

СРПСКИ
ТЕХНИЧКИ ЛИСТ
ОРГАН УДРУЖЕЊА СРПСКИХ ИНЖЕЊЕРА И АРХИТЕКТА.

Страхи инжењери на грађењу наших железница.

Вест о постављању страних инжењера за шефове секција при грађењу наших железница обистинила се на жалост, и већ је унела забуну и огорчење и изазвала праведне протесте од стране оних, који би весела срца и ведра чела требали да продуже започети рад на извршењу тога, за наш културни напредак, најмоћнијег и најпречег средства.

Већ је свима познато, да се наша Дирекција свакад мађински понашала према своме персоналу, према онима, на чијим је плећима лежао сав терет рада око одржавања и грађења наших железница, ну овај последњи поступак Дирекције изненадио је све, и пошто се не односи само на појединце, то и ми због тога морамо да о њему проговоримо и да том приликом подвргнемо критици целокупне дојакосње односе више Управе у Дирекцији према њеном стручном персоналу — према инжењерима њеним.

Ми морамо одмах у почетку нагласити, да ти односи, на жалост, никад нису били задовољавајући ни коректни. Виша Управа са свим неоправдано строго се оделила од осталог стручног персонала и оградиласе од њега неприступачном тајанственошћу, увек са висине обраћала се она својим потчињеним с појединим наредбама и порукама, које нису давале никакве преставе о целини плана железничке мреже и о правцу железничке политике. Дирекција није сматрала за потребно, да свој персонал упозна са главним чињеницима, које треба да служе као основа и директива на раду при експлоатацији и грађењу железница, а још мање, да уз сарадњу његову изради план наше будуће железничке мреже и створи нацрт своје железничке политике. Она се није старала да од својих инжењера створи генерал-штабни кадар, који би био познат како с циљем тако и с путевима и средствима за његово остварење. Но се место тога старала да од инжењера створи само редове и раднике на парче, којима је закраћено право и задовољство, да завире у тајне намере њихове Управе. Што дирекција није у томе потпуно успела, треба да се благодари интелигенцији и интересовању њених инжењера, који су се сами морали старати, да се са друге стране обавесте о потребама и размерама развића наше железничке

мреже, о могућности и начинима њеног извршења и о средствима која за ту целу могу добити.

Јасно је, да овако стање ствари неби могло остати без штетних последица за целокупни рад наше Железничке Дирекције.

Наредбе више Управе, која се већ окаменила у своје развићу због оскудице додира са свежим силама и новим појмовима, извршују се на парче без веза и сагласности са општим планом железничке политике.

Па за што је та тајанственост и повученост Управе чији преставници, требало би, да је срећа, да се сматрају само као први међу равнима? Каког смисла и циља има то подражавање жрецима старог Египта, код којих је унутарње ништавило било узрок бојазни и неповерења према непосвећенима? Шта мисле преставници Управе, ко ће требати њих да замени кад томе дође неминовно време? Зар њих не буну то, што ће и даље на њихова места претендовати официри и адвокати са таквим правом као и инжењери, који служе у дирекцији трпљиво и савесно по 15 и 20 година?

На та питања одговор би морао бити веома интересантан.

Кад се већ виша Управа издигла на ту Олимпијску висину, из средине у којој би требала да остане, она је била на путу да и даље греша. И она је у истини и грешила. Дирекција је умела да оцени инжењере, да испита њихову вољу и спремност за рад и умела је и даље да их — *експлоатише*; да их експлоатише без икакве резерве и без награде ни моралне ни материјалне. Дирекција није хтела да зна за човечанске тежње и потребе свога персонала; она није признавала њихове праведне амбиције, она се никад није старала да их морално награђује, а с материјалним наградама била је увек скупа и спора држећи се уз то још и принципа: *да најбоље раднике најгоре награђује*. Она је једном речи обзире на жеље и потребе свога персонала сматрала као сентименталности недостојне њене висине.

Природно је даље, што је она на тој висини постала са самога почетка искључива и нетрпљива не дозвољава објашњења, и што су код ње најпра-

веднији протести имали само негативно дејство. Она кињи, кажњава и гони најбоље и најспремније инжењере због личних задевица. Једном речи, она се понаша као да је у њој извор све моћи, залог и нада свега напретка. Ну није тако. Ми можемо замислити дирекцију без њених главара, но не можемо себи представити Дирекцију у којој осем Вуловића, Смедеревца, Божића неби било ни Поповића, ни Бабовића ни Аранђеловића, ни Трифуновића и других, у чијој савесности спреми и преданости к раду и лежи сав залог за добар успех посла који Дирекција врши.

