

СРПСКИ ТЕХНИЧКИ ЛИСТ

ОРГАН УДРУЖЕЊА СРПСКИХ ИНЖЕЊЕРА И АРХИТЕКТА.

О баштихским постројењима, скверовима (игралиштима) наше престонице.

Садања управа београдске општине — поред осталих радова на уређењу ове вароши — у прошлој години извршила је и неколико баштенских постројења. На име, изведена су ова :

Једно између улица: Краља Александра, Ратарске и Гробљанске са укупном површином у садањој огради око 20000,00 м².

Нивелета планираног терена прилагођава се природном, јер овај није јако нагнут према Ратарској ул. Облик овог постројења је оштроугли троугао са теменом оштрог угла на раскрсници Ратарске и Краља Александра улице; стране овога троугла — по којима је ограда, од неколико редова затегнуте гвоздене жице између дрвених стубова, постављена иду по регулационим линијама. У овом троуглу изведено је игралиште облика издужене овале и спуштено је за 15 см. испод нивелете околног терена који се пошумљава.

Путање са раскрсница уличних иду по бисектрисама засечених темених углова троугла и доводе посетиоца у овално игралиште.

Површина игралишта мери око 12000,00 м²; извршено планирање, ограђивање и засад једним делом, коштало је до 3000,00 дин.

Један м.² површине овога постројења кошта до сада само 0,15 динара

Ово игралиште (сквер) додирују три саобраћајне улице, те с те стране може изгледати да ће бити преплављено уличном прашином; надати је се, да ће засађено шибље и четинари са листарима — док развију своје круне — умањити овај притицај прашине, нарочито из ул. Краља Александра.

Пошто је ово земљиште равно, могло би се допринети овом садањем решењу задатка, кад би се на углу Краља Александра и Ратарске улице насипањем земље образовало какво узвишење.

Друго, између крагујевачког пута и Небојшине улице извршено је продужење парка код Старог Споменика

Облик овог продуженог дела парка сличан је облику оног на Тркалишту; решење је, прилагођавањем природном терену, добијено у многоме слично.

Ван оgrade овог постројења (продуженог дела парка), поред крагујевачког пута, изведена је широка стаза за пешаке, која је прилагођена паду самога пута а нешто виша од њега; ова стаза, пошто је ван оgrade, не даје директног повода за саобраћај пешака кроз игралиште.

Целокупна површина овог продуженог дела парка износи: 7148,00 м²; игралиште мери: 3180,00 м² површине; ограђивање оградом од дрвених летава, планирање и засађивање кошта до 5000,00 динара.

Један м.² површине овог постројења кошта до сада просечно 0,70 динара.

И ово игралиште ограничавају две улице као што је то мало час напоменуто.

Треће, изведен је и у неколико уређен сквер са игралиштем између улица: „Царице Милице“, „Вука Караџића“ и „Топличиног Венца“. Изведене стазе кроз игралиште овога сквера, распарчавају га; ове стазе бивају саобраћајне улице за пешаке, тиме игралиште губи значај и своју примену. Ово је решење слично горе поменути.

Цело земљиште у огради од дрвених летава мери: 3852,00 м.² површине; игралиште, овалног облика, мери 1610,00 м.²; ограђивање планирање и засађивање кошта 2000,00 дин. На један м.² површине пада за до сад извршене радове просечно 0,50 дин.

Четврто, у циљу извођења игралишта, ограђен је онај простор на раскршћу улица: Ратарске и Далматинске до дворишта осн. школе за Палилулски крај.

Овде не може бити говора о каквим знатнијим земљаним радовима. Требало би

што пре пошумити овај заграђени простор једним делом, извести стазе и дићи преграду која раздваја школско дворште од овога (додатог дела). У додатом делу има 1500 м² површине.

Пето, у истој намери, извођења скверова, ограђен је један део „Св. Никољског Трга“ између „Карађорђево“ и „Железничке ул.“

На поменутих баштенским постројењима извршени су као што је већ речено, земљани радови ограђивање и већим делом засађивање шибљем, дрвећем (листарима и четинарима). Као што се види из горе изложених појединачних цена, коштаће до сад извршених радова по м² површине ових једва достиже 0,50 дин. просечно, што значи, да није много издато на овај циљ, и што поред осталог показује да треба још радити на њиховом уређењу.

