

# СРПСКИ ТЕХНИЧКИ ЛИСТ

ОРГАН УДРУЖЕЊА СРПСКИХ ИНЖЕЊЕРА И АРХИТЕКТА.

## Члановима Удружења Српских Инжењера и Архитекта.

Према решењу Управног Одбора на дан 27-ог т. м., у 9 и по часова пре подне одржаће се у стану Удружења

МЕСНИ САСТАНАК са овим дневним редом :

- 1.) Честобродичко питање
- 2.) Предлози.

Позивају се чланови да у што већем броју дођу на овај састанак.  
19-ог децембра 1907. УПРАВНИ ОДБОР.  
Београд

## ЧЕСТОБРОДИЧКА КАТАСТРОФА.

Нашим је читаоцима познато да је у скупштини Краљевска Влада интерпелисана због честобродичке катастрофе. Дебата око те интерпелације такође је позната читаоцима из дневних листова. И ми се данас нећемо упуштати у разлагања о свему томе. Ми данас имамо да констатујемо један врло жалостан факат.

Г. Председник Министарског Савета изрекао је пред лицем Народне Скупштине пред лицем целог Народа Српског: **да је честобродичкој катастрофи крива неспособност српских инжењера.**

Наместо да се прави виновници овога изнесу свету на јавност, Председник српског министарства скида са њих кривицу и баца је у очи целом инжењерском кору, који је и преко листа свог удружења и актима и саветовао и молио да се та траса не извршује, предсказујући унапред да ће се десити ако се савет не послуша.

Надамо се да ову неправедну љагу на образу српских инжењера неће трпети ни један између нас, но да ћемо сви сложено и енергично уложити протест противу ове оптужбе и захтевати да се прави виновници овога изведу пред суд јавности, и за то по-

зивамо све чланове Удружења да нас у томе потпомогну.

Нека се на јавност изнесе цео ток рада нека се изнесу сви протести наших инжењера и пре и после почетка радова на тој деоници, нека се изнесу на јавност још једном и сав ти Српског Техничког Листа у дванајестом часу, па нека се онда суди: да ли треба због два или три човека да трпи срамоту и понижење цео инжењерски кор!

У тој цели Управни Одбор Удружења сазвао је за 27. тек. мес. месни састанак Удружења, на коме ће се говорити о честобродичкој катастрофи. Ми позивамо све чланове Удружења: инжењере и архитекте, како из Београда тако и из унутрашњости, који се тога дана затекну у Београду, да на овај скуп неизоставно дођу.

Најзад изјављујемо: да би се радовали, кад би на збору видели и оне, који се у јавности било с правом, било неправедно оптужују као главни кривци!

Нека дођу, нека се бране, јер ми никада нисмо желели, да без саслушања изричемо своју осуду над онима, који су оптужени, ако су само у стању да своје поступке и оправдају!

Уредништво.

## Наше саобраћајне прилике.

### III

Данас ћемо још да проговоримо неколико речи и о нашим железничким тарифама.

Наше железничке тарифе, по своје склопу, дају потпуну слику оних фактора, који управљају нашом железничком политиком ево већ пуних 25 година.

Наше су железничке тарифе чисте копије, или боље речено: прост превод страних тарифа од пре 1890. године. И склоп тарифа и класификација робе и тарифна шема, узети су са стране, без икаква обзира на наше привредне и трговинске прилике. Српска железничка тарифа како за путнике тако и за робу нема ништа што карактерише зрелу тарифну политику

Шта више ни данас, после толиких година, ни данас није железничким тарифама дата тенденција да потпомажу привреду која се у нашој земљи развија. Тарифе су остале после толико година не промењене. Оне су остале на принципу који је код страних железница владао до 1890. године. Србија од то доба није учинила ни корак унапред.

