

СРПСКИ ТЕХНИЧКИ ЛИСТ

ОРГАН УДРУЖЕЊА СРПСКИХ ИНЖЕЊЕРА И АРХИТЕКТА.

Дирекција Српских Државних Железница и страни
инжењери.

У нашем листу раније већ је једаред било говора, да ли је Железничкој Дирекцији потребно и у коме случају да за грађење наших нових железница ангажује и стране инжењере. Уверени смо да су све колеге, којима лежи на срцу напредак техничке струке у Србији, сложиле са мислима, које је г. Ј. изнео у 10 броју Српског Техничког Листа. Изузетак од овога чине само они, који давају руководе грађењем наших железница а који, како изгледа, никако не могу да се помире са мишљењем да су наши инжењери дорасли да изврше грађење наших нових железница, већ да су то у стању урадити једино странци. Било би дакле излишно враћати се поново на ову тему, када не би постојала потреба да се у сваком случају утврде како заслуге тако и одговорност свију оних, који руководе јавним пословима у Србији.

На расписани конкурс, како сазнајемо, јавило се Железничкој Дирекцији око 200 страних инжењера са и без квалификација. Многе од ових пријава интересантне су. Изгледа да на страни постоји мишљење, да је Србија на истом културном нивоу као и Конго или друга која држава Централне Африке, коју су просвећени европљани позвани да експлоатишу. Тако нпр. чујемо да има инжењера, који траже баснословне плате према својој пракси и квалификацијама, други се нуде да буду по мало инжењери по мало предузимачи ит.д. Дирекција је отпочела да према пријавама врши избор и ангажује инжењере и мора се признати да је при овоме врло издашне руке. Тако нпр. док нашим техничарима, потпуно способним за рад, при ступању у службу великодушно нуди плате од 60 дин. месечно, дотле странце, који су тек из школе изашли поставља одмах за инжењере III. класе. Ови људи могу и имати теориске, школске спреме али не-

мајући никакве праксе, морају се тек обучавати пословима, које треба да раде. Није дакле чудо, што већ има случајева да наши инжењери, који су и после положеног државног испита морали по 2—3 године да чекају док постану инжењери III. класе, морају данас новоангажованим страним инжењерима, с којима имају исту плату, да дају упутства како се рукује најобичнијим инструментима и врше сразмерно врло прости геодетски послови при обележавању!

Сад долази најважнија ствар, ради које и пишемо ово неколико редака. Како смо извештени надлежни у Дирекцији Српских Државних Железница носе се мишљу да за *шефове секција при грађењу нових железница поставе све стране инжењере*. Ако се ово обистини, онда би штетне последице оваког поступка наше Дирекције биле просто недогледне. Нећемо ни да говоримо о томе, какав би хаос настао у самој администрацији усљед тога што би се у једном српском државном надлештву неопходно морао увести као службени језик какав стран језик н.пр. немачки или француски, пошто смо уверени да српским инжењерима, који ће при грађењу ипак остати у већини према странцима неби дозвољавао понос да са својим шефовима опште којим другим језиком осим српскога, ако би се са млађим и себи равнима још и могли споразумевати страним језиком. Узмимо поред тога у обзир како је деликатан положај шефова секција у односима према предузимачима, који ће како изгледа опет бити странци. Немамо намеру да а priori тврдимо да странци неће у довољној мери бринути се о интересима свога властодавца — српске државе, али је питање да ли имамо мерила да у сваком случају оценимо савесност људи, који нити су по рођењу Срби нити бар српски поданици. Познато је нпр.

да од свесне оцене инжењера и шефа секције при категорисању материјала, која у многим случајевима може бити и доста релативна ствар, зависи да ли ће држава издати предузимачу за земљане радове по стотину хиљада динара више или мање, него што теба да изда. Какав је материјал нађен за време раскопавања усека између једне и друге ситуације може утврдити једино инжењер, који је стално присуствовао раду, а никако накнадна па ни колаудујућа комисија.

