ako se pri vpeljani disciplinarni preiskavi cestarja oprostí, izplača se mu njegove pridržane dohodke naknadno, sicer pa je prepuščeno disciplinarni oblasti priznati, ako in v kolikor je cestarju povrniti ustavljene dohodke.

Priziv proti odstavljenju nima odložive moči.

Proti disciplinarnim razsodbam neposredno predstojne službene oblasti, ki jih je pismeno izgotoviti, je odprt cestarju priziv v roku 14 dni, proti razsodbam politične deželne oblasti pa v roku 4 tednov.

Priziv je vložiti pri tej oblasti, ki je izrekla razsodbo v prvi inštanci.

Ako ste dve razsodbi enaki, ni dopuščen nadaljnji priziv.

Razglas

c. kr. deželnega predsednika na Kranjskem z dne 29. oktobra 1903, št. 18.385, s katerim se na podstavi obstoječih zakonov in predpisov z odobrenjem c. kr. ministrstva za notranje stvari razglašajo pregledani in popolnjeni začasni cestni policijski red, veljaven za državne ceste v vojvodini Kranjski. (Dež. zak. štev. 11.)

§ 1.

Vsaka z namenom ali vsled zanemarjenja dolžne previdnosti storjena poškodba ceste same ali k njej spadajočih objektov, zlasti parapetnih in opornih zidov, odrivačev, ograj, mostov, kanalov, kažipotov, potem na cesti ali ob cesti nasajenih dreves ali drevesnih kolov se štejejo in kaznujejo, v kolikor ne spadajo pod občni kazenski zakon, kot cestni policijski prestop.

Krivec mora razen tega povrniti storjeno škodo.

§ 2.

Živino pasti in sploh karkolisibodi samopridno izrabljati travo na cestnih banketih, na pobočjih in v cestnih jarkih je prepovedano.

§ 3.

Uporabljati cestni tir, bankete, cestne jarke in mostove za odlaganje gnoja ali druge nesnage, za skladanje lesa, kamenja, peska in drugih takih stvari, nanje zvažati na strehah, pred hišami ali na dvoriščih ležeči sneg, napelevati vodo, strešni kap, gnojnico ali druge tekočine na

cesto ali v cestne jarke, zaježovati ali zamaševati odtočne žlebove, dalje kakorkolisibodi cesto zoževati, je prepovedano in dotični nedostatki se odpravijo na stroške dotičnega krivca.

Lastniki, oziroma posestniki na cesto meječih zemljišč pa so dolžni, dopuščati brez odškodnine, da se voda odteka s ceste na ta zemljišča in tudi, da se nanje izkopljejo odtočni kanali (odtočni jarki) in nanje odvaja voda s ceste in iz cestnih jarkov.

§ 4.

V razdalji 4 m, ki se merijo od skrajnega roba cestnega jarka, oziroma pri cestnih nasipih od vznožja cestnega pobočja in kadar ni ne jarkov, ne pobočja, od skrajne mejne črte cestnega banketa, se brez pritrditve pristojnega cestnega nadzornega oblastva ne sme postaviti nobeno novo poslopje, noben nov zid, nobena nova planka in noben nov plot; tudi se ne sme zasaditi nobena nova seč in ne napraviti nobeno novo gnojišče in nobena nova gnojna jama.

V predstojećem odstavku omenjenih razdalj se je držati tudi pri prizidavah in prezidavah.

V razdalji 4 m že obstoječa gnojišča in gnojne jame, ki niso bile napravljene z oblastvenim dovoljenjem, je, ako škodljivo vplivajo na cesto samo ali na objekte k njej spadajoče, kot nedopustne po naročilu političnega okrajnega oblastva opustiti ter jih na drugem kraju zunaj omenjene razdalje napraviti.

V razdalji 4 m od cestnega sveta stoječe žive meje in seči kakor tudi posamezno grmovje ne smejo biti višje nego 1'5 m in se morajo, kadar to višino presegajo, najmanj na zgoraj navedeno mero postriči.

Ravnotako se morajo pri takih živih mejah, sečeh in grmovju postriči vse veje, ki segajo čez cestni svet.

§ 5.

Njive, ki proti državni cesti niso zažraene, se smejo v razdalji 4 m od cestne meje orati samo vzporedno s cestnim tirom.

§ 6.

