

СРПСКИ

ТЕХНИЧКИ ЛИСТ

ОРГАН УДРУЖЕЊА СРПСКИХ ИНЖЕЊЕРА И АРХИТЕКТА

САДРЖАЈ: Српски техничари пред Одбором Општине Београдске од В. стр. 345 Железнице што се подижу приватним капиталом и експлоатишу у приватној режији од Свет. Ж. Мих. стр. 346 Рјуканска електрична железница у јужној Норвешкој од М. М. Аћимовића инж. стр. 348. Заштита гвоздених конструкција противу рђања од М. М. Аћим. стр. 349. Рад Удружења, поводом пројекта закона о уређењу Мин. Грађ. (свршетак) стр. 349. Техничка Књижевност: Revue Technique d' Orient. од Ј. стр. 350. Стечај. стр. 351. Белешке: Тунел испод Босфора стр. 351. Извршење другог Симплонског тунела стр. 351. Вести: Грађевинарске вести, стр. 351. Стечаји. стр. 352. Члановима Удружења стр. 352. Обавештење стр. 352. Претплатницима Српског Техничког Листа стр. 352.

Српски техничари пред Одбором Општине Београдске.

На одборској седници вароши Београда од 12. ов. мес. пало је тако оштрих и тешких израза о спреми и способности српских инжењера и архитекта, какве је ретко чути ма за коју грану јавних раденика у нас.

Било је то приликом дискусије о предлогу Суда: да се изврши преуређење и груписање свију техничких одељака општинских и за директора свију тих послова добави стручно техничко лице са стране. Истина, није било од Суда изрично предложено, да се то лице тражи искључиво да је странац, али су услови у конкурсу такви, да тек само што се не каже: тражи се тако и тако лице, које мора бити странац. Ми нећемо да улазимо у то, шта је сметало Суду и Одбору општинском, да одмах отворено не искаже своју жељу, али и по самом конкурсу, а још више према говору одборника, који су гласали за предлог Суда, јасно се види то велико негодовање на српске инжењере и архитекте. То негодовање пропраћено је и примерима, како је неки наш инжењер направио кућу без темеља, други ово, трећи оно, и тако се донесе решење да се набави стручњак са стране, који ће подићи ову запуштену варош из прашине и блата на ступањ модерно уређене вароши.

Српским техничким раденицима не може бити криво кад се каже да у свету веће и старије културе има бољих техничких раде-

ника, но у нас. Али се начин третирања тога питања не може допустити ни самим општинским одборницима, како су они покушали да представе рад српских техничара.

Наводити онакве примере о кући без темеља, што је у ствари истинити случај једног алкавог и реците несавесног чиновника, не може бити мерило опште вредности једне струке јавних раденика, као што се не би могло приписати у опште незнање и несолидност француских техничара случај са кућом од пет спратова, која се при довршетку срушила у самом Паризу пре три године.

Још једно питање намеће нам се овде за одговор, које нам се често у последње време набацује у грех. Мислимо за скупштинска зграду, „то ругло српске технике,“ како реће једно јавно гласило. Српски Технички Лист је међутим на време још пре почетка грађења предочавао све ове несреће које су наступиле и које ће наступити, па меродавни нису нашли за потребно послушати нас! Зато и сад ено темеља који кисну и пуцају

Свуда, на коме год послу хоћете, само се слушају „наши.“ Свако друго мишљење је немеродавно; и у техници се гледа колико ко гласача има за собом, онолико му вреди реч. Ко има највише гласова тај је највећи технички стручњак, тај све зна! Већ неколико година у Одбору се само гласа, парадира са говорима и тако рећи вештачки одржава сваки свој број гласова; једнако се нешто тражи да се ради, да се подиже, да се креће, виче, ларма..... А време пролази, милион по милион узајмљује се и троши; велики општински радови без система, без здраве једне

општинске политике окрећу се и врте у месту.....

И као са Колумбове лађе викнуо је први: хоћемо странца, дајте странца да нам уреди Београд! Други сви као дављеници прихватише: тако је, кад међу нама, најјачим партијама нема стручног човека за то, нема га нигде сем на страни!

