

ОПШТИНСКЕ НОВИНЕ

77 Универзитетска библиотека
Бр. Александра улица
Београд

СЛУЖБЕНИ ОРГАН ОПШТИНЕ ГРАДА БЕОГРАДА

Издаје сваког четвртка

Четвртак, 23 фебруара 1933 г.

Година 51. Бр. 8.

Претплата на службени лист „Општинске Новине“ и месечни часопис „Београдске Општинске Новине“:

За годину дана 150 дин.

За пола године 80 дин.

Претплата се прима само на оба издања

Уредништво и Администрација:

Косовска бр. 39/1.

Телефон: . . . 26-2-42

Чековни рачун код Поштанске Штедионице бр. 54.300

Годишњи извештај рада Дирекције трамваја и осветлења за 1932 годину

(Наставак).

Обављени радови у Дирекцији трамваја и осветлења у првих 9 месеци 1932 године изведени су из редовних и ванредних буџетских кредита у износу од 85,100.174 динара и кредита из зајма у износу од 7,500.000 дин.

Ти радови по појединим службама ове Дирекције изложени су у следећем:

III

САОБРАЋАЈНА СЛУЖБА

Поред радова на редовном одржавању пруга и пружних објеката у овој години је настављен у првом реду рад на изградњи и довршењу оних делова трамвајских пруга, које су прошле и ранијих година започете.

На прузи бр. 2 на делу Калимегданске Падине код „Национала“, где је у прошлој години ублажен успон и изграђен и други колосек, — чиме је знатно повећана сигурност и безбедност вожње и врло добро регулисан и убрзан сам трамвајски саобраћај, који је део још у прошлој години пуштен у саобраћај, извршени су сви завршни радови на изградњи објеката, изграђена ограда на потпорном зиду и извршена колаудација те реконструкције пруге.

Завршетком овога посла завршени су сви радови на кружној прузи бр. 2, која је тиме добила дупли колосек скоро на целој својој дужини изузев кратког дела пруге од Пристаништа до Земунског Моста. Саобраћај је на овој прузи, која је већ и самим тим што кружи око скоро целог Београда, од прво-

класне важности, овом реконструкцијом знатно побољшан и појачан, а да има довољно кола на расположењу могао би се и више појачати, те би се могао постићи и онај финансијски ефекат, који би таква пруга требала да да.

Паралелно са завршетком изградње новог моста у Гробљанској улици преко „Булбудерског Потока“ готова је на томе делу дупла пруга, те пошто је истовремено завршен и повратни круг код Новог Гробља, а остали део дупле пруге бр. 7 (Калимегдан—Коларац—Ново Гробље) делимично још прошле године изграђен, то је тиме пруга бр. 7 постала скоро целом дужином дупла.

Изузетак је улица Жоржа Клемансоа и Поенкареова, али су раскрснице у њима толико честе, да је ефекат вожње и ту исти као и на дуплом делу пруге. Саобраћај је на истој, у духу и раније и стално наглашаване тежње Дирекције, да изградњом дуплих трамвајских линија постави трамвајски саобраћај на здраву основу, знатно побољшан и убрзан, што је нарочито важно кад се има у виду да је та пруга једина веза тога краја са центром, те се потреба за брзим и добрим саобраћајем на истој давно осећала.

Завршетком овог дела дупле пруге у Гробљанској улици ствара се могућност за успостављањем још једне нове и врло потребне трамвајске линије и то без икаквих нових инвестиција и трошкова: Кнежев Споменик—Теразије—Краља Александра—Ново Гробље и обратно, чија линија целом својом дужином има дупли трамвајски колосек.

Да би се овако zgodna линија могла експлуатисати, треба да се набави само потребан број трамваја.

И ако је грађевинска сезона ове године доцкан почела, ипак се успело да се сасвим доврши и доњи и горњи строј пруге бр. 12 Кнежев Споменик—Сењак—Дедиње. Почетком септембра пуштена је иста у саобраћај и ма да су на истој, дугачкој 4,5 км., у саобраћају свега 4 кола (моторна без приколица), ипак је она већ за ово кратко време показала одличне резултате, како у погледу саобраћаја, тако и у финансијском погледу. Дедиње, предграђе Београда, које се — нарочито за последње 2—3 године — нагло диже и насељава, и које је иначе везано са центром врло dobrим путевима, настањено је махом сиромашнијим становницима, већим делом чиновништвом, коме је трамвајски саобраћај дневна потреба, те се потреба и важност ове пруге не може довољно нагласити, а са убацивањем у саобраћај још 6 ком. најпотребнијих кола може се истој прорећи најлепша будућност.

Осим тога ове године се форсирано изграђује и у најскоријем времену ће бити готова и пуштена у саобраћај локална пруга Господарска Механа—Чукарица. Пуштањем у саобраћај ове пруге добиће Чукарица, опет предграђе Београда, додуше не директну везу са центром, али још увек врло добру и јевтину везу, те је јасно да ни ова пруга по својој важности ни у колико не заостаје за дедињском.

И поред овако видних резултата на изградњи трамвајских пруга саобраћај на исти ма још не задовољава због тога, што нема довољно трамвајских кола. Трошкови експлоатације и одржавања расту, а приходи подбацују, опада број превезених путника, ма да су уведене нове линеје и остварене идеалне везе центра са периферијом, а то све због тога што ни на једној линији због несташнице кола, није саобраћај нормалан и не одговара ни потребама ни техничким могућностима.

Број кола у оправци расте на штету броја кола у резерви, ма да је увођењем сталних, периодичних исправака заведен једино добар систем у одржавању кола, као што је то већ наглашено. Овако стање је не само од моменталне штете по цео саобраћај, већ му наноси непредвиђене штете и у будућности, и то што се више оно продужава и отеже са набавком нових кола, ствара се све горе стање и доводи у питање целокупан трамвајски саобраћај.

Када се узме у обзир успостављање трамвајског саобраћаја Београд—Земун и обратно преко новог моста „Краља Александра I”, затим отварање локалног трамвајског саобраћаја: Теразије—Зелени Венац—Пристаниште, па потребно појачање саобраћаја на свима осталим пругама, онда се јасно види неопходност набавке нових трамвајских кола, што је Дирекција трамваја и осветљења већ толико

пута од Суда Општине града Београда тражила.

Из статистичких података у даљем разлагању о нашем трамвајском саобраћају у продужењу овог извештаја, још боље ће се видети оправданост и неопходна потреба за повећањем данашњег трамвајског возног парка.

Набавка нових кола је животно питање трамвајског саобраћаја, проблем чије се решење императивно налаже, а свако његово одлагање наноси неоцењиве штете саобраћају и ништи све оне лепе користи, које би Београдска Општина могла и требала од трамвајског саобраћаја да има.