Искуство, које смо стекли при грађењу наше главне железнице требало би да нас научи да чак ни за надзор код главнијих објеката не смемо употребити странце већ само српске инжењере. Опште је позната ствар да су многе партије наше главне пруге израђене доста неслидно, пошто је предузимач гледао да га грађење што јефтиније кошта. Наводимо као пример Рипањски и Сталаћки тунел, чија су нам рушења и оправке донели толико материјалне штете. Али други један пример, који ћемо изнети показате, како при недовољном или непоузданом надзору понеки несавесни страни предузимач може извршити поједине конструкције тако несолидно, да сваког дана о концу висе живот стотине путника, који се возе железницом. Када је пре 3—4 године Железничка Дирекција извршила ревизију гвоздених конструкција, тада је на неким мостовима на главној прузи нађена једна маса закивака извијених, испрепуцаних ит.д., који су на силу угурани, па чак и велики број оловних закивака, којима су само *форме ради испуњене погрешно избушене рупе на лимовима*, па за тим главе ових закивака обојадисање минијумом и белом бојом. Колеге, које су у то доба биле у Министарству Грађевина имали су прилике да виде

читаво једно сандуче оваквих дефектних закивака, међу њима велики број оловних, нађених само на једном мосту. (Вероватно је да се ово сандуче још чува у Министарству). Истина ове су конструкције издржале неко време пошто се прорачун врши са најмање трогубо сигурношћу, али је очигледно да оправка није извршена после извесног времена, везе би морале попустити и катастрофа би била неизбежна. Овај пример тако јако бode у очи и показује колико је Дирекција дужна да сталним и савесним надзором при грађењу железница обезбеди живот и имање грађана, који јој се поверавају.

Да завршимо са мишљењем на који се начин могу и смеју страни инжењери употребити при грађењу нових железница. При секцијама за грађење њима ће се поверити да раде све послове при обележавању изради планова и предрачуна и да помажу при саставу месечних обрачуна и ситуација, надзор пак при извршењу важнијих објеката, категорисање и оцену материјала оставити искључиво нашим инжењерима. У Дирекцији пак, при управи за грађење нових железница која ће, како изгледа, ускоро почети да функционише треба образовати нарочити технички биро у коме ће десетак страних инжењера, који имају веће праксе (а могао би им се придодати и неки од наших) вршити ревизију свију пројеката, које секције буду израђивале, радити пројекте за веће и теже објекте и у опште под управом шефова одељења решавати сва важнија техничка питања, која су до сада обично одуговлачена услед недовољног персонала у одсеку за грађење, који је своје радно време готово искључиво морао да троши на и сувише познату, компликовану дирекцијску администрацију.

Д. Б.

Члаковима Удружења Срп. Инжењера и Архитекта

Пошто се два месна скупа, сазвана за расправљање питања о овогодишњој екскурзији, нису могла одржати због недовољног броја присутних чланова, то је Управни Одбор на својој седници од 7. ов. м. на основу мишљења већине присутних чланова на последњој седници скупа по овом питању и на основу писмених изјава чланова из унутрашњости а с обзиром на краткоћу времена — коначно решио, да овогодишња екскурзија Удружења буде у овом правцу: *Београд—Ријека (Фијума)—Дубровник—Мостар—Сарајево—*

Брод—Београд. Од Сарајева може се правити излет железницом до Вишеграда, па и повратак заинтересованик железничких инжењера може бити од Вишеграда—Ужица—Овчарске клисуре и Чачка за Београд.

Детаљан план екскурзије са износом потребног трошка накнадно ће се саопштити члановима.

Из седнице Управног Одбора

Удружења Срп. Инжењера и Архитекта.

Екскурзија Удружења Српских Инжињера и Архитекта.

Управни одбор Удружења решио је, да се овогодишња заједничка екскурзија изведе по овоме, за сада утврђеном, програму:

11-ог Јуна — понедељак — 5ч 40 јутро, полазак из Београда, стиже се у Ријеку, истог дана у 7ч 45 у вече.

12-ог Јуна — уторник — 10ч 30 пре подне, полазак из Ријеке, бродом мађарско-хрватског друштва.

13-ог Јуна — среда — 8ч 15 јутро стиже се у Груж (Gravosa) — дуброзачко пристаниште. Разгледање старина, цркава, музеја, бедема и других знаменитости.

