

СРПСКИ ТЕХНИЧКИ ЛИСТ

ОРГАН УДРУЖЕЊА СРПСКИХ ИНЖЕЊЕРА И АРХИТЕКТА.

Колосек наше главне пруге.

Данас ћемо се опет забавити питањем које смо у прошлом броју третирали само овај пут с другог гледишта.

Има већ неколико година од како се осећа, да монге наше станице а нарочито Београдска, нису подесне нити довољно простране за велики промет робе, који у време сезоне извоза достиже необичне размере за сразмерно врло кратко време.

Сем тога сва роба је до скоро из унутрашњости Србије путовала махом на север ка Аустро-угарским железницама; сва роба имала је да пређе високу вододелницу и Раљски успон; сви возови морали су на раљском успону да приме помоћну запрегу или да остављају један део вагона.

Наш Раљски успон идући од Ниша ка Београду и Рипањски успон идући од Београда ка Нишу чине врло озбиљну тешкоћу у саобраћају на нашој главној прузи; тешкоћу за коју би се требало постарати да се или отклони или ублажи.

За време сезоне извоза та се тешкоћа у толико већма осећа, што би се и без ње једва могао правилно савладати велики саобраћај за она два три месеца великог извоза.

Поправка је у том погледу није лака ни јефтина.

Изгледа да се наша Дирекц. бави мишљу, да се тешкоћа око савлађивања те саобраћајне недаће отклони тиме, што ће се на тим успонима употребити тешке локомотиве. Доиста то јесте једно решење ком би се могло приступити тек под условом да се претходно појача колосек, као што смо нагостили у прошлом броју.

Друго би решење било, да се од Београда до Младеновца положи још један колосек.

Полагањем тог другог колосека могло би се постићи, да се за време сезоне извоза, који ће по свој прилици још за дуг

низ година бити у главном упућен на север, пренесе много већи број краћих возова између Младеновца и Београда но што је до сад било могућно.

Али полагање овог другог колосека имало би својих тешкоћа.

Кад се градила наша главна пруга, било је донесено решење да се сви велики објекти и тунели саграде за једнострук колосек и ако се у почетку од наше главне пруге очекивало врло много; очекивало да она као веза запада с истоком буде пруга првог реда.

Услед тога било би потребно да се зарад полагања другог колосека израде као најзамашнији радови: још један Рипањски тунел и још један Раљски вијадукт.

Сва два објекта знатно би поскупили израду другог колосека.

Можда би се по цену заобилажења молга наћи и мало нешто рационалнија траса у појасу садашње пруге, али би и та имала готово све незгоде садашње преко Раље и Рипња.

Међутим можда би се могло то питање решити и на други начин.

На место да се други колосек, који ће се кад тад и то не у врло далекој будућности морати полагати, положи упоредно са садашњим или бар приближно упоредно, могло би се везати Смедерево с Београдом преко Гроцке.

Тај би нов пут био истина много дужи но садашњи, али би био с мањим успонима те би се дужина пута могла можда компанзовати бољим саобраћајним приликама.

Дирекција би према приликама и потреби упућивала возове или преко Плана и Смедерева ка Београду или преко Младеновца и Раље.

И сама пруга Смедерево—Београд имала би свог промета, јер би додиривала доста

насељен крај. Само тај промет не би био бог зна како велики.

Сем тога у случају ванредних недаћа на садашњој прузи, имали бисмо ипак везе те је онемогућен потпун прекид саобраћаја на случај да се што деси у Рипањском тунелу или Раљском виадукту.

Има још једна могућност за решење питања о олакшању саобраћаја за време извозне сезоне. Замисао је истина мало „американска“ али није неизводљива.

Могло би се на пример удесити да се возови шаљу преко Смедерева; да се у Смедереву воз пренесе на лађу, која би била нарочито конструјисана за тај посао и да се тако пренесе водом до Београда па одатле на мађарску пругу.

Ово би имало ту незгоду да зими саобраћај тим путем престаје. Али извозна сезона код нас никад и не дочека зиму; све се сврши за два три месеца после жетве.

Добра страна овог начина била би та што би то било најјефтиније решење, које, ако не потпуно, а оно бар у извесној мери задовољава потребу.

Веза Београда са Смедеревом захтевала

би и нову станицу на другој страни Београда и појасну везу око Београдске тврђаве, која већ делом и стоји до Кланице.

