

СРПСКИ ТЕХНИЧКИ ЛИСТ

ОРГАН УДРУЖЕЊА СРПСКИХ ИНЖЕЊЕРА И АРХИТЕКТА.

Експропријација и наше кове железнице.

На основи закона о експропријацији од 16. I 1880. год. држава има право, да стално експроприше приватна земљишта потребна за грађење железничких пруга, дајући сопственицима накнаду по процени нарочито састављене, мешовите комисије. Дирекција наших државних железница стално се досад користила изузетним чл. 38. поменутог закона, по коме држава има право, да у случају хитне потребе изврши реамбулацију — заузимање приватних земљишта одмах, пре него што се сврше све техничке и административне процедуре, које треба да претходе експропријацији.

Нећу да се упуштам у оцену да ли је овакав поступак Железничке Дирекције увек оправдан, али желим да покажем, да је исти веома неправичан за сопственике, чија се имања заузимају а у већини случајева и штетан по саме државне интересе и да је крајње време да се у самом закону учине потребне измене, да не би послови око експропријације, као што ћу доцније показати, ксчили и успоравали само грађење железница

Према до сад уобичајеној пракси, пошто се на терену сврши обележавање железничке трасе, израде парцеларни планови и границе потребне експропријације пренесу на терен, сазива се т. з. комисија за реамбулацију, којој је председник, обично, шеф нарочитог одсека за екпропријацију. Ова комисија пролази сва имања, која се заузимају, и просто саопштава сопственицима, да им се имања између обележених граница одузимају, и земљиште се одмах предаје предузимачу, коме је уступљена израда пруге. Од тога тренутка земљиште постаје државна својина. Комисија састави, истина, спискове реамбулисаног земљишта, али они остају у одсеку за експропријацију, и сопственицима се не издају никаква уверења да су им имања заузета за државну потребу, међутим оставља им се то

задовољство, да и даље плаћају држави порезу на земљиште ол кога више, наравно, не могу имати никаква прихода. Сад настаје грађење које се обично протегне 3—4 године и тек по потпуном довршењу образују се комисија за процену и експропријацију. Али и пошто се сврше све формалности око експроприсања сопственици ипак не могу тако брзо доћи до новаца за своја имања. Пошто по чл. 6. закона о грађењу и експлоатацији нових железница сви трошкови за експропријацију падају на терет округа, то самоуправне окружне власти одбијају или бар одуговлаче да у окружне буџете унесу суме потребне за исплату заузетог земљишта изговарајући се, с правом, на то што њихови представници не улазе у комисију за процену и експропријацију.

Претпоставите сад себи шта ће бити од некога сиромашка, коме држава за неколико година одузме већи део добре родне земље (овај је случај увек могућан при експропријацији широких појаса за станична простројења) а, међутим, за наплату порезе за исту земљу преда му и последњи бакрач из куће. Држава је у цели да заштити земљораднички сталеж, једним законом осигурала да се сељаку за дуг, па чак ни за дужну порезу не сме продати извештан део ораће земље, међутим применом реакционарног закона о експропријацији ствара од својих грађана бескућнике и пролетере.

Није дакле чудо што наши сељаци, готово без изузетка, не воле да железница прође преко њиховог земљишта, а многи се отворено буне и спречавају рад на својим имањима. Ја сам у својој краткој, трогодишњој пракси на грађењу железница имао већ два случаја да сам морао прекинути рад око обележавања, пошто сопственици, с оружјем у руци, нису дозвољавали да се кроз њихова имања обележава осовина железничке

пруге. Рад је могао бити настављен тек пошто је полициска власт исте благо казнила или само посаветовала. Навешћу још један случај где су сељаци читавог једног села, на два месеца после извршене реамбулације готово недељу дана, наоружани спречавали предузимача да на земљишту које му је предато подигне бараку за раднике и отпочне земљане радове. Они су се повукли једино по савету неколико својих пријатеља и адвоката из вароши, да не би на себе понавукли т. з. кривицу за противстајање власти. Упућени су да од Дирекције Железница и Министарства Грађевина потраже задовољења, па су за годину дана једва успели да им се изда једно решење без садржине, у коме се само описује дуготрајна процедура која треба да претходи експропријацији! Многи од ових људи, доведени до очајања, почели су да растерују са својих имања зидаре и раднике и прете разоравањем већ извршених радова и отвореном буном.