Не буде ли се још овог пролећа предузео рад на даљем уређењу ових, публика ће их употребљавати само као пролазне саобраћајне улице за пешаке, као што се једним делом — и сада ради, а несташна деца, о којој ни кућа ни школа не води рачуна, моћи ће на овима изводити омиљене им игре.

Сад да се запитамо, да ли су за ова баштенска постројења изабрана она места у вароши која она захтевају за свој циљ.

Пресецањем саобраћајних улица, као што је напред поменуто, остале су површине земљишта или неподесна за грађење грађевина или не неопходна за то, а с друге стране те површине нису потребне саобраћају, тим пре, што ни оближње улице немају јаког саобраћаја.

Била је дакле тежња да се стварањем баштен постројења на тим местима, оближњем становништву пружи прилика да добијају више светлости, више чиста ваздуха за душевно и телесно оснажење његово, да његов подмладак има места и простора за извођење својих игара, да њима у чистом ваздуху крепи душу и тело своје.

Била је намера, створити по коју оазу између прашљивих улица и у уличној мрежи постићи какву промену која годи оку.

Та је намера и у дело приведена, али ово ово није приведено крају. Није исључена могућност да је и сама управа ове општине вољна омогућити довршење започетих радова, али у интересу саме ствари, мислим, да неће бити на одмет да се чује још које стручно мишљење особито поводом питања: *шта још да се уради на овим постројењима и ко у првом реду треба да их посећује?*

Моје је мишљење да би требало још овог пролећа све стазе и одређени простор за игралиште макадамисати; овај после одржавати у добром стању. За тим, подићи неколико нужника и писоара, једну кућицу за чувара са станом и у овој предвидети простор за смештај алата и покретних клупа. На истакнутом месту а близу регулационе линије улице, подићи киоск за продају освежавајућих напитака, овај да има један отворен а надкривен простор за склониште у случају непогоде. Ово особито важи за Мали Калимегдан и парк код Старог Споменника — у колико то до сад на овима није урађено.

На игралишту код „Тркалишта“ могла би се омогућити и израда путање за точак а за зимње доба извођење клизалишта.

На згодно изабраним местима, подигнути киосци, могли би вршити исту функцију садањих киосака по вароши

У овако уређена игралишта требало би наставници основних и средњих школа да изводе своје ученике, лети, бар два пута у седмици. На тај би начин деца обављала своје игре под надзором својих наставника. Од коликог је утицаја физичко васпитавање омладине на тело и дух, на здравље и умно напредовање њезино, показале и овај извод из једног расписа Министра Просвете упућеног директорима средњих школа:

„Ако се нема гимнастичких справа, за извођење *вештачке* гимнастике, може се изводити *школска* гимнастика: „кретање што више и живље у слободном ваздуху;“ ту је пешачење, трчање, скакање, бацање камена с рамена, пливање, клизање, лоптање и рвање, и толико туђинских лепих игара које не требају нарочитих скупоцених справа, колико љубави и воље у наставника да међу своје ученике унесу физичке крепости и душевног расположења, ових битних погодаба за морално здравље и умно напредовање школске омладине.

„Не треба никад смести с ума да је *игра* омладини врело радости и доброг расположења, и да су ово битни елементи човекова здравља, физичкога и душевнога.

„За све ово пак довољно је само повеће школско дворште или у оскудици тога каква подесна равница у близини, која лопта, неколико штапова ит.д., а изнад свега и пре свега *прегнуће* наставника да се за ову ствар заложу и да је изведу.

„Наставници средњих школа овај посао физичког васпитавања поверене им омладине, треба да прихвате са оном збиљом и

*Распис Министра Просвете Бр. 4486 од 5. III. 1898. године.

с онолико тоpline, како то заслужује сама ствар и они национални задаци, који нас и нашу омладину очекују и којима смо дужни сви с преданошћу служити.“

С друге стране, од колике је важности по уређење и улепшање једне вароши а специјално наше престонице, у којој с тог гледишта до сада нису цветале руже, и са естетичког и са игијенског гледишта, извођење и предавање јавној употреби оваких баштенских постројења — познато је.

Па ипак, извођење ових постројења не изазва никаквог интересовања код грађана ове вароши; не нађе се нико ни да похвали ни да покуди овај рад.