А.

Постројења

Према извршеној процени крајем 1930 год. и према коштању извршених радова у 1931 години, вредност зграда, грађевинских објеката, трамвајских пруга и осталог пружног материјала је следеће:

1. — Вредност свих зграда и других грађ. објеката Дирекције трамваја и осветљења износи дин. 37,372.620.—

2. — Вредност свих трамвајских пруга, пружних објеката (скретница и крстова) и осталог материјала и прибора износи динара 48,467.333.—

У току 1932 године извршено је:

а) Грађевина и грађ. објеката у вредности динара 395.621.42;

б) Трамвајских пруга ново изграђених и обновљених у вредности динара 850.296.78;

в) Вредност шина и скретница употребљених за изградњу и обнову пруга динара 2,325.200.—

За толико се на дан 1 октобра ове године повећава вредност горе наведених објеката.

Детаљно разлагање ново израђених грађевинских и пружних објеката прилаже се у продужењу.

Б.

Извршени радови у 1932 години

1. Изградња грађев. објеката

а) путем предузимача:

1.) Израда нових надземних трансформаторских зградаца за потребе Електро-Техничке Службе:

а) на углу Цвијићеве и Љубе Дидића улици дин. 16.378.06;

б) на углу Франше Депереа и Гучевске дин. 27.654.67;

в) на углу Грчића Миленка и Јуж. Булеvara дин. 16.189.95;

г) код Соларе на Сави дин. 17.549.78.

2.) Проширење постојећих надземних трансформаторских зградаца:

а) на Сењаку дин. 16.414.10;

б) на углу Делиградске и Војводе Миленка дин. 10.640.64;

в) на углу Далматинске и Гробљанске ул. дин. 11.520.40;

г) на углу Петроградске и Милешевске ул. дин. 10.640.64.

3.) Проширење подземних кабина:

а) на углу Авалске и Зорине улице дин. 20.518.97;

б) на углу Бријанове и Кр. Александра ул. дин. 30.206.79;

в) на углу Жоржа Клемансоа и Јањићевог сокачета дин. 19.986.94.

Свега динара 217.253.31.

б) у режији:

1) довршене бондручне радионице дин. 27.793.67;

2) израда трансф. кућице на Дедињу дин. 17.228.25;

3) израда трансф. кућице код „Ковнице“ дин. 18.321.10;

4) израда трансф. кућице у Небојшиној улици дин. 3.177.45;

5) израда купатила на Дунаву динара 29.700.36;

6) израда ограде Возног парка динара 8.872.23;

7) израда моста за истовар угља динара 6.702.76;

8) Бетонирање у трансф. у Румунској ул. дин. 166.40;

9) израда постоља за жич. машину дин. 700.56;

10) глетовање кабловског канала динара 2.420.26;

11) прављење капије код Е. Т. Службе дин. 856.32;

12) ногари за диз. крова приколица дин. 397.36;

13) покривање шупе у Горњем Депоу дин. 700.—;

14) израда скеле за дизалицу у ливници дин. 1.664.84;

15) бетонирање у трансф. у Ранкеовој и Небојшиној ул. дин. 427.—;

16) бетонирање у трансф. Бирчанинова— Сарајевска ул. дин. 683.75;

17) бетонирање у Горњем Депоу динара 1.585.40;

18) израда темеља трећег привременог трамвајског депоа дин. 25.476.93;

19) израда трећег дрвеног депоа динара 31.493.47.

Свега динара 178.368.11.

Укупно сви грађевински објекти: динара 395.621.42.

Осим тога Саобраћајна Служба је за све време од првих 9 месеци ове године вршила све потребне радове на оправкама, преправкама и одржавању свих постојећих грађ. објеката Дирекције трамваја и осветљења, као и све ванредне и редовне радове на одржавању трамвајских пруга и пружних објеката

и у ту сврху за то време утрошила ове суме:

1) одржавање грађевин. објеката динара 243.189.78;

2) редовно одржавање пруга д. 868.158.41!

3) ванредно одржавање пруга д. 31.337.37.

Свега одржавање пруга динара 899.495.78.

Укупно одржавање свих објеката грађевинских и пружних динара 1,142.685.56.

II. Трамвајске пруге:

1.) Довршење реконструкције дуплог трамвајског колосека низ Калимегданску Падину поред „Национала“, која је започета у 1931 год. Пруга је грађена из унутрашњег зајма. Дужина оба колосека износи 1.335 м¹.

Коштање целе пруге износи суму од дин. 931.742.35, од чега је у овој години утрошено 31.742.38 динара.

2.) Довршење трамвајске пруге Сењак—Дедиње, дужина колосека 2.949 м¹. са 4 укрснице све на подлози туцаника са праговима, са швајсованим саставцима. Ова је пруга рађена такође из зајма, а почета је у 1931 год., у којој је утрошено 1,100.000.— динара. Исплаћено је за све радове укупно 1,277.972.40 динара.

У овој години утрошено је дакле динара 177.942.40.

3.) Довршење левог колосека у Гробљанској улици од „Жагубице“ до „Новог Гробља“ у дужини од 600 м¹. на подлози туцаника са праговима и швајсованим саставцима. Пруга је рађена из редовног буџета.

Цело коштање пруге је дин. 133.407.81 од чега је утрошено у 1931 год. дин. 125.000.— а у овој 1932 години динара 8.407.81.

4.) Израда леве стране повратног круга пред капијом Новог Гробља у Гробљанској улици у дужини од 86,89 м¹. на подлози туцаника са праговима.

За све радове утрошено је укупно динара 12.581.80.

5.) Подизање, подливање и швајсовање шина у Краља Милана улици од „Лондона“ до „Славије“, заједно са поновним бетонирањем око шина и израдом ситне калдрме око шина. Дужина оба колосека 1.106 м¹.

Укупно коштање свих радова динара 206.315.91.

6.) Израда веза између колосека у Призренској улици поред „Балкана“ са убацивањем двеју скретница заједно са подливањем испод шина на дужини од 68,40 м¹.

За тај рад утрошено свега динара 2.805.50.

7.) Довршење колосека у Црногорској улици, на месту где су до скоро биле приватне зграде у дужини од 13,20 м¹.

Утрошено је за то динара 828.60.

8.) Реконструкција укрснице у Војводе Драгомира улици, према новој регулацији улице у дужини од 208,22 м¹. на макадамској подлози са изменом полупречника кривине и заменом једне скретнице.

Коштање свог посла је динара 10.399.42.
9.) Реконструкција трамвајског колосека на Крагујевачком Бџерму у вези са израдом раскршћа у дужини од 185 м². на делимичној бетонској подлози и на подлози туцаника.

Свега утрошено динара 12.141.06.