Али највеће сметње при грађењу железница чини експропријација зграда које се морају рушити. За њих се мора одмах извршити процена и Дирекција, по једном решењу Министра Грађевина, исплаћује сопственицима $\frac{2}{3}$ процењене вредности, чинећи тиме позајмицу окрузима, на чији терет пада експропријација. Али ова исплата развлачи се по неколико месеци. Да ли је томе узрок оскудица особља у одсеку за експропријацију, или што друго? Осим тога сазнао сам, да је у прошлој години и Министарство Финансија ставило примедбу: да је закону о буџету противно, да Дирекција из своји прихода чини позајмице окрузима за експропријацију. Због овога је исплата обустављена. Ако доиста постоји колизија између ова два закона, требало је постарати се да се иста отклони. Наводим један пример да се види колико експропријација зграда може да омета грађење железница. На прузи Сталаћ—Обилићево стављено је у условник да сви земљани радови морају бити готови до 1-ог децембра 1906. год. Међутим како кроз село Мрзеницу има да се експроприше повећи број зграда, предузимачу овај део пруге у дужини од једног километра није могао бити предан ни до данас, на годину дана после почетка грађења. Процена зграда истина извршена је у августу месецу прошле 1906. године, али од исплате $\frac{2}{3}$ процењене вредности сопственицима нема још ништа, према томе се и зграде још не могу дизати. У селу Сталаћу пак експропријација и процена зграда још није ни вршена. Ово дакле може за читаву годину дана да одложи довршење земљаних радова. Узалуд је што ми обз-

везујемо предузимаче уговором да послове сврше у извесном року, кад у томе року ми не свршимо ни послове, који треба да претходе грађењу.

Да би колико толико смањено штету, која се према напред описаној процедури експропријације чини сопственицима Министар Грађевина донео је 22X-902. год. решење (ово су решење оснажили и сви доцнији министри) да се сопственицима чија су земљишта засејана усевима изда у име накнаде по 200 динара од хектара. Очеvidно је министар имао намеру, да ова сума послужи као закупна цена за земљишта за време од годину и по до две године дана, док се не могадне извршити дефинитивна експропријација, (за извршење земљаних радова најобичније се оставља рок од 18 месеци), јер би иначе сума од 200 динара била велика за једногодишњи чист приход једнога хектара. Међутим изгледа да Дирекција примењује ово решење на свој особит начин. Наводим опет пример са пруге Сталаћ—Обилићево. У распису Дирекције, којим се поменуто решење Министра Грађевина саопштава заинтересованим општинама постајао је овакав став: „За усеве пак, који се налазе на експропријационом појасу, а који ће се дакле пре њиховог сазревања сатрти, наредио сам такође Дирекцији да се овај приликом реамбулације попише, па потом да се из дирекциске касе свима оваквим сопственицима изда аконто по 2 динара од ара заузета површине, без обзира на род усева.“ Међу тим комисија за реамбулацију која се састала концем априла месеца прошле године доноси одлуку, да се ова накнада изда само за земљишта, на којима је затекла озими јечам и пшеницу а за друге усеве, нарочито кукуруз (кога је било на највећем броју парцела) није хтела да изда никакву накнаду. Што је још најлепше у овој ствари, предузимач је у мају и јуну месецу поглавито сконцентрисао рад на усецима у стени, а радове по њивама почео тек месеца јула, до кога су времена сопственици, којима је издата накнада за јечам и пшеницу пожњели своје усеве већ сазреле, док су осталима доцније сви усеви поништени као зелени.

Још горе стојимо с накнадом штете, која се чини сопственицима при трасовању и обележавању железничких пруга. Ову штету има да накнади сама Дирекција и с тога секције и састављају одмах при раду спискове о учињеној штети и потврђују их код општинских судова, али спискови иду одмах за тим у секцијске архиве, чекајући тамо по неколико година по свој прилици

састанак комисија за процену и експропријацију. Видео сам да у буџету Дирекције сваке године фигурише партија за накнаду ове штете, али за три године, бар на пругама: Ваљево—Јабучје, Параћин—Боговина и Сталаћ—Обилићево, на којима сам ја до сада радио, никоме још није исплаћена штета учињена при обележавању.

Питање је на који би се начин извршење експропријације могло поставити на правичнију основу. Ја ћу изнети овде неке своје предлоге, а на надлежнима у Дирекцији је да ствар детаљније проуче и нађу погоднији начин за решење овог питања.

1.) Сву штету учињену при трасовању и обележавању треба Дирекција одмах да исплати сопственицима. Процену штете могао би вршити шеф секције и два незаинтересована општинска одборника. Пошто су у питању обично мање суме то исплату вршити преко шефа се ције а не заобилазним путем преко окружних и среских власти.