Cestne jarke, čez katere drže vozne poti na cesto ali dovozne poti k zemljiščem ali poslopjem, je na stroške tistih, ki so zavezani vzdrževati dotične vozne poti, oziroma na stroške posestnikov dotičnih zemljišč ali poslopij premostiti ali pa s kamni kadunjasto potlakovati.

Voziti čez cestne jarke brez mostu ali brez tlaka je vsakemu prepovedano.

Most ali tlak se mora narediti po napovedi pristojnega cestnega nadzornega oblastva tako, kakor ga to določi in držaje se potrebnega povprečnega profila.

§ 7.

Vlačiti drevje, hlode in druge take stvari je dopuščeno samo dotlej, dokler traja seninec.

§ 8.

Čez mostove, po katerih je hitra vožnja s svarilnimi napisi prepovedana, se sme samo korakoma voziti.

§ 9.

Vsi za prevažanje namenjeni vozovi razen gospodarstvih voz morajo imeti razločen napis, ki mora obsegati ime, priimek in stanovišče dotičnega voznega posestnika.

Ta napis se sme nahajati tudi na napravi vajetnega konja.

§ 10.

Vsak voz mora praviloma imeti tudi coklo. Za zaviiranje koles se smejo rabiti samo cokle ali pa žlajfi; zadnji

se smejo uporabljati samo tako, da ne ovirajo popolnoma vrtenje koles. Zavorne verige (zavirače) in mački se sploh ne smejo, zavorni lanci (žlajdre) pa se smejo samo ob poledici uporabljati.

§ 11.

Kolesa tovornih voz morajo za tovor 2000 do 3500 kilogramov imeti najmanj 10 centimetrov, kadar je tovor težji, pa najmanj 15 centimetrov široka platišča.

Predstoječe določilo tega paragrafa stopi v veljavnost šele 3 mesece potem, ko se objavi ta razglas.

Na gospodarske vozove, to je na vozove, ki se uporabljajo za obrat lastnega gospodarstva ali za prevažanje poljedelskih ali gozdnih pridelkov za domačo potrebo, se zgoraj navedeno določilo ne uporablja.

§ 12.

Površina kolesnega platišča mora biti pri vseh vrstah voz brez konveksne, vzbokle povišbe in brez vun molečih žeblov in vijakov.

§ 13.

Promet po cesti ne sme biti oviran ne podnevi, ne ponoči.

Vsaka namenoma ali vsled malomarnosti provzročena ovira prometa je kazniva.

Prometne ovire, ki se morebiti pripete, je na stroške dotičnih krivcev brez odloga odstraniti.

§ 14.

Nevpreženi vozovi se ne smejo puščati, da bi stali na cestnem tiru. Kjer se pa to mora zgoditi vsled kake nezgode, se voz ne sme puščati brez nadzorstva, ponoči pa ne brez luči. Od prepovedi, da se ne smejo puščati nevpreženi vozovi, da bi stali na cestnem tiru, pa so izvzeti

primeri vzajemne priprege pri znatnejših klancih na kratke razdalje.

Pri gostilnah se smejo vozovi ustavljati samo zunaj cestnega tira, ponoči vrhutega samo s potrebno lučjo.

§ 15.

Ob temni noči mora imeti vsak voz s seboj razsvetljeno, od daleč vidno svetilko.

§ 16.

Ni dopuščeno po cesti voziti z dvema spetima vozovoma. Izvzeto je od te prepovedi, da se sme pripeti voz za vozno blago ali pa samotež-voziček in da se smeta speti dva prazna voza.

§ 17.

Širina tovorov ne sme presegati 3 m. Izvzeti od tega so nerazdeljivi predmeti, pri katerih se ne more pridržati ta tovarna širina.

Na nobenem vozu ne smejo biti napravljeni sedeži, ki bi moleli čez širino voza ali čez širino takrat naloženega tovora.

§ 18.

Kadar se za vožnjo uporabljajo sani, mora imeti vprežena živina kraguljce ali zvonce.

§ 19.

Vsi vozovi se morejo, ako posebne okoliščine ne povzročijo potrebne izjeme, na levo ogibati in na desno naprej voziti in naprej vozečim in nasproti prihajajočim vozovom brez obotavljanja ogniti.

§ 20.