Све измене и допуне унесене у наше тарифе од 1891. и 1893. године до данас учиниле су само то, да се у примени наше тарифе не могу да нађу ни они људи, који се стално баве тарифисањем и калкулацијом робе, чак ни посредници и шпедитери. А шта да речемо за саме железничке службенике? Нећемо претерати ако речемо, да су наше тарифе *једва разумљиве за сваког шестог железничара*, који с њима има посла. Дакле се већина позваних органа наше железнице не умеју наћи у њима, и ако зато своје не умеће сами железничари нису криви. А нису

криви зато што немају од кога да науче, нити им саобраћајне прилике дају могућности за изучавање. Они чиновници који су се колико толико могли наћи у оној књизи што носи наслов „Тарифа Срп. Држ. железница“, и који су имали стрпљења да по ободу књиге унесу измене и допуне из додатака под „А“ „В“ и т. д., ти чиновници немају могућности да своје знање усаврше. Онима у врху недостаје општег образовања те да би могли схватити и народно економску и трговинску страну тарифног питања. А оне ниже чиновнике наша железница не може у том погледу боље оспособити, јер им не даје ни инструкција нити школе, — а без школе се слабо што може постићи.

Ми напоменуемо, да је склоп наше тарифе копиран са стране — стара Аустриска тарифа — без обзира на народно економске односе у Србији. Међутим она је сем тога једна између најскупљих тарифа у Европи. У колико се у Европи саобраћај развијао и повећавао, у толико су редовним железничким преносом, брзином транспорта и осталим преимућствима железничког саобраћаја изазване нове гране индустрије и привреде и добиле већег полета већ постојеће гране; железнице су смањивале тарифе и потпомагале то развиле још у већој мери баш у свом сопственом интересу.

Из таблице коју овде доносимо увидеће читаоци, да смо сасвим тачно навели, да је наша железничка тарифа једна међу најскупљим. У тој таблицу смо упоредили баш податке старих страних тарифа с нашим новијим.

Земље	Просечна дужина железница у Експлоатацији километара	Промет робе у тонским кил. мет.		Свака тона робе прошла је просечно километара	ЦЕЛОКУПАН ПРИХОД					
		Свега милиона	на јед кил. мет. хиљ.		Свега милиона	за 1 кил. мет. хиљ.	У процен. целокупним приход			укупни приходи од путника и робе милиона динара
							У процен. целокупним приход	просечно за тонски километар; пара	укупни приходи од путника и робе милиона динара	
Немачка 1889—90	40 567	21 851	539	103	1 051	26	69	4 875	1 581	
Француска 1889—90	35 569	11 114	312	124	651	19	56	5,625	1 172	
Енглеска и Ирска „	32 088	24 184	754	80	1 027	32	53	4,250	1 925	
Русија без Финске „	28 079	13 166	469	416	625	22	79	6,750	794	
Аустро-Угарска	25 121	8 805	351	104	533	21	76	6,020	697	
Италија 1887	11 544	1 853	161	123	104	10	46	5,750	236	
Шпанија 1888	9 418	990	105	100	110	12	61	11,000	178	
Белгија (држав.) 1890	3 207	1 422	599	72	79	25	59	4,155	137	
Швајцарска „	3 057	552	181	51	52	16	59	8,250	89	
Холандија „	2 638	631	239	76	27	10	46	4,000	67	
Шведска (држав.) „	2 548	337	132	101	21	9	69	6,375	31	
Румунија „	2 303	421	183	143	22	10	64	5,250	35	
Норвешка 1889—90	1 578	89	56	67	7	5	55	7,375	12	
Данска „	1 525	108	71	70	9	6	43	8,375	21	
Србија 1902	507	61,5	108	120	4	7	61	8,250	7	

Нарочито је наша тарифа за робу много скупља од тарифа у оним земљама, које су око 1890 год. извршиле реформу својих тарифа. То се најбоље види из девете рубрике у којој су срачунати приход и по тони и километру.

Француска је извршила реформу своје државне тарифе 1883. год. а велике компаније француске 1892. год

Румунија 1791; Белгија 1866. и 1871. Холандија такође пре неколико година; Немачка 1861. Енглеска 1888; Мађарска 1889. г. августа а затим још једном пре неколико година; Аустрија 1889 Данска и Шветска 1903.