Једино су се могли чути кроз некоје овдашње политичке листове неколико протести сопственика домова из оближње улице Малог Калимегдана*, кад је се овај извршивао, због затварања изгледа њихових зграда.

Може се рећи, да је од ових баштенских постројења, и поред непотпуног уређења, био прошлога лета најпосећенији од публице парк код „Старог Споменика“, што се не може рећи и за парк (игралиште) на Тркалишту.

Изгледа да је томе узрок недовршење започетих радова на њему.

Велико игралиште Малог Калимегдана са површином од 4500,00 m² употребљиво је, али се није употребљавало.

За слузај да и по коначном уређењу ових постројења не буде довољног интересовања публице, главни циљ неће бити промашен.

А ако наступи баш тај случај, ићи ће у прилог факта, да у извесним крајевима

наше вароши још има довољно празних несазиданих просторија, знатних дворишта, или башта уз приватне долове; или ће потврдити факат, да ми у нашем животу напуштамо патријархални (живот) и идемо у сусрет новој култури

Тамо где се по стазама „Великог Калимегдана“ тиска и гура од тескобе, где се са оне скоро разглављене трибине извијају звуци мелодија из опера: Лутака, Маскота, Птичара и њима подобних и где се у кругу ређа једно до другог — тамо је наш јавни живот, једним делом, пренесен.

За то велим: ако се не обрати пажња — на коначно уређење ових постројења у духу времена у коме живимо и према садашњим захтевима и потребама за публику, време и људи, мало по мало, утрће им траг, јер је и онако одзвонило примени старих стоја, агора и форума при извршењу градских регулација. Што је однела прошлост, више се не појављује; историја се не понавља.

Имају свога значаја, у колико о уметности свде може бити говора, речи онога књижевника: „да ј стара уметност оличавала оно што је душевно, а нова, да оличава оно што је телесно.“

29. Јануара 1907. г.
у Београду.

Архитекта, Весел. Трипковић

* Немајући при руци потребних ни срећених података о раду на уређењу овога парка, жалим што не могу рећи о томе коју реч. У осталом, план за уређење овога парка добивен је конкурсом у своје време, за који су наши старији, признати, стручњаци дали своје мишљење.

О стабилности возова на железничким пругама колосека 0.60 m. ширине.

Француски артиљеријски луковник Пешо (Péchet) држао је значајна предавања о стабилности возова на железничким пругама колосека 0,60 m. ширине, која су публикована у Annales des Ponts et Chaussées — 1905 — 2-е trimestre, с погледом нарочито на војне потребе, које у ратно доба могу наступити.

Обим нашега листа није такав да би цеоу студију францускога стручњака могли у њега пренети, али свакако неће бити на одмет, да нашим читаоцима прикажемо резултате до којих је он доспео после иностраног и многогодишњег искуства.

Из разних ратова стечено је искуство, да је опсадна артиљерија вазда доцне стизала на бојишта, је-

дино стога, што путови нису у стању да издрже саобраћај тако тешких терета и што других подвозних средстава није било на расположењу у довољној мери. То је повод да се тражи и нађе нов начин подвозних средстава за нападање утврђених положаја.

Ново подвозно средство треба да буде у стању: да одвезе при сваком времену, и на сваку тачку која је подесна за артиљеријску ватру, најтеже топове да се њиме избегне претоваривање у области коју захвата непријатељска ватра;

да се може вршити товарење и истоваривање војног прибора ма које врсте без рампе или нарочитих справа за претоваривање;

да се може довозити са даљине од 60 и 80 километара сав онај ратни прибор, који се, са стратегијских или других разлога морао оставити далеко иза нападаог фронта;

да се може брзо организовати веза између станице за претоваривање, парка и батерија;

да се може у кратком времену организовати довољно жив саобраћај, те да се у року који је потребан да се подигну разна постројења, (мање од месец дана) пренесе на убојну линију све што је нужно да се ватра отвори и одржава са свом жестином, коју околности захтевају.

Најзад, да не би било забуне при снабдевању, ово транспортно средство има да послужи подједнако за одбрану утврђених места, као за спољни напад.

