

СРПСКИ ТЕХНИЧКИ ЛИСТ

ОРГАН УДРУЖЕЊА СРПСКИХ ИНЖЕЊЕРА И АРХИТЕКТА.

Управни одбор Удружења код господина Министра Грађевина.

Према одлуци XVII. главног годишњег скупа одржаног 10. јуна ове год. управни одбор удружења поднео је Госпидину Министру Грађевина преставку ове садржине.

Госпoдину Министру Грађевина.

Познато је Госпoдину Министру, да је постављање странаца за шефове секција при грађењу железница породило пометњу и изазвало протесте од наших домаћих инжењера противу таквог решења, којим се, поред очевидне штете за успех радова при грађењу наших железница, вређају наши донашњи инжењери, који би једино могли и требала, да непосредно руководе пословима при грађењу железница.

Дајући израза свога негодовања против таквог решења, „Удружење Српских Инжењера и Архитекта“ на свом главном годишњем скупу од 10. јуна о. г. ставило је у задатак управи Удружења, да она једном својом преставком обрати нарочиту пажњу Госпoдина Министра на штетност таквог решења, и да га у име Удружења умоли, да руковање пословима при грађењу повери нашим инжењерима, који ће без сумње са више преданости и разумевања испуњавати дужности шефова у секцијама.

Слажући се у свему са једнодушним мишљењем збора и испуњавајући своју дужност управни одбор „Удружења Српских Инжењера и Архитекта“ учтиво умољава овом приликом господина Министра, да при оцени ове преставке има у виду ове околности:

1.) За руковање пословима при грађењу железница поред спреме и искуства нужно је познавање прилика и потреба дотичног краја, главног циља коме грађевина има да послужи као и новчаних средстава, којима се при томе располаже. Према томе јасно је, да су у том погледу наши инжењери погоднији и да су они због познавања језика, места и прилика једино у стању да одговоре горњем захтеву.

2.) Старији људи, као они које је дирекција набавила са стране и на чију спрему и искуство она рачуна, не могу подпуно одговорити својим дужностима ни по томе, што се од њих не може захтевати физички напор и непрекидна покретљивост, какву морају показати инжењери, који се налазе при грађењу железница.

3.) Та околност што сви ти старији људи, до своје дубоке старости нису могли у својој земљи обезбедити себе од потребе тешке службе при грађењу и трасирању железница, не улива поверење у њихову теориску ни практичну спрему, већ шта више и једна и друга изгледају и сувише сумњиве.

4.) У Србији има данас довољан број подпуно искусних и у свему исправних инжењера, који подпуно могу одговорити захтевима, који се траже од шефова секција при грађењу железница, и који су у стању да знатно боље врше те дужности, но ма који од странаца који су примљени на службу при грађењу.

5.) Непотребним назначењем странаца за шефове секција убила се воља и оладнио жар, са којим су се сви наши инжењери били одали послу и рђао ће утицати на коначан успех рада на нашим железницама —

Госпoдине Министре, управни одбор „Удружења Српских Инжењера и Архитекта“ моли Вас најучтивиие да порадите, да се отклоне узроци, који дају оправдан повод за протесте и стављају у питање успех тако важног посла, те да се давно жељено и крајње потребно грађење наших железница упути правилним путем своје довршењу, а у исто време да се пштеде од

вређања људи, који су тако предано и својски били прионули на посао културног унапређења наше земље.

Управни одбор Удружења ни најмање не сумња, да Господину Министру, због високог положаја који заузима, највише срцу лежи успех тога важног посла и зато се тврдо нада, да ће ови оправдани захтеви српских инжењера и архитекта наћи код њега достојну оцену и жељени одзив.

Управни одбор
„Удружења Срп. Инжењера и Архитекта“

При предаји ове престивке Господин Министар иволео је пред изасланицима Удружења изјаснити се, да је си показао и да је готов и у свакој другој прилици да посведочи своје уважање према нашим домаћим инжењерима ату да он налази да потреба и интереси грађења захтевају, да се страним инжењерима дају и положаји шефова у секцијама и да сажаљева што не може изаћи на сусрет захтевима изложеним у предатој му преставци

Рад Удружења Српских Инжењера и Архитекта.

ЗАПИСНИК

О раду XVII. главног скупа Удружења Срп Инжењера и Архитекта.
држаног 10-ог Јуна 1907 у сали Универзитета у Београду.