Ово би опет имало ту добру страну, што би се добила могућност да се олакша Београдској железничкој станици која из дана у дан постаје све мање погодна за увећани саобраћај.

Станица за ранжирање возова могла би се поставити на дунавском крају по то и онако нема места на страни између Београда Топчидера па до Ресника.

Наши ће нам читаоци на ово све моћи приметити да се питања овакве врсте не могу решити новинарским чланцима, но да је потребно, да се за све то изврше претходне упоредне студије, да се прикупе потребни подаци на основу којих би се тек могло приступити решењу. Ми то сасвим примамо и изјављујемо да смо овим написом само хтели да поставимо дирекцију на студију и ових могућих решења.

Од тих студија биће свакојако пре користи но штете чак и у случају да су ови предлози и неостварљиви.

▲

ПОСЕБНИ УСЛОВИ

За полагање 12 000 м. гвоздених ливених цеви од 450 мм. унутарњег пречника.

Члан 1.

Обим радова.

Полагање цеви обухвата следеће радове:

а.) Полагање, заптивање и пробе ливених гвоздених цеви од Велих Вода до главног варошког резервоара;

б.) Полагање, заптивање и пробе гвоздених ливених делова (façon—stücke), који са нормалним цевима чине целину довода. Ових делова има у тежини око 53 000 кгр;

в.) Постављање и заптивање 18 комада затварача (шибера) од 450 м.м. унутарњег пречника;

г.) Постављање и заптивање 40 комада нормалних хидраната.

Управа водовода задржава себи право, да може обим горњих радова повећати или смањити.

Члан 2.

Радови око полагања цеви следећи су:

а.) Преглед и пробање цеви и делова у мех. радионици помоћу хидрауличног притиска на 15 односно 20 атмосфера, на са-

времен начин, који управа водовода пропише.

б.) Пренос цеви, делова, затварача, хидраната ит.д. од механичне водоводне радионице до на место рада.

в.) Израда потребног рова у земљи и стени.

г.) Полагање и заптивање цеви и делова; постављање затварача и хидраната закључно са лиферовањем свега потребног заптивног материјала, спојних завртака као и растовних подметача за затвараче и хидранте.

д.) Пробање положеног водовода у рову хидрауличним притиском до на 15 атмосфера.

ђ.) Затрпавање — набијање рова са песком и чистом земљом.

е.) Довођење горње површине трасе у првобитно стање (поновно постављање насипа, макадама, калдрме).

ж.) Пуштање у рад извршеног вода.

Члан 3.

Преглед и пробе цеви и делова у механичкој радионици.

Предузимач је дужан: да сваку цев и

део, — одређен за хидрауличну пробу, — пренесе са радионишног стоваришта до хидрауличне пресе; цев или део намести у пресу, добро заптије, испуни са водом и изложи постепено хидрауличком притиску до на 15 атмосфера, затим са лаким ударцима чекића опроба звук цеви, на потом постепено подиже притисак до на 20. атмосфера.

Овим пробама присуствоваће увек орган управе водовода, који даје детаљна упутства за рад и који заједно са предузимачем потписује записник о извршеним пробама.

Ни једну цев или део не сме предузимач подв.ћи проби без присуства органа управиног.

Свака испробана цев, која се добра покаже, обележиће се извесним знаком и предаће се предузимачу на реверс. Од тога момента предузимач је одговоран за сваку примљену цев.

Примљене цеви и делове предузимач ће по наредби управиној однети било у круг радионице, било на место рада.

Тако исто предузимач је дужан, да и оне цеви, које се при проби као рђаве покажу, однесе на одређено место у кругу радионишном.

Члан 4.

Пренос цеви, делова, затварача, хидраната и др. од механич. радионице до на место рада.

Цеви, делове, затвараче и хидранте које је предузимач као исправне примио, дужан је, да пренесе од механ. радионице, до на место рада, без икакве повреде било изолације, било саме цеви, дела, затварача и хидранта.

За сваку повреду или штету на поменутиим објектима, предузимач је материјално одговоран од дана пријема истих па до њихове дефинитивне предаје.

Учињену штету платиће предузимач управи водовода, по рачуну, који она поднесе, без права на жалбу против тога.

Члан 5.

Земљани радови.