14-ог Јуна — четвртак — 9ч 45 јутро полазак из Дубровника, долазак у Мостар у 3ч 40 по подне.

15-ог Јуна — петак — 3ч 40 по подне, полазак из Мостара, стиже се у Сарајево у 10ч 25 у вече.

16-ог субота — 11ч 00 у вече полазак из Сарајева.

17-ог Јуна — недеља — 9ч 30 пре подне долазак у Босански Брод, — а у 6ч 12 по подне полазак из Бос. Брода, да се стигне у Београд и 10ч 38 у вече.

Они чланови Удружења, који би хтели да се врате преко Вардишта и наставе пут преко Мокре Горе Ужице и Крагујевца, могу се кренути:

16-ог Јуна — субота — у 6ч 30 јутра из Сарајева, те ће стићи у Вардиште истог дана, у 3ч 18 по подне.

Од Вардишта до Крагујевца треба два дана, тако да би се у Крагујевац стигло 18-ог јуна — понедељак — у вече.

Они чланови који би желели да иду до Вардишта па да се понова врате у Сарајево, могли би за повратак употребити воз, који

17-ог Јуна — недеља — полази из Вардишта у 8ч 00 изјутра, да стиже у 5ч 15 по подне у Сарајево.

Кружно путовање од Београда, на Ријеку, Дубровник, Мостар, Сарајево, Бос. Брод, Београд стаје на 81,00 дин. од особе, карта II класе.

Подвоз од Сарајева—Вардиште, стаје обична карта II класа круна 7,68.

Сваки путник мора бити снабдевен годишњим пасошем, који, сем тога мора бити снабдевен визом Аустро-Угарског конзулата у Београду.

Чланови Удружења, који желе учествовати на овој екскурзији треба о томе да известе Управу до 5-ог јуна најдаље и да том приликом пошаљу онолико пута по 81 динар, колико ће особа из њихове породице са њима путовати да би Управа могла спремити одговарајуће карте за кружно путовање.

За чланове, који се пријаве после гореозначеног рока, Управа неће бити у стању да се брине за њихове карте.

РАДНИЧКИ ШТРАЈК.

Крајем месеца фебруара о. г. радници који су били на пос. у око осветлења града Париза прекинули су рад изненада. Овај прекид није био последица данашњег несношљивог стања него израз забринутости шта ће бити у будућности? Одбор општине Париза у преговорима је са дотичним друштвом о продужењу повластице за осветлење вароши електрицитетом, и радници су захтевали, да се том приликом у уговор унесу извесне одредбе, односно трајања радног времена, пензије радника и т. д. По себи се разуме одбор париске општине могао је само да обећа, да ће при преговорима водити рачуна о тим жељама, али не јамчећи у напред, да ће концесионари и усвојити те погодбе.

На то су се радници повратили на посао.

Кад је Париз остао у мраку, влада је помоћу војске обезбедила осветлење града Париза, у интересу опште јавне сигурности.

Наравно, опозицији се није свидео тако одлучан корак владин и одмах је упућена оштра интерпелација у скупштини на адресу владину: како је ова смела

употребити војску за посао, који имају да врше обични радници?

Министар Унутрашњих Дела, Жорж Клемансо, одговорио је, у главном да влада није ни у чему повредила радничко право да штрајују, што је за неколико часова употребила војску да се осветлење не прекида, али сматра да влада, чија је дужност, да се брине о социјалном животу, не може седети скрштених руку, те да Париз, завијен у таму, за то време остане на расположењу разбојницима, лоповима, паликућама.....

После таквог објаснења скупштина је дала за право својему министру унутрашњих послова.

Са правничког гледишта, кад се посматра питање о наглom и изненадном штрајку, у Француској већ постоји начелно судско решење да је тако изнадно, без уобичајеног отказа, напуштање рада казнимо дело.