(свршетак)

Све је ово учинило да се за сваки не успех каже да је то дело српских инжењера (Мисачка, Аранђеловачка — Сењска пруга) међу тим све су ове пруге извршене, са свима техн. прописима, али српски инжењери морају да раде онако како им се нареди, и да проведу трасу не по своме убеђењу већ по наредби.

Страном инжењеру је све једно којом ће се обалом Мораве спровести траса и како жељезница бити саграђена а наш Србин инжењер пази шта ради, јер његово дело остаје за вечита времена. Довођење странаца за шефове секција сматра као напад на српске инжењере. Напомиње, да и ако треба инжењера на грађењу пруга на одржавању пруге апсолутно нису потребни, међу тим дирекција је послала два странца да изврше оправку пруге Ниш Ристовац поред наших одличних инжењера на одржавању, Михаила Илића и Милорада Поповића и поред шефова за одржавање пруге.

По томе, долази до закључка, да у дирекцији седе људи, који незнају шта треба да се ради и то своје незнање бацају на Српске инжењере. Изјављује да му је нарочито тешко што се то дешава у добу када на Министарској столици седи један наш колега.

Милош Милошевић; Сматра да су на дневном реду 3 питања од велике важности.

- 1). Питање о примању странаца.
- 2). О брзини са којом треба градити жељезнице и.
- 3). Железничка политика у опште, —

мисли да та питања треба озбиљно проучити и да интересовани изнесу предлог како да се помогну. Његово је пак мишљење да се за прво питање — односно странаца — донесе одмах решење да се та ствар на неки начин ублажи. Ствар је врло хитна и не може се одуговлачити јер су странци већ ту.

За друга два питања мишљења је да та питања треба разрадити и на месном скупу претрести их и потом донети одлуку, као што је пре рађено кад је било питање о колосеку.

Аца Милинковић: — Напомиње да су сва та питања у вези.

Милош Милошевић — Доказује да је прво питање хитно, и инжењери напуштају своја места а за друга два питања мисли, да их треба решавати доцније док се мало проуче.

Драгутин Матић, — Доказује да се жељезнице не могу саградити за 2 године јер нема раденика, нема цемента из домаћих фабрика а ако пак узмемо све са стране: инжењере, предузимаче раденике, материјал; сав ће новац отићи на страну; наводи за пример грађење електричног постројења Овчар и Каблар за које су планове израдили страни инжењери, и тај њихов рад неће бити готов за 2 год. и ако треба да је готов за 1/2 године.

То раде људи који имају новаца и искуства и спреме премда су им наши инжењери казали да за оно време, за које су они обећали неће моћи извршити поменуто постројења. Осврће се на говор. г. Стефановић и мисли да се он шали кад говори да

се бацају милиони да се у један мах саграде све железнице, које се неће рентирати.

Председник; — Благодарим г. Вуловићу што је изнео стање у дирекцији. Константује са болом у души да се увек сматрало — и ако не можда са правом да у дирекцији седе наши најбољи инжењери, и од тих се људи очекивало, да ће најбоље радити, али су сви ти снови порушени једним ударцем.

Протестује противу довођења странаца за шефове секција за грађење јер има доста наших људи који су радили и који могу да раде, мисли да ће се наше мишљење о овој ствари и без резолуције чути и ван овога скупа, те се тиме доказати, да су Срби устали да бране свој понос.

Одговара г. Савићу да се железнице морају брзо градити, разлог је **финансијска подлога**.

Новац је узет за 5%, а банке плаћају 2% према томе чист је губитак 3%. Према садашњем стању ствари, које је створено једним законом, а осем тога из политичких разлога — односи са Аустроугарском — мисли да сад треба оставити све друге обзире и железнице градити највећом брзином. Што се тиче рентабилитета, изјављује, да он код нових железница у почетку није велики а у опште ако се хоће рентабилитет, онда се железнице не граде зајмом него на други начин. Напомиње да је на једном скупу владало мишљење да се железнице граде: српским капиталом, српском радном снагом, српским инжењерима, али је то било илузорно, јер нема српских капитала као ни инжењера ни предузимача.