2.) Пошто се пре обележавања граница експропријације обично сврши с потребним изменама и варијантама трасе и пројекат за време грађења трпи само незнатне измене, то место комисије за реамбулацију требало би одмах сазвати комисију за процену земљишта. Ова комисија имала би да процени прво чист приход дотичног земљишта по хектару за годину и по до две године дана (према року за довршење земљаних радова), а друго, да процени вредност самог земљишта, такође по хектару. Оваква процена, била би и правичнија него уобичајена, накнадна, пошто се земљиште већ затрпа насипима и раскопа метеријалним рововима и усецима.

3.) Дирекција би из срестава, која има на расположењу за грађење железница требала одмах да исплати сопственицима процењену вредност чистог прихода на заузето земљиште. Како би ово за уске железнице изнело највише 250—300 динара по километру, то би ову суму требало ставити на трошак грађења железница. Дирекција би имала да депонује новац код окружних благајна а упутнице за исплату издавали би шефови секција кад предузимач отпочне извршење радова на појединим партијама.

4.) Када се земљани радови дефинитивно

доврше и када се одреде границе сталне експропријације, тада би се према раније извршеној процени имала за сваку заузету парцелу срачунати вредност. Како је пак апсолутно немогуће да окрузи у току од годину или две дана исплате сва земљишта експроприсано за нове железнице, то би држава требала да учини окрузима позајмицу с роком од неколико година (опет из зајма за грађење железница). Према једном рачуну, који сам ја извео, нпр. експропријација у округу крушевачком или чачанском коштаће 250—300.000 динара, а оволику суму може округ сакупити једино у року од 8—10 година ако се неће да преоптерети снага пореских обвезника или остави округ без других насušних потреба.

Пошто је за извршење експропријације на начин, који ја предлажем, потребно извршити можда и неке измене у закону о експропријацији и довести га у сагласност са законом о буџету и законом о уређењу округа и срезова, то предлог за ове измене треба спремити што пре, а уверен сам да би посланици у Народној Скупштини једнодушно прихватили измену овог закона, чије су многе одредбе у очигледној супротности с основним земаљским законом — уставом.

Ако би пак надлежни у нашој Железничкој Дирекцији продужили при грађењу нових железница да се и даље руководе бирократским начелом: „нек иде, како иде“, ја апелујем на колеге инжењере, који су народни посланици да ово питање покрену у Скупштини. Непобитан је факт да већина нашег народа, наш земљораднички сталез нерадо гледа инжењере и да се увек плаши од какве штете, кад у близини свога имања угледа инжењере с њиховим инструменти-ма. Дужност је свију нас да порадимо да народ дође до правилног мишљења и увиди да су баш инжењери они државни органи, чији је цео рад и труд управљен једино на ширење културног напретка и подизање привредног, материјалног благостања у најширим слојевима нашега народа.

15-IV-907
у Крушевцу.

Душан Божић

Грађевински одбор.

У општини за преглед приватних планова постоји „Грађевински одбор“ чији се чланови постављају указом. Установа је ова неопходна и како постоји само један Грађевински Закон за град Београд, то би се и променом ових чланова требао продужити континуиран рад, али у самој ствари то не бива.

Са променом чланова грађевинског одбора, мењају се начини оцена, захтеви и примедбе на приватне планове. Било је да одобравају планове за улице у којима нема одобрене нивелете, било их је, који траже сметлишта и помијаре и само ако нису удаљене по један метар од суседа планови су одбијени, а било их је који ово нису ни тражили и т. д. Садањи грађевински одбор без протокола нивелације не одобрава планове, просто одбије потпуно исправан план а како је пројектанту и грађанину то се њих не тиче.

Цео је Грантовац озидан без нивелације — мада је то за осуду — али кад постоји тај факт онда грађевински одбор не може имати ослоња за овај садањи рад и пре него је се ставио на ово гледиште, требао је расправити ово питање и објавити га, да сопственици не предузимају ни израду плана ни набавку материјала у улицама у којима нема утврђене нивелете. У том би случају грађевински одбор вршио правилно своју дужност, јер је одбор постао ради грађана, да неби имали сметње и штете у овоме своме раду. На овај начин грађевински одбор штети грађане.

У овој ствари најнелогичније је то, да општинска установа тражи податке од грађана, које она треба да им да, а дати им у понеким улицама не може.