Суд у Montbéliard-у, донео је по тој ствари оваково мотивисано решење:

„Пошто се Л. не може ослободити последица, „које за собом повлачи учињена грешка, што је

„напустио посао без извештаја а није се придржавао уобичајеног рока за отказ рада. Он се не може позивати на то што је избио штрајк и као да исти сачињава случај неодољиве силе, за то што се он штрајку прикључио својевољно и драговољно; па како штрајк није ништа друго до колективно упражњавање права, које има сваки посебице да се рада одрече; и како се то одрицање врши на ризик оних, који су се на исти својевољно решили, то они могу бити нагнани плаћању накнаде штете; случај неодољиве силе постоји међутим само тада кад неки радници, *„показују вољу да наставе рад*, па су у томе спречени околностима, које не зависе од њихове воље, као што су навала масе нераденика или при- нудно затварање радионица, због тога што је велики број радника одустао од рада.“

„Па како је примирителни судија утврдио, да се дугује једно-недељна зарада у случајевима, кад се изненада радник отпушта с рада те послодавац дугује толику накнаду раднику кад раскида уговор, то је и радник дужан да плати накнаду послодавцу, кад, као у овом случају, са своје стране раскида уговор без отказа.“

Против овог решења поднесена је жалба касационом суду и овај је донео следећу пресуду:

„Пошто је радник Л., на раду код Х., својевољно напустио овога, те се дао на штрајковање, осуђен да плати накнаду у 28 динара, зато што се, према послодавцу, није придржавао правила о отказу, па како је оваково решење безуспешно критиковано, јер је утврђено, пресудом против које се жалба подноси да су према обичају у Montbéliard-у, послодавац и радник дужни да, недељу дана у напред, изјаве намеру своју да ће међусобни уговор да раскину; с друге стране, штрајк, ма колико било оправдано његово упражњавање, не разрешава уговорне стране од обавезе коју су дужни међусобно да испуњавају односно уобичајеног отказа.“

Услед тога одбија жалбу и т. д.

Радници се вазда користе правом, које имају да им се рад откаже у обичајеном року, али послодавци у најређим случајевима траже накнаду од својих радника кад неки од њих пропусти да испуни своје обавезе. То је за жалење, јер ако се и даље буде тако поступало, ова реципркна обавеза прећи ће у заборав.

Н. М.

Макадам у Београду.

У Београду је мало макадамисалних улица, па су и оне велика незгода за грађане јер се не одржавају рационално.

За макадам се употребљава лошија врста кречњака из околине који се брзо истаре и истроши. У оваквим је улицама због тога велика прашина и то лети кад прозори на зградама требају бити по цео дан отворени, према томе потреба је, да овакав макадам општина измени каквом добром калдрмом, јер су ово улице највећег саобраћаја.

Друга је ствар, која нас је изазвала да о овоме питању проговоримо и то је, како се у Београду одржавају макадамисане улице.

Познато је да се макадам стално одржава у добром стању непрекидном поправком излоканих места, таквим начином рада не допушта се да се макадам исквари а још мање да се шиљато камење у подлози заобли, и саме потробне оправке врше се пре но што се подлога открије. На тај начин одржавање макадама кошта најмање а макадам је стално у исправном стању те саобраћај нема никакве сметње.

У Београду се ради другачије. Кад је макадам израђен оставља се саобраћају све дотле док туцаника није нестало и шиљато се камење у подлози заоблило па постало не равна калдрма. Таква је подлога сад у свима улицама где је макадам. Сваке године се у тим улицама

врше оправке које су у самој ствари бацање општинскога новца.

На овако заобљену калдрму нанесе се слој туцаника, који не може имати никакву везу са подлогом, изваља се тешким парним виљком да се туцаник у неколико збије и изравна а то не представља са подлогом једну чврсту масу и прва теретна кола која макадомом прођу остављају траг и растурају туцаник.

Очигледних примерака, да општина не прави никакав макадам може се видети у Таковској и Гробљанској ул. где је то у току рада.

Необјашњиво је како се овакав рад у општини стално одржава и поред свих техничких органа, који би бар могли увидети и предложити да се овако не ради; али ће вероватно узрок томе бити што се та рад врши у режији, па га нико не прегледа и што се врши под надзором лица које не разуме овај посао и не појми да макадам треба или другачије радити или га избацити и заменити добром калдрмом.

Како се пак сам рад распоређује констатовали смо у прошлости броју листа.