Ну последњим актом својим Дирекција је крунисала досадање своје држање према инжењерима, остала је у њему до крајности последна своме принципу те је презрела све праведне амбиције, обманула и најскромније наде својих инжењера на моралну и материјалну награду за тежак труд који они савесно врше.

Узалуд ћемо тражити разлога зашто је Дирекција решила, да за шефове секција за грађење постави странце, чију вредност ни савесност она не познаје, који не знају ни језика, ни прилика и ни у каквом случају не могу вршити службу, која се од њих тражи. Узалуд, јер не можемо наћи ни једног оправданог разлога за такъв поступак.

Заиста, какви шефови секција могу бити они, који не могу распитивати за прилике и потребе краја у коме раде, који не умеју читати ни уговоре с предузимачима, не знају писати ни наредба ни извештаја? Какви шефови могу бити они, чију моралну вредност не знамо и кад су нам непознате побуде које су их довеле у Србију? Како могу бити шефови они, који сами очекују објашњења и упутства од својих потчињених и за које је потребна туђа рука и туђе зчи, да их воде? Зашто откидају те људе од чисто техничког посла, који би они — ако су спремни и способни — једино могли корисно да врше, јер је разумљив на свима језицима.

Ну, може бити Дирекција је довела са стране и поставила за шефове људе, који су својом теориском спремом и искуством стекли светскога гласа, који су далеко измакли пред нашим инжењерима, и код којих ће незнање језика и прилика ишчезавати према великој теориској спреми и искуству у руковању пословима при грађењу железница.

Но не, таквих, као што се могло и очекивати, Дирекција није нашла, но на против, међу њима има таквих, који осем својим добрим година не могу ничим импоновати нашим инжењерима, од којих би сами имали да се многим које чему науче, или шта више, са својом теориском и практичном спремом стоје далеко и иза последњег нашег инжењера, који би још могао претендовати на место шефа секције.

Па зашто је онда Управа тако урадила? Зашто је она увредила цео свој стручан персонал, кад то не само да нису захтевали интереси рада, но су, на против, они баш и налагали да се обрнуто поступи? Како је она могла људима које добро зна, а на чију је спремну, преданост и савесност она могла полагати, претпоставити људе туђе и непознате.

Одговор на та питања могао би само гласити: зато, што Управа није свесна свога положаја, што се она не сећа својих дужности према људима, на чијем зноју и труду почива и њен положај и њена част, што не познаје средства и путеве, којима ће доћи до истакнутог циља, и напослетку, што неповерење у своју сопствену снагу, преноси и на оне спремне, вредне и у свему ваљане људе, који имају пуно вере у себе да ће оправдати свако поверење, које им се поклони.

Ми на овоме месту протестујемо против таког поступања Дирекције према њеном персоналу у опште а против последњег акта њеног посебице. Протестујемо у име интереса и напретка великог посла који се тиме омета протестујемо још и у име људи, који су тим решењем непосредно заденути и у име свих инжењера, који су тим такође не мање увређени и озлојђени и у име Удружења Српских Инжењера и Архитеката, које је њихов преставник.

Протестујемо и најодлучније тражимо од надлежних, да се тај у тајности сковани план измени у интересу самог посла и бољег успеха у раду на грађењу железница.

Протестујемо, ну с највећим болом у души, што нам се није дала прилика, да значајан за сву земљу почетак грађења железница пропратимо другим речима и што смо, може бити, овом критиком задели оне, о којима би ми били вољни и готови да најбоље мислимо и говоримо.

Лицитација за пругу Крушевац — Ужице.

На дан 1-ог јуна тек. године одржаће се офертална лицитација за грађење пруге Крушевац—Ужице, у дужини од 150 километара. Предрачунска сума износи 6 000 000 динара, али ће при грађењу сва сума бити свакојакo знатно прекорачена, јер је и предмер за радове састављен према генералним — тахиметрским плановима. У равници и лакшем терену, као што, нпр. од Крушевца до Чачка је могуће је још, да неће бити знатних разлика; али даље ка Ужицу, нарочито кроз

клицуру Овчарско—Кабларску пошто пруга буде обе лежена могу се у кубатурама за поједине радове показати огромне разлике, кад се још узме у обзир, да се предмери у Дирекцији састављају прилично површно, јер их обично раде људи који не познају терен, а поред тога уобичајено је, да се за понеке радове кубатуре стављају од ока, колико да у предмеру фигуришу и те врсте радова!

Мени је нпр. познат један предмер, састављен

по тахиметриском плану у коме је стављено, да ће трпанца као подлоге за камену наслагу поред реке бити 50 м³. Кад је пруга међутим обележена и састављен нов предмер за лицитацију (прва је била одложена) нађено је, да је потребно трпанца управо 2000 м³. При састављању другог једног предмера, пре три године, нико у Дирекцији није знао, бар приближно, категорију терена на великој дужини једне трасе, него се према већој или мањој збијености изохипса узимало, да ће се на извесној партији наићи на стену, на другој на земљу ит.д.