Под земљаним радовима рачуна се:

Дизање—скидање калдрме, макадама и шљунчаног насипа; слагање извађеног материјала поред рова: израда рова по плану; подбијање и засипање цеви песком: затрпавање и набијање рова земљом и довођење горње површине водоводне трасе у првобитно стање.

а.) Предузимач је дужан да по обележеној траси изврши пажљиво скидање горњег строја; скинути материјал на страну среди и депонује, пазећи, да се овај материјал не меша са земљом из рова, и да се у ров не меће.

б.) По извршеном скидању горњег строја приступа се копању рова, по датом уздужном профилу. У обичној земљи износи на површини ширина рова 1.20 м., а на дну 1.00 м. Стране рова морају бити косо засечене.

Ров у тврдој и мекој стени имаће ширину 1.00 м. како на дну, тако и на површини.

На местима где долазе наглавци (муфови) мора се ров толико проширити, да се без тешкоћа радови око заптивања могу извршити.

При изради рова, морају се све препреке уклонити као: стари зидови, напуштени канали, осамљено камење, жиле од дрвећа и др. Дно рова мора се потпуно поравнати по датој нивелети.

Ров у стени и старим зидовима ископаће се за 15 см. ниже од нивелете. Ова дубина од 15 см. попуниће се са чистим песком.

При изради рова у тврдој стени, могу се и експлозивни употребити. Дејство експлозива мора се толико локализовати, да се на постојећем воду — који је у близини — никакви потреси не произведу, — у случају повреде постојећег вода, услед дејства експлозива, платиће предузимач управи водовода причињену штету, по рачуну који му она поднесе, без права жалбе.

При изради рова у растреситој земљи, предузимач је дужан да изврши и потребна подупирања (и прајцовања) без права на нарочиту накнаду.

Тако исто, воду, која се при раду појави, мора предузимач из рова уклонити без накнаде за овај посао.

Ако се при изради рова наиђе на водоводне цеви, електричне и телефонске каблове, канале и др., дужан је предузимач да на овим местима изради ров тако, да поменутиим предметима не нанесе никакву повреду; у противном мораће платити оштету, по рачуну поднетом од стране оштећених установа. Против овога предузимач нема права жалбе.

Извађени материјал из рова, мора се поред истог тако депоновати, да остане довољно простора за саобраћај. На местима где то не буде могуће, мора се материјал

сасвим уклонити и депоновати на месту које му надзорни инжењер одреди.

Нарочито се забрањује, да се дуж рова поставља извађено камење и други тврди предмети, који би својим падом у ров, могли повредити цеви. Дуж целога рова, као и на местима, где ров пресеца улице, путеве и

прлазе, предузимач је дужан, да осигура пешачки и колски саобраћај и да ров ноћу осветли, без нарочите накнаде за то. Предузимач је одговоран за сваку штету и несрећу, која се проузрокује недовољним обезбеђењем рова.

(наставиће се)

О реформи наше железничке тарифе.

(Наставак)

Но на жалост овако проста и јасна тарифа није остала и даље, јер 1883. године држава закључи конвенцију са једном великом компанијом о подели добити, услед чега се замрсе основе за рачунање путничких цена подвоза.

После француско-пруског рата држава је ударила порезу и на железничке карте и тек 1883. године та је пореза укинута. Кад је укинута ова пореза, настало је питање о томе, шта да се ради те да се добије јединство тарифе на свима француским железницама, пошто је државна тарифа била нижа но код разних компанија, у чијим је рукама експлоатација шест великих железничких пруга. Компаније су пристале биле да смање цену подвоза за путнике по извесној скали, коју ћемо доцније изложити. И зато је сад настало питање: да ли да се и државна путничка тарифа смањи по истој скали или да се изједначи тарифа на свима мрежама? Држава је усвојила прво решење. Ово је изазвало промену основних цена, али је бенгијски систем ипак задржат. Карактеристично је, да су цене за I и II класу за велике даљине путовања знатно смањене, и то тако, да разлика у цени између I, II и III класе таман износи колико разлика у удобности. Сем тога на свима државним железницама брзи возови возе и трећу класу.

На тај начин просечна цена од 0,0349 дин. по путничком километру сведена је 1893. год. на 0,0336 динара.