10.) Израда трамвајског колосека од Господарске Механе до Чукарице. Дужина колосека 1.945 м²., на бетонској и макадамској подлози и праговима са туцаником. Пруга је израђена од уштеде из унутарњег зајма и на исту утрошено је свега динара 387.131.93.

Свега израђено нових, целих и делова пруга у вредности од динара 850.296.78.

III. Шине и скретнице:

Вредност нових шина профила 180/180 мм. са шинским материјалом и ново постављеним скретницама истог профила дин. 2,325.200.—

РЕКАПИТУЛАЦИЈА

I. Изградња грађевина и грађ. објеката дин. 395.621.42;

II. Изградња нових и обнова старих трамвајских пруга дин. 850.296.78;

III. Шине и скретнице дин. 2,325.200.—
Укупно динара 3,571.118.20.

В.

Саобраћај

Поред трамвајског саобраћаја, који Дирекција трамваја и осветљења експлоатише искључиво у својој режији, саставни део целокупног саобраћаја је и аутобуски који је делимично експлоатисан у непосредној режији Дирекције, а делимично је дат у концесију приватном предузећу Љубише Перишића.

Од далеко веће важности је, међутим, трамвајски саобраћај и по разгранатости своје мреже, и по величини свог возног парка, по приходима које даје Београдској Општини, па и по улози коју код београдског становништва има.

Трамвајски саобраћај се врши на 11 трамвајских пруга, чија укупна грађевинска дужина износи данас 62,20 км. а дужина свих линија — трамвајске мреже (Notzlänge) износи 86,00 км.

У саобраћају се налази просечно дневно: 81 моторних, 37 прикључних кола т. ј. свега 118 трамв. кола.

Лети за време сезоне трка, утакмица и томé слично, овај се број повећава према могућности за 10—15%. Поред овог просечног броја кола у редовном саобраћају, налази се у радионицама Дирекције на оправци и у резерви просечно дневно: на оправци: 10 моторних, 7 приколица; резерва: 5 моторних, 26 приколица.

Број превезених путника на ових 11 трамвајских линија у Београду и бруто приход од истих износи просечно дневно:

Просечан број путника дневно: 120.414. •

Просечан бруто приход дневно: 163.747 динара.

У првих 9 месеци 1932 године:

Превезено свега путника 32,934.663.

Укупан бруто приход свега 45,827.457.50 динара.

По буџету предвиђено је: 67,810.000.— динара за целу годину 1932.

Ако би се од те суме узео сразмеран број за прве три четврти године и упоредило са оствареним резултатима, видело би се да је подбацио не само број превезених путника, већ и цифре остварених прихода. У упоређењу са бројем превезених путника и сумом наплаћених прихода за то исто време у прошлој 1931 години, опажа се опет мањак, и то у броју путника: 1,824.907 или 5,25%; у приходима: 3,397.229.— динара или 6,90%.

Узроци опадања трамвајског саобраћаја у томе погледу и поред увођења нових линија од еминентне важности по извесне крајеве Београда, налазе се у првом реду у општој кризи која је захватила све гране привредног живота на целом свету, те мора да има утицаја и на трамвајски саобраћај престонице.

У другим градовима у држави стање је још далеко горе. Јер док у Београду опадање прихода према прошлој години, а према досадашњим резултатима, неће ни достићи 10% пошто и иначе сада тек долазе месеци у којима су и прошлих година трамвајски приходи били највећи, — докле у Сарајеву, Загребу и Осеку на пр., то опадање иде од 10% па и до свих 25%. У Дубровнику је друштво, које врши трамвајски саобраћај, из истих разлога, било принуђено да га потпуно обустави.

Осим тога на опадање трамвајског саобраћаја у знатној мери утиче, као што је већ напред наведено, оскудица у трамвајским колима, на свима линијама. Како су трамваји главно превозно средство за највећи део нашег престоничког грађанства, јасно је да трамвајском саобраћају треба поклањати увек највећу пажњу, а према данашњем стању: трамвајске мреже и броја трамвајских кола, *треба број трамваја безусловно и без одлагања повећати.*

То доказују на један убедљив начин и следећи статистички подаци београдских трамваја:

1 београд. становник путовао је трамв. за ових 9 мес. 136 пута;

1 београд. становник прешао је трамв. за ових 9 мес. 23.63 км.;

1 београдски становник потрошио је на трамв. за ових 9 мес. 189.80 дин.;

1 београдски становник потрошио је на трамв. дневно 0.69 дин.;

1 трамв. кола прешла су за то време пут који износи 0.80 пута око земље;

УНИВЕРЗИТЕТСКА БИБЛИОТЕКА

WWW.UNILIB.RS

трамвајска кола прешла су за то време пут који износи 143 пута око земље; 1 км. трамв. пруге искоришћен је за то време од 9 месеци 91.772 пута.

Утрошак електричне енергије на 1 км. износи 1,24 КВ.

Број превезених путника на 1 км. износи 5,79 путн./килом.

Овај последњи податак, који је у свима европским дирекцијама трамваја мерило оптерећености трамвајског саобраћаја у упоређењу са осталим дирекцијама код нас је највећи: 5,79, док се у сличним градовима: Амстердам, Базел, Беч, Дрезден, Лајпциг, Цирих и др. креће се од 3,7 до највише 5,1.

На исправан и што пажљивији рад саобраћајног особља Дирекција обраћа највећу пажњу, у коју је сврху израђен и спроведен у извршење „Правилник за пријем службеника у Саобраћајну службу”, по коме се само конкурсом примају конкуренти са прописаним и предвиђеним квалификацијама, даље сваке године је целокупно трамвајско особље дужно походити часове предавања у саобраћајној школи Д. Т. и О., где се усавршавају у познавању електричних и машинских постројења трамваја, у правилима службе и вожње, у понашању на служби и ван исте итд.

Резултати су све бољи, што доказује и статистика удеса у трамвајском саобраћају који су у овој 1932 години мањи од прошле 1931 године, иако се, поред трамвајског, стално повећава у многим целокупан јавни градски, аутомобилски и колски па и пешачки саобраћај и кретање публике.

У 1931 години било је на трамвајима свега 47 удеса, од којих су:

4 смртна

14 са тежим повредама и

20 са лакшим повредама.

А у овој 1932 години било је до сада 22 удеса, од којих су:

5 смртних

8 са тежим повредама и

9 са лакшим повредама.

Истина за сада располажемо подацима за прве три четврти ове године, али већ по њима судећи, неће број удеса достићи онај из прошле године, који је опет знатно мањи од броја удеса у претпрошлој 1930 години.

Београд се у своме развићу нагло и очигледно повећава, а нарочито у јавном градском саобраћају, те је потребна већа пажња и самог грађанства, а нарочито родитеља који треба да своју децу у томе правцу упућују и васпитају.