Слично је и с тарифама за путнике.

У нашу локалну тарифу за робу унесена је тарифна шема, која је била усвојена и примљена пре 1890. године на страним железницама. Та је шема остала до данас. Али тарифни барем (скала) из страних железница није био унесен у исто време и у нашу тарифу. Тарифна стопа наше локалне тарифе за робу висока је за поједине артикле, који се нашоом железницом преносе; она је висока и за артикле, који се увозе са стране и за оне који се као домаћи производе, преносе или на страну извозе.

Она политика, која је у почетку нашег железничког саобраћаја хтела да обезбеди подизање наше индустрије и да потпомогне већи промет оних артикала којих је било у земљи, тиме, што ће стране артикле превозити по скупљој цени — наша је примену и на наше домаће предмете производње, које је саобраћај изазвао. То је управо из страних тарифа код нас пресађено; доцније се од тог није отступило.

Тако на пример: наша класа А, за неки наш или стран артикал, према класи А страних железница стоји у размери 10:7 или 10:5 па чак и 10:3. (Спогледом на тарифни километарски став појединих релација, добивен по опадајућој скали.)

Тарифна шема и тарифни барем у нашој локалној тарифи, као класификација робе још се непрестано правда стереотипно тиме, да је савмим све једно што су унесени скупљи ставови за артикле, који се не јављају у саобраћају. Вели се: ставови ће се за артикле снизити кад се они у саобраћају појаве.

Стога је код нас у тарифи много артикала који су само наведени *а нема их у саобраћају*. А појед тога је много артикала *у саобраћају* на које се примењује скупа тарифа.

И тако, уместо да подесном тарифом изазовемо саобраћај, ми чекамо, да се саобраћај артикала појави па да изазове снижење тарифе! Таква нам се тарифна политика стално одомаћила.

По нашој локално тарифи за робу та-

рифира се н, пр. *буков жир* у произвољним количинама, по II. класи т.ј. са 12 пара од 100 килограма; ту исту цену плаћа и *жито* и *гвожђе* и *жуманце* од јајета у произвољним количинама.

*Цигура*, сурогат са кафу, у произвољним количинама, тарифиране такође по II класи, а тако исто и *брашно*.

По II. класи, у произвољним количинама тарифирају се готово све *боје* а по истој класи и *љубре!* Сем тога тарифирају се по истој класи и *варива* и *витриол* и *минералне воде* и *камење* и *глицерин* и *брусови* и *дрвени угаљ* и *земља*.

По II. класи тарифира се и *иловача* а и *мајолика* (опеке) и *лед!*

Дакле, као што се из наведених примера види, тарифира се све подједнако, без обзира на вредност робе, на запремину и на транспортну моћ робе, и без обзира на народно економске односе.

Ако су у нашу тарифу за робу унесени високи ставови за поједине артикле зарад тога да добије карактер *заштитне тарифе* онда ју је требало примењивати само на предмете са стране а не оптеретити потпуно истоветно и нашу земаљску робу. Наша тарифа није успела да постане заштитна тарифа јер оптерећава возним ставовима подједнако и нашу и страну робу.

Шта вице из наведених примера очигледно је, да се не води рачун ни о томе: шта је сировина а шта прерађевина; нити које ће сировине а које фабрикате поскупити подвозом или им омогућити продњу!

А баш ту, баш на овом послу око израде тарифа од увек су људи, који се жале на субалтеран положај а били су у ствари *једини меродавни!* Ваљда нису и ту радили инжењери?

Наше тарифне железничке ствари сматрају се као нека врста мандаринства, нека врста неприкосновене тајне у коју не сме и не може свако ући. И доиста, с тога и има на томе послу само неколико људи.