Министар је доказао да су иам потребни страни инжењери и цео се збор са тим слаже, али је начин узимања њихов погрешан, пошто су постављени да диригују радом. Скреће пажњу збору да је Министар изјавио, да ће шефови инспекција бити Срби.

Напомиње, да сад треба радити, да се нађе бољи пут за примање и употребу странаца за грађење железница. Министар је на збору сазнао наше жеље. Напомиње, да је говорио са г. министром и казао му да је влада могла да тражи од немачке или француске владе инжењере, који су у служби да их пошаље код нас за време грађења.

Министар је одговорио, да је то лепа идеја и жао му је што није раније дошао на њу, уједно изјављујући да је то дирекција требала да му предложи.

Вуловић; — пита да ли ће се овако дебата завршити или ће се донети какво решење.

Председник; — одговара да за резолуцију нема довољно чланова.

Вуловић; — напомиње, да у статутима нема одређена броја чланова за доношење резолуције.

Милошевић; — изјављује да је једно питање — питање са страним инжењерима — свршено, а за друга два питања о брзом грађењу железница и о желез. политици предлаже да се умоле господу Вуловић и Савић да напишу реферат и да се он претресе на месном скупу и потом да се донесе решење.

К. Савић; — не слаже се са г. Милошевићем.

А. Милинковић; — слаже се са г. Милошевићем; — напомиње да је исто тако рађено кад је било на дневном реду питање о колосеку.

Ф. Трифуновић; — предлаже да се поводом тога питања Удружење изјасни, да треба узимати људе само са школским квалификацијама.

Председник; — одговара г. Милошевићу, да не разуме његов предлог.

Милошевић; — жали што председник не разуме његов предлог који је јасно казао. Позива господу који су истакла та питања да напишу резолуцију или да се да овлашћење управном одбору да он то учини.

Председник; — пита збор хоће ли да остави управном одбору да он на месном скупу донесе решење по овој ствари и потом учини преставку г. мин. грађевина.

Симеоновић; — изјављује, да је г. Милошевић предложио да се за сад донесе решење само о страним инжењерима.

Вуловић; — напомиње, да је дискусија о том питању свршена и за то не треба нарочити мотиви самих разлога.

Управа само има да оде код г. Министра и да га умоли да донесе решење у смислу жеља Удружења.

К. Савић; — напомиње, да је то питање свршено на главном скупу и не треба га претрезати на месном скупу, а управа има само да га изврши.

Председник; — ставља на гласање предлог: да се управном одбору да овлашћење да у смислу говора чланова Удружења на данашњем збору престави г. министру жеље Удружења и да га замоли да их испуни. — Збор усваја овај предлог.

Председник; — прелази на избор управног одбора. Према извештају бројача гласова за председника следећи кандидати добили су оволики број гласова: Нестор Мапојловић 16. Велисав Вуловић 9. Кирило Савић 5. М. Милошевић 1.

Објављује се, да је за председника изабран г. **Нестор Манојловић**.

Наступа избор подпредседника. Кирило Савић 20. В. Вуловић 8. М. Милошевић 2. Драг. Спасић 1. Влад. Бабовић 1. Пера Поповић 1.

Објављује се да је за подпредседника изабран г. **Кирило Савић**.

Прелази се на избор управе

1. П. Димић	добио је	25	гласова
2. Душан Божић	»	25	»
3. Драгиша Мирковић	»	20	»
4. Душан Томић	»	20	»
5. Велисав Н. Вуловић	»	17	»
6. Јов. Ђ. Симеоновић	»	17	»
7. Милоје Јовановић	»	17	»
8. Драгутин Маслаћ	»	15	»
9. Мил. Милошевић	»	12	»
10. М. Турудић	»	11	»
11. Милорад Поповић	»	9	»
12. Јевта Стефановић	»	4	»
13. Пера Поповић	»	4	»
14. Мил. Смиљанић	»	3	»
15. К. Пешика	»	3	»
16. М. Павлићевић	»	3	»
16. М. Стефановић	»	2	»
17. Влада Поповић	»	4	»
18. Свет. Јовановић	»	2	»
19. Драгољуб Спасић	»	1	»
20. Рувидић	»	1	»
21. Антоновић	»	1	»

Објављује се да су за чланове управе изабрани:

Г.г. Павао Димић, Душан Божић, Дра-

гиша Мирковић, Душан Томић, Велисав Вуловић Јов. Симеоновић и Милоје Јовановић.