Према горе наведеним подацима трамвајског саобраћаја, броја превезених пуутника, пређених километара, броја кола у саобраћају, а нарочито њиховом искоришћењу, неизбежна и неодложна је потреба да се возни трамвајски парк одмах повећа, колико ради повећања и појачања постојећег саобраћаја, толико и ради успостављања нових

трамвајских линија, чије су пруге у изградњи (Земун, Чукарица) или су већ изграђене и готове (Дедиње, Теразије—Александрова—Ново Гробље, Теразије—Зелени Венац—Пристаниште, дупли трамвајски колосек кружне пруге бр. 2).

Набавка нових кола је потребна нарочито и због обнове постојећих старих трамвајских кола, међу којима има и таквих, која крајем ове године морају ићи у расход или генералну оправку, услед чега ће поједине трамвајске линије остати без најпотребнијег броја кола, што ће врло неповољно утицати и на морални и материјални успех и резултат трамвајског саобраћаја уопште, а чији су резултати од прошле две године били више него добри и заиста задовољавајући.

Аутобуски би саобраћај требало исто тако регулисати; да целокупна експлоатација истог буде у једним рукама: Општинским или приватним, па затим извршити његову техничку и административну реорганизацију по угледу на трамвајски саобраћај.

Да би што прегледнија била потреба и начин регулисања трамвајског и аутобуског саобраћаја у Београду, Дирекција излаже упоредни преглед варошког саобраћаја на страни, стање свог возног парка и предлог шта би све требало урадити те да наш саобраћај бар приближно достигне онај у другим градовима.

I. Трамвајски саобраћај

У току првих 9 месеци имали смо 11 трамвајских линија (пруга за Чукарицу доцније отворена), на којима је број кола и брзина кретања следећа: (Види табелу на следећој страни).

т. ј. у раду је дневно 81 мотор и 37 приколица, са напоменом да 4 мотора на прузи бр. 12 раде тек од септембра ове године.

Од ових кола су обично 20 комада моторних четвороосовних и 61 комад моторних двоосовних кола. Приколица су сва двоосовна.

У оправци се налазе просечно дневно: 10 моторних и 7 приколица.

Од 5 комада моторних кола за путнички саобраћај у резерви су: већина стара направљена белгијска кола („Сартид”), која се употребљавају искључиво на споредним пругама бр. 1а и 9, а од прикључних кола 10 комада су стара направљена немачка приколица, која се употребљава такође на спореднијим пругама, тако да за главне пруге скоро нема никада резервних кола. Отварањем саобраћаја на прузи Чукарица—Г. Механа мораће се убацити у саобраћај 3 моторних кола, од поменутих старих белгијских на штету резерве на линијама бр. 1а и 9.

По податцима из ове 1932 године било је на нашим трамвајима:

Број пруге	НАЗИВ ПРУГЕ	Вожња једне целе туре	Остојање возова	Трамваји Мот. Прикљ.	
Бр. 1	Калемегдан—Савинац	42 мин.	4,2 мин.	10	10
" 1А	Катанићева—Приштинска	28 "	8 "	3	—
" 2	Душанова—Сава	52 "	7 "	14	—
" 3	Кн. Споменик—Топчидер	60 "	8 "	9	9
" 4	Кн. Споменик—Г. Механа	40 "	10 "	4	—
" 5	Теразије—Сава	30 "	15 "	4	—
" 6	Кн. Споменик—См. Ђерам	55 "	4 "	11	11 ² мот. локал
" 7	Калемегдан—Н. Гробље	48 "	8-9 "	6	6
" 9	Кн. Споменик—Кланица	30 "	6 "	6	—
" 10	Славија—Пр. К. Марије	50 "	7 "	7	—
" 12	Кн. Споменик—Сењак—Дедиње	60 "	15 "	4	—
	Ђумураш			1	1
Свега:				81	37

Број превезених путника за првих 9 месеци 32,934.663.

Број пређених километара: 5,708.226.

Значи број превезених путника на 1 км. износио је: 5,79 пут./км.

Упоређења ради изнећемо какав је у неколико главних европских градова овај однос, који је најочитије мерило за оптерећеност трамвајског саобраћаја:

Амстердам	4,3 пут./км.
Берлин	5,1 "
Базел	3,7 "
Дрезден	4,8 "
Лајпциг	3,6 "
Цирих	4,5 "
Беч	4,03 "
Београд	5,79 "

Из овога се најбоље види да је трамвајски саобраћај у Београду у односу на коефициент путника пр. километар, оптерећенији од свих наведених градова за скоро 50%, према чему је јасно: да је наш данашњи трамвајски парк у саобраћају више него малобројан и преоптерећен.

Ово превисоко преоптерећење кола изазива ненормално и повећано хабање и квар истих, која због овога чешће морају долазити на оправку. Када се овоме дода још и факат да је скоро 2/3 наших трамвајских колосека још незаварен (нешвајсован), већ састављен од механичких саставака — спојница са шрафовима — онда је лако увидети тешкоће које се у овом погледу јављају и које повећавају трошкове експлоатације и одржавања.

Према овоме, у интересу бољег и правилнијег саобраћаја као и у интересу грађанства

и саме Дирекције трамваја и осветљења Општине града Београда, трамвајски возни парк треба што пре повећати бар за 20% од данашњег броја, како би и трамвајски саобраћај одговарао данашњим потребама проширене престонице.

Резервни број кола, нарочито моторних, данас је и за време зимског распореда (т. ј. умањеног броја кола у саобраћају) недовољан. Ова недовољност ће се повећати још од оног дана, када се на појединим пругама пусти повећани број кола. Овде долази у обзир нарочито топчидерска пруга, која у данима јачег и оптерећенијег саобраћаја потребује скоро дупли број гарнитура од данашњег (за трке, утакмице у Кошутњаку, концерти у Гардијском Дому итд. итд.) т. ј. још најмање 8 мотора и 8 приколица, јер без овога, не само да нећемо имати резерве, него ни потребан број редовних трамвајских кола.

Ради повећања и убрзања саобраћаја на пругама бр. 2 и 5 мораће се повећати и возни парк са још најмање 6 трамвајских кола (4 четворосовна). Даље, изградња трамвајске пруге Сењак—Дедиње (Болница Женских лекара) завршена је у овој години и пуштена својом целом дужином (Кнежев Споменик—Сењак—Дедиње) у саобраћај са свега 4 моторних кола узетих са других пруга (бр. 6) и из резерве. Па ипак се то већ до сада показало као посве недовољно у погледу саобраћаја и финансијског ефекта те је за њезино правилно функционисање потребно такође најмање шест трамвајских кола (4-осовна).