Оно што се дешавало у тој струци и оно што је одобравано путем рефакција, превазилази обичну политику и далеко је од здраве тарифне политике као небо од земље. Изузев неколицине, остали смртни нису могли продрети у ту тајну, па ма како били тесно везани са железничком службом. Зато је често што шта исплаћивано и одобравано »с руком преко одобраваних ствари.«

У дирекцији наше железнице постоји тарифни одбор, коме би био задатак, да се брине о тарифским питањима у најширем обиму. У тај одбор долази неколико људи по положају, који заузимају у државној служби и неколико опет избором. Често ти људи

или су у тарифним питањима јако ангажовани или су сасвим индиферентни. За нашу је дирекцију главно, да се ти људи не плаћају. Зато и није чудо што их има потпуно индиферентних. А долазе и људи, који су или сасвим или врло мало посвећени у тарифским питањима.

Пред одбор се махом износе већ готове ствари, за које се иште само формална санкција, она могу бити или примљена или одбачена.

Ако би се понекад нашао когод, који би био незадовољан таквим радом, њега би врло брзо удалили из одбора, и тај ви је никад није ни ушао у тарифни одбор.

Међутим није била реткост, да се тарифни одбор не сазове по *шест месеци* па нити су чланови против тога протествовали, нити је дирекција тим нерадом била спречена! То је могло доћи само услед непознавања посла или услед индиферентности. А и једно и друго је за осуду. —

По страним земљама тарифне комисије састављају људи дорасли томе положају, спремни и финансиски и народно економски; долазе људи, који своја економска и финансијско политичка начела друкчије третирају. Код нас на против, чланове одбора бира или сама дирекција или се избор врши у споразуму с њом али увек је прече политичко обележје изабраника или пријатељство, него ли праве квалификације кандидатове. Изабраници опет са своје стране, пошто раде за бабину душу већином сматрају то звање и рад у тарифском одбору као прост кулук. Зато и јесте рад у тарифном одбору махом рад последњег реда!

Ми држимо, да **данас тај начин рада**, који је инаугурисан још 1884. године, кад су нам железнице предате саобраћају, **не одговара потребама наших саобраћајних при-**

**лика нити интересима земље, треба га променути и изменути.**

На прво место, треба васпитати људе да буду у стању задовољити потребе модерног саобраћаја и руководити пословима с пуно знања и разумевања. То се код железничких чиновника може постићи само темељним школовањем.

На железници треба завести утакмицу спреме знања вредноће и савесности, а људима који врше тешку железничку службу треба обезбедити и загарантовати опстанак.

Треба створити поверење у спремину тих људи и у њима изазвати поуздање и честољубље а сасвим отстранити досадашњу тесногрудост и политичку нетрпљивост.

Тарифе треба реформисати, користећи се искуством и студијама, које су прибавиле стране земље, и прилагодити их нашим земаљским потребама. Тарифну политику треба схватити као допуну државно-земаљске и финансијске политике. Треба саставити инструкције, у најширем смислу те речи, за сваки посао посебице.

У тарифни одбор треба бирати људе који су доиста својим знањем и спремом дорасли да воде тарифну политику, какву изискује потреба земље и саобраћаја.

За железнички подмладак па и за данашње чиновнике железничке треба створити стручну државну школу, те да се недостатак у знању надокнади код старијих, а да и млађима даде здрава основа за будући рад.

Железничку струку треба преобразити!

А нас свију биће дужност да све то свесрдно потпомогнемо и да свакоме, који потпомогне напредак железничке струке одамо своју пошту без обзира на његово политичко обележје.

3.

## ПРОЈЕКАТ ЗАКОНА

О

### СУВОЗЕМНИМ ЈАВНИМ ПУТОВИМА.

#### І. Опште одредбе.

##### Члан 1.

Сувоземни јавни путеви јесу они, који су намењени општем јавном саобраћају у земљи и који се граде и одржавају по прописима овога закона.

##### Члан 2.

Сувоземни јавни путеви деле се на: окружне

првога и другог реда и општинске првога и другог реда.

Окружни путеви јесу они, који везују престоницу, окружне и друге важније градове међу собом и са суседним државама, као и они који везују окружна и друга важнија места са оближњим железничким станицама.