Овакви несигурни предмери нису добри ни за државу ни за предузимаче. Јер ако се нпр. од неког посла за који је предузимач дао мању цену (имајући у виду малу количину предвиђену у предмеру) изради 20—30 пута већа кубатура, предузимач има по условнику права да тражи од Дирекције само накнаду штете, а нема права на зараду на новац који је уложио у извршење тога посла. Обрнуто, држава може бити оштећена ако је за исту врсту рада предузимач дао знатно већу цену, него што се обично плаћа. Очевидно је, дакле, да је Дирекција на погрешном путу, кад и за тешке партије пруге расписује лицитацију пре него што се пруга обележи и израде детаљни планови и предмери за радове.

Ово што сам доведе навео јесте један од првих разлога, који говори да је пругу Крушевац—Ужице ваљало разделити ако не на више партија а оно бар на две и посебице расписати лицитације. За први део, рецимо Крушевац—Чачак обележавање и најнужнији планови биће завршени вероватно кроз месец дана те би се грађењу могло одмах приступити, док се на партији Чачак—Овчарска Бања трасира претходно нова варијанта, која мучно да ће до 1-ог јуна бити завршена и предмер за исту састављен. С једне стране добро је што се Дирекција бар у дванаестом часу решила на штудију ове варијанте на левој обали Мораве, пошто је траса на десној обали врло несрећно положена између вештачког пута Чачак—Овчарска Бања и Морава. Словина пруге на много места пада на косине образоване од осулина и ситног материјала добивеног при просецању пута, а на великој дужини морао би се већ извршени, скупоцени пут померати у брдо. Али с друге стране ово је једна велика незгода за предузимаче, који своје оферте треба да поднесу до 1-ог јуна, пошто су прилике за грађење на левој обали Мораве сасвим различне од ових на десној.

Истина Дирекција је и за време грађења чл. 5. општих услова резервисала себи неограничено право усвајања нових варијаната, али би очигледно ред био да се лицитација одложи у случају да пре 1-ог јуна Дирекција не буде у стању да предузимачима стави на расположење предмер радова за ону варијанту, која ће се у ствари градити.

Али има други један разлог, који такође говори против издавања овако великих партија пруге једноме предузимачу. Познато је да су цене грађевинских материјала и грађевинске прилике у опште нпр. у Крушевцу и Читлуку различне од оних у Овчарској Бањи и Ужицу, и онда очигледно није рационално давати

по униформној цени извршење радова на тако великој дужини. Истина, може се рећи да ће предузимачи срачунати средње цене, али је то за њих врло тешко кад се узме у обзир, да им пре лицитације многе потребне ствари не могу бити познате. Да напоменем само нпр. да Дирекција обично тек за време грађења утврђује из којих ће се мајдана употребљавати кремен за зидање, или да тражи у своме ценовнику да се за откопавање земље и стене из усека да једна цена без обзира на коју ће се даљину материјал транспортовати, међутим не даје пре лицитације распоред маса те да предузимачи знају да ли ће извесна количина материјала ићи у депоније у близини места раскопавања или ће се морати транспортовати у насипе „ма којим возним средством и на свако остојање“ како то лепо стоји у условнику наше Дирекције ит.д.

Најзад, давањем у израду овако великих партија чини се неправда нашим, домаћим предузимачима, пошто се они готово искључују од утакмице. Пре свега позната је ствар да је новац — капитал сразмерно много скупљи у Србији него на страни. При поднашању понуда наши предузимачи морају водити рачуна о овоме и с тога и могу бити релативно скупљи при радовима за које је потребан велики капитал. Дужност је Дирекције била, да бар у погледу кауција изађе на сусрет домаћим предузимачима, тражећи од страних веће кауције на основу закона, који је и данас у важности. Осим тога, док наши предузимачи при овако великим пословима морају водити рачуна да им се набављени алат, транспортна средства, грађевинске машине ит.д. исплате у главном при једном послу, дотле страни предузимачи или већ имају од ранијих послова спремљено све што им треба, или ће моћи оно што им преостане употребити на друге велике послове у будуће. Међутим наши предузимачи немају никаква изгледа, да ће по довршењу наших нових железница моћи добити опет какав велики посао сличне врсте, а на такмичење при грађењу железница у страним земљама не могу ни помишљати, пошто је Србија ваљда једина држава, у којој странци како у грађевинским, тако у свима пословима у опште уживају нарочиту благодатност од стране оних, који управљају државним пословима!