Тако се у престоници ради на корист грађана и нас инжињера.

А

Предлог за екскурзију удружења српских инжињера и архитекта.

приликом овогодишњег главног друштвеног скупа.

Од једног пријатеља нашег удружења и пријатеља српске техничке струке, добили смо овај предлог за екскурзију и ми га саопштавамо у циљу да г. г. чланови удружења о њему премисле и своја мишљења саопште управи удружења р ди дефинитивне одлуке о томе: како треба приредити екскурзију. Ово треба урадити што пре, јер је време већ доста кратко.

Предлог гласи:

Годишња скупштина удружења биће о духовима 10 и 11 јуна. На екскурзију могло би се поћи 12 јуна изјутра. 15 јуна у петак пада Видовдан — дакле празник, те према томе неће бити никоме тешко добити осуство до 17 јуна. На тај би се начин имало за екскурзију 6 дана на расположењу и могло би се употребити на једну екскурзију, која би била врло поучна а при том везана с пријатним путовањем. Ми слим на екскурзију у Босну преко Славоније.

На овом би путу саучесници имали прилике да разгледају лепе радове око обезбеђења противу поплаве на Сави, извршена у Славонији; дивне вештачке друмске по Босни, тамошње железнице уског колосека (76 см.) којима се савлађују сваковрсне и велике теренске тешкоће као што су: грдни успони (до 60‰ са зупчаницом), грдне стене; дубоки усеци; многи тунели (99 тунела с укупном дужином 13,5 км. има само не новој прузи Сарајево—Увац—Вардиште која је дугачка 166,5 км); многи објекти најразноврсније конструкције; осигурана противу клизања ит.д.

Држим да би Удружење, — када би се управа на време обратила коме треба — добило од краљ. угар. држ. желез. и босанско-херцеговачких железница подвоз у пола цене и онда би се путни трошак свео на неких 70 динара од особе (у II класи жел.) Рачунајмо остали трошак за конак и крану дневно по 6—7 динара, па би цео трошак од особе за ових 6 дана екскурзије изнео 110 до 116 динара који издатак био би и сувише надокнађен поуком, забавом и искуством, које би сваки саучесник уз пут поцрпео.

Отпутовало би се у уторник 12 јуна изјутра у 5·14 час. брзим возом из Београда у Земун—Индију (долази 6·57). Из Индије у 7 час, 7 м. у Митровицу (долази 7·53). Ту би разгледали насипе постројене противу поплаве дуж Саве. — с обе стране вароши. Ту и ручак и вечера, и одлазак 7·11 у вече за Брод (долазак 11·26 ноћу) — до Суње (долазак 4·30 изјутра). Спавање у возу. Одлазак у 4·50 изјутра у среду за Добрлин и Бањалуку (долазак 10·58 пре подне). Ту — ручак и у 12 часова поштом (или колима, напред порученим и уговореним) одлазак и путовање величанственим пределом поред реке Врбаса у Јајце. На путу (друму вештачком) 73 км. дужине, поред реке Врбаса виде се сви могући вештачки радови у великој мери, који и какви се на једном алписком друму видети могу; предео, клисура, дивље романтичне природе. У 7—7 и по часова у вече (у среду) у Јајце, — ту конак, и сутра, (четвртак), преглед вароши: водопад Врбаса,

старине, град, катакомбе, електрични завод ит.д. Ручак и у 12 часова полазак железницом за Лашву—Сарајево (долазак 7.30 у вече). На прузи Јајце—Лашва има измеђ станице Оборци и Голеш огроман успон, који се савлађује зупчастом шином и особеним локомотивама. Пруга Јајце—Д. Бакуф—Травник пење се између Д. Вакуфа и Комара на дужини од 11,7 километара 262,20 м. високо. Од тих 11,7 километара, 5,2 километара је зупчаста железница с успоном 45% . Седло Комар је 1172 м. високо а просеца га тунел 1360 м. дужине у висини 780,00 м. Па се отуд пруга опет спушта 45% , до Голеша на дужину 4,8 км за висинску разлику 131,20 м. зупчаницом. Даље до Травника максимални успони су до 15% . Травник је била престоница босанских краљева. Вреди да се разгледа и станица Лашва припијена уза саму стену на обали реке Босне.