Окружни путеви другог реда јесу они,

који везују среска и друга важнија места у срезовима (као што су: варошице, манастири, минералне воде и т. д.), међу собом и ова са окружним путовима првога реда или оближњим железничким станицама.

Општински су путови они, који везују поједине општине и села међу собом и са окружним путовима, или, који служе за унутрашњи саобраћај појединих општина и села.

У први ред општинских путова долазе они, који везују општине, села, цркве и школе међу собом, или ове са окружним путовима и оближњим железничким станицама.

У други ред општинских путова долазе сви остали општински и сеоски путови, и стазе.

#### Члан 3.

Који ће од садањих путова ући у први или други ред окружних путова, одредиће се Краљевим указом на предлог Министра Грађевина а по претходном решењу Министарског Савета. На исти начин одређиваће се ред и новим окружним путовима. Постојећи путови који не иду у ред окружних путова, сматраће се као општински.

#### Члан 4.

Који ће од садањих путова ући у први ред општинских путова, решаваће Министар Грађевина на предлог окружних начелстава а по саслушању дотичних општинских одбора.

Нови општински путови првога реда проглашаваће се на исти начин.

Сви остали путови остају општински другог реда. Нови пак путови другог реда проглашаваће се решењима окружних начелстава на предлог општинских судова а по саслушању дотичних општинских одбора.

#### Члан 5.

За грађење нових окружних путова подносе предлоге Министру Грађевина окружна самоуправна тела преко окружних начелстава.

И сви Министри према потреби својих струка могу чинити о томе предлоге Министру Грађевина.

#### Члан 6.

Путови, који везују какво приватно или државно добро или индустријско предузеће са којим јавним путем, не улазе у ред јавних путова, него су путови тога добра или предузећа — путови приватни или државни.

Трасе ових путова одобрава Министар Грађевина.

## II. Пројектовање путова.

### Члан 7.

За извођење нових или преиначење постојећих окружних, општинских првога реда и државних путова, Министар Грађевина одобрава главни правац трасе, наређује трасовање и састав пројеката за израду или преиначање пута по одредбама овога закона и исте коначно одобрава.

Трасе и пројекте за општинске путове другог реда оцењују окружни грађевински одељци а одобравају окружна начелства.

Жалбе против ових траса расправља Министар Грађевина, чије је решење извршно.

Трасе и пројекте за све путове општине града Београда оцењује и одобрава Министар Грађевина на предлог општинског суда а по саслушању општинског одбора.

### Члан 8.

Министар Грађевина прописује правила за трасовање и састав пројеката за све врсте путова. Овим правилима прописује се и норме по којима ће се израђивати поједине врсте путова у погледу ширине, успона, кривина, горњег строја, пешачких стаза, простора за прогон стоке, о положају и распореду засађеног дрвећа, о размерама спољних ровова и границама путног земљишта, километарским знацима, путоказима и т. д.

## III. Грађење путова.

### Члан 9.

Грађењу категорисаног пута може се приступити, пошто се пројекат одобри по одредбама овога закона.

Од овога се изузимају општински путови другог реда, који се могу градити по прегледу обележене трасе на терену и одобрењу окружнога начелства.

У хитним случајевима, који не трпе одлагања, може Министар Грађевина одобрити, да се окружни путови другог реда и општински првога реда граде без одобренога пројекта, пошто се претходно траса на терену прегледа и одобри.

### Члан 10.

Окружни путови, општински првога реда и државни (чл. 6.) граде се под надзором Министра Грађевина.

Општински путови другог реда и приватни (чл. 6.) граде се под надзором грађевинских одељака.

### Члан 11.

Окружни путови, као и сви потребни објекти на њима, граде се о трошку округа

а општински о трошку општина. Ну, по одобрењу Министра Грађевина, држава може, из буџетских средстава Министарства грађевина помоћи окрузима за израду већих вештачких радова на окружним путовима, као што су: просецање стена кроз клисуре, грађење мостова, корекција река, утврђивање и обезбеђење обала ради осигурања мостова и путова и томе слично.