Резултат је био добар. Број путника порастао је од 8 991 328 на 10 372 801 или 14 од сто. Бруто приход порастао је у исто доба за 6,5 од сто.

б). **Тарифе великих компанија** Велике компаније које експлоатишу француске железнице имају за ту експлоатацију нарочиту концесију од стране државе. Концесије садрже у себи права и обвезе тих компанија. Између осталих права, одређено је и колика сме да буде највећа подвозна цена: Prix du cahier des chagres. По том уговору цене за путнички километар износиле су: за I класу 0,10 дин. за II класу 0,075 дин, за III класу 0,055 дин. Тарифа је пропорционална. Сем тога за велику брзину наплаћује се према закону од 1. јула 1885. још 12 од сто државне порезе, даље по закону

од 15. септембра 1871. год. наплаћивало се још 11.2 од сто ратног приреза; тако, да се цена вожње подигне за 23.2 од сто.

Компаније су увиделе, да је цена путничког подвоза велика и на разне начине отпочеле су спуштати тарифу. Тако су издаване повратне карте, карте за екскурзије са 50% редукције, па онда војничке карте са попустом 75%. Услед тих попушта 1889. год био је просечни приход по путничком километру од 0,0591 колико је био 1855. год. сведен на 0,045. Али и то је било недовољно. Сем тога решено је било, да се укине намет од 1871. год. и 1883. год. састави се конвенција, по којој су се компаније обвезале, да спусте цену вожње, ако се оствари укидање ратнога приреза. Попуст је износио на II класу 10%, а на III 20%. Ова се реформа остварила тек 1892. год. Услед тих рефорама измениле су се тарифне стопе овако:

За I класу место 0,1232 усвојено је 0,112 дин.

» II „ „	0,0924	„	»	0,0756 „
„ III „ „	0,0673	„	„	0,04928 „

За повратне карте:

За I класу усвојено је: 0,168 дин.

„ II „ „	„	„	0,121 „
„ III „ „	„	„	0,0788 „

А просечни приход од путничког километра сведен је 1893. год. на 0,039 динара.

Ова реформа донела је огроман прираштај путника. Тако су све компаније 1891. год. имале 121 милијун путника, а 1892. воћ 279 милијуна, дакле, је порастао за 20%, а бруто приход порастао је за 3,8%.

Сем тога су се компаније обвезале, да снизе тарифу и за брзе возове, у колико буде држава попустила порезу на велику брзину.

Брза вожња се у француској нарочито не плаћа. У Немачкој, Белгији, Италији, Мађарској и Србији цена подвоза на брзим возовима већа је но на путничким. Али се ипак и у Француској на главнијим железницама брза вожња плаћа посредно тиме, што брзи возови немају треће класе а неки ни друге класе. Ово доноси повећање таксе за путнике треће класе чак до 80 од сто.

Али за извесне луксузне возове и за возове где има нарочите удобности, цене вожње су знатно повећане н. пр. за возове са вагонима за спавање.

4. **Холандија.** Недавно је реформирала своју железничку тарифу и усвојила је систем сличан мађарској зонској тарифи. — У Холандији има седам зона; прве три се простиру по 50 километара; друге три по 30 км.; а последња до краја државе. Како је Холандија земља малог пространства то је највећа даљина путовања око 240 километара.

5). **Немачка.** У Немачкој још нема јединства у тарифама. И на државним и приватним железницама примењена је пропорционална тарифа, дакле, онаква као и код нас. Цена вожње добија се, кад се основна цена по километру помножи са бројем километара, које треба пропутovati.

Организација немачких железница претрпела је у три маха корените реформе. С почетка владао је принцип, да се железницама да слободно поље за конкуренцију и самосталност за састављање тарифа. Баварска је у свом првом закону захтевала, само да цене железничке вожње не буду скупље но краљевска пошта. Али доцније државна власт нарочито у Пруској захтевала је већег учешћа у надзору над свима гранама железничарства. Па је после опет око 70 тих година приватној иницијативи остављено да се брине о тарифи и реду вожње. Састављени су окружни железнички савети из редова: трговачких, (агрикултурних, шумарских и т. д. који су имали саветодавног гласа. Ове одредбе морала је дотична дирекција саслушати о свима битним питањима комерцијалне природе у железничарству,

Ојачани-Армирани Бетон.

Прописи цар. краљ. железничке дирекције за рачунање и извршење пропуста од армираног бетона на железничким пругама нормалног колосека.