Med vožnjo voznik ne sme zapustiti svojega voza. Ni dopuščeno, da bi en sam voznik vozil z dvema ali z več vpreženimi vozmi. Izjeme od te prepovedi sme

c. kr. deželna vlada dovoliti v posebnega ozira vrednih razmerah za določeno vrsto voz, za določeno cestno progo in na določeno dobo.

§ 21.

Prepovedano je vozniku spati na vozu.

§ 22.

Vozovi morajo ondod, kjer so postavljeni zaradi vzdrževanja ceste kamni in les, da se ne napravijo kolesnice, premeniti cestni tir ter ne smejo premakniti v ta namen razporeženih kamnov in lesa.

Cestarji so dolžni take kamne ali tak les pred nastopom noči odstraniti.

§ 23.

Navzdol mora vsak voznik voz zavreti; tisti, ki svoj voz vodi samo z enim vajetom (brzdo), mora iti poleg vprežene živine.

§ 24.

Pokanje z bičem je zdržema na stoječih krajih brez-pogojno, na odprti cesti pa takrat prepovedano, kadar se kakšen voz pelje mimo ali kadar se živina žene mimo.

§ 25.

Za vožnjo z vprežnimi vozovi, za ježo in gonjo živine je določen izključno cestni tir državnih cest.

Uporabljati cestne bankete za take namene ni dopuščeno in je prepovedano tudi ondod, kjer je eden izmed banketov določen za pešce in za kolesarje.

§ 26.

Državne ceste se ne smejo uporabljati za to, da bi se kdo po njih učil ali vadil voziti s kolesom, ampak voziti

smejo po njih samo taki kolesarji, ki so vajeni voziti in znajo kolo popolnoma varno vladati.

Pri vožnjah na kolesu se sme praviloma uporabljati samo cestni tir; cestni banketi se smejo uporabljati samo ondod, kjer so določeni za pešce in tudi za promet s kolesi ter se na njih ne odlaga tvarina za posipanje ceste, ali kjer po cestnih banketih, namenjenih za pešpot, hodijo na večje razdalje samo posamezni ljudje in so po svoji legi taki, da se je kolesarju mogoče vsak čas ogniti na cestni tir.

Pešcem, ki hodijo po cestnem banketu, se mora kolesar v vseh okoliščinah, in sicer, ako treba, ogniti tako, da takoj ta zapusti pešpot in krene na cestni tir. Kadar se kolesar pelje po cestnem tiru, se mu mora pešec ogniti tako kakor kakšnemu drugemu vozu.

Glede ogibanja veljajo tudi za kolesarje določila § 19. tega cestnega policijskega reda, po katerem se morajo ravnati lažji vozovi tudi proti kolesarjem.

Kolesar mora paziti na pešce, jezdne konje, vozno in drugo živino, kadar vozi mimo ali jih srečava.

Dolžan je, kadar hoče mimo oseb, mimo na cesti se nahajajoče gnane ali vprežene živine naprej voziti, v oddaljenosti 20 m opetovano z zvoncem dati znamenje, in kadar se živina plaši ali nje vodnik opominja k opreznosti, stopiti raz kolo — vendar, ako je možno, ne v neposrednji bližini živine — in ako se da, kolo odstraniti, da ga živina ne vidi.

Ravnotako mora ravnati kolesar, kadar sreča plašno živino, zlasti ako ga opominja nje vodnik.

Ako cestni tir ni popolnoma raven in prost, ako hoče kolesar voziti mimo pešcev dalje pri cestnih ovinkih in križiščih kakor tudi sploh v zdržema stoječih krajih, se mora vozna hitrost zmanjšati in smejo se uporabljati samo taka kolesa, ki so opremljena s takimi zavornimi pripra-

vami, da se more kolo takoj ustaviti. V zdržema stojećih krajih sme kolesar voziti samo tako, da drži gubernal in pedal.

Od nastopa teme do jutranje zore je dopuščeno voziti samo s kolesi, ki so prevideni s svetlo, v smeri vožnje svetočo, že izdaleč vidno belo lučjo. Uporabljati barvaste luči je brezpogojno prepovedano.

Pri skupnih vožnjah smejo kolesarji, ako srečajo pešce, jezdece, vozove ali gnano živino, oziroma ako hočejo mimo njih naprej voziti, samo posamezno in v primernih presledkih eden za drugim voziti.