Општини је дужност, да се и са овим питањем забави и отпочне контролисање режискога рада; јер десетак хиљада динара, који се на овај циљ растуре по београдским улицама и за општину је велика сума.

Статистички податци по струци грађевинској за 1906. годину.

Грађење и одржавање путова, мостова и пропуста у 1906. години.

Дужине путова у километрима:	Н О В И Х:				У опште:				
	Државних	Окружних	Среских	Свега	Државних	Окружних	Среских	Свега	
	1.897	396.761	568.798	966.956	1102.080	3683.407	2797.921	7583.858	8450.814
Број мостова и пропуста:	Ново-саграђених				Оправљених:				
	Државних	Окружних	Среских	Свега	Државних	Окружних	Среских	Свега	
	39	399	103	541	64	594	417	1075	1616
Број употребљених надница:	Државних				Колских				
	Државних	Окружних	Среских	Свега	Државних	Окружних	Среских	Свега	
	941.755	731.305	—	—	—	—	—	—	—

Употребљене наднице на грађење и одржавање путова и мостова у год. 1906.

Окрузи	Бр. употребљ. надница	
	људских	колских
1. Београдски	42.234	35.701
2. Брањски	98.296	39.215
3. Ваљевски	87.346	63.692
4. Крушевачки	18.939	18.562
5. Крајински	37.904	24.947
6. Крагујевачки	70.442	60.085
7. Моравски	64.226	68.944
8. Нишки	55.767	41.806
9. Пиротски	32.420	16.217
10. Подрински	42.073	59.087
11. Пожаревачки	79.686	131.506
12. Руднички	33.505	8.861
13. Смедеревски	64.511	66.035
14. Тимочки	45.535	53.227
15. Топлички	36.878	24.837
16. Ужички	66.193	10.197
17. Чачански	65.800	8.385
18. Београд	—	—
Свега	941.755	731.305

Ново подигнуте грађевине у год 1906.

Окрузи	Број грађевина		
	држав.	окруж.	општин.
1. Београдски	—	—	13
2. Брањски	3	—	13
3. Ваљевски	2	12	12
4. Крушевачки	2	2	1
5. Крајински	3	2	5
6. Крагујевачки	—	3	17
7. Моравски	1	3	2
8. Нишки	4	—	5
9. Пиротски	—	—	3
10. Подрински	1	1	31
11. Пожаревачки	2	1	13
12. Руднички	—	—	3
13. Смедеревски	1	—	9
14. Тимочки	7	—	1
15. Топлички	5	1	1
16. Ужички	2	8	—
17. Чачански	—	—	10
18. Београд	10	3	33
Свега	43	28	180

Оправљене грађевине у год. 1906.

Окрузи	Број грађевина		
	држав.	окруж.	општин.
1. Београдски	—	10	7
2. Брањски	3	—	72
3. Ваљевски	3	14	66
4. Крушевачки	1	4	1

5. Крајински	4	—	65
6. Крагујевачки	4	7	78
7. Моравски	2	4	1
8. Нишки	9	8	41
9. Пиротски	—	2	21
10. Подрински	5	8	94
11. Пожаревачки	—	—	69
12. Руднички	1	3	20
13. Смедеревски	1	7	21
14. Тимочки	4	4	18
15. Топлички	2	28	30
16. Ужички	—	2	30
17. Чачански	5	3	40
18. Београд	40	—	14
Свега	84	104	688

3. Ваљевски	5	26	78
4. Крушевачки	3	6	2
5. Крајински	7	2	70
6. Крагујевачки	4	10	95
7. Моравски	3	7	3
8. Нишки	13	8	46
9. Пиротски	—	2	24
10. Подрински	6	9	125
11. Пожаревачки	2	1	82
12. Руднички	1	3	23
13. Смедеревски	2	7	30
14. Тимочки	11	4	19
15. Топлички	7	29	31
16. Ужички	2	2	38
17. Чачански	5	3	50
18. Београд	50	3	47

Подизање нових и оправке постојећих грађевина у год. 1906.

в., ново подигнуте и исправљене грађевине.

Окрузи	Држав.	Број грађевина	
		Окруж.	Општин.
1. Београдски	—	10	20
2. Врањски	6	—	85

Свега 127 132 868

Б Е Л Е Ш К Е.