Б. Извођење.

1) За носаче од ојачаног бетона мора се узети само најбоља врста портланд цемента. Он мора бити споро везујући и мора одговарати нормама Удружења Аустр. енж. и архит. и мора одлично издржати пробу кувања и сушења.

Специфичка тежина цемента треба да је преко 3.0. За уверење и потврду о овим особинама цемента мора се старати сам предузимач, и мора их показати пре почетка рада. Предузимач — лиферант — мора назначити и порекло цемента.

2. Песак и шљунак морају бити чести и без икаквих земљаних примеса. Песак мора бити оштар и на сити од 900 рупа на 1 см² мора остављати бар 95% остатка.

Шљунком или туцаником сматра се оно што кроз решето са рупама од 5 мм. не пропада. Величина шљунка у појединим деловима конструкције, што носи, не треба да је већа од половине међупростора гвоздених уметака — арматуре, или простора између гвожђа и облоге. Исто тако и у носачевој зони притиска не сме бити шљунак — туцаник крупнији од 30 мм.

3. Гвоздени уметци смеју бити само од Мартиновог топљеног гвожђа, а оно мора бити испитано и имати све особине које се траже од гвожђа за мостове на ц. кр. држав. железницама.

4) Однос мешања бетона треба да је за све распоне и са насипом до 1 м. (урачунат и шљунчани застор) као 1:3 т.ј. на 1 запремину портланд цемента по 1½ запремина песка и шљунка — туцаника, за објекте са већим насипом од 1 м. може се употребити и однос 1:2:2.

Ако би се правили подметачи (лежишни квадери) од набијеног бетона сме бити однос мешања 1:5; за отпорце од истог бетона, допушта се однос мешања 1:8, наравно, по истим одредбама као и за ојачани бетон.

5) Материјал за бетон по правилу треба да меша машина; при изузецима допушта се ручно мешање али са додатком од 10% цемента.

6). Бетон размере 1:3 мора после 28 дневног стајања у влази издржати на притисак најмање 210 kgr/cm² а на истезање 25 kgr/cm². кад је, пак, размере 1:4 мора издржати на притисак 160 kgr/cm² а на истезање 18 kgr/cm². Одређивање ових вредности и потврда њихова ствар је лиферантова односно предузимачева.

7). Бетон не сме бити само влажан већ мора бити пластичан и има се набијати у танким слојевима а мора својим малтером густо — често обавити гвоздене уметке.

8) Код гвоздених уметака ваља увек избегавати састављање из два комада, ако пак, не може без њих: онда састављање не сме бити простим окачивањем комада о комад већ се морају комад преко комада вешто заварити а место заваривања мора се покривати односно појачати гвозденим покривачем.

Ако је гвожђе округло онда дужина прехваћивања мора бити равна 30 то струком пречнику пресека, а ако је профилисано гвожђе, онда се прехваћаје истом дужином као и код округлог гвожђа са истом површином пресека.

Нечисте, масне и зарђале гвоздене шипке не смеју се употребити док се добро и темељито не очисте

се. Чишћење, ако другаче није могуће, ваља да је хемијско т. ј. прањем гвожђа расблаженом сумпорном киселином, а очишћено гвожђе ваља премазати кречним млеком. Пре но што се употреби гвожђе за уметање — метални скелет — ваља га премазати и житким цементом а по том се мора чекати док цемент тога премазивања не сврши своје везивање, па се тек тада сме употребити.

На местима где се више гвожђа укршта, ваља за време набијања додати и житке цементне масе.

9). Готове бетонске конструкције морају се одржавати влажне 8 - 14 дана, или их треба за толико времена заштитити слојем влажна песка.

10). Скела и калуп треба да су сасвим солидно израђени и тако подупрти и везани, да буде потпуно осигурана израда жељених конструктивних делова. Калупи морају бити тако израђени да би се могао у њима набијати бетон у танким слојевима а тако подупрти да се лако и без опасности од конструкције могу одвојити. Дрвени делови, што долазе у додир са бетоном, имају се глатко орендисати а у даном случају и омастити.

Отворени саставци — фуге — смеју бити само толике колико је потребно дрвету кад набрекне да не би без њих витоперење шкодило бетону при стврдњавању. Величина саставака сме бити од 5 до 8 м/м.