Председник; — закључује данашњи састанак жели онима који путују на ескурзију срећан пут а позива чланове који остају да се састану сутра да прегледају нову болницу на Врачару пошто то данас нису могли учинити услед седнице држане после подне

Деловоћа
Василије Марковић
инжењер

Честитке Удружењу

Чачак. Честитајући збор желе да Ваш договор уроди добрим плодом.

Андрејевић, Јоксимовић, Теодосијевић и Паруновић.

Зајечар. Честитају рад и срдечно поздрављају све колеге.

Аранђеловић, Бурмазовић, Николић, Миленковић, и Протић.

А ниђеловац. Поздрављају скуп желећи му успех у раду.

Јордан Видановић и Владимир Игњатовић.

Шабац. Срећан рад. После рада пријатно пиће колегијално поздравље.

Зрнић и Лазаревић.

Ваљево. Честитам удружењу рад управи одајем признање а путницима кроз српске крајеве желим срећан пут поздравље.

Гагић инжењер.

Краљево. Будућност инжењера лежи у њиховом удружењу само слоге и енергије.

Михаило Голубовић инжењер.

О значају друмова некад и сад.

(Наставак)

У средњем веку, када је био застој у грађењу друмова, није било ни напретка у грађењу кола.

Французи су за време владавине Меровинга имали волујска кола као ово што су данашња по селима. На таквим колима путовао је и Карло Велики. За већу параду запрегнута су била четири вола. Волове је гонио најстарији пастир — воловар и пешачио испред или поред кола. Према томе се може судити како је био саобраћај брз.

Тек крајем дванаестог века почињу у кола запрезати коње. Али су махом сва кола била двоколица.

Крајем тринаестог века већ је било и кола на четири точка с коњском запрегом.

Тип двоколица која се данас још употребљују за транспортовање товара по Француској, Белгији и по

Рајнској провинцији постојао је и био је у примени још око 1500-те године.

Тек доцније долазе у примену кола на четири точка код којих је колски труп — сандук — био окачен о кајише изнад срчанице, те су кола постала подвознија и мање се у њима путници и товар труцкали.

Око 1600. године буду израђена прва луксузна кола, затворена са свију страна, позната под именом „Kutsche.“ Али ова кола још нису била далеко одмакла од примитивних кола. Сва четири точка била су једне висине и услед тога су кола неспретно савијала друмом била су крута. Тек око 1650. година отпочињу градити кола тако да су предњи точкови нижи но стражњи. Тиме је повећана подвозност и покретљивост кола. Али да би се могло постићи да предњи точкови у неколико подићу испод предњег тру-

па колског, био је сандук колски притврђен на две уздужне греде које су биле спред извијене на више. Кола нису имала седиште за кочијаша.

Крајем седамнаестог века средњи колски део — сандук — добио је с обе стране врата спуштена ниско тако да се могло лакс у кола попети, и окачен је о кајише а ови о гибњеве челичне или дрвене.

У половини XVIII века дођоше у примеру кола с двама седиштима и на гибњевима облика С. А крајем XVIII века било је већ кола која су могла бити по потреби: при лепом времену отворена а иначе затворена, дакле на расклапање.

У Француској и Енглеској грађаху кабриомк, кола на два точка слична римском *cisium*-у.

1800. године граде у Енглеској кочије без уздужних греда а врло подвозна и добра, ослоњена на елиптичне гибњеве сличне садашњима. Овај конструктивни принцип остао је и дан дањи за израду луксузних кола, па ма какав им иначе био облик.

Товарна кола граде се у главном и данас онако исто како су се градила у старо доба.

Тек у најновије доба, последњих деценија деветнајестог века и почетком овога века услед јако развијене индустрије гвожђа и челика и услед повећане потребе разноврсних транспорта, у грађењу товарних кола учињени су знатни напреси.

Данас је горњи строј кола прилагођен сваковрским и разноликим потребама, те му је облик врло многострук. Нарочито ваља напоменути конструкцију кола за превртање. Таквим се колима преноси земља, цигља и камен или други слични предмети, чије истоваривање треба да буде лако и брзо а материјал је при том такав да му изручивање претуром колског сандука ништа не шкоди. У Енглеској и Холандији истоварују н.пр. клинкере, прсто на тај начин што

кола изврну. Клинкери су тако добро печени да се при том претурању не крње.