Ја у опште не могу да видим разлоге, због којих су се Министар Грађевина и Железничка Дирекција решили да прекину са досадашњом праксом, да се грађење извршује у мањим партијама у вредности до 2 000 000 динара, када су до сад израђени послови показали, да наши предузимачи могу извршивати поверене им послове сасвим солидно, према техничким прописима и упуштвима надзорних органа. Исто тако нема изгледа да ћемо и у брзини грађења штогод добити са страним предузимачима, јер ако је до сад било где год одуговлачења у послу, кривица у већини случајева пада на саму Дирекцију, која је спорим решавањем појединих питања, задоцњеном експропријацијом и предајом земљишта предузимачу ит.д. чинила, те се послови, у појединим случајевима нису могли развијати оном брзином, какву су желели и сами предузимачи и надзорни органи. Једно је само поуздано, да ће нас грађење железница, издавањем овако великих партија као што је пруга Крушевац—Ужице, стати у сваком случају скупље и што ће велики део новца уложеног у грађење железница отићи ван земље као зарада страних предузимача, што је у сваком случају противно начелима националне политике. **Д. В.**

Гвоздене конструкције за мостове на прузи Сталаћ — Крушевац.

Упоредо са развијањем нових послова у Дирекцији Српских Државних Железница ми добијамо из дана у дан све више факата, да људи који у Дирекцији воде прву реч, руководе грађењем железница без икаквог одређеног програма. већ према тренутном, личном расположењу.

Повода за овако мишљење даје нам и најновија одлука Дирекције о гвозденим конструкцијама за мостове на прузи Сталаћ—Крушевац.

Као што је познато, Дирекција је пре кратког времена одржала лицитацију за набавку гвоздених конструкција за мостове на Расини и Ј. Морави у Сталаћу. Према техничким условима, које је Дирекција саставила за своје најновије поруџбине, као покретно оптерећење кад пруга нормалног колосека узет је систем локомотива, које имају пет осовина од по 16 тони, свега дакле 80 тони тежине; док је раније за прорачун мостова на нашој главној прузи узимата много лакша, т.з. Енгертова локомотива са три везане осовине по 13 тони. Изгледа, дакле, да се у Дирекцији мислило, да ће се временом, кад буде извршена реконструкција мостова на главној прузи и на прузи Сталаћ—Крушевац употребљавати за саобраћај горе наведене, теже локомотиве. Међутим, у ствари није тако. Кад је Дирекцији пре неког времена обраћена пажња да би требало и осталих 7—8 малих отворених мостова саградити, према горе наведеном покретном оптерећењу, зашто је потребно у неколико изменити нормалије, које су до сад важиле за отворене мостове до 20 метара распона, па или повећати кон-

структивну висину или размак квадера, одговорено је, да се мостови доврше према постојећим нормалијама и одобреним пројектима, пошто се на ову пругу неће лустати теже локомотиви.

Ако је ово друго гледиште тачно, онда је дужност Дирекције да и за гвоздене мостове на Расини и Ј. Морави не чини излишне издатке, већ да набави лакше конструкције.

Навешћемо овде резултате једног простог рачуна: за систем локомотива од 80 тони нападни моменти већи су просечно до 50% него за локомотиву од 49 тони. Повећање тежине гвоздене конструкције за мостове износи 25—30%. Тако за мост на Расини (60 м.) вишак ће изнети 36 тона а за два отвора моравског моста (по 75 м.) око 90 тони, укупно дакле 126 тони. Помножите ову суму са садашњом ценом коштања гвожђа, па ћете увидети, да ће се без икакве потребе издати 50.000 динара више, ако се конструкције за ова два моста поруче за локомотиве од 80 тони а међутим се намерава, да се на пругу пуштају само лакше локомотиве.

Вероватно је, да ће у Дирекцији сматрати да је непотребно водити рачуна још и о оваквим ситницама, али треба знати да збир оваквих ситница може изнети крупну ствар, која ће се временом неминуно морати ставити на терет баш онима, који данас мисле да техничари ван Дирекције немају права да дају оцену о начинима, којима се руководи при грађењу наших нових железница.

Д. Б.

Грађење пруге Вражогрнац - Зајечар - Боговина.

(свршетак)

Мостови по 30,0 м распона преко Сумраковачк^о и Боговинске реке нису још отпочети. Сви напред побројани мостови озидани су у портланд центном малтеру и од помљеног камена, сем, моста преко Тимока у Зајечару код кога је лице од полутесаника а ивице од тесаника. Како има још знатан број и већих мостова и пропусти неизграђених, то би се исти могли на време свршити само тако, ако се рад на њима са што већом радном снагом убрза, иначе могу остати недовршени у току ове године.