Конак у Сарајеву, и у петак Видов дан изјутра (до воза) летимични преглед вароши, — особито грађевине око Миљацке реке и мостови преко ње, — одлазак у 10.14 пре подне за Вишеград—Вардиште новом (лане довршеном) пругом преко Јахорине — планине, низ реку Прачу, Дрину у Међеђе (долазак 3.27 поподне) и Вардиште (долази 5.16 у вече) станица на спрам Мокре Горе, једва 1 километар од српске границе на Беломе Рзаву. Повратак (у 6. часова у вече) у Вишеград (дол. 6.59) и ту конак.

У суботу изјутра преглед Вишеграда, — особито старог засвођеног моста Ахмеда Соколовића — паше, саграђеног у г. 1571. на којем је званична значка велике воде на Дрини у год. 1897. у невероватној висини. Ручак и одлазак у 11.38 пре подне у Сарајево, — долазак у суботу у вече 6.40.

Конак у Сарајеву, и у недељу 17 јуна у 12.27 по подне одлазак за Брод, (где се стиже у 11.17

ноћу). Одлазак у 3.40 путничким возом изјутра и преко Винковаца у Индију у 9.11 изјутра, — или брзим возом у 4.09 изјутра из Брода и преко Даља у Суботицу у 9.41 изјутра.

Из Индије одлази у 10.08 пре подне, долазак у Београд у 11.42 у подне у понедеоник 18. јуна, — или из Суботице у 3.33 у Земун и лађом у Београд у 3 часова после подне. Ако би се усвојио овај путнички ред требало би, да управа друштва замоли дирекцију угарских државних и босанско-херцеговачких железница за билете за спуштену цену (за половину цене); ову другу и за дозволу, да се може путовати пругом босанском и пешке на местима, где има да се виде важна и особена постројења, и да поштанску управу у Бањалуци упозори, да ће тога дана доћи извештај број путника, које треба одвести скупа у Јајце. Такође би ваљало замолити краљ. хрватско-славонску земаљску управу регулација река у Загребу за дозволу, да се радови извршени на регулацији Саве око Митровице могу прегледати или ако има важнијих таквих радова код Брчке, Шапца, Кленка или Брода, онда тамо, што би управа доиста радо и с драге воље друштву учинила и саопштила.

Најзанимљивији део одбранбених насипа на Сави лежи између Жупање и Шапца, од прилике 25 км. дужине што би се, дошав у 7 с. 55 м. у Винковце могло прећи пешке од Жупање до Шапца па отуд преко Врпоља на Брод и ноћу продужити пут Брод—Добрлин.

На овај начин би саучесници екскурзије имали прилике да разгледају радове у свима скоро правцима техничке струке, — у грађевинама на води, на путовима, железницама, машинама електричним ит.д.

Инжињер Ј.

Стерилизовање воде озонном.

Пример Otto-вог система за стерилизовање пијаће воде вароши Нице.

Стерилизовање воде озонном практички изводљиво је, ако се претпостави довољна количина озона и ако је мешање воде и озона интимно.

Од свију система, који су до сада у праксу уведени, најбољи је систем Otto-ов, јер је најјефтинији, најпростији и с највећим дејством. Овај систем који је примљен за варош Ницу и готово $2/3$ од дефинитивног пројекта извршен, састоји се у овоме: постројење за озонирање — галерије за озонизаторе и емулзиони апарати — машинског простора и лабораторије.

Галерија за озонирање, јесте једна Рејмисакова комора у већој размери, а сваки емулзиони апарат састоји се из две коничне цеви, чији су ужи крајеви окренути један другоме. Између ових цеви налази се мањи међупростор. Вода која под притиском с великом брзином пролази кроз овај међупростор, повлачи

собом озонирани ваздух из одговарајућих озонизатора. На овај начин врши се врло интимно мешање воде с озонираним ваздухом.

Озонизатори састоје се из батерије од 10 пари кондензатора који раде са диференцијом потенцијала од 1000 волти. Кроз сваки озонизатор пролази ваздушна струја, произведена емулзионим апаратом.

У машинском простору постављени су: трансформатор, кроз који пролазе три разне струје од 10000 волти; мотор; наизменична динамо машина и центрифугална пумпа.

Измешана вода из емулзионог апарата излива се у озонаторску галерију, одакле се сувишни ваздух једним вештилатором изводи напоље, а стерилизована у водоводну мрежу.