Овим захтевима може да одговори једино железница и ни које друго транспортно средство. А од железница најподеснија је она са колосеком од 0,60 м., зато, што се веома брзо (до 10 километара дневно) може градити и што се могу примењивати довољно снажне локомотиве у тежини од 12 до 14 тона, подесни вагони за пренос великих терета и најзад што се може вршити саобраћај у оштрим кривинама.

За тај циљ узет је сав горњи строј шине и прагови од челика, у комадима од 5 метара дужине који су тешки 170 килограма.

Челични делови колосека за кривине спремљени су за полупречнике од 100, 50, 30—20 метара — па и 7,63 м. за места, на којима локомотива не саобраћа. Шине су тешке 9,50 kg. по метру.

Пошто се обратила нарочита пажња на склоп горњег строја, рационалан облик металног прага, постигао се довољан отпор да по таковој прузи могу саобраћати вагони са по две осовине од 5 тона, и вагони са по 3 и 4 осовине од 9 и 12 тона, вагони кад се вешто групишу по 2 или по 4, могу да преносе терете, који се не могу разделити, као топовске цеви ит.д. у тежини до 36 и 48 тона.

Ма како да се групишу вагони са 2, 3 или 4 осовине, сви они пролазе кроз кривине чији је пречник 7,63 м. Код вагона са 3 и 4 осовине само су крај-

ње осовине снабдевене точковима са бандажом остали су без бандаже.

У предавању врло је лепо разложено и цртежи-ма предочено како се мора вршити груписање вагона и њихово оптерећавање, те да се извуче максимална корист.

Локомотива је изабрана таковог типа да може испунити ове услове:

а) да може да путује и по друмовима у кривинама од 20 м. полупречника;

б) да може повлачити терете на успонима до 100 милиметара по метру;

в) да се лако може подићи, ако би случајно исклизла са колосека, и зато је предвиђено, да не може бити тежа од 15 тона кад је потпуно спремна за путовање;

г) да може неவிђена путовати што ближе до непријатељских позиција, а пролази у близини депонованих лако запаљивих материјала безопасно за ове;

д) да може нормално — подједнако кретати се у оба правца, у напред и у назад, и да се може лако употребити као двогуба запрега;

ђ) да може путовати на неравно положеним колосецима а да не исклизава, и да не квари много материјал;

е) да буде снажнога склопа.

Такову машину, која одговара у начелу свима побројаним захтевима, конструисали су Пешо и Бурдон. Та локомотива у стању је да повуче у равници 342 тоне,

На успону од 10 м м	106 тона
20 м м	58 "
30 м м	38 "
40 м м	27 "
50 м м	20 "
60 м м	15 "
70 м м	11 "
80 м м	8 "
90 м м	6 "
100 м м	5 "

Са двогубом запрегом може се повући двогуби терет. Н. М.

СИМПЛОНСКИ ТУНЕЛ.

Докле год су прилике допуштале пробијање поткопа вршено је на тај начин, што су најпре руже за мине бушене помоћу хидрауличних бургија. Таквих је машина било у јужном поткопу махом по три а бивало их је и по четири. Бургије су биле два цола пречника. Машина је тако удешена да бургију притисне на стену огромном снагом од 10 000 до 12 000 килограма па је полако врти за неколико минут и само неколико обрта, па се тврдо сечиво челичне

бургије отупи те се мора уметати нова бургија. Али је бургија за то кратко време пробушила рупу 10—15 сантиметара дубоко у чврстој стени. За један сат избуше се 12 рупа, 1,00 до 1,50 м. дубоких. За то је утрошено 100 до 150 бургија, а таквих 12 мина разрушило је око $\frac{1}{6}$ тунелског профила. Паљење мина понављало се и у једном и у другом поткопу четири до шест пута на дан. На то је утрошено по 500 килограма динамита а кад кад и више. Свим су

се силама трудили да разбијену стену између једног и другог паљења мина што брже уклоне али је радилиште тескобно, те су остали без успеха сви покушаји да се то изврши машински и морали су најзад поново прибећи ручном раду.