Тако исто и за општинске путове првога реда могу општинама за радове помоћи окрузи по решењу окружне скупштине.

#### Члан 12.

Вађење камена, шљунка и песка из државних, опште народних, окружних и среских мајдана потребног за грађење и оправку окружних путова као и објеката на њима слободно је и бесплатно.

#### Члан 13.

Сви радови и набавке за грађење и одржавање окружних путова уступају се у извршење по прописима Закона о подизању јавних грађевина.

Сви радови и набавке за грађење и одржавање општинских путова уступају се у извршење по прописима Закона о подизању јавних грађевина, или се извршују снагом народа дотичне општине. На који ће се начин општински пут градити или одржавати одлучује општинска власт по Закону о општинама. Народна снага пак може се употребити највише три (3) дана у једној години.

Државни путови граде се и одржавају о трошку оног Министарства, за чију се потребу гради пут и које управља дотичним добром или предузећем, а по прописима Закона о подизању јавних грађевина.

Приватни путови граде се и одржавају о трошку сопственика пута.

#### Члан 14.

На општинским путовима дужан је сваки порески обвезник радити лично и својом теглећом стоком ако општински збор реши да се пут изгради или оправи народном снагом.

Сваки порески обвезник има право, да лични рад замени новцем по такси коју одбор општински предлаже за две године у напред, а одобрава прва виша самоуправни власт.

Свака је општина дужна, да до 1. фебруара састави свисак обвезника за текућу годину и предложи таксу за замену личнога рада новцем.

#### Члан 15.

За грађење и одржавање окружних путова разрезује се сваке године на све по-

реске обвезнике и редовно уз порез наплаћује по три динара, а поред тога и десет одсто (10%) од разрезане непосредне порезе.

Прикупљени новац предаје се на чување до употребе окружним благајнама, које ће га засебно по књигама водити и издавати по одобрењу Министра Грађевина само за грађење и одржавање путова.

Претекли новац на концу сваке године шаље се на приплод Управи Фондова. Од овога новца образује се фонд за грађење и одржавање путова у дотичном округу.

— Ови фондови могу се употребити само на грађење и одржавање путова по решењу окружнога одбора и одобрењу Министра Грађевина.

#### IV. Грађење мостова, пропуста и осталих објеката.

##### Члан 16.

Министар Грађевина прописује нормалије и типове за пропусте и мостове свих врста конструкција и за разне распоне, а тако исто и за остале објекте на путовима као што су: потпорни и обложни зидови, разне врсте обезбеђења, путарске зграде, ограде, километарски знаци, путокази и друго.

#### V Заузимање приватних непокретних добара за потребе јавних и државних путова.

##### Члан 17.

Свако непокретно, приватно, општинско или сеоско добро може се заузети привремено или стално било за посредну или непосредну потребу пута као: за пут, пропусте и мостове, потпорне и обложне зидове и друга осигурања путова, стражаре, шумљавање, шљунчаре, каменоломе, корекције река и потока и т. д.

##### Члан 18.

Приватна добра заузимају се и накнађавају сопственицима по прописима Закона о заузимању приватних добара за јавне потребе.

Накнаду за заузето добро за израду и одржавање окружних путова првога реда плаћа округ, за окружне путове другог реда срез, за општинске путове општина, за државне држава а за приватне сопственици пута

#### VI. Одржавање путова.

##### Члан 19.

Сви јавни путови у земљи морају увек бити у добром стању.

Главни надзор над чувањем и одржавањем путова врши Министарство грађевина преко својих органа, а непосредни надзор поред грађевинских одељака врше и окружне и среске како државне тако и самоуправне власти у своме кругу.

#### Члан 20.

За одржавање путова у добром стању, као и ради одржавања правилног саобраћаја и сигурности путника, постављају се на окружним путовима путари и надзорници путова, које плаћа округ, у коме су, из окружног буџета.

На сваких 100 километара пута поставља се по један надзорник, а на сваких 10 километара најмање по један путар.