11). Ослобођавање и склапање скела у калупу са конструкт. делова од ојачана бетона што имају да носе, зависе од времена, од сопствене тежине и распона објекта и обично бива после 4—6 недеља, што се има врло пажљиво извршити. Бочни делови калупа могу се склонити чим се бетон довољно стврдноу.

Ако би за време чекања наступио мраз, рок за отклањање има се продужити за онолико дана колико је трајао мраз.

Плоче од ојачана бетона ослобађају се скела и калупа тек после 28 дана од дана када су направљене.

Плоче и носачи од ојачана бетона смеју се оптеретити целокупним сопственим и прелазним оптерећењем тек после 6 недеља од дана када су ослобођени скела и калупа. За то време објект од ојачана бетона могу се употребити за лака прелазна оптерећења, н. пр. раденици са колицима, али се и тада има конструкција обезбедити даскама талпама гредицама и томе подобно.

12). Извођење конструкција од ојачана бетона сме се поверити само извежбаним и наученим раденицима, али под сталним надзором техничара за такве конструкције или раденика, за кога се зна да је савесан и врло извежбан.

Z. Oe, J. A. V.

К. Б.

В е с т и.

Предлог

За заједничку екскурзију Удружења Српских Инжењера и Архитекта.

Управни Одбор Удружења донео је одлуку да се за овогодишњу екскурзију после главног скупа предложи члановима следећи правац :

Београд — Радујевац — Негошин — Зајечар — Честобродица — Мраћин — Београд.

Распоред путовања био би од прилике следећи: полазак из Београда лађом Српског Бродарског Друштва у 7 часова по подне, долазак у Кладово између 10 и 11 часова пре подне и прелазак у Турн-Северин. Ручак и разгледање вароши. Пред вече полазак лађом Дунавског Парабродског Друштва, долазак у Радујевац у 10 часова у вече, преноћиште у Негошину.

Другог дана путовање до Зајечара колима или индустријском железницом Вршка Чука — Радујевац, преноћиште у Зајечару.

Трећег дана пре подне разгледање вароши и извршених железничких радова, од подне полазак за Бољевац и преноћиште у истом.

Четвртог дана полазак из Бољевца у 6 или 7

часова изјутра, ручак на Столицама, разгледање напуштених железничких радова од Столица до Св. Петке, вечера у Параћину, повратак за Београд ноћним возом.

Саопштавајући овај предлог члановима Удружења Управни одбор их моли да најдаље у року од 15 дана доставе Управи писмено своје примедбе или евентуално предложе другу маршруту за овогодишње путовање, како би се ово питање благовремено претресло на једном месном скупу и предузели потребни претходни послови и припреме за путовање.

Десет камених плочама покривених пропуста на путу Негошин — Брза Паланка саградиће се ове год. по пројекту окр. инжењера г. Б. Минића.

Предрачунска је сума 6200,10 дин.

Дрвени мост у селу Пепељевцу на км. 7+100 пута Крушевац — Александровац, оправиће се ове год. по пројекту окр. п. инжењера г. М. Ђуковића.

Предрачунска је сума 794,68 дин.

Дрвени мост од 49. м. распона саградиће се ове год. преко реке Моравице код Дивљаке на средњем путу Гуча — Миросалци — Дивљака, по пројекту окр. инжењера М. Протића и Ж. Д. Радовића.

Предрачунска је сума 10205,14 дин.

Грађење штале са млекарником при пољопривредној станици у Зајечару извршиће се по копији плана? Радио Ст. М. Петровић државни економ среза Зајечарског. Решено да се изради по оригиналном плану.

Предрачунска сума је 15996.20

Нова школска зграда у Д. Грбици округ крагујевачки, саградиће се ове године.

Предрачунска је цена 9 374.54 динара

Грађење пољопривредне станице у Валуеву извршиће се по скици г. Б. М. Таназевића и Драгутина Маслаћа архитекте.

Предрачунска цена изнеће око 70,000 динара.

Грађење дрвених кровова на Манастирима: Руденица, Јаковцу и Стевановцу, окр. крушевачки, извршиће се по скици г. Косте Јов. Јовановића п. архитекте.

Предрачунска је сума:

за Руденицу	1383.50	} динара
„ Стевановац	560.58	
„ Јаковац	970.28	
Свега	2 914.39	динара.