§ 27.

Nadzorovati, da se izpolnjujejo v tem ukazu navedeni predpisi, so dolžni zlasti organi cestne uprave in c. kr. žandarmerija.

§ 28.

Prestopki tega cestnega policijskega reda se kaznujejo, v kolikor ne spadajo pod občne kazenske zakone, z denarnimi in eventualno z zapornimi kaznimi, uporablja je ministrski ukaz z dne 30. septembra 1857, drž. zak. št. 198.

Denarno kazen je takoj plačati ali zavarovati.

Kazen pa ne odveže krivca od zaveznosti na njegove stroške provzročiti v postavo v poprejšnji stan, prometne ovire brez odloga odstraniti, kakor tudi vso storjeno škodo povrniti.

§ 29.

V primerih §§9 . do 11., 15. do 18., 20., odstavek 2. in 26., odstavek 9., je dopuščeno vožnjo nadaljevati na protizakoniti način samo do prvega bližnjega kraja, kjer je mogoče odpraviti protizakonito stanje.

§ 30.

Tiste, ki zakrivé prestop ek tega cestnega policijskega reda, je naznaniti občinskemu predstojniku, oziroma

če se je prestopek storil v deželnem stolnem mestu Ljubljani, mestnemu magistratu v kazensko uradovanje in jih je po okoliščinah tja postaviti.

Občinski predstojnik mora o prestopkih, ki so se mu naznanili, nakratko poizvedevši dejanske okoliščnosti, po § 58. občinskega reda z dne 17. februarja 1866, drž. zak. št. 2, skupno z dvema občinskima svetovalcema razsodbo izreči in izvršiti, in ako se to zahteva, o tem izdati potrdilo.

V ljubljanskem občinskem ozemlju storjene prestopke kaznuje mestni magistrat po določilih § 70., odstavek 1. in 2., občinskega reda za deželno stolno mesto Ljubljano z dne 5. septembra 1887, dež. zak. št. 22.

Pritožbe zoper razsodbe občinskih predstojnikov gredo na pristojno politično okrajno oblastvo, pritožbe zoper razsodbe mestnega magistrata na deželno vlado.

§ 31.

Kazenski novci se stekajo v ubožno blagajno tiste občine, v kateri se je izrekla kazenska razsodba.

§ 32.

Ta razglas stopi v veljavnost trideseti dan potem, ko se je bil razglasil v deželnem zakoniku. Ob tistem času izgubita svojo moč razglasa z dne 28. junija 1893, dež. zak. št. 24, in z dne 23. novembra 1896, dež. zak. št. 51.



Posnetek

iz ukaza ministrstva za notranje stvari v sporazumu s trgovinskim ministrstvom in ministrstvom za javna dela z dne 28. aprila 1910 o izdaji varnostnih policijskih določil za obratovanje avtomobilov in motornih koles. (Drž. zak. št. 81.)

§ 9.

Avtomobili morajo imeti globoko donečo, motorna kolesa pa visoko donečo trubo za dajanje znamenj.

§ 10.

Ko se stemni in ako megla zabranjuje pogled v daljavo, morajo avtomobili imeti na sprednji strani dve dobro sveteči svetilki z brezbarvnim steklom, ki kažeta stranske meje; kolovoz je razsvetliti na zadostno daljavo naprej.

Na motornem kolesu zadošča ena svetilka. Ako je motornemu kolesu na strani obešen pridani voz, mora tudi pridani voz dobiti svetilko, ki naznanja zunanjo stransko mejo.

Bliščeči svitometi se ne smejo porabljeni v krajih, ki so zgrajeni kakor mesta.

§ 22.

Take osebe, ki še niso stare vsaj 18 let, so izključene samostojno voditi motorna vozila.

Samostojno voditi več nego enotirno motorno vozilo je dovoljeno samo tistemu, ki je dobil za to oblastveno

dovolilo (list za voditelja [voznika]), ko je izkazal svojo strokovno usposobljenost.

§ 28.

Motorna vozila morajo imeti znamenja, ki so jih določila oblastva.

§ 29.

Znamenja sestojе iz črke v latinski pisavi in številke (razvidnostna številka) v arabskih številih.

Črka oznamenja deželo, oziroma okoliš (§ 30.), v katerem so se izročila znamenja, številka pa ustreza številki vpisnika v razvidnostnem spisku.