Титула инжењера — порекло речи. Обично се држи да је титула *ingénieur* постала око 1450 године, да се њоме означе конструктори ратних направа.

Године 1156 *Annales de Milan* спомињу једног војеног архитекту под именом „*Magister Guitelmuss*.“ Четрдесет година доцније (1196) *Alamannus de Guitelmuss*, вероватно син претходнога, означен је у *Annales Placentini Guelfi*, латинском речи *ingenierius*. Међутим требало је ортографисати *ingignerius*, јер корен *gigno*, означаје онога који ствара, производи, даје нечему зачетак. Класичан латински језик неупотребљује ову реч; за исти је инжењер то што и *architektus militaris*, јер и машине припадају архитектури.

Annales Placentini Ruelfi говоре 1238 године, о неком *Calamandrinus*-у као најбољем *inzegeerium*-у у Брешчији.

Десет година доцније, *Jocelin de Cornant*, у Француској, узима титулу *maistre engingnierre-a*.

За време наварског рата (1276—1277) појављује се неки „*maestre Bertran*“ кога спомињу као *engcupuro-a*.

У Немачкој у то доба употребљавала се реч *antwerc mcister*, што долази од *antwerc* чиме се означаје ратни материјал.

Немачки израз *ingénieur-a* појављује се тек у средини XV века. Исти се налази, нарочито, у наслову једне расправе у рукопису о ратној вештини: *Jngenier Kunst und Wunderbuch*, али се ве зна од којега се времена титула у питању употребљује. Један напис из 1621 год., који сопственик књиге исту по-

клања луки од *Saxe—Weimar-a*, спомиње га под насловом *Jngenier — Buch*.

Z. d. V. D. J.

Н. М.

Шипови од армираног бетона с опремом за испирање. Пре неколико година, пријавио је адмиралски саветник пок. Рехтерн патенат за израду шипова од бетона и гвожђа: Језгро шипа чине 2 I гвожђа. Шипови би били нарочито подесни за грађевине на мору, јер дрвени шипови пропадају брзо од црвоточине.

Бетон је крт материјал који не би могао издржати ударе маља при побијању. Зато би побијање таквих шипова било у мору у толико теже што је морско дно махом песковито и песак је ситнозрн и тако сабијен, да даје велики отпор побијању шипова. С ових разлога предлаже инжењер Кајзер из Кила да се за побијање шипова користимо другом особином овог ситнозрног песка. На име: да употребимо његову изванредну покретљивост у текућој води. Користећи се том особином може се шип спустити у песак и учврстити без удараца.

Према предложеној конструкцији, гвоздено језгро шипа била би четвртаста цев појачана ребрима.

При дну шипа ребра би била тако савијена како ће бетонски омотач добити облик затупљеног врха. Глава шипа има две рупе кроз које се протуре клипови који ће служити за прикачивање ланца о ком шип виси. Бетонска облога допире до тих клипова.

Кроз језгро шипа проведена је гвоздена цев која је при дну заптивена, али изнад дна има са стране рупа које допиру испод шиповог шиљка, тако да та гвоздена цев стрчи испод шипа а и на горњем крају шипа изнад главе. А утврђена је за језгро шипа помоћу четири завртња. Горњи део цеви споји се с доводом воде под притиском. Шип се затим на ланцима спусти на место где га треба побити али само толико да му шиљак додирне дно. Затим се пусти вода кроз средњу цев и она снажно шикне кроз рупе при дну и у песку издуби левкаст простор и шип се у исти мах полако спушта на ниже. Није тешко изнаћи брзину којом треба спуштати шип, те се убрзо пробом одреди.

Кад се шип спусти на жељену дубину, онда се вода затвори и средња се цев извуче, да се употреби за спуштање другог шипа.

Чим престане струјање воде песак сам собом заспе простор око шипа и попуни изапрани левкаст

простор. Сад се у језгро шипа саспе чистог цемента толико колико је потребно да се дно шипа испуни на висину око $\frac{1}{2}$ метра. А кад овај цемент счврсне, онда се вода из језгра шиповог исцрпе и ово попуни цементним малтером до врха и малтер набије. На тај начин гвоздено језгро шипа обложено је и с поља и изнутра бетоном и цементним малтером те не може рђати.