Што се тиче станичних зграда и других постројења, може се узети да је према укупној количини посла на њима извршено 60%.

На станици (III Кл.) у Вражогрнцу станична зграда озидана, покривена и изнутра малтерисана Магацин и рампа само отпочети, једна скретничка кућица готова. Остала ситнија постројења нису ни отпочета.

На станици (I Кл.) у Зајечару, станична зграда озидана, покривена и изнутра малтерисана. Чека се на столарски посао иначе би могла бити ускоро готова. Ложионица са водостаничном зградом је у главном готова без столарског посла и јама за чишћење локомотива, које се у њој имају подићи. Магацин и шупа за угаљ без мало готови. Рампа у пола готова. Скретничке кућице готове. Јаме за чишћење локомотива пред шупом за угаљ готове. Остала ситнија постројења не-отпочета.

На постаји „Звездан“ — Зграда за постају биће ускоро готова, остала ситнија постројења су у раду.

На станици (III Кл.) у Метовници станична зграда без столар. посла готова. Магацин, рампа, водостаница станични нужник, скретничка кућица са нужником и бунаром озидани и биће ускоро готови. На постаји „Шарбановац“ — зграда за постају озидана и покри-

вена; магацин, рампа и нужник за постају озидани, скретничка и десетарска кућица у главном готова.

На постаји „Сумраковац“ није ништа рађено, само је спремљен материјал а грађење ће отпочети ових дана.

На станици (III Кл.) „Боговина“ станична је зграда озидана до крова, а остала постројења тек су отпочета.

Насипање станица и постаја извршено је за 70% од укупне кубатуре, изузимајући станице у Зајечару где је насипање, у главном тек отпочето. Насипање на овој станици као и оној у Вражогрнцу уступљено је другом предузимачу, а не оном који целу пругу гради. Овом приликом морам напоменути, да је веома незгодно и за целокупан рад штетно, кад се на истом послу увлаче више предузимача. Јер они по урођеном српском инату, стално један другог у раду ометају и раде онако и оним редом, како ће се узајамно оштетити ма у ком погледу, што на крају испадне на штету државног посла и ако привидно изгледа, се на тај начин која пара заштеђује.

Остали већи или мањи објекти су или делом свршени или су у раду. Корекција Тимока — гломазни објект који је прогутао 6000 кубних м. камена и код кога је 42000 куб. мет. земље ископано — готова је. Приликом пролетошње велике воде, осигурање десне обале Тимока у овој корекцији показало се као пот-

пуно сигурно, а лева обала која је неосигурана местимично је разривена, те ће се и ту морати извршити какво лакше осигурање, које у овај мах није предвиђено

Оба тунела пробијени су и проширени на пун профил. Подзиђивање првог — звезданског — извршено је на $\frac{1}{3}$ дужине, а другог зв. „Баба Јона“ тек је отпочето. И ако су оба тунела у чврстој андезитској стени, подзиђивање мораће се извршити на целој дужини, јер је стена јако ласовита и распада се под атмосфер. утицајем. Кроз ове ласове на више места и на целој дужини тунела капље вода. При пробијању тунела сем лаких повреда, није био ни један несретан случај. Подзиди и друга осигурања пруге су махом готови, сем осигурања метовничке станице које је у раду.

Како је предузимачу рок за довршење пруге месец Август ове године, дакле доста кратак према количини неизрађеног посла, то се може још од сад предвидети, да пруга до одређеног рока неће бити готова. Колико ће баш то задоцнење трајати зависи у првом реду од предузимача. Судећи према досадањем начину рада и организацији на целој прузи, ја страхујем, да са грађањем не загазимо дубоко и у идућу годину. Радовао бих се ако би предузимач на делу показао, да је тај мој страх неоправдан.

6—V— 1907 г.

Ш. Караџић

Статистички податци по струци грађевинској у Србији за 1906. год.

Издаци на јавне грађевине у 1906 год.

г.) Из санитетског фонда.

Окрузи	Издато је	
	динара	пр.
1. Београдски		
2. Врањски	232	—
3. Ваљевски	—	—
4. Крушевачки	13.713	58
5. Крајински	—	—
6. Крагујевачки	1.605	60
7. Моравски	42.000	—
8. Нишки	1.407	65
9. Пиротски	—	—
10. Подрински	1.812	50
11. Пожаревачки	—	—
12. Руднички	—	—
13. Смедеревски	2.643	80
14. Тимочки	108.871	50
15. Топлички	—	—
16. Ужички	—	—
17. Чачански	—	—
18. Београд	72.584	93
Свега	244.871	56

б.) Из мостаринског фонда.