Нарочито је данас усавршена фабрикација осовина. У главчини точка уметнут је туљак те рукавац осовине налаже на глатке површне туљка и омазује се течним коломазима. А у исти мах туљак је доста херметично затворен и заштићен од прашине и друге нечистоће.

За што боље регулисање кретања кола низбрлицама сад су свуда употребљене кочнице, чиме се врло много олакшава стоци.

У најновије доба чак и товарна кола имају гибњеве. Кола с гибњевима дају мањи отпор при вучи и теглећој стоци је лакше.

У почетку постанка железница, било је људи који су мислили да ће оне потпуно истиснути друмове из употребе.

Та мисао није била само код појединаца, већ су и понеке државе сасвим забаталиле своје друмове подижући железнице и бринући се само о њима. Али то није дуго трајало. Железнице као јефтиније и брже у савршевије транспортно средство, истина су сасвим привукле на себе главни саобраћај на велике даљине; али су у исти мах имале благотворна утицаја на развитак друмске мреже.

Некадашњи светски друмови у земљама где је била извршена главна мрежа друмова, при појави железница изгубили су свој значај и важност. Друмски транспорт није могао издржавати конкуренцију јефтиног и брзог транспорта по шинама. Држава је била принуђена да те главне друмове дегредира, да им смањи ширину, да им додели улогу споредних друмова и да бригу о њихову одржавању преда општинама и срезовима. Ово је нарочито наступило код друмова паралелним правцима железничких пруга.

(Наставиће се)

Двоспратни покретни мост.

Преко улаза у горње пристаниште у Хамбургу подигнут је покретни мост на два спрата, од којих горњи носи четири нормална железничка колосека а доњи служи за путнички саобраћај. Распон моста је 114,80 мет; укупна дужина средњег покретног дела износи 47,20 мет. тако да на свакој страни средњег стуба, на коме се конструкција обрће остаје слободан простор од 16,00 м. за пролаз. Целокупни мост са прибором коштао је 1 070 000 марака, што је приближно овако распоређено:

стубови	200 000 марака
гвоздена конструкција	600 000 "
механичка инсталација за покретање	270 000 "

Гвожђа је употребљено за сам мост 1306 тона, од чега на средњи покретни део долази 600 тона.

Средњи стуб, на коме се окреће конструкција

има облик хексагоналне призме, описане око круга чији пречник износи 13,40 метара. Сондажа је показала да се здраво земљиште (песак и шљунак) налази на 10,20 мет. испод нивоа мале воде односно 7,5 мет. испод дна речног. За фундаирање овога стуба предузимачка фирма Schmidt из Алтоне, којој је цео посао био уступљен у израду, употребила је следећу интересантну методу, коју је раније већ са успехом употребила у пристаништу Bremerhaven-у и при грађењу железничког моста у Brem-у. Темељ је прво избагерован до 3,00 м. дубине, затим затворен шестостраном оплатом, која одговара основи стуба, састављеном из греди 0,30 м. дебљине, чији су врхови зашли до 2,00 м. у песак и шљунак. Оплата је побијана инјекцијом всде под папуче. Укупна висина ове оплате износила је не мање од 14,60 мет., од чега је по довршетку рада сасечено 2,5 мет., у висире мале воде.

Затим је темељ у оплати избагерован још за 4,5 метра дубине до слоја шљунка и песка па је цело дно покривено постељом од бетона дебелом 4,00 м., чија је горња површина брижљиво изравната. Бетон је спуштан кроз воду у сандуцима са покретним дном. На ову постељу спуштен је један цилиндар од гвозденог лима, пречника 9,00 а висине 6,00 м., који је конструисан и доведен до места на пловној скели са које је помоћу дизалица спуштен до бетонске плоче. Простор између овога цилиндра и оплате испуњен је, опет под водом, бетоном а изнад мале воде израђен је такође од набијеног бетона прави стуб, а само спољна облога озидана је каменом. Кад је све бетонирање довршено исцрпљена је вода из средњег цилиндра и приступило се изради правога фундамента за вретено, на коме се окреће цела конструкција. Изнутра је поново израђен зид од мрснијег бетона дебљине 1,00 м. а метално лежиште за вретено учвршћено је на зиду од гранитних тесанка, који су опкољени бетоном.