Затим, од Теразија (Хотел Балкан) кроз Призренску улицу преко Зеленог Венца кроз

Југ Богданову улицу и Црногорску изграђен је и већ положен дупли трамвајски колосек, који је везан са колосеком у Карађорђевој улици, т.ј. са Пристаништем, тако да треба извршити свега експропријацију једне једине зграде и омогућити одмах локални трамвајски саобраћај: Теразије—Зелени Венац—Пристаниште и обратно са нјимање 3—4 трамваја (5 минутни саобраћај). —

То исто важи и за пругу бр. 8 (Теразије—Краља Александра—Ново Гробље) са том разликом што је она у пуној дужини сасвим готова и могла би се сваког тренутка пустити у саобраћај. За обе ове пруге је инвестиран велики капитал, који потпуно бесплодно лежи само због тога што нема кола потребних за саобраћај и експлоатацију.

За побољшање и појачање трамвајског саобраћаја, нарочито у подне, у вече и у опште у часовима највећег оптерећења, треба набавити још најмање 5 гарнитура, које би се у то доба убацивале и то само на главним пругама: бр. 1, 2, 3 и 6.

Са обзиром на околност, да ће изградња земунског моста и насипа бити готова већ половином идуће 1934 године, потребно је за везу Београда са Земуну набавити бар 12 четвороосовних композиција.

Према горе изложеном, потребан број нових трамвајских кола био би следећи:

За Земунску пругу 12 мотора и 12 прикључних кола;

за топчидерску пругу 8 мотора и 8 прикључних кола;

за кружне пруге бр. 2 и 5, 6 мотора;

за пругу Сењак—Дедиње 4 мотора;

за пругу Теразије—Пристаниште 3 мотора;

за пругу Споменик—Ново Гробље (бр. 8)

4 мотора;

за појачање саобраћаја на главним постојећим пругама, нарочито линији бр. 6 треба 5 мотора и 5 прикључних кола;

Свега 42 мотора и 25 прикључних кола.

С обзиром на терен и велике падове наших пруга у престоници, где су се на таквим местима показала четвороосовна кола практичнија, погоднија и сигурнија и вожњи и саобраћају од двоосовних, горњи број кола могао би се свести на:

30 моторних и 15 прикључних кола — четвороосовних.

Четвороосовна кола су, поред овога, врло погодна за брже и лакше превозење већих маса — путника — нарочито у часовима великог оптерећења (јутро и подне) и на линијама са великим падовима, на којима није погодно ни за препоруку стављати приколица — где она сама успешно замењују гарнитуру, састављену од моторних и прикључних кола. — За то је најбољи пример кружна пруга бр. 2 и бр. 10 (Вождовац).

Из свега напред изложеног излази да је наш трамвајски саобраћај у главном дове-

ден у ред и задовољава техничке потребе саобраћаја; али да би он у свему задовољио потребе не само будућег, већ и садашњег Београда, у првом реду треба приступити хитној набавци кола, као што је то напред наведено.

Трамвајски саобраћај Београд—Земун преко новог моста „Краља Александра I” биће предмет посебне студије, о чему ће се поднети благовремен извештај ради решења и набавке специјалних вагона односно трамвајских возова.

II. Аутобуски саобраћај

Аутобуски саобраћај у Београду постоји сада на овим линијама и са следећим бројем кола:

1.) *Линија: Калимегдан—Славија—Котеж Неимар и обратно:* на овој линији раде пет-шест кола, од којих три-четири кола експлатише приватно аутобуско предузеће Љубише Перишића, а двоја кола Дирекција трамваја и осветљења Општине града Београда.

Аутобуси иду у размаку од 7—8 минута и превезу дневно просечно 3.500 путника са бруто прихода од 9.500.— динара.

2.) *Линија: Кнежев Споменик—Дедиње и обратно;* саобраћају два аутобуса (један аутобус Д. Т. и О. и један приватног предузећа Љуб. Перишића) у размаку од ½ часа.

Превозили су до отварања Дедињске трамвајске линије дневно просечно 450 путника са бруто прихода од продатих карата у динара 2.800.— до 3.000.—, међутим сада су приходи пали на 1/4 ранијих прихода.

3.) *Линија: Господарска Механа—Чукарица и обратно:* коју експлатише Д. Т. и О. Општине града Београда, са једним аутобусом са размаком од 20 минута.

Превезе дневно 1.000 путника са бруто прихода од продатих карата у динара 1.000 Ова аутобуска линија укинуће се чим се отвори трамвајски саобраћај са Чукарицом.

4.) *Линија: Славија—Дедиње и обратно,* коју је експлатисало Д. Т. и О. са једним аутобусом у размаку од ½ часа, функционисала је само неколико месеци после чега се морала укинути због немања довољног броја аутобуса и отварања нових линија.

5.) *Линија: Славија—Душановац и обратно,* коју експлатише Д. Т. и О. са једним или два аутобуса са размаком од ½ часа једина је од ново отворених линија која даје добре приходе и резултате. Број превезених путника креће се између 750—1000 а приходи износе око 1550—1850.— динара дневно.

6.) *Линија: Теразије—Пашино Брдо и обратно,* коју експлатише од скоро Д. Т. О. превози дневно око 300—450 путника и даје приход од 900—1200.— динара. Главна незгода лежи у тешком терену ове линије и у рђавој калдрми улица где овај аутобус сао-

браћа, те су трошкови оправки и одржања аутобуса већи него ли код осталих линија а тако исто дефекти услед ломљења појединих делова нису ретки.

Овакав рад „на пола” са приватним предузећем показао се је на појединим линијама посве неприхватан за добар и правилан аутобуски саобраћај у вароши, о чему је више пута писано и реферисано, предлажући, да се исти ставе под једну надлежност и управу: општинску или приватну.

Према томе једно од првих принципијелних питања односно решења, јесте решење о јединственој организацији и експлоатацији аутобуског саобраћаја под једном управом: приватном или општинском.

Према званичном извештају претпоследњег интернационалног трамвајског конгреса у Копенхагену (IV Internationaler Strassenbahn u. Kleinbahn Kongress) од 30 европских већих градова где се поред трамвајског врши и аутобуски саобраћај, 25 аутобуских предузећа су под истом управом — дирекцијом, која врши и трамвајски саобраћај, а свега пет градова експлоатишу приватна аутобуска предузећа.