Окрузи	Издато је	
	динара	пр.
1. Београдски	—	—
2. Врањски	100	—
3. Ваљевски	—	—
4. Крушевачки	16.826	51
5. Крајински	—	—
6. Крагујевачки	—	—
7. Моравски	6.855	—
8. Нишки	15.036	16
9. Пиротски	—	—
10. Подрински	—	—
11. Пожаревачки	64.551	42
12. Руднички	—	—
13. Смедеревски	—	—
14. Тимочки	6.912	62
15. Топлички	—	—
16. Ужички	—	—
17. Чачански	23.265	35
18. Београд	—	—
Свега	133.547	06

д.) Из црквене касе.			Укупан издатак.		
Окрузи	Издато је		Окрузи	Издато је	
	динара	пр.		динара	пр.
1. Београдски	5.000	—	1. Београдски	196.766	14
2. Врањски	5.225	83	2. Врањски	67.625	89
3. Ваљевски	17.116	—	3. Ваљевски	421.477	—
4. Крушевачки	35.000	—	4. Крушевачки	271.498	21
5. Крајински	80	—	5. Крајински	67.262	67
6. Крагујевачки	12.273	64	6. Крагујевачки	135.652	47
7. Моравски	4.010	—	7. Моравски	164.374	62
8. Нишки	10.450	97	8. Нишки	134.105	63
9. Пиротски	14.485	70	9. Пиротски	187.032	28
10. Подрински	34.256	84	10. Подрински	372.781	87
11. Пожаревачки	2.520	—	11. Пожаревачки	145.455	33
12. Руднички	200	—	12. Руднички	26.226	16
13. Смедеревски	2.638	64	13. Смедеревски	181.282	32
14. Тимочки	1.109	50	14. Тимочки	261.209	47
15. Топлички	630	—	15. Топлички	25.191	09
16. Ужички	470	—	16. Ужички	65.145	66
17. Чачански	5.588	—	17. Чачански	134.117	38
18. Београд	690	—	18. Београд	1.362.304	14
Свега	151.745	12	Свега	4.219.508	33

† Мита Станковић

ИНЖЕЊЕР МИНИСТАРСТВА ГРАЂЕВИНА.

У доба, када су Србији инжењери најпотребнији, неумитна смрт уграбила је још једнога инжењера из наше средине. То је већ трећи у овој години.

Тако рећи до јуче гледасмо Миту здрава. Изгледао је пун, свеж, румен, весео и насмејан, али од неко доба залегла му се опасна бољка у цревима због које се морао подврћи тешкој операцији, која је трајала пуна три сата. Сутра дан 23. маја 1907. год. Миту је покосила смрт, и ако се томе нико није надао, јер се још тога дана чак и пред вече шалио и смејао.

Покојни Мита родио се 17. окт. 1861. године у Бечу, где је одрастао и школовао се. По свршеним студијама на бечкој политехници 1885. год. радио је у Бечу код фирме Wagner као конструктор. И ако се родио и одрастао у Бечу у њему није утрнула љубав ка Српству и српскоме, стога је 1889. године дошао у Србију, где је 25 септ. исте године постављен за подинжењера у железничком одељењу. Одмах следеће 1890. године полагао је државни испит. Наизменце је служио у Железничком одељењу, Пироту, Врању, Прокупљу, Пироту, Крушевцу, Министарству Грађевина, Железничкој Дирекцији и Министарству Грађевина.

Своју каријеру завршио је пок. Мита после 17 година службовања као инжењер I класе са платом од 3500 динара.

На раду је пок. Мита био вредан, марљив и трудољубив. Као друг био је вазда пријатан и мио. Био је ревносан члан Удружења Срп. Инжењера и Архитекта.

За добрим сином и супругом остали су да тугују стара мати, добра супруга и многобројни пријатељи и другови његови.

Мир пепелу Мите Станковића и лака му била српска земља, коју је волео и љубио

Рад Удружења Српских Инжењера и Архитекта.

XXII месни скуп.

на дан 13. марта 1907. године.

Председаво г. Н. Манојловић.

Присутни: г. г. Мих. Ј. Валента, Ј. Аврамовић, Ј. Ђ. Симеоновић, Влад. Поповић, Ј. Букавец, Драг. Маслаћ, Свет. Теодосијевић, В. Ђ, Игњатовић, П. А. Димић, М. Станковић, Б. Пајевић и Милоје Јовановић.

1

О екскурзији.

Г. Валента на позив председника даје обавештења о појединим правцима за екскурзију тако, 1., пут кроз Босну трајао би око осам дана, а коштао би око 150 динара од особе; 2., пут у Сегедин трајао би 2-3 дана а коштао око 60 динара, и 3., пут за Радујевац, Зајечар и Параћин трајао би 5—6 дана и коштао 100—120 динара.