Надзорници путова и путари при ступању у службу полажу заклетву пред влашћу и по томе, стоје у односу према публици, што се тиче вршења њихове дужности, као и остали јавни полицијски службеници.

Форму ове заклетве прописале Министар Грађевина правилником (чл. 22.).

Годишња је плата путара до 600 динара а надзорника путова од 1200 до 1800 динара.

Путаре могу имати и општине за своје путове и у овоме случају оне их постављају и плаћају из свога буџета.

#### Члан 21.

Надзорнике путова поставља, кажњава и отпушта Министар Грађевина само на предлог грађевинских одељака, под којима надзорници путова стоје непосредно и у сваком погледу.

Путаре постављају кажњавају и отпуштају окружни одбори такође само на предлог дотичних грађевинских одељака, под чијим надзором они непосредно стоје.

#### Члан 22.

Министар Грађевина прописале правилник о стручној спреми и дужностима надзорника путова и путара.

### VII. Употреба путова.

#### Члан 23.

Сваки јавни пут сматра се као јавно добро, те према томе мора у свако доба бити слободан за јавни саобраћај

Начин употребе јавних путова и саобраћаја на њима, прописале се на предлог Министра Грађевина Краљевом уредбом, која ће имати силу закона. Овом ће се уредбом, прописати и казне за кривице учињене противу прописа ове уредбе.

### VIII. Баштинске књиге путова — тапије.

#### Члан 24.

Сви јавни путови окружни и општински заједно са припадљивим земљиштем за потребе пута јесу јавно добро, и као такви имаће своје баштинске књиге — тапије.

Баштинске књиге израдиће се, када се изврши катастарски премер целе земље, а по прописима самога катастра.

### IX. Прелазна наређења.

#### Члан 25.

До краја 1908. год. Министар Грађевина прописале:

- 1., Правилник по чл. 8., 20 и 22.;
- 2., Уредбу по чл. 23. ; и
- 3., Нормалије и типове по чл. 16. овога закона.

#### Члан 26

Досадањи начин израде и одржавања путова народном снагом остаје до краја 1908. год., а потребне суме за израду и одржавање путова, експропријације, надзорнике путова и путаре по члану 15, 18. и 20. овога закона морају се разрезати и унети у одговарајуће буџете за 1909. годину.

#### Члан 27.

Овај закон важи кад га Краљ потпише и кад се обнародује у „Српским Новинама, а мора се увести у живот 1909. год. и онда престају важити:

- 1., Закон о сувоземним јавним друмовима од 15. априла 1864. год. са свима његовим изменама и допунама; и
- 2., Сви законски прописи и наредбе, које су противне овоме закону.

15. децембра 1907. год.

Београд.

## В е с т и.

### Личне вести.

Указом Њ. В. Краља од 18. децембра 1907. г. на основи § 70. Закона о чиновницима грађанског реда стављени су у пензију, г. Миливоје Јосимовић директор срп. држ. железница и г. Милан Милашиновић управник управе за грађење нових железница, а указом од истог дана постављен је за директора срп. држ. железница г. Др Михаило Поповић Министар у

пензији а за начелника прве класе општег одељења Министарства Грађевина и да врши дужност управника управе за грађење нових железница г. Виљем Бадер, начелник Министарства Грађевина у пензији.

Указом Њ. В. Краља од 21. децембра 1907, г. пензионисан је по својој молби г. Љубомир Денић инспектор друге кл. при грађеринском одељку начелства окр. крагујевачког.

**Пројекат закона о сувоземним јавним путовима.** Одређена комисија за израду овога закона свршила је свој посао и 14. децембра 1907. г. поднела Господину Министру Грађевина свој предлог, који је Господин Министар у свему усвојио и одмах послао Државном Савету на мишљење а чим прибави мишљење Савета поднеће га Народној Скупштини на одобрење још у овом сазиву.

Ми се искрено радујемо, што се овим пројектом кулучење на јавним путовима замењује прирезом, што је у страном културнијем свету већ давно учињено. Ово смо гледиште и ми заступали у нашем листу.