Из извештаја комисије, која је вршила месецима пробе с овако стерилизованом водом видимо

следеће: 1. Озонизирање не утиче ни у колико на хидрометријски степен воде. 2. Органске субстанце у односу на њихову првобитну количину, смањују се. 3. Озонирање нема приметног утицаја на количину хлора. 4. Трагови азота остају непромењени у стерилизованом води, а амонијак изчезава. 5. Озом је тешко растворљив, раствор непостојан и после неколико секунди не примећују се никакви трагови. 6. Озонирани вода садржи више O_2 од неозониране, а изглед јој је бистрији. 7. $H_2 O_2$ не постоји. 8. Особит мирис и укус стерилизоване воде не примећује се и 9. Одговара свима хигијенским захтевама.

У горе наведено постројење доведена је вода из ка-

нала St. Thiele, који је имала на 1 cm^3 2500 клица, међу којима и бактерије „coli“ и др. патогена. По извршеној проби с овом стерилизованом водом; показало се 33% случајева потпуно стерилизовано, а остатак дало је просечно по 2 клице на 1 cm^3 , међу којима се није нашла ни једна патогена.

При оваком стерилизовању показало се, да је потпуно довољна 0,62 р, озона за један куб. метар воде, а трошкови око овог износе свега 0,5 пфенига. Речна вода филтрисањем и озонирањем постаје врло добра и укусна за пиће, те се неће више појављивати оскудица у снабдевању вароши пијаћом водом.

Q.

Оправне путова.

Услед ове дуге и ванредне зиме и наши путеви искварени су више него и једне године до сада. Ма како био раније пут осигуран и оправљен, за шест месеци трајања ове зиме морао се искварити, јер се на њему није могло ништа радити а међутим службеношћу све је више и више морао да се квари.

Сад после ових киша, које су путове још више исквариле и готово их непролазним учиниле, са свију се страна само чује: „неваљају путови“, „оправљајте путове“ и т. д. Сваки увиђа за цело да не ваљају путови и да их треба оправљати, али нико не износи како да се изврши оправка и чиме у ово доба, кад нигде у рекама нема ни једних кола шљунка, јер су сва корита испуњена водом. Тако исто како ће се извршити у оним местима где нема ни речног шљунка, ни мајдана камених, нити паре приреза, одакле би се извршила набавка преко предузимача. Поред свега овога сад је настало доба, кад сељак једва чека да се мало просуши те да узоре и посеје што год. А како ће га и узорати, а камо ли шљунак вући, кад му је једна стока једва остала жива зимус, Све што је припремио хране за стоку и себе, све је то потрошено. Они, који су још и имали сена, по скупе га паре продају сада, по три и четири пута скупље, него што је у почетку зиме било. А што се тиче људске хране дошло се до сувога хлеба и код најбогатијих кућа, а за сиромашне да не говоримо, они већ обијају прагове магација молећи их за који товар до новог жита. Па да се сад не запитамо могу ли се таком снагом оправљати путови? Нити се може овако трпити хрђаво стање пута, нити може истерати народ на рад. Ако би се и истерао ма каквом силом не би од њега и његове стоке имало вајде. Да је било увиђавности од власти и полицијских и самоуправних до овога не би дошло. И ако је од инжињера још јесенас као и сваке године предлагано да се благовремено депонује и спреми резервни шљунак у доба, кад се могао лако извући и кад је стока одморна била, опет полицијске и општинске власти то нису хтеле извршивати. Тако исто за она

места која немају ни камена ни шљунка и тражено је и предлагано, да се ставе потребне суме у буџете средске и окружни за набавку материјала и вештачке радове, па то нико није послушао, јер се до сада бар пролазило и без тих издатака, па ништа није било. Нити се радило, нити плаћало, и нико није наморавао ни на једно ни друго.

Једино надање још у Бога што нас није изневерило, те нам он свакад у најгорем часу помогне. Тако и у овоме случају с путовима. Ових неколико лепих дана с ветром помогоше нам те се путови осушише и саобраћај опет постаде редован. Иначе не би помогле ни наредбе, ни претње, ни рокови, све би то остало у архиви.

Па ни ови случајеви неће нас ипак умудрити и упутити шта да радимо у будуће. Овога ће се лета мало радом а више божијом вољом путови опет довести у ред, тако ће нас и поновна зима затећи неспремне, па за њоме и пролокани и искварени путови у пролеће. Опет ће и штампа и путници и сав трговачки свет повикати: „не ваљају путови“, „оправљајте путове“. Опет ће надлежне власти издавати „строге наредбе“ да се у року за три, или десет дана путови доведу у ред и оправа, и опет ће бити ово исто што и данас. И као што смо један пут овом приликом напоменули и сад понављамо: докле се год законом не уреди ово питање о оправци, као и грађењу путова на бољој основи, а не досадашњим начином: кулуком — хоћеш нећеш, — дотле ћемо сви од тога трпети штету и сви кривити једни друге за неуредност. Народ ће кривити власт, како не уме да оправља и да учини распоред шта и како да се ради. Управне ће власти кривити кметове за непослушност, а надзорне ће власти чинити и даље „лично“ одговорним начелника, — или чак и инжињера, који нема власти ни пандура да казни, — за неизвршење посла у одређеном року. А да се бар једни сете, који су позвати, па ако не законом, оно каквим правилима, која се често на основу закона прописују, да нареду: која општина или срез своју деоницу не о-