Набавка неизрађеног гвожђа за гитере гвоздене решетке и потребан број пећи за нову радионицу осуђеничку у Топчидеру.

Предрачунска је цена 4 288,25 динара.

Грађење канала за одвод нечистоће из зграде Главне Контроле, израдиће се по скици г. Сиљана Пејчиновића архитекте.

Предрачунска је цена 1935 динара.

Грађење моста преко Белице, на путу Чачак — Тишање — Ариље уступљено је Тан. Маслару пред. из Пилатавића за суму 4425.00 дин. ниже од предрачунске суме за 70.84 дин. или 1.58%.

Плаћа срез драгачевски.

Оправка цркве у Шапцу уступљена је Петру Јевтићу по понуди за 6133 дин.

Плаћа црквена каса.

Оправка окружне зграде у Пироту уступљена је Николи Шоповићу пред. из Пирота за суму од 2824.90 дин: неже од предрачунске суме за 310 дин. или 9.71%.

Плаћа округ.

Резервна растова грађа за оправку постојећих дрвених мостова и пропуста у окр. рудничком набавиће се ове год. по предрачуну окр. инжењера г. Аце О. Милинковића.

Предрачунска је сума 3203,50 динара.

Стражара за чувара гвозденог моста преко Поречке реке на државном путу Неготин — Брза Паланка — Доњи Милановац саградиће се ове године по пројекту окр. инжењера г. Бож. Минића.

Предрачунска је сума 3291,71 дин.

Државни технички испит. Испитна комисија прегледала је поднете домаће задатке свију пријав-

љених кандидата за полагање држав. техничког испита у овој години, па је нашла, да су сви поднети задатци довољно разрађени и пажљиво израђени, стога пушта на испит:

за грађевинске инжењере:

г. г. Радомира Ђаковића п. инжењера;

Милала Аћимовића „ „

Божидара Јовановића „ „

Николу васиљића „ „

за архитекте:

г. Момира Коруновића п. архит.

за машинске инжењере;

г. Милојка Требињца п. инжењера.

Комисија је саставила и распоред за полагање испита по коме испити почињу 24. марта а завршују се 4. априла и то, писмени испити држаће се 24, 26, и 28. марта, а усмени 31. марта и 1, 2, 3 и 4. априла.

Испити ће се држати:

За грађевинске инжењере и архитекте у Сали Грађевинског Савета у Министарству Грађевина, а за машинске инжењере у Дирекцији Срп. Држ. Железница.

Нови срески путови: Указом Њ. В. Краља од 27. фебруара 1907. г. оглашени су за среске:

а) пут који ће се саградити од окр. пута Сталаћ Ђићевац па преко Лучине, Маћара, Ражња, Липовца Црног кала и Мозгова до везе са окр. путем Алексица Соко Бања; и

б) нови пут, који ће се саградити од Ражња преко Подгорца до цркве Св. Петра.

Нове грађевине у Београду Од поднетих и прегледаних планова Управа града Београда одобрила је, да могу подићи нове грађевине.

1. Кости Глишићу у Јакшићевој ул. бр. 5.

2. Тодору и Милану Браћи Михаиловић на углу Макензијеве и Кочине ул.

3. Лазару Дамњановићу у Проте Матеје ул. бр. 4

4. Недељку Гроздановићу на углу Далматинске и Бушине ул.

5. Николи Николајевићу у Скопљанској ул. бр. 27

6. Драгомиру Радуловићу у Душановој ул. бр. 14

7. Милошу Димитријевићу на Гундулићевом Венцу.

8. Даници Миленковић у Сарајевској ул. бр. 3.

9. Андреји Кадабићу у Курсулиној ул. бр. 14.

10. Даници Радивојевић у Ратарској ул. бр. 66

1. Пријаве за нове грађевине у Београду.

1.) Даница Радивојевић Ратарска ул. 66.

2.) Милан и Иван Димитријевић Светогорска ул. бр.

3.) Наста Денић Ломина ул. 3.

4.) Павле Галиш Златиборска ул. 38.

5.) Андрија Калабић Курсулина ул. 14.

6.) Душан К. Николић Проте Матеје ул. 7.

7. Јулијана Селград Синђелићева ул. 12.

8.) Станојевић и Гачић на углу Кнез Милетине и Видинске ул.