Средњи и обални стубови фундирани су на шиповима побивеним у рововима који су претходно избагеровани. Шипови, чији врхови залазе у шљунак за 2,00 метра сасечени су под водом до коте, која је за 2,00 м. виша од дна средњег стуба, а затим је изручиан бетон опет помоћу сандука са покретним дном. Напо-

слетку на овом фундаменту извршени су стубови од набијеног бетона, обложени с поља пресованом циглом а на узводном и низводном делу стубова тесаним каменом. Шипови имају пречник 35—45 сантиметара а за сваки од њих узето је оптерећење од 35—45 тони. Како су средњи стубови врло танки (око 2,00 мет.) шипови су морали бити побивени готово непосредно један уз други: Овај пример показује како се и за мостовске конструкције огромне тежине могу стубови фундирати на шљунку помоћу шипова и бетоне.

Механизам за покретање целог моста смештен је у комори стуба. Снагу даје мотор са компримованим ваздухом јачине 37. коњских снага. Окретање моста за 90° траје 75. секунди, а за укупно отварање и затварање моста потребно је четири и по минуте.

Оба спрата горњег строја конструисани су од гвожђа. Горњи спрат који носи четири колосека има ширину 16,20 мет. а доњи 14,90 м., што је раздвојено на две пешачке стазе са стране и калдрмисану улицу од 7. м. ширине. Чиста висина улице за кола износи 4,50 мет. Пешачке стазе патосане су плочама од армираног бетона.

Фундирање је отпочето маја 1902. год. а после две године, у мају 1904. год. мост је потпуно довршен и предат саобраћају.

Génie civil. № 1338.

Д. Б.

Грађевинске кауције.

До сада се није тачно знало, које се вредне хартије могу примати за грађевинске кауције. Да би то питање регулисао Господин Министар Грађевина издао је свима грађевинским одељцима овај распис:

У тач. 2. општих услова, по којима ће се држати лицитације, предвиђена је грађевинска кауција и у државним хартијама од вредности или у хартијама за које држава јамчи, или се по особеним законима узимају у кауцију. Ове хартије од вредности јесу:

1. Уједињени 4% зајам по номиналној вредности;
2. лутријски 2% лозови, по номиналној вредности;
3. дувански лозови, по номиналној вредности;
4. акције Народне Банке, по номиналној вредности;
5. удеонице ужичке ткачке радионице, по уплаћеној вредности;
6. акције кланичне пруге, по уплаћеној вредности;

7. акције Извозне Банке, по уплаћеној вредности;

8. акције српског бродарског друштва по $\frac{3}{4}$ уплаћене вредности.

Овим се допуњује тач. 2 услова

По пријему овог расписа грађевински одељак примаће у кауцију само ове напред побројане хартије од вредности; сам распис свом персоналу саопштиће, па о томе као и о пријему, да моје министарство извести.

Бр. 5099. 9. јула 1907. год.
у Београду.

Министар Грађевина
Ј. И Јовановић

Радо саопштавамо овај распис, пошто вићина в^р-ших читалаца има посла са кауцијама, било да их прима, било да их даје.

Таксе при београдској канализацији

Шеф одсека за канализацију града Београда г. Душан Нинковић, поднео је реферат суду општине београдске о начину како би требало наплаћивати таксе за покриће трошкова око грађења и одржавања варошке канализације.

За наплаћивања таксе могу се применити, у опште речено, два начина, и то:

1.) наплаћивањем једне паушалне суме, коју сопственик плаћа једаред за свагда;

2.) наплаћивањем годишњих такса, које сопственик плаћа непрестано.

У првом случају имао би се срачунати укупан трошак за грађење канализације, па издатак разрезати на све поједине плацеве тиме што би се утврдила такса по метру дужине фронта.

А као варијанта овога начела, у варошима где насељеност по квартовима варира, или у којима се величина зграда у појединим квартовима јако разликује, одређују се још разне категорије, у које се цела варош подели и за сваку категорију утврди се засебна такса за један метар дужине фронта.

У другом случају може се поступити као што следује:

а.) Да се издаци око грађења за одржавања разрежу на све становнике у виду општинског приреза.

б. да се одреди годишња такса сразмерно по трошњи воде.

в. да се одреди годишња такса према броју клозета (нужничких седишта).