Према овоме јасно је, да експлоатација аутобуског саобраћаја треба да је под истом дирекцијом под којом је и трамвајски саобраћај, *јер трамваји су још увек — а што ће бити и за још дуги низ година — главно најјевтиније и најпогодније саобраћајно средство за превоз путника, а нарочито великих маса које, при почетку и завршетку редовног дневног рада: државних, самоуправних и приватних надлештава, свих радњи и трговина, школа и заната и других институција, треба превести са ближе и даљне периферије у центар и обратно.*

Аутобуси и аутобуски саобраћај у овим случајевима и у случајевима концентрисаног превоза великог броја путника на излетишта, паркове, трке, утакмице, недељне и празничне излете и томе слично, апсолутно је недовољан, да изврши овај превоз, и под оним материјалним условима, под којима то врше трамваји, из простог разлога, што је погонски материјал аутобуса несразмерно скупљи од погонског материјала трамваја, и што један аутобус не може да прими ни 1/3 броја путника које прима једна трамвајска гарнитура.

Међутим аутобуси, као брже превозно средство и ако за сада скупље од трамваја, могу одлично да *помогну и допуне* трамвајски саобраћај великих градова, а нарочито њихове густо насељене и оптерећене централне делове, центар, у којима саобраћај сваким даном постаје већи, а већ изграђене улице са својим зградама не могу више да се проширују нарочито не у оној мери, у колико се јвани градски саобраћај повећава.

Затим, аутобуси као јавно превозно средство, могу се употребити у оним деловима града, где је услед великих успона и падова, уских улица и већ ново-изграђених колосека, непогодно изграђивати нове трамвајске пруге, нарочито ако нису у питању превози великих — гро — маса становништва тога града. Поред овога аутобуси имају још једну добру особину, што услед лаке покретности могу једну већ испостављену аутобуску линију, која се у току рада и промењених локалних околности покаже као непотребна и нерентабилна, заменити брзо другом потребнијом и рентабилнијом, мењајући просто свој правац кретања, без икаквих нових инвестиција које су потребне, н. пр. за изградњу трамв. пруга и електричних делова.

Најзад, увек, и у свима великим градовима има један добар део становништва који може и хоће да бар повремено плати и вишу цену (од обичне трамвајске) да би и брже стигао на место опредељења, што такође долази у обзир јавне саобраћајне политике.

Сви напред поменути разлози чине да аутобуски саобраћај поред трамвајског, заузима данас у градском саобраћају, важно место, о коме градска општина мора водити строгог рачуна, и ако — то нарочито истичем — за данас — аутобуски саобраћај у већини европских градова није рентабилан у чисто материјалном доприносу и директним приходима за експлоататора.

У свима овим градовима и тамошњим трамвајским дирекцијама стање се може овако резимирати: *трамвајски приходи допуњују аутобуске у оној сразмери у којој аутобуси допуњују трамвајске у саобраћају.*

На основу свега горе изложеног, а с обзиром на теренски положај Београда и развитак престонице и њеног јавног саобраћаја мишљења смо да:

1. — Градски аутобуски саобраћај треба да буде под истом управом под којом је и трамвајски саобраћај, јер са њим заједно чини нераздвојиву целину целокупне градске саобраћајне политике и потреба.

2. — Аутобуски саобраћај треба повећати према приликама и потреба развића града и градског становништва, водећи рачуна нарочито да исти обухвати и сервира главније артерије појединих делова града, које директно или индиректно воде центру, а нарочито оне кроз које, или у близини којих не пролази трамвај.

3. — Када се која од постојећих трамвајских линија буде толико преоптеретила да више није у стању задовољити потребе становништва тога краја, поред ње или у близини исте треба отворити и аутобуску линију као допуну и појачање већ постојећих саобраћајних превозних средстава.

4. — Аутобуске линије спроводити искључиво улицама са добром и солидном модерном калдрмом од асфалта, дрвене или камене

УНИВЕРЗИТЕТСКА БИБЛИОТЕКА

кошке заливане асфалтом и др. Улицама са „турском“ калдрмом избегавати успостављањем аутобуског саобраћаја због великих кварова кола, која поскупљују трошкове експлоатације и због неугодне вожње.

5. — Према данашњим приликама и кретању путника онд. грађанства требало би отворити још једну аутобуску линију: Професорска Колонија—Таковска улица—Милоша Великог улица до Министарства Војног—Желез. станица—Пристаниште и обратно.

Ова трансверзална саобраћајна линија, везала би савску обалу са дунавском, додирујући Пристаниште и Железничку станицу и већи део Министарстава сконцентрисаних у улицама Милоша Великог и Немањиној а доцније Велики Храм Светог Марка и Парламенат.

Са 5 аутобуса могао би се осигурати саобраћај у размаку од 10 минута у оба правца.

6. — У ближој будућности и то што пре отворити аутобуски саобраћај за Авалу и Раковицу, која су за сада једина излетишта за прстоничко грађанство.

Овај аутобуски саобраћај био би у прво време једночасовни, а доцније са развићем,

повећао би се у толико у колико прилике и потребе буду захтевале.

7. — За трке, утакмице и излете појединих корпорација у околину, требало би такође имати извештај број аутобуса, који би корисно послужили и грађанству и општинској управи.

Да би се горе изложено могло привести у дело, мишљења смо, да би требало набавити најмање 10 комада аутобуса средње величине са 20—25 седишта и 10—15 места за стајање.

Са овим колима појачао би се аутобуски саобраћај на постојећим аутобуским линијама и отвориле би се нове горе поменуте линије под 5) и под 6).

Овај број аутобуса заједно са старим, са којима располажемо, задовољио би данашњу потребу, а доцније развићем саобраћаја, извршила би се набавка већег броја кола, како то будуће прилике и околности буду налагале.

Из Дирекције трамваја и осветљења О. г. Б. — Службено.

(Наставиће се)

Службени извештаји Општине града Београда

Преглед пијаће воде:

НЕДЕЉНИ ИЗВЕШТАЈ

о граничним вредностима добивеним испитивањем београдске пијаће воде у времену од од 12 до 18 фебруара 1933 год.

	Од	До	Објашњења
Температура	8,6	10,1	Центиграда
Број клица по см ³	2	6	Дозвољено до 20 клица по см ³
Титар В. Coli	већи од 10 см ³		Несме бити нижи од 10 см ³
Утрошак калиум перманганата	3,1	4,4	Дозвољено до 6 милиграма на литар
Карбонатна тврдоћа	15,40	25,20	У Немач. степеним.
Суви остатак	308	514	Дозвољено до 700 милиграма на литар

Испитивања вршена у Хемијско-бактериолошкој лабораторији Управе водовода.

Количина воде у м³ које је водовод потиснуо у току прве половине фебруара ове године

1. Пијаћа вода:

Потиснуто у мрежу пијаће воде са БЦ 1 — Беле воде 415.333 м³;

Потиснуто у мрежу пијаће воде за Гор. зону:

а) из водостанице 4 (Главни резервоар) 45.120 м³;

б) из водостанице 5) Топчидер) 44.220 м³;

За горње количине дато је: бунарске воде на Белим Водама 215.514 м³; речне воде на Белим Водама 227.100 м³.