праве на време и по издашим наредбама, надзорна ће власт њихове деошце дати у рад преко предузимача и ексекутивним путем извршити најлашту. Само оволико власти кад би имале Управне власти, односно инжињери, па би се онда лако оправили пу-

тови и онда би се и могло од њих тражити какве одговорности за неизвршење наредба, а овако као до сада имати „дужности без икаква права“, не може се ништа учинити.

Ч. Гагић инжињер.

Планови за Управу Фондова.

Правилима за давање зајмова из Управе Фондова одређено је какве планове треба поједини да поднесу Управи, кад траже зајам; поред осталих докумената, који се уз то траже. Не знамо да ли се у свему по правилима придржавају поједини кад траже зајам на зграде; али да се могу чинити злоупотребе при подношењу планова на остала имања, то је могуће¹⁾ и зато смо ради ово изнети.

Тако на пр. планове по којима поједини траже зајам од Управе раде по неки општински писари, или привремени земљомери, који нису ни катастар. школу учили. Они по општим правилима за привремено меревање врше и ове мере, и удесе да се само план имања сложи с тапијом, па и ако у природи томе ке одговара.

У Управи такав план и не контролишу, него одређују процениоце, који ће изаћи на лице места и оценити земљиште само по каквоћи, а нико се и не упушта у контролisaње плана. Због тога могу се доцније при продаји тога имања десити сукоби, што се

планом и тапијом о значују једне границе а у природи су друге. Таквих случајева већ је било, да је неко купио једно имање при продаји од Управе Фондова, а кад је исто почео уживати, онда је морао позивати власт да му преда имање, јер се не слажу границе с тапијом.

Скрећемо пажњу на ово управном одбору Управе Фондова овом кратком напоменом а нарочито г.г. инжињерима, који су као референти за ове ствари, да не допусте да нестручна лица врше ове мере, а окр. инжињерима пореска одељења наредују порезу на приватне радове и ако су они заузети званич. пословима толико, да врло мало времена имају за приватне послове.

На послетку, ако ове мере врше стручни и признати земљомери, онда нико против тога неби имао шта приметити. Али у сваком случају при оцени земљишта од Управних процениоца на лицу места, требало би да се планови контролишу и од стране инжињера, ако дотични Управин чиновник то не би могао учинити; јер се могу, као што горе наведосмо чинити злоупотребе, како у величини тако и границама дотичног земљишта.

Ч. Гагић

¹⁾ Афера у Шаторњи.

Ур.

Тражење и ооржавање путова и мостова

у години 1906.

Окрузи	Дуж. пута у километр.		Број мостова и пропуста						
	нових	оправљен.	ново.	оправ.					
1. Београдски	—	419,565	12	16	10. Подрински	—	670,050	12	93
2. Врањски	61,600	480,201	13	127	11. Пожаревачки	—	587,664	24	28
3. Ваљевски	21,178	593,492	32	70	12. Руднички	98,440	366,730	18	77
4. Крушевачки	14,900	436,323	77	23	13. Смедеревски	74 631	205,983	—	3
5. Крајински	1,397	428,500	9	46	14. Тимочки	21,500	428,910	33	20
6. Крагујевачки	160,200	454,800	227	8	15. Топлички	87,390	329,011	27	43
7. Моравски	93,880	524,500	18	13	16. Ужички	18,088	535,555	21	155
8. Нишки	142,000	367,232	8	34	17. Чачански	170,595	420,010	7	140
9. Пиротски	—	324,451	3	177	18. Београд	1,155	10,381	—	2
					Свега	966,956	7583,358	541	1075

Општинска посла.¹⁾

Изгледа, да у општини београдској никад не може бити систематскога рада; или због тога, што се послови дају људима, који таква поверења не треба да имају, или је у управи одељења недовољан надзор, или у општини не треба другачије радити. Један, од многих примера, како се у општини ради изнећемо.