г. да се одреди годишња такса за метар дужине фронта.

Имајући у виду да се трошак за грађење канализације покрива зајмом који је узет на подлози једног већ постојећег намета на становнике — трошарине, то се у нашем случају, за варош Београд, могу и смеју наплаћивати само толике таксе, којима се покривају трошкови за одржавање канализације.

Према том први начелни начин о наплати такса не може се применити у Београду.

Исто тако ни начин под а.) одпада са истих разлога.

Што се тиче начина под в.) исти не би био правилан за наше прилике, пошто би сиротнији сталеж био сразмерно јаче оптерећен него имућнији.

И ако начин под г. изгледа веома прост, таксе неби се могле одредити довољно правилно, а у том би се наилазило и на велике тешкоће што би требало установити без број разних категорија домова према њиховој вредности, броју просторија, изиданости у двориштима ит.д. те би услед тако сложених разноликих погодаба, које је скоро не могуће помирити, наступило незадовољство сопственика, који би вазда налазили да су оштећени на њих примењеним категоријама.

И тако би остао за наше прилике, најбољи па и најправилнији начин за одређивање такса у томе да исте буду сразмерне количини потрошене воде из водовода.

Тамо где је овај начин већ усвојен за канализацију узима се $\frac{1}{5}$ до $\frac{1}{2}$ од таксе која се плаћа за водовод.

Г, Нинковић рачуна да би за одржавање београдске канализације требало на 0,75 дин. од становника, што би, према пројектованој дужини уличних канала, захтевало укупан годишњи издатак око дин, 60.000. —

Основна такса за воду у Београду изнела је за 1906. годину суму у 240698,15 дин. за канализацију, ради сваке сигурности, могла би се узети као такса $\frac{1}{3}$ основне таксе за воду, која би донела приход од 80.000 дин. — Овим приходом свакако би били осигурани сви евентуални издатци око одржавања ново постројене канализације.

Ако се покаже да је у ствари одржаване јевтиније такса се може смањити на одговарајућу меру. Свакако је добро да се, првих година, располаже довољним средствима а да се не морају таксе убрзо повећавати.

Пажња члаковима Удружења Срп. Инжењера и Архитекта.

Господин Министар Грађевина упутио је управном одбору Удружења предлог закона о уређењу Министарства грађевина с жељом, да се тај пројекат сравни са примедбама које су учињене са разних страна и да се још један пут претресе у седницама Удружења. Пошто је госп. Министар намеран да такав законски предлог поднесе следећој скупштинској сесији на решавање то је понова захтевао да се тај закон што скорије врати министарству с мишљењем Удружења.

Да би се одазвали жељи госп. Министра и да би допринели што скоријем и што правилнијем решењу тога врло важног питања, Управни одбор решио је, да отпочене претресање тога законског пројекта и да се тога ради одржи седница у суботу 21-ог т. м. у 7 часова у вече. Објављујући ово члаковима Удружења надамо се да ће они ценити важност посла, одазвати се позиву и посећивати седнице у што већем броју.

Управни Одбор

В е с т и.

Мост преко Сувога потока код Вунашиновца на путу Алексинац—Делиград оправиће се ове год. по пројекту окр. инжињера г. Драг Трпковића.

Предрачунска је сума 891,— дин.

24. пропуста од 0,60—0,80 м. распона, саградиће се ове год. по пројекту окр. инжињера г. С. Д. Катића и то: 18 ком. на путу Свилајнац—Војска, а 6. на путу Свилајнац—Миљков манастир.

Предрачунска је сума 4819,98 дин.

Мост преко Мораве на путу Свилајнац—Марковац и ледоломи на истом оправиће се ове године по предрачун у окр. инжињера Симе Д. Катића.

Предрачунска је сума 7870,31 дин.

Плаћа мостарински фонд.

Нова Калдрма на ресавском путу и Кнез Михајловој ул. у вар. Свилајцу саградиће се ове год. по пројекту окр. инжињера г. Симе Д. Катића.

Предрачунска је сума 11099,18 динара.

Нов камени засведени пропуст од 3,00 м. распона, саградиће се ове год. преко Кремске реке на путу Шабац—Крупањ, по пројекту самоуправног инжињера г. Ј. Зрнића.

Предрачунска је сума 9168,89 дин.