Докле су у паралелном поткопу палили мине и припремили га како треба, положили јарак за отицање воде, поставили цеви за водовод и проветравање дотле су, ако није стена била ванредно неподесна за рад, у поткопу бр. I. радили на просецању потпуног тунелског профила. Ово се радило око 100 метара уназад од места докле је поткоп допро. Рад је вршен без машина али је тако распоређен, да се одједном почиње и ради на неколико места. У размаку од 50 на 50 метара пробијали су оздо на више окно до самог будућег тунелског темена. Из овога окна пробијали су у напред и у назад горњи поткоп између горњег и доњег поткопа остајао је слој стене око 1,00 метра дебео. Доњи и горњи се поткоп затим прошири колико захтева профил тунела. На послетку се сруши и раздеои слој стене те је цео профил тунела слободан. На тај начин за проширивање поткопа до пуног профила тунелског добијали су по 10 и више теста за рад, докле је за напредовање самог поткопа било по једно једино. Машине су дневно трошиле по 1000 а рад-

ници на проширивању профила око 10 000 бургија тако, да их је потрошено око 3,000 000 комада. Другим речима: док је тунел напредовао за сантиметар, отупљено је 18 бургија; или на сваки сантиметар дужине тунела утрошено је по 18 бургија. Из ових се података може створити слика о раду у ковачницама и радионицама за поправку алата. Докле је међутим за разбијање стене при бушењу употребљено врло много и ако му је пресек износио само $\frac{1}{5}$ тунелског профила, дотле је за остале $\frac{4}{5}$ тунелског профила било потребно за половину мање.

Описани начин рада, који је најрационалнији, могао се најдуже задржати на северној страни али су настајали слојеви стене све блажијег и блажијег нагиба, најлазило се све чешће на слојеве распаднуте стене, те су били принуђени све чешће да подупиру раскопани профил и да скуче рад око потпуног просецања на што мању дужину; јер се дешавало да се читаве масе стене сурвају као приликом експлозије. На седмом километру морали су напустити описани начин раскопавања помоћу горњег поткопа и окна но су доњи поткоп морали правилно и на обичан начин проширити како у страну лево и десно тако и на више до пуног профила.

Потпуно обзиђивање тунелског профила било је на 600 до 800 метара уназад.

(Наставиће се)

АНАЛИЗА ЦЕНА

за састав предрачуна, по коме је израђен наш вештачки II пут.

35. Поклопаче на огради

1 m ³ камена бр. 23. по	
55,0 дин. =	55,00 дин.
0,1 m ³ малтера по 19,66	
дин. =	1,97 „
зидање	6,00 „
	<hr/>
	62,97 дин.
15% алат ит.д.	9,45 „
	<hr/>
	m ³ 72,40 дин.

36. Фуговање. — Истињавање саставака

0,0025 m ³ малтера бр. 18 по	
19,66 дин. =	0,05 дин.

Израда 0,1 к + 0,06 в + 0,03

= (0,1 × 4,00) + (0,06 × 2,0)

+ 0,03 = 0,55 дин.

0,60 дин.

15% за алат, скеле ит.д.

0,09 „

m² 0,70 дин.

37. Калдрма у песку

0,25 m³ камена по 4,44 дин. = 1,11 дин.

Пренос на $\frac{1}{2}$ км. за 0,25 m³ као под 0,14 0,10 „

0,25 m³ песка бр. 11 по 2,60 дин. 0,65 „

Израда 0,05 к + 0,15 в + 0,1 =

$(0,15 \times 4,0) + (0,15 \times 2,0) + 0,10 = 1,00$ „
 2,86 дин.
 15% за алат ит.д. 0,43 „
 m² 3,30 дин.

38. *Калдрма у суво 0,20 м. дебела*
 0,25 m³ камена по 4,44 дин. = 1,11 дин.
 пренос као у 37 0,10 „
 Израда 1,10 „
 2,31 дин.
 15% за алат ит.д. 0,35 „
 m² 2,70 дин.

39. *Калдрма у суво 0,30 м. дебела*
 0,35 m³ камена по 4,44 дин. = 1,55 дин.
 пренос као у 38 0,10 „
 Израда 1,20 „
 2,85 дин.
 15% за алат, добит ит.д. 0,43 „
 m² 3,30 дин.