2. Вода за поливање улица:

потиснута са ВЦ² (Савски водовод) 70.400 м³.

Испитивања вршена у Хемијско-бактериолошкој лабораторији Управе водовода.

Кретање заразних болести:

Кретање заразних болести у Београду од 13 до 20 фебруара 1933 год.

Утврђене болести: шарлах 6, дифтерија 4, црвени ветар 2; свега 12.

Сумњиви случајеви: шарлах 1, дифтерија 1, тифус 2, паратифус 1; свега 5.

Извршено је дезинфекција 22, дезинсекција 1.

Кретање заразних болести по Београдским основним школама од 4 до 11 фебруара 1933

Дифтерија 3, морбили 5, пертусис 2, грип 101, варичеле 6, рубеола 2, паротитис 2; свега 121.

Извршено је посета од стране школских сестара свега 350.

Издато је по Основним школама млека 1052 литра.

Из Дирекције за социјално и здравствено старање О. г. Б. — Службено.

Извештаји о раду појединих отсека:

Извештај о раду Отсека О. г. Б. на Чукарици у јануару 1933 године

У току месеца јануара т. г. у овом Отсеку обављени су следећи општински послови:

I.

У току овог месеца дошао је на рад 221 предмет, остало од пр. месеца 37, те је свега на раду било 258 предмета. Сви су предмети

решени и за фебруар т. г. остало је на раду 13 предмета.

II.

У току месеца јануара овај Отсек са одређеном комисијом за поделу божићне помоћи поделио је око 20.000 динара на 438 породица, не рачунајући ту породице које примају сталну помоћ, а поред тога подељено је и 100 мет. дрва за огрев, те је у грађанству уливено убеђење да се Београд. општина озбиљно стара о новоме делу припалих грађана са проширеног атара.

III.

Исто тако Одељак је уз сарадњу Војног отсека прикупио и прикупља податке за регрутовање младића рођених 1913 год. али послови се тешко обављају пошто су књиге рођених за време рата уништене.

IV.

Употребом таксених општинских марака овај Отсек у месецу јануару потрошио је 313 динара.

V.

Нарочитих послова у Отсеку није било. Из Отсека О. г. Б. на Чукарици — Службено.

СПИСКАК

лица, која су примљена за чланове Општине Београдске у времену од 11 до 18 фебруара 1933 године

Редни број	ИМЕ и ПРЕЗИМЕ домаћина и осталих укућана	Шта је ко домаћину	Брачно стање	Место рођења	Занимање	Регистар. Бр
1	Петровић Урош	жена	ожењен	Рајковци	учитељ у пензији	35648
2	" Драгиња		удата	Крушевац	"	"
3	Арнери Винко		нежењен	Задар	лекар	35649
4	Шустер Фрања	жена	ожењен	Мокрин	Жел. чиновник	35650
5	" Катица		удата	Баково	домаћица	"
6	" Ирма		неудата	Винковци	"	"
7	" Вилим		син	неожењен	Ср. Чаков.	"
8	Павловић Љубица		неудата	Шабац	чин. Жел. Дирек.	35651
9	Јовановић Петар	жена	ожењен	Трудељ	учитељ у пензији	35652
10	" Живана		удата	Вел. Плана	"	"
11	Валчић Љубомир		нежењен	Власотинци	чин. припр. Жел. Дир.	35654
12	Максић Золтан	жена	ожењен	Хрв. Кеча	чинов. Жел. Дир.	35655
13	" Јулијана		удата	"	домаћица	"
14	" Золтан-Јанос		син	нежењен	Винковци	ђак
15	Вељковић Петар	жена	ожењен	Београд	чин. Жел. Дирек.	35656
16	" Наталија		удата	Свилајнац	домаћица	"
17	" Димитрије		син	нежењен	Београд	"
18	" Љиљана		кћи	неудата	Кнић	"
19	Калановић Радисав	жена	ожењен	Страгари	в. ревизор Ј. Д. Ж.	35657
20	" Стеванка		удата	Пирот	домаћица	"
21	" Аница		кћи	неудата	Београд	"
22	" Бранислава		"	"	"	ђак
23	" Живко		син	нежењен	"	"

Из Статистичког отсека Стбр. 2169.

Недељни извештај

о просечним ценама животних намирница на београдској пијаци у другој недељи фебруара 1933 године