Г. Букавец тражи да се утврди тачан програм и цене у детаљима.

Г. Валента доказује немогућност, да се такви подаци прибаве, и то у толико теже, што се за пут пријаве 70 а дођу само 20.

Г. Димић вели, да управни одбор има веома много посла око листа, с тога предлаже, да се изабере нарочити одбор, који би прибавио детаљне податке и цене, а по том утврдио тачан програм за екскурзију.

Г. Манојловић тражи да се прво изабере и утврди правац па ће се онда прикупити детаљни подаци и утврдити програм.

Г. Аврамовић вели да ће се пут за Босну тешко моћи да изведе, јер они који су на железници мучно ће добити по 10 дана осуства, они пак који су оптерећени породицом такође не могу ићи због скупоће, то исто важи и за окружне инжењере.

Г. Валента мисли, да је ипак боље ићи у Босну са 150 динара трошка, него у Зајечар за 100 динара.

Г. Манојловић предлаже два правца и то у Босну и низ Дунав.

Г. Букавец је противан, јер се вели тада развићу чланови па ни тамо ни овамо.

Г. Маслаћ мисли, да при одредби правца екскурзије треба водити рачуна како о инжењерима тако и о архитектама, те пут за екскурзију подесити тако, да он буде од интереса за све чланове Удружења. Стога предлаже за овогодишњу екскурзију овај пут: Београд — Ријека (Фијума) — Дубровник — Мостар — Сарајево — Брод — Београд.

Та би екскурзија, вели, била најкориснија, јер има интересантних објеката за разгледање како за архитекте (Дубровник) тако и за инжењере (босанско херцеговачке железнице, пристаниште у Ријци).

Од Сарајева може се правити један излет до Вишеграда, али због теренских тешкоћа противан је, да повратак од Вишеграда буде преко Ужица — Чачка већ

предлаже да повратак буде железницом преко Брода за Београд.

Г. Пајевић прихвата овај предлог и вели да би на овом путу могли добити за подвоз олакшице на маџарским железницама, а тако исто и на бродовима Маџарског — Хрватског паробродског друштва „Ungaro — Croata“.

Пошто се већина присутних чланова изјаснила за овај правац екскурзије, то је г. Пајевићу стављено у дужност, да се код овдашњег представника Маџарских железница распита о могућности добијања повластице за возњу на маџ. железницама.

— 2 —

Пошто је скуп примио к знању оставку г. Ј. Смедеревца на чланство у равног одбора, то је на његово место на предлог председника изабран г. Ј. Аврамовић виши инжењер Министарства Грађевина.

— 3 —

На предлог одбора за редовне чланове Удружења примљени су г. г.: Божидар Глумац, Милош Секулић, Миливоје Соколовић и Свет. Станковић; а за помажућег г. Васа Тешић предузимач.

— 4 —

Светозар Теодосијевић предлаже, да Удружење учини протест против праксе, која је раније можда са разлогом или без разлога уведена у Дирекцији Српских Држ. Железница, а која се и данас без икаква оправдана разлога примењује — да наша дирекцијска управа подцењује наше свршене техничаре не примајући их ни за подинжењере II класе већ им нуди цртачка места са 60 динара месечне плате, док странце, често и без факултетске спреме већ само са уверењем од предузимача, поставља за више инжењере.

Скуп се слаже са г. Теодосијевићем и мислим да ту ствар треба једном изнети пред главни скуп Удружења.

Б. Пајевић наводи белешку о поступку Јапанске владе у намери да добије спремне стручне људе, па мисли да би Удружење требало да подестује код наше владе и дирекције железничке, те да се наши млађи инжењери и подинжењери шаљу у иностранство ради усавршавања у појединим специјалним гранама технике како се и у будуће за сваки важнији и необичнији посао не би морали позивати странци са баснословно великим хонорарима, што врло неповољно утиче на углед нашег техничког факултета и наших инжењера.

Скуп се слаже са овим мишљењем и ставља у дужност г. Пајевићу, да о овом питању напише који чланак у Листу, те да заинтересује и остале чланове удружења, како би се и о том могла повести реч на главном скупу Удружења. —

Са овим је ова седница закључена.

М. Ј.

По прописима чл. 52., 53., 54 и 55. свога Устава

УДРУЖЕЊЕ СРПСКИХ ИНЖЕЊЕРА И АРХИТЕКТА

држаће свој

XVII главни скуп на дан 10. јуна 1907. године у Београду у дворници Универзитета,

са овим дневним редом :

1. Избор два пословођа.
2. Извештај управног одбора о раду за прошлу годину.
3. Извештај о друштвеној књијници.
4. Извештај о Српском Техничком Листу — органу Удружења.
5. Извештај благајников о имовном стању.
6. Извештај контролног одбора.
7. Давање разрешнице управном одбору.
8. Утврђење буџета за 1907/08 годину.
9. Оставка старог и избор новог управног одбора.
10. Измена Устава Удружења.