40. *Пошљунчавање само израда од камена добивеног из засека.*

0,20 m³ камена за подлогу по 1,25 (као бр. 15) 0,25 дин.
 0,25 m³ туцаника бр. 16 по 3,85 дин. 0,96 „
 Израда: подлоге 0,04 к + 0,02 в + 0,02
 крупан шљунак 0,12 в + 0,03
 ситан шљунак 0,08 в + 0,02
 0,04 к + 0,22 в + 0,07
 $(0,04 \times 4,00) + (0,22 \times 2,00) + 0,07 = 0,16 + 0,44 + 0,07 = 0,67$ „
 1,88 дин.
 15% за алат ит.д. 0,28 „
 m² 2,15 дин.

41. *Пошљунчавање каменом и шљунком нарочито ваћеним из мајдана.*
 0,20 m³ камена бр. 10 по 4,44 дин. = 0,89 дин.
 пренос на 1,5 км. као 40 0,25 „
 0,25 m³ туцаника бр. 15 по 9,60 дин. 2,40 „
 Израда као 40 0,67 „
 4,21 дин.
 15% за алат, добит ит.д. 0,63 „
 m² 4,85 дин.

Дим.

Положај државних инжењера у Румунији.

У половини прошле 1906. године тадашњи министар грађевина г. Ј. Станковић наредио је, да се изради пројекат за нов закон о уређењу Министарства Грађевина, разуме се у Србији. И заиста у Министарству Грађевина израђен је законски пројекат, који је после упућен на оцену свима грађевинским одељцима у Србији и Удружењу Срп. Инжењера и Архитекта.

Новим законом ваљало је зајемчити правилан рад грађевинске струке у Србији, зајемчити независан и сталан положај, а тако исто и опстанак посленика на грађевинској струци, те да они могу предано и без зебње и страха за свој опстанак и будућност послужити држави и општем дсбру. Јер, само онај, коме је зајемчен опстанак и будућност, дакле онај, који се за то не мора бринути, може се свесрдно, са пуно воље и марљивости одати послу.

Да се зајемчи опстанак и будућност једне групе државних службеника има веома много погодаба, али је једна од најважнијих довољна плата да дотични

службеник може живети скромно, али без понижавања свога угледа, и да може своју децу извести на пут, или тачније речено прибавити им пристојно васпитање и образовање, да могу на поштен начин и у зноју лица свога зарађивати хлеб свој.

И у новом законском пројекту питање о платама инжењера и архитекта било је једно од најважнијих. Нама није познато како су се о томе питању изразили окружни инжењери и какво је њихово мишљење о томе, али знамо, да је у Министарству Грађевина па и у нашем Удружењу било плашње, да се за инжењере и архитекте предложи максимална плата од 6000 динара годишње, она плата, коју добијају и професори средњих школа. Овако схватање нас је веома зачудило, јер професори средњих школа по своје образовању нису утекли од инжењера и архитекта, а по тегоби рада нису их достигли нити ће их достићи.

Покојни г. Димитрије Стојановић, који је несумњиво био уман чозек и државник, који се својим особинама истакао и попео до највишег степена у

државној хијерархији, имао је храбрости, да још 1879. године у своје законском пројекту предложи за инжењере — архитекте највећу плату од 7000 динара годишње, дакле онда, када је Србија после ратова за ослобођење била исцрпена и када су намирнице коштале испод половине данашње вредности. Па од чега је та данашња плашња, кад је није било пре 28 година, када се она с правом могла очекивати? Да није то због опште повике на, до зла Бога рђаво награђено, чиновништво?

Ово нам је дало повода, да изнесемо, како су награђени инжењери у Румунији и ево њихових годишњих плата:

Главни инспектор I класе	18 000 дин.
„ „ II „	14 000 дин.
Начелник инжењер I „	12 000 дин.
„ „ II „	9 000 дин.
Инжењер I „	7 000 дин.
„ II „	6 000 дин.
„ III „	4 800 дин.
Инжењер практикант	3 600 дин.

Напредовање је у служби постепено а сваки улази у службу као инжењер практикант или инжењер III кл.

За инжењера III класе постављају се они, који имају диплому Румунске школе за путове и мостове а за инжењере практиканте они, који имају сведоџбу исте школе,

Инжењери практиканти морају служити најмање 4 године па да добију унапређење.

Инжењери, и начелници II класе морају такође служити најмање 2 године у једној класи па да добију унапређење, а начелник инжењер II класе и главни инспектор II класе по 4 године.