Ова метода јефтинија је но обично побијање шипова а и рад брже напредује. Тако е на једној грађевини у северном мору коштало спуштање таквог шипа око 45 пфенига а побијање црвеног шипа на исту дубину коштало је 3,50 марке.

Да би се избегли трошкови тешког транспорта готових шипова, могу се шипови градити и на самом месту грађења само се треба побринути за савестан надзор при извршењу, да се бетон у калупима добро набије те да буде за воду непробојан.

Zenschr. d. österr. Ingen. u Arch. Ver. 29. III. 07.

† Љуба Р. Цветковић

ИНЖЕЊЕР.

У прошлу недељу сахрањен је † Љуба Цветковић, бив. инжењер при грађ. одељку начелства окр. чачанског. Пок. Љуба је рођен 10. маја 1868. г. у Београду где је свршио и технички Факултет, и год. 1897. положио државни инжењерски испит.

По свршеној школи и одслужењу рока у војсци, радио је неко време у катастарском бироу у Министарству финансија.

22. јануара 1892. постављен је за подинжењера II кл. окр. врањског, а затим је одмах 28. јан. исте год. премештен у окр. Чачански, где је с малим изузетком провео скоро све време свога служења у држ. служби. 16. јан. 1899. г. постављен је за инжењера III кл., а 20. маја 1904. г. пензионисан је као инжењер II кл, пошто је сиромаш био јако оболео и постао неспособан за службу.

Сви који су пок. Љубу познавали жале што је овако страдао један добар, према свакоме предусретљив и врло вредан човек.

Оставио је за собом удовицу без деце.

Бог да му душу прости.

В е с т и.

Личне вести

Указом Њ. В. Краља од 9. маја ове год. унапређени су:

За инспектора друге класе Железничке Дирекције г. Мата Станисављевић виши инжењер прве класе Министарства Грађевина;

за вишег инжењера прве класе у Министарству

Грађевина г. Милан Балта, виши инжењер друге класе грађевин. одељка при начелству округа београдског;

за вишег инжењера друге класе г. Мита П. Видаковић инжењер прве класе Мин. Грађевина;

за инжењере прве класе: г. Владислав М. Павловић, инжењер Мин. Народне Привреде у пензији по његовом престанку; Милорад З. Протић и Димитрије

В. Милошевић, инжењери друге класе Мин. Грађевина, и Петар Матејић инжењер у пензији;

за инжењере друге класе г. Милија А. Нинић, инжењер треће класе Мин. Грађевина и Владислав Р. Вишек инжењер општине београдске;

за инжењера треће класе г. Андра Вељковић подинжењер прве класе Мин. Грађевина;

за архитекту треће класе г. Ђорђе С. Бајаловић подархитекта прве класе Мин. Грађевина;

за подинжењера пре класе Клементије Буковац подинжењер друге класе Мин. Грађевина;

за подархитекту прве класе г. Стојан Тителбах подархитекта друге класе Мин. Грађевина; и

за вишег инжењера друге класе у грађевинском одељку при начелству окр. врањског г. Светозар Јовановић инжењер прве класе Мин. Грађевина.

Нов камени мост од 5,50 м. отвора, саградиће се на Дубничком потоку у селу Дубници, ка окр. путу Свилајнац—Петровац по пројекту г. г. Н. Поповића и С. Д. Катића окр. инжењера.

Предрачунска је сума 6321,76 дин.

Нов зидани плочасти пропуст од 0,80 м. распона, пред Баричком механом на путу Београд—Обреновац, саградиће се ове године по пројекту в.инжењера г. Ј. Симеоновича.

Предрачунска је сума 1025,07 дин.

Нов полустални мост од 16. м. распона, саградиће се преко реке Угљешнице код села Петровца на путу Београд—Крагујевац по пројекту в.инжењера г. Луке Ивковића.

Предрачунска је сума 17264,74 дин.

Шест типских зиданих пропуста саградиће се ове године на путу Свилајнац—Петровац по пројекту окр. инжењера г. С. Катића и то три од по 0,60 м. а три од по 0,80 м. распона.