§ 30.

Vsaki deželi se odkazuje ena črka, okoliš dunajskega c. kr. policijskega ravnateljstva in okoliš c. kr. policijskega ravnateljstva v Pragi se oznamenja vsak s posebno črko. Razdelitev črk je razvidna iz priloženega seznamka.

Policijski ravnateljstvi na Dunaju in v Pragi izdajata številke od 1 počenši tekoče za avtomobile in motorna kolesa, ostalim v § 28. oznamenjenim oblastvom odkazujejo dotična deželna oblastva vrste števil, ki morajo rabiti isto vrsto števil po eno za avtomobile in za motorna kolesa. Več nego trimestne številke se ne smejo uporabljati. Ako so v kaki deželi ali v kakem okolišu porabljene vse številne vrste trimestnih števil, je črki za spoznavanje pristavljati številko I., oziroma II. itd. v rimskih številih, in ošteviljenje naj se začne zopet tekoče od 1 naprej.

§ 32.

Znamenja je narejati s črno pisavo na belem dnu v dobro čitljivih pismenkah. Napravljati okraske ni dopustno.

Pri avtomobilih je nameščati znamenja spredaj in zadaj, in sicer ali na steni voza samega z barvo ali s pri-

trjeno na njej primerno tablico, narejeno iz trpežnega gradiva, s kolikor moči gladko površino, na lahko vidnem mestu. Na ozadju je nameščati znamenja tako, da stoji črka in eventualno rimska številka zgoraj in pod njo v razdalji dveh centimetrov razvidnostna številka. Znamenja na ozadju naj bodo visoka vsaj 12 centimetrov, debela v osnovni črti vsaj dva centimetra. Na sprednji strani se lahko nameščajo znamenja ali prav tako razvrščena, kakor zadaj ali vodoravno drugo poleg drugega. V drugem primeru mora biti črka, oziroma rimska številka vsaj sedem centimetrov oddaljena od razvidnostne številke. Sprednja znamenja morajo biti vsaj osem centimetrov visoka in v osnovni črti en centimeter debela.

Pri motornih vlakih je ozadnje znamenje namestiti vedno zadaj na zadnjem privesnem vozu.

Pri motornih kolesih je nameščati znamenja spredaj na dobro vidnem mestu; visoka morajo biti vsaj osem centimetrov in debela v osnovni črti vsaj en centimeter.

Ako je na motorno kolo obešen na strani ali zadaj dodan voz, ni dati znamenja samo motornemu kolesu, temveč tudi ozadju dodanega voza. Za ta znamenja na dodanem vozu veljajo enaki predpisi kakor za znamenja, ki se namestijo pri avtomobilih na ozadju.

§ 35.

Za motorna vozila iz ene izmed držav, ki niso pristopile pariškemu dogovoru (§ 36.), izroči, ko vstopijo čez carinsko mejo, znamenja c. kr. mejni carinski urad. Ta znamenja morajo imeti poleg črke dotičnega upravnega ozemlja in razvidnostne številke še črko »Z« v rdeči barvi.

§ 38.

V začasni promet v tuzemstvu je pripuščati inozemska motorna vozila, ki prihajajo iz ene izmed držav, ki so

pristopile pariškemu dogovoru (§ 36.), v Avstrijo, ako imajo zadaj razen domovinskega znamenja iz priloženega seznamka razvidno razlikovalno znamenje in ako so izkazana z redno izdanim mednarodnim voznim izkazom, v katerem je tudi za Avstrijo veljavni vožni list.

Bivanje v tuzemstvu je omejeno na dobo veljavnosti voznega izkaza.

§ 40.

Določila § 38. se uporabljajo tudi na motorna vozila, prihajajoča z Ogrskega, iz Bosne in Hercegovine. Iz Bosne ali iz Hercegovine prihajajoča motorna vozila morajo imeti za razlikovalno znamenje črko A ali črko H.

§ 45.

Vozno brzino je v vseh okolištinah izbrati tako, da voditelj obvladuje svojo brzino in da varnost oseb in lastnine ni v nevarnosti. Voditelj vozila mora vozno brzino primerno zmanjšati, ako treba tudi postati in motor ustaviti, ako bi se mogle z njegovim vozilom povzročiti nezgode ali prometne ovire. Po teh predpisih se je ravnati zlasti tudi tedaj, kadar se bližajo ježne in vozne živali ali gnana živina.