Сваки инжењер — сем главних инспектора, — ако је провео 5 година у државној служби, може до-

бити неограничено осуство за извођење грађевинских радова општега значаја.

Сем плата инжењери имају и дневнице и путне трошкове, када су на путу.

Инжењери у Румунији имају и своје помоћнике — кондуктере, којима је годишња плата:

I класе	3 600 динара
II „	3 000 „
III „	2 400 „

Кондуктери морају свршити нарочиту школу.

Румунски кондуктери боље стоје но наши инжењери-архитекти, јер су у нас ове плате:

Инжењер-архитект I класе	3 500 динара
„ „ II „	3 000 „
„ „ III „	2 500 „
Подинжењер I „	2 000 „
„ II „	1 500 „

Румунија је својим инжењерима дала добре плате али за то није пропала, на против, она је својим инжењерима зајемчила опстанак и будућност, а они осигурани дали су се на посао, припремили су све, да земља може културно и економски напредовати, и Румунија се доиста економски снажи и напредује, а за то нам је најбољи доказ огромни сувишци у државноме буџету за последњих неколико година.

Како ће се решити питање о уређењу Министарства Грађевина у Србији и о платама инжењера-архитекта и да ли ће моћи добити плату бар од 6 000 динара годишње, идемо да видимо, али не слуги добро судећи по самоме почетку.

За повољно решење овога питања треба много више: воље, храбрости, енергије, живости, ревности и пожртвовања. Уложите и дајте то, па је будућност ваша, о инжењери и архитекти, а после прилегните на посао и достојно се одужите држави и народу.

Бор.

Дизалица за даске, које се слажу у витлове.

Слагање дасака, а нарочито дебелих дасака, у витлове у начелу је врло прост посао, па ипак се наилази у пракси на велике тешкоће. Овај посао не само да је доста опасан него је и веома скуп: подизање једног витла врши се полако и постепено помоћу суседних степеника. На сваком степену стоји по један слагач, а за сваки помоћни витао мора се резервисати извесан простор, који се придодаје простору, који у ствари заузима витао који остаје стално у месту.

Управитељ фабрике за израду дрвене калдрме у Паризу г. Josse, изумсо је једну веома просту нараву за дизање дасака. Овом направом могу се дизати даске до на 9 метара висине.

За послугу ове дизалице потребна су само два човека, један који меће даске на дизалицу а други, који даске слаже. Рачуна се, да се могу издићи по четир дебеле даске за минут, дакле 240 комада, или око 7 кубних метара дасака за један час. Ако се узме

да је дневои ефективан рад само 8 часова, ова два човека, који имају дневно укупно 11 динара, могу дневно сложити око 55 кубних метара дасака.

Цена је дизалици 2000 франака. Ако се стави на име амортизације 10% од вредности, онда је за овај циљ годишњи издатак 200 франака или од прилике један франак дневно.

Са електричним мотором потрошиће се електричне енергије на 300 вата, по цену од 10 иара за хекто ват — сат, дневна потрошња за 8 часова рада, коштала би 2 франка и 40 сантима.

Укупан дневни трошак изнео би, дакле, 14 франака 40 сантима за 55 кубних метра дасака или 26 сантима (пара) од кубног метара, док слагање руком кошта најмање 1 франак и 10 сантима.

Ова справа може одлично послужити не само дрварима него и железничким дирекцијама за слагање њихових прагова.

Le Genie Civil.

H. M.

В е с т и.

Насипање и пошљунчавање навоза на гвозденоме мосту преко реке Пештана у Шопићу, на окр. путу Београд—Лазаревац, извршиће се овог пролећа по пројекту окр. инжењера г. Вит. Л. Рајића.

Предрачунска је сума 1867,93 дин.

Нов дрвени пропуст и насип преко бив. корита реке Језаве до постојећег моста у Осипаоници на путу Осипаоница—Пожаревац саградиће се по пројекту самоуправног инжењера г. Ј. Јурачека и служити за саобраћај при малом водостању.

Предрачунска је сума:

за пропуст	948,25 дин.
за насип	1337,60 „

Свега 2285,85 дин.

Преправка терасе пред великим здањем у Буковачкој Бањи уступљена је Јанку Прекићу предузим. из Аранђеловца за 3800,20 дин. ниже од предрачунске суме за 138.20 дин, што чини попуст 3,51%.