Исто тако радујемо се што су пројектом предвиђени надзорници путова и путари, што нам даје веће гаранције, да ће саобраћај и безбедност путника бити много сигурнији.

О овом пројекту, који доносимо у листу, проговоримо мало више у наредним бројевима.

**Предлог закона за измену и допуну закона о уређењу Министарства Грађевина.** У Министарству Грађевина израђен је пројекат за допуну закона о уређењу Министарства Грађевина, и послати Државном савету на мишљење, а чим се прибави мишљење Савета, поднеће се на рашење Народној Скупштини још у овој сесији.

Главна допуна је у томе, што се у Министарству Грађевина установљава ново, *железничко одељење*, за грађење нових железница, које се дели на одсек технички и одсек за експропријацију.

На челу одељења је начелник, а од осталог особља предвиђа се: потребан број инспектора, виших инжењера, п. инжењера, писара, дијуриста, практиканта цртача, фигуранта и т. д.

За инжењера може се поставити и странац који мора имати квалификације које се траже за државне инжењере а коме се може средити и већа плата и додатак но што је законом прописана за државне инжењере, што ће се увек утврдити при састављању, уговора са странцем.

### Грађевинске вести.

**Грађење среске болнице у Краљеву** уступљено је Петру Богавцу, предузимачу из Краљева за 61800 дин.; ниже од предрачунске суме за 2906,50 дин. или 4,49%; плаћа срез.

**Скела за монтовање гвоздене конструкције** моста преко Беле Реке на путу Д. Милановац—Зајечар, саградиће се по предрачуну самоупр, окр. инжињера г. Ст. Бурмазовића.

Предрачунска је сума 1651,42 динара.

**Десна узводна обала код Стубаљског моста** на путу Врање—Ниш осигураће се по предрачуну в.инжињера г. Свет. Јовановића.

Предрачунска је сума 372,39 дин.

**Оправка чуварнице између гвозд. моста** преко Мораве и Топлице код Курвин Града, уступљено је Миленку Ђорђевићу, пред. из Ж. "Потока, за 1000 дин.; ниже од предрачунске суме за 59,56 дин. или 5,62%. Плаћа Мостар. фонд.

### Г. г. Члановима Удружења, претплатницима и повереницима Срп. Техн. Листа

Кроз неколико дана Српски Технички Лист залази у XIX. годину свога излажења. Захваљујући ревносним члановима и претплатницима, може се рећи да је за сада обезбеђено редовно излажење Листа. Али Управни Одбор Удружења и Уређивачки Одбор Листа желе да повећањем броја стручних чланака, цртежа и слика уздигну Лист на висину, на којој стоје савремени технички листови на страни, како би и наш Лист очувао онај лепи глас, који је у последње време стекао и ван круга својих стручних читалаца у Србији.

Тога ради принуђени смо да апелујемо на онај мањи број чланова Удружења и претплатника Листа, који су случајно заостали са чланским улозима или претплатом, да у што краћем року измире свој дуг Удружењу.

У току ове године Удружење је пружио својим члановима и претплатницима преко *шесдесет* тампаних табака, што за тако незнатну суму од *двадесет* динара годишње, не би могли учинити ни стручни листови, који имају по неколико хиљада претплатника.

Ми још једаред молимо све чланове Удружења да чланске улоге, како заостале тако и за текућу 1907/8. годину што пре пошаљу на адресу благајника Удружења, а претплатнике и поверенике Листа, да Српском Техничком Листу укажу и у будуће своју пажњу.

Београд.

18—XII—1907.

Благајник

Удружења Срп. инжењ. и архитекта

**Душан Божић**

инжењер канализ. одсека.

Благајник

Српског Техничког Листа

**Јован Ђ. Раденковић**

писар Министарства Грађевина.

Власник за Удружење Срп. Инжењера и Архитекта **Нестор Мачојловић**, начелник Минист. Финансија у Београду.

Одговорни уредник: **Драгољуб Мирковић** инжењер, управник београдског водовода, Авалска ул. бр. 13.

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