Предрачунска је сума 2822,58 динара.

Грађење једног ледолома код моста преко Мораве у Милочају извршиће се ове год. по предрачуну М. Протића инжењера.

Предрачунска је сума 786,56 дин.

И. Пријаве за нове грађевине у Београду.

1. Димитрије Блажевић на углу Србобранске и Милетине ул.

2. Влада Вељковић кмет у Таковској ул. бр. 36.

3. Т. Лазаридес у Цара Уроша ул.

4. Сава Милосављевић у Зориној ул. 65.

5. Манојло Торбица у Бирчаниновој ул.

6. Милош Кикић в. инж. у Далматинској ул. 5.

7. Милутин Мићић у Милетиној ул. бр. 15.

8. Сима Милошевић чинов. у Његушевој ул. 62.

9. Магдалена Матић у Шумадиској ул. бр. 11.

10. Др. Јосиф Хрњичек на углу Шумадишке и Немањине ул.

11. Јосиф Фурунџић у Благовештенској ул. бр.

12. Исаило Савић у Сарајевској ул. бр. 79.

13. Вељко Антоновић у Војводе Добрњца ул. бр.

14. Маса Стеве Радојковића у Сарајевској ул. 59.

15. Влада Станковић и Васа Симић на Топличиним Венцу бр. 28. и 30.

II. Пријаве за преварку грађевина у Београду.

1. Марко Колаковић у Сарајевској ул. 26.

2. Милан Симић у Немањиној ул. бр.

3. Ђура Милановић у Космајској ул. 52.

4. Миленко Димитријевић у Скопљанској ул. 18.

5. Никола Ђорђевић у Шајкашкој ул. 12.

Нове грађевине у Београду. Управа града Београда одобрила је, да се по поднетим и прегледаним плановима, може дозволити подизање нових зграда:

1. Јанку Поповићу у Баба Вишњиној ул. бр. 35.

2. Васи Радуловићу у Јевремовој ул. бр. 57.

3. Николи Жупану у ул. Проте Матеје бр. 22.

4. Живојину Миливојевићу у ул. Војводе Добрњца бр. 11.

5. Младену Миливојевићу у Молеровој ул. бр. 15.

6. Николи Јовановићу у Босанској ул. бр. 52.

ПОВЕРЕНИЦИМА И ПРЕТПЛАТНИЦИМА.

На месноме скупу Удружења Срп. Инжењера и Архитекта одржаном 4. априла 1907. год. донета је одлука, да се благајна Српског Техничког Листа повери администратору листа Г. Јовану Ђ. Раденковићу писару Министарства Грађевина.

Г. Раденковић примио је нову дужност, с тога саопштавајући ово г.г. претплатницима и повереницима, уредништво их моли да у будуће претплату за „Српски Технички Лист“ изволе слати на адресу г. *Јована Ђ. Раденковића* писара Министарства Грађевина.

9. маја 1907.

Београд

*Редакциони одбор
Српског Техничког Листа.*

Благајникова пошта

Положили су претплату следећи г.г. претплатници:

По 20 дин.: г. Јован Севдић, предузимач, Београд; г. Благоје Луковић предузимач, Ивањица;

По 10 дин.: г. Танасије Маслар, предузимач из Пилатовића; г. Спасоје Новковић, предузимач из Краљева; г. Светозар Аранђеловић, инжењер из Зајечара; г. Карло Чех, инжењер из Зајечара; г. Иван Ристић, инжењер из Зајечара; г. Влада Протић, инжењер из Зајечара; г. Емило Карњело, цртач из Зајечара; г. Здравко Здравковић, предузимач из Зајечара; г. Тома Милошевић, предузимач из Зајечара; г. Влада Генчић, трговац из Зајечара.

По 5 дин. г. Марко Марковић, абитуријент из Земуне.

Власник за Удружење Срп. Инжењера и Архитекта **Мих. Ј. Валента** инспектор железничко дирекције. Одговорни уредник: **Нестор Манојловић**, начелник Минист. Финансија у пензији. Ресавска ул. бр. 69.

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