У Гробљанској улици има да се оправи искварени макадам; изнесен је шљунак који је по том лежао поред друма и пре недељу дана тај је шљунак разастрат по целој ширини и дужини пута. Остале су слободне само трамвајске шине, и то тако стоји.

Овом улицом је велики саобраћај а нарочито теретних цигларских кола, пратње па и трамвај пролази

и то све треба да се креће трамвајским шинама. Трамвају морају да се склањају сва теретна и друга кола и тако наићу на ненабијен туцаник и углаве се, најчешће се углаве одмах поред шина, тако да трамвај мора да чека а кочијаш за то време душмански изубија стоку док је удали од шина. Овакви призори дешавају се свакога часа и из зивају огорчење грађана противу оваквога општинскога рада а нарочито противу оваквога наредбодавца,

И ово стање ће остати и преко Ускрса па и после, јер шљунак није разастрт само у овој улици.

Овакав рад за осуду је и дужност је општини, да безмислено прекинут саобраћај одмах омогући.

¹⁾ Задонцило за прошли број.

Ур.

В е с т и.

Грађење апсане код првостепеног суда у Београду уступљено је инж. г. Стојану Вељковићу предузимачу из Београда за 62.657,31 динара. Попуст од предрачуна износи 1%. Пројекат за апсане израдио је г. Мих. Ј. Валента инспектор, а предрачун г.г. Ник. Б. Несторовић и П. Ј. Поповић архитекте.

Израда навоза код гвозденога моста преко Пештана у Шопићу уступљена је предузимачу г. Миловану Дамњановићу из Лазаревца за суму од 900 динара с попустом од 51,82%.

Камени пропуст од 3 мет. распона преко Дубоке Јаруге у Петци уступљен је предузимачу г. Миловану Дамњановићу из Лазаревца за 3980 динара, с попустом од 33,25% од предрачуном предвиђене суме.

Грађење полусталног моста од 5 мет. отвора преко Лукарске реке на путу Јагодина—Трстеник уступљено је г. Ђоки М. Лазићу предузимачу за 3799 динара, с попустом од 2,25%. Пројекат и предрачун за овај мост израдио је в. инжењер г. Н. Поповић.

Шест камених пропуста на путу Рековац—Превешт уступљени су у израду предузимачу г. Пери Перићу из Рековца за 3947 динара са 4,8% попушта од предрачуна. Пројекат за ове пропусте израдио је в. инжењер г. Ир. Боди.

Грађење среске болнице у Свилајенцу по пројекту подархитекте г. Свет. Јовановића уступљено је предузимачу г. Дим. Х. Антићу из Свилајенца с 48,429 динара с попустом од 1,61% од предрачунске суме. Ова грађевина исплатиће се из санитетског фонда.

Водовод београдски. На велики петак освануо је Београд у његовом већем делу без пијаће воде. Ово немање

воде наступило је услед дефекта главног водоводног спровода због чега је у раду машина трајао прекид 15 часова. У остојању 800 м. од водоводне централе прсла је гвоздена, ливена цев од 300. mm пречника. Цев је прсла услед потреса, добивеног од барутних мина, које су експлодовале у новом водоводном рову, удаљеном 3.20 м. од старог вода. Дефектна цев лежала је делимично на стени, а делимично је била подбивена камењем — без песка. Оштећена цев добила је пукотину у уздужном правцу. дугачку 2 м. на оној страни цеви која је лежала на стеновитој подлози, што значи, да је притисак мине дејствовао одоздо на више.

У рову, — који се сада ради за други водоводни спровод, — паљене су 19 тек, месеца, око 4 часа по подне барутне мине. Истога дана око 7 часова у вече, примећено је у машинској централни, да манометар на ветренику—виндкеслу радеће машине — нагло пада и да је за кратко време притисак пао од 8.2. ат. на 3.5. Ово је био доказ да је на главном доводу наступио јак дефект и одмах је радећа машина искључена, а после кратког времена нађено је и место где вода из земље избија напоље. Рад на откопавању и оправци, отпочет је око 8. часова у вече и енергичним радом постигло је се, да је водовод сутрадан у 10¹/₂ часова пуштен у редовну функцију Штета проузрокована овим дефектом износи око 1000 динара.

Благајникова пошта

Положили су претплату на лист г. г. преплатници.

По 20 дин.

Г. Иван Кобмола, предузимач, из Крушевца;

По 5 дин.

Г. Младен Ђуровић, подинжињер из Крушевца.