11. Питања и предлози.

Примедба. По чл. 64. Устава на годишње скупове имају приступа само они гости, који се пријаве предсдништву.

Скуп отпочиње рад у 8 часова јутра.

22. маја 1907. год,
у Београду

Председник
Удружења Срп. Инжењера и Архитекта
Пословођ,
Милоје Јовановић.

Н. Манојловић.

В е с т и.

Осуство за скуп. На молбу Удружења Срп. Инжењ. и Архитекта, Господин Министар Грађевина, решењем својим од 23. маја 1907 г. Бр. 4173. изволео је одобрити пето дневно, односно десето дневно осуство без путовања члановима удружења и бесплатан подвоз железницом за њих и њихове породице, до Београда и натраг. Удружење је такође молило и Г. Г. Министре Просвете, Војног и Народне Привреде као и Председника општине београдске, да одобре осуство оним члановима Удружења, који су у служби њихових ресора.

Оправка Народног Позоришта.

По предрачуну Ј. Букавца архитекте извршиће се оправка Народног Позоришта, зашто је већ објављена лицитација за 1. Јуни. Предрачунска је сума 4551,09 дин. а кауција 700 дин.

Оправка Женске Учитељске Школе по предрачуну С. Пејчиновића архитекте. Предрачунска је сума 2207,80 дин. Лицитација објављена за 9 Јуни, кауција 350 дин.

Исправка. У прошлом 20. броју Срп. Техн. Листа у огласу, лицитација за грађење зграде за начелство, првостепени суд и канцеларије среза добричког у Прокупљу, грешком слагача стављено је, да је предрачунска сума 296.755,94 а треба **286.755,94** као што је објављено у вестима и општим лицитацијама.

Моле се заинтересовани читаоци да ово приме знању.

Полустални мост прека Свињарштице, на путу Пирот — Књажевац, оправиће се ове год. по пројекту окр. инжењера г. Ст. Маринковића.

Предрачунска је сума 1205,23 динара.

Грађење среских апсана у Ваљево, уступљено је Ристи Алексићу пред. из Ваљева за 7749 дин., ниже од предрачунске суме за 1345,66 или 14,79%.

Проширење каменог моста преко варошког потока у Ражњу, на путу Сталаћ—Појате—Ражањ, уступљено је Ивану Комболи пред. из Крушевца, за 3298 дин. ниже од предрачунске суме за 212,12 или 6,04%.

Л и ч н е в е с т и.

Указом Њ. В. Краља од 24. маја 1907 г. постављени су у Министарству Грађевина :

за начелника прве класе инжењерског одељења г. Милутин Ј. Божић, начелник друге класе истог одељења ;

за начелника прве класе архитектонског одељења г. Светолик Ј. Поповић, начелник друге класе истог одељења ;

за начелника прве класе рачунског одељења г. Милош Дамјановић, начелник друге класе истог одељења ;

за инспектора прве класе и вршиоца дужности начелника општег одељења г. Коста П. Јовановић, инспектор друге класе и вршилац дужности начелника истог одељења ;

за инспектора прве класе архитектонског одељења г. Јован Илкић, инспектор друге класе истог одељења ;

за инжењера прве класе г. Милан М. Јовановић инжењер друге класе.

Указом Њ. В. Краља од 24. маја 1907. г. постављени су за инспекторе друге класе :

при грађевинском одељку начелства окр. београдског г. Гргур Миленковић, виши инжењер прве класе истог одељка ;

при грађевинском одељку окр. крушевачког г. Сава Браљинац виши инжењер прве класе истог одељка ;

при грађевинском одељку начелства окр. моравског г. Настас Поповић, виши инжењер прве класе истог одељка ;

при грађевинском одељку начелства окр. ваљевског г. Љубомир Денић, виши инжењер прве класе истог одељка ; и

при грађевинском одељку начелства окр. моравског г. Ираклије Боди, виши инжењер прве класе истог одељка.

Г. Душану Божићу инжењеру треће класе железничке дирекције, указом од 19. маја ове год. уважена је оставка коју је поднео на државну службу.

Власник за Удружење Срп. Инжењера и Архитекта **Мих. Ј. Валента** инспектор железничке дирекције. Одговорни уредник: **Нестор Манојловић**, начелник Минист. Финансија у пензији. Ресавска ул. бр. 69. Штампариа К. Грегорића и Друга — Београд. Узун-Миркова 4.