§ 46.

V sklenjenih krajih ne sme biti brzina nikakor večja, nego 15 kilometrov na uro (brzina lahkega naglega voza). Zunaj sklenjenih krajev ne sme vozna brzina presegati 45 kilometrov na uro.

Nikakor se ne sme voziti hitrejša, nego s 6 kilometri na uro (kakor gre konj v stop): kadar brani gosta megla pogled v daljavo ter na takih mestih, kjer se cesta ne more pregledati, kakor zlasti na križiščih, na ostrih cestnih ovinkih, kadar se zapelje skozi duri, kadar se pelje iz hiš, potem na mostovih, v ozkih ulicah, kjer se dva voza ne

moreta izogniti, kadar je nenavadno živahen promet ali je zbranih več ljudi.

§ 47.

Pri vožnjah v sklenjenih krajih se mora izpuh z dušilnikom zvoka napeljati pod milo nebo.

§ 48.

Svarilno znamenje je dati, kadar je treba, vedno pravočasno. Izven sklenjenih krajev se smejo uporabljati razen predpisane znamenilne trube tudi druge znamenilne priprave (trobenta-fanfara, znamenilna piščalka, sirena i. e. r.)

Prepovedano je dajati svarilna znamenja, ki so slična vojaškim znamenjem ali znamenjem za ogenj.

§ 49.

Znamenja za spoznavanje in razlikovalna znamenja na motornih vozilih je treba ohraniti v dobrem stanju in dobro čitna. Na vožnji se ne smejo niti docela, niti deloma zakriti. Ako treba, jih je na vožnji večkrat osnažiti prahu ali cestnega blata.

§ 50.

Na avtomobilih in motornih vlakih zadaj nameščena znamenja in razlikovalna znamenja je treba, če je vozilo ponoči na javnih prometnih potih, dobro razsvetliti ali nadomestiti s transparentnim napisom.

Isto velja za motorna kolesa tedaj, ako morajo biti zadaj opremljena z znamenjem (§ 32., odstavek 4., in § 36.).

Razsvetliti se morajo tako, da so vsa znamenja razločno vidna, da se gledalcu ne blišči in da služi svetilka, ki jo je opremiti z brezbarvnimi stekli, hkratu tudi za zavarovalno luč.

§ 51.

Voditelj ne sme zapustiti vozila, dokler ni odstavil stroja, zavrl zavoro in poskrbel, da nepoklicani vozila ne morejo spraviti v tek.

§ 52.

Voditelj motornega vozila mora imeti na vožnji vedno seboj uradno izkaznico o odobrilu svojega vozila, oziroma tipa (§§ 18., 19. in 43.), svoj list za voditelja in izdajo, obsegajočo znamenja, oziroma mednarodni vozni izkaz (§ 38.) ali oblastveno dovolilo (§ 42.) ter jih pokazati na oblastveno zahtevanje.

Na zahtevanje varnostnih ali cestnih nadzornih organov je voditelj dolžan takoj postati, prav tako tudi, kadar je s svojim vozilom provzročil kako nezgodo ali z njim poškodoval kako reč.

Ako je bila ob taki nezgodi poškodovana kaka oseba, mora voditelj skrbeti za potrebno pomoč, kolikor more.

opisane jas

I. seznamek

črk za znamenja (ad § 30.).

Dunajsko policijsko okrožje	A
Dolenje Avstrijsko, izvzemši dunajsko poli-	
cijsko okrožje	B
Gorenje Avstrijsko	C
Salcburško	D
Tirolsko	E
Koroško	F
Štajersko	H
Kranjsko	J
Primorsko	K
Dalmacija	M
Praško policijsko okrožje	N
Češko, izvzemši praško policijsko okrožje .	O
Moravsko	P
Šlezija	R
Gališko	S
Bukovina	T
Predarlško	W

II. seznamek

mednarodnih razlikovalnih znamenj (ad § 38.).

Nemško	D
Bolgarsko	BG
Špansko	E
Francosko	F
Velika Britanija	GB
Ogrsko	H
Italija	I
Monako	MC
Rusko	R



NARODNA IN UNIVERZITETNA
KNJIŽNICA



00000512021