Грађење каменог моста преко реке Десне, на путу Краљево—Каона-Ивањица, по пројекту инжењера г. Мил. Јовановића, уступљено је Павлу Брушији предузимачу из Краљева за 6841,83 дин. по понуди.

Набавка резервне грађе за оправку мостова у округу рудничком уступљено је Сретену Сретеновићу предузимачу из Г. Милановца за 2998 дин. ниже од предрачунске суме за 324,50 дин, што чини попуст 9,77%.

Дирекција српских државних железница држаће на дан 10/23. марта ове године оферталну лицитацију за набавку вагона разних серија за уски колосек и три санитарска вагона за нормални колосек.

Рок лиферовања одређен је за 1/14. октобар ове год. у Београду.

При потпису уговора лиферант је дужан да на име кауције положи 10% од вредности целе лиферације у готовом, државним папирима или у гарантном писму Народне Банке. Кауција ће се вратити по истеку једногодишњег гарантног рока.

Плаћање у готовом по приспећу вагона у исправном стању у Београду.

Ближи услови за испоруку као и услови и цртежи могу се добити у машинском одељењу железничке дирекције уз наплату од 25 динара зл. Заступници фабрика, које су вољне конкурисати морају показати оригинално писмо фабрике, којим их за свога заступника опуномоћава и из кога се види, да могу по горњим условима и о року лиферацију извршити.

Цене се за вагоне имају поднети у динара зл. најдаље до 10/23. марта ове год. и то локо Београд без царине и осталих дажбина.

Нове грађевине у Београду.

Управа града Београда одобрила је, да по прегледаним плачовима могу подићи нове зграде у Београду:

1. Јовица Милетић у Београдској ул. бр. 36.
2. Никола Виторовић и Ратарској улици.
3. Душану Димитријевићу у Височкој улици.
4. Хани Мунк у ново просеченој улици Дунавски Крај.
5. Роза Грегорић у ново просеченој улици Дунавског Краја.
6. Јован Николић у ново просеченој улици на Дунаву.
7. Јован Шлауфман у Солунској бр. 36.
8. Мирковић и Лучић у улици Војводе Миленка бр. 30.

I. Пријаве за нове зграде у Београду.

- 1., Анђелко Димитријевић у Стишкој ул. 25.
- 2., Сретен Стојановић грађевинар у Београдској ул. бр. —
- 3., Филип и Војин Стојановић у Проте Матеје ул. бр. (две зграде).
- 4., Никола Валовић прив. на углу Балканске и Ломине ул.
- 5., Драг. Ј. Живановић чин. у Јовановој ул 38.
- 6., Др. Е. Михел лекар Бранкова ул. 14.
- 7., Мих, Поповић служитељ у Ратарској ул. 51.

II. Пријаве за преправке зграда у Београду.

- 1., Алекса Костић обућар на углу Милетићеве и Вршачке ул.
- 2., Хани Мунк у баштованској ул.

Благајникова пошта.

Положио претплату на лист 20 дин.:

Г. Димитрије Тасић, предузимач.

По 10 дин. г. г.:

Општина Београдска; Опсерваторија; Гранд Хотел у Београду; Миладин Сарић електротехничар; Ото Голднер предузимач; Нешко Ђођевић предузимач; Франц Ковач предузимач; Виценце Маркини предузимач; Милан Вељковић предузимач из Зајечара; Антоније Величковић предузимач, Урш Милошевић предузимач, Тома Николић предузимач, Влада Генчић индустријалац сви из Зајечара; Војислав Поповић инж. капетан и Риста Ђорђевић предузимач из Зајечара.

По 5 дин. г. г.:

Риста Ристић геометар општ, београдске; Драг. Николајевић управ. фабрике задруге за подизање домаће индустрије; Станислав Јосиповић, техничар из Београда.

Власник за Удружење Срп. Инжењера и Архитекта **Мих. Ј. Валента** шеф инжењер општ. Београдске.

Одговорни уредник: **Нестор Манојловић**, начелник Минист. Финансија у пензији. Ресавска ул. бр. 69.

Штампарија К. Грегорића и Друга — Београд. Узун-Миркова 4.