9. Радован Антић угао Краља Петра и Страхињића Бана ул.

10. Светозар Игњачевић у новопросеченој ул. Дун.-крај)

11.) Сима Вучковић Вршачка ул. 7.

12.) Мијаило Лепчевић Молерова ул. бр.

13.) Тоша Милићевић Студеничка ул. 17.

14. Анђелија Бирвалскова Таковска ул. 74.

15.) Теодота Панђела Добрачина ул. бр.

16. Аћим Бошковић Кочина ул. 49.

17.) Вепимир Карић на углу Макензијевој и Баба Вишњине ул.

18.) Марија Матић Хаџи — Мелентијева ул. бр.

19.) Антоније Богдановић Проте Матеје ул. бр.

20.) Крста Поповић Баштованска ул. 10.

II. Пријаве за преправке зграда у Београду.

1.) Вилхелм Бадер Ломина ул. 15.

2.) Др. Јеврем Жујовић Краља Милана ул. 92

3.) Јован Ђуровић на углу Макензијевој и Курсулине ул.

4.) Михаило Петровић п. пуковник Југ Богдана ул. 6

5.) Олга В. Пироћанац Даничићева ул. 27.

7.) Милан Паранос Хотел „Босна“ на Сави.

Благајникова пошта

Од господе претплатника из Београда, примили смо на име претплате за лист и то:

по 5. дин.

за IV четврт 1907. год.

од г.г. Х. и Хр. Фегели агента, Ф. Голумбовског камен., Тасе Неранџића трг., М. Милашиновића начелника упр. за грађење железн. у пензији, М. Балте шефа катастра, М. М. Јовановића инжењ. Мин. Грађевина и Ђоке Станојевића проф. универзитета.

од г.г. Д. Ј. Панђела индустријалца, Јов. Атанацковића генерала, Милоша Божановића инжењер п. пуковника, Милана Туцаковића инжењер мајора, Мил. О. Петровића директора фабрике дувана, Сопственика Гранд Хотела, Љубе Барића предузимача, Крсте Јовановића предузимача, и г. Драг. Јовановића машинисте, за IV четврт 1906 год.

за II четврт 1907. г.

од г. Драг. Паљића чиновника Срп. Брод. Друштва.

по 10. динара.

за II полгође 1907. год.

од г. г. В. Баганца агента, Св. Ивковића индустријалца, Владе Станковића трговца, И. Бајлони индустријалца, Сопственика Хотел Париза, В. Бадера начелника Мин. Грађевина, Глише Штајнлехнера агента,

Филипа Стојановића предузимача, Кланичког Друштва Раде Томића инжењера. Фабрике „Гођевац“, Сретена Стојановића предузимача, Дим. Бошковића предузимача, П. Велимировића Државног Саветника, Ђорђа Вајферта индустријалца.

Г. Милосав Павловић в. инжењер из Пирота, послао нам је 20 дин. на име претплате на лист за II полгође 1907. и I полгође 1908. год.

ЧЛАНОВИМА УДРУЖЕЊА.

Почев од 3-ег броја Српски Технички Лист обустављен је свима члановима Удружења који дугују чланске улоге за *више од две године*. Лист се међу тим штампа привремено у истом броју примерака и задржани бројеви шаљу се свакоме који изјави усмено или писмено ма коме члану Управе: *да ће чланске улоге, које дугује отплатити у месечним ратама од најмање пет динара*. Како према уставу Удружења чланови смеју дуговати улог највише за две године, то се обраћа пажња свима оним члановима којима је Лист обустављен, *да ће престати бити редовни чланови Удружења ако 1-ог маја тек. године не почну уплаћивати дугујуће улоге*.

Да би се пак ове непријатне преписке и обуставе Листа у будуће избегле умољавају се сви г. г. чланови Удружења да своје улоге за прошлу и текућу годину благовремено положе друштвеној благајни. За чланове, који стално живе у Београду најзгодније је да једном поштанском картом известе ма кога члана Управе: где, на коју суму и у које време да им се пошаље признаница по друштвеном послужитељу; чланови пак из унутрашњости умољавају се да улоге и на даље шаљу поштанском упутницом на адресу благајника.

Благајник

Удружења Срп. Инжењ. и Архитекта

Душан Божић

инжењер канализ. одсека општ. београдске.

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