В Р С Т А	Мера	Просечна цена у динарима		В Р С Т А	Мера	Просечна цена у динарима	
		II Нед.	Месеч.			II Нед.	Месеч.
Жито							
Пшеница	100 кгр.	212	25	Шећер ситан	1 кгр.	12	75
Јечам	"	102	30	Кафа сирова	"	60	
Овас	"	105		Кафа пржена	"	88	
Кукуруз у зрну	"	97	50	Со млевена	"	2	87
Брашно и хлеб							
Брашно пшенично Но. 2	1 кгр.	3	06	Бибер крупан	"	50	
Брашно пшенично Но. 1	"	3	32	Бибер млевен	"	59	
Брашно пшенично бело	"	3	75	Паприка млевена	"	32	50
Брашно кукурузно	"	1	75	Фида	"	8	
Хлеб пшенични црни	"	3	37	Макароне	"	12	50
Хлеб пшенични бели	"	4	25	Пирнач	"	8	
Месо							
Говејина	1 кгр.	9		Мак	"	16	
Говејина жива мера	100 кгр.	375		Зејтин за јело	1 литар	23	
Телејина	1 кгр.	12		Сирће винско	"	4	
Телејина жива мера	100 кгр.	675		Мед	1 кгр.	16	
Јагњехина	1 кгр.	16		Восак	"	26	
Јагњехина жива мера	100 кгр.	1325		Пекмез	"	12	
Овчетина	1 кгр.	8		Свеће воштане	"	40	
Овчетина жива мера	100 кгр.	8		Свеће стеаринске	"	31	
Свињетина	1 кгр.	13		Свеће парафинске	"	16	50
Свињетина жива мера	100 кгр.	712	50	Сапун за прање	"	9	
Свињско сушено	1 кгр.	21	50	Шпиритус рафиниран	1 литар	40	
Кобасице	1 кгр.	19		Шпиритус за гориво	"	9	25
Шваргле и чварци	"	13		Петројел	"	6	50
Пршута	"	25	75	Бензин	"	6	62
Сланина сирова	"	11	50	Гориво			
Сланина сува	"	21		Угљен дрвени (ћумур)	100 кгр.	125	
Сланина ужичка	"	21	25	Угљен дрвени (ћумур)	1 кгр.	1	75
Маст свињска	"	13	50	Угљени мрки и лигнит	100 кгр.	17	50
Сало	"	12	75	Угљен камени	"	60	
Лој топљен	"	5		Дрва грабова	m ³	135	
Лој нетопљен	"	7	75	Дрва букова	"	125	
Риба							
Шаран	"	11		Дрва церова	"	120	
Сом	"	19	50	Дрва јасенова	"	140	
Кечига	"	46		Дрва растова	"	85	
Смућ	"	27	50	Дрва врбова	"	52	50
Штука	"	12		Дрва брестова	"	95	
Бела	"	6		Живина и јаја			
Млеко							
Млеко слатко	1 литар	3	62	Кокоши	1 ком.	15	
Млеко кисело	1 кгр.	9		Ђурке	"	41	
Масло	"	34	75	Гуске	"	27	50
Масло топљено	"	27		Патке	"	18	
Кажмак	"	27		Јаја	"	1	08
Сир обичан	"	11	50	Стока			
Сир сомборски	"	20	25	Волови	"	1112	50
Сир качкаваљ	"	26		Краве	"	1062	50
Поврће							
Пасуљ	"	4	50	Телад	"	437	50
Сочиво	"	10		Коњи	"	1150	
Грашак у зрну	"	12	50	Ждребад	"	975	
Грашак обичан	"	2	07	Свиње угојене	"	462	50
Кромпир стари	"	2	07	Свиње мршаве	"	91	25
Кромпир нови	"	2	07	Прасад до 10 кгр.	"	125	
Лук црни	"	2	25	Назимад од 10 до 25 кгр.	"	100	
Лук бели	"	7		Јагањци	"	100	
Лук прازی	"	1	50	Кожа и вуна			
Боранија	1 дема	2	50	Коже воловске	1 кгр.	6	50
Тиквице	1 кгр.	2	50	Коже телеће	"	9	
Шаргарепа	"	2	50	Коже овчије	1 ком.	10	50
Купус сладак	"	2	75	Коже јагњеће	"	4	50
Купус кисео	"	6		Коже козје	"	8	50
Спанаћ	"	7	75	Коже јареће	"	7	50
Рен	"	3	25	Коже свињске	1 кгр.	1	
Кељ	"	1	87	Коже јунеће	"	7	50
Келераба	"	1	87	Коже кравље	1 ком.	1	
Зелен за супу	1 пишла	1	75	Вуна прана	1 кгр.	1	
Патлиџан црвени	"	1	75	Вуна непрана	"		
Патлиџан плави	1 кгр.	5		Сточна храна			
Паприка љута	ком.	5		Сено	100 кгр.	54	
Паприка туришјара	100 ком.	5		Слама	"	30	
Паприка бабура	100 ком.	5		Грађевински материјал			
Краставци	"	5		Креч негашен	100 кгр.	35	
Воће							
Јабукe	1 кгр.	6	50	Цигле	100 ком.	32	50
Крушке	"	8		Преп	100 ком.	48	50
Шљиве сушене	"	5	25	Цемент	100 кгр.	59	
Лубенице	"	14		Песак	1 кола	29	
Динје	"	7		Пића			
Ораси	"	14		Пиво домаће	1 литар	7	50
Кестен	"	7		Вино црно обично	"	9	
Смокве	"	14	25	Вино бело	"	11	
Лимуни	1 ком.	1	12	Вино боље старо	"	25	
Неранце	"	2		Шљивовица мека	"	12	50
Мандарине	"	1		Шљивовица љута	"	18	
Колонијална и друга роба							
Шећер у коцкама	1 кгр.	14	50	Комовица мека	"	20	
				Комовица љута	"	23	
				Наднице			
				Надничара	1 надн.	27	50
				Копача	"	35	
				Зидара	"	47	

Службене објаве и огласи:

Нови улични канали

Доставља се грађанству ради знања да се пуштају у функцију улични канали у следелим улицама:

- 1) Новом између Босанске и Карађорђевог улице.
- 2) Булевар Ослобођења на делу од Карађорђевог парка до Бокељске улице.
- 3) Рудничкој.
- 4) Албанске на делу између Бистричке и Гробљанске улице.
- 5) Светозара Марковића улице.

О овоме се обавештавају заинтересовани сопственици с тим, да канализацију својих имања изврше до 1 јула 1933 године.

Из канцеларије Канализационог отсека Општине Београдске.

Лицитација за набавку мешавине бензина и алкохола

Суд општине града Београда одржаће на дан 25 фебруара 1933 године у 11 часова пре подне, у канцеларији Економата, Узун Миркова ул. Бр. 1/II другу оферталну лицитацију за набавку 10 вагона мешавине бензина и алкохола за потребе свих општинских установа.

Услови су прописани и могу се видети сваког радног дана за време канцеларијског рада у Економату.

Кауцију од 5% у готову, папирима од вредности, или гарантном писму, које мора бити регистровано у Министарству финансија, треба положити најдаље на дан лицитације до 10 часова пре подне Депозитној благајни Општине града Београда.

Из канцеларије Економата Општине града Београда О.Ф.Бр. 6696 од 11 фебруара 1933 године.

1-1

Лицитација за набавку ауто делова и прибора

Суд Општине града Београда одржаће на дан 10 марта 1933 године у 11 часова пре подне, у канцеларији Економата Београдске општине, Узун Миркова ул. Бр. 1/II прву оферталну лицитацију за набавку разних ауто делова и прибора за потребе Дирекције трамваја и осветљења.

Услови су прописани и могу се видети сваког радног дана за време канцеларског рада у Економату.

Кауцију од 5% у готову, папирима од вредности, или гарантном писму, које мора бити регистровано у Министарству финансија, треба положити најдаље на дан лицитације до 10 часова пре подне Депозитној благајни Општине града Београда.

Из канцеларије Економата Општине града Београда О.Ф.Бр. 2947, од 10 фебруара 1933 године.

1-2

Пријава за разрез такса на фирме и псе

Овим се позива грађанство, да на основи ТБр. 404 Таксене тарифе Закона о таксама поднесе пријаву за разрез таксе на фирму и исту уплати до 28 фебруара 1933 године.

Ко не буде поднео пријаву и уплатио таксу до овога рока, разрез таксе извршиће се по нахођењу Суда, а наплата исте извршиће се егзекутивним путем.

Тако исто позивају се сви сопственици паса, да одмах пријаве своје псе и уплате одређену таксу за 1933 годину.

Уплате се врше како за фирме тако и за псе код Таксено-привредног отсека — Узун Миркова бр. 1 — партер.

Лица, која за своје псе до 1 марта текуће године не уплате одређену таксу биће на основи члана 52 Закона о таксама кажњена и на плаћање казнене таксе у троструком износу од редовне.

Из Таксено-привредног отсека Општине гр. Београда, 13 фебруара 1933 г. ОФБр. 7058.

2-2