Разбијање стена од км. 7.— до км. 7 + 700. на варијанти пута Каланска Куца—св. Никола—Бугарска граница; извршиће се идуће године по пројекту окр. инжињера г. Драг. Ђ. Матића.

За извршење овога посла лицитација ће се одржати месеца децембра ове год. како би се одмах почетком идуће год. могао рад одпочети.

Предрачунска је сума 30109,55 дин.

Набавка дрвене грађе за осуђеничку радионицу у Топчидеру уступљена је Радисаву Митровићу трг. из Б. Баште по предрач. суми за 3859,96 дин. плаћа држава.

Оправка II-ге београд. гимназије у Београду уступљена је Бошку Трпковићу пред. из Београда за 2453. дин. ниже за 176,06 од предрачунске суме или 6,70% плаћа школска област.

Оправка реалне у Београду уступљена је Младену Савићу пред. из Београда за 1551. дин. ниже за 136,03 од предрачунске суме или 8,06% плаћа школска област.

Грађење ср. куће у Деспотовцу, окр. Моравски уступљено је Ђорђу Богдановићу пред. за 36.980 дин. ниже за 1,51 дин. или 0,004%.

Грађење болнице код пожаревачког казног завода у Пожаревцу уступљено је Николи Стојановићу пред. из Пожаревца за 10190 дин. ниже од предрачунске суме за 544,42 дин. или 5,07% о трошку држ. буџета.

Грађење моста преко Мишовице на путу Зајечар—Параћин уступљено је по понуди Миљку Илићу пред. из Црвења за 8666 дин. плаћа округ.

Нове грађевине у Београду

Од Управе града Београда добили су одобрење да могу подизати нове грађевине:

1. Милован Миленковић у Симиној ул. бр. 9.
2. Ђура Красојевић у Вршачкој ул. бр. 15.
3. Мих. Анастасијевић у новопросеченој ул. I, број 22.
4. Јосиф Јовановић у Молеровој ул. бр. 72.
5. Милица Ковачевић у Кумановској ул. бр. 14.
6. Мара Леснић код Вајфертове пивнице на Топчидерском брду.
7. Марко Дабовић на Дунавском крају.
8. Грађевинарска Задруга у новопросеченој ул. Дунавског крају бр. 77.
9. Димитрије Стојановић у Банатској ул. бр. 24.
10. Мих. Јовановић у ул. Деспот Ђурђа бр. 21.
11. Тодора Корач у Милановој ул. бр. 38.
12. Атанасије Шуменковић у Београдској улици број 45.
13. Риста Поповић на углу Стишке и Варваринске ул.
14. Станко Ђурић у ул. Милоша Поцерца бр. 23.

Благајникова пошта.

Г. Божа Милић инжењер, повереник за округ крајински послао нам је претплате за лист и то:

По 30 дин.

За II полгође 1906. и целу 1907 год. од Округног одбора окр. крајинског.

по 20 дин.

За II полгође 1096 и I полгође 1907 г. од Акционарске Циваре из Неготина.

по 10 дин.

Од г. г. Манојла Николића, Илије Анђелковића и Ристе Ивановића предуз. из Неготина; и Г. Јосифа Маријутића предуз. из Д. Милановца.

Г. Г. претплатници из Београда положили су нам претплату на лист, и то:

по 10 дин.

За I полгође 1907 г.

г. г. Видосав Туцовић инжењер; Дим. Бошковић предузимач; Ђурђе Лазичић инжењ. капетан; Браћа Спасић предузимач.

по 10 дин.

За II полгође 1907.

г. г. Стеван Ајзел молер и Сима Сотировић кафеџија

по 5 динара

за II четврт 1907. г.

г. г. Ал. Јоцић геометар и Коен и Типе инжењер.

по 5 динара

за I четврт 1907. год.

г. г. Тиосав Тошић инжењер и Миладин Сарић електротехничар.

по 5 динара

за IV четврт 1906 год.

г. Тилосав Тошић инжењер.

Власник за Удружење Срп. Инжењера и Архитекта **Нестор Манојловић**, начелник Минист. Финансија у пензији.
Одговорни уредник: **Драгољуб Мирковић** инжењер, управник београдског водовода, Авалска ул. бр. 13.
Птампарија К. Грегорића и Друга — Београд. Узун-Миркова 4.