Решише дакле да се доведе стручњак са стране, који ће уредити Београд. Он ће доћи и прво ће се упознати са нашим приликама. Видеће све, и више но што и сами одборници желе. Видеће тај страни стручњак, што ми одавно гледамо, да ни сам Општински Одбор не зна шта хоће. Један тражи од тога странца да „створи план за уређење вароши“ (речи једног одборника), други тражи да он буде референт по свима техничким гранама! Тај ће видети ово опште стање, у коме се креће српска техничка струка и цео наш друштвени и политички живот, те нити ће се он за кратко време свога боравка међу нама моћи да нађе у овакој средини, нити ће општински одбор, овакав какав је, умети да му помогне да се размрси онај сплет од питања, онај Гордијев чвор што се зове — уређење Београда-

Општини требају:

довршење катастра,

регулација,

канализација

водовод,

као главни послови, које треба што пре довршити, сем осталих скоро исто толико важних. Сви ти радови спадају у разне струке инжењерства. Нема тога, који се може назвати техничаром стручњаком ни у двома од побројаних радова.

Каквог стручњака тражи Одбор са стране?

Не изгледа ми Одбор неозбиљан кад тражи једног стручњака на уређењу неке велике вароши?

Суд, који треба да је сам носилац и представник једне општинске политике не зна ни какве радове има да предузме ни какве стручњаке тражи. Тражи да му то каже онај стручњак са стране!

Кад ово не би било скопчано са издацима, које ми сви грађани носимо, било би смешно. На грдње онаких одборника ми бисмо се смејали. Али је иначе ствар жалосна и за негодовање.

Нека дође и тај стручњак са стране, па ће се и он уверити да ствари наших општинских политичара иду жалосно.

В.

Железнице, што се подижу приватним капиталом и експлоатишу у приватној режији.

1. Подринска окружна железница.

Ову је пругу подигао Округ Подрински. Дугачка је 60 Км. — Везује места и станице: Шабац — Сава, Шабац — Штитар, Дубље, Змињак, Прњавор, Ново Село, Лешницу, Липницу, Лозницу, и Бању Ковиљачу. Ширина колосека 0.76 м.

Терен кроз који пролази раван је; тежих објеката нема — Предата је јавном саобраћају 18. јула 1910. год.

За сада има возни парк: три локомотиве тендерске, пет путничких (класа) вагона, један фургон (за пртљаг), петнајест Н, четрнајест Ј, два М. и четири К. вагона — товарних.

До сада је за ову железницу ангажовано око 2,500 000 дин. То ће рећи да километар стаје: 41 667 дин.—

Како је ова пруга предата јавном саобраћају за превоз путника и робе, а положена у врло повољном и плодном терену, то је очекивати незнатну режију а знатније приходе. До сада се највише превозила храна и дрва.

Класификација робе, тарифна шема и тарифни барем је као и код тарифе за уске државне железнице. Путничка тарифа је исто тако. Одступање је од ове само код основне дужине за рачунање возарине, у место 10 Км. 5., и што се даље дужине заокружују од километра до километра. Сви прописи, закони и одредбе за државне железнице, вреде и за ову.

Помоћно средство овој железници данас је телефон, којим станице међусобом саобраћају.

Данас ова железница има везе саобраћајне са паробродским друштвима у Шапцу, на Сави. У будућности ће добити по свој прилици везу са железницом од Ваљева. (Тврде да се ова пруга ка Ваљеву већ и обележава).

За један месец (Септембар) за колико је време ова железница у саобраћају, био је приход према режији као 4 : 3.

Ако би се према овоме смео да направи закључак, претпостављајући да не наступе никакве ванредне прилике, које би изискивале веће издатке на режију; онда уложен капитал доноси једва 1,6 %, те би округ имао да доплаћује између 4.4 и 5.4%. Али није немогуће очекивати и много веће приходе, пошто железница пролази кроз веома плодне равнице, кад се мештани навикну на железницу и кад се возни парк повећа да може целокупну робу и путнике примити.—

Похвална је ова ствар. Управа одмах у почетку показала је вољу да подесном тарифом повуче све путнике на железницу. Она при рачунању тарифе за путнике заокружује растојања ваћа од 5 км. од километра до километра, те тако путник плаћа стварно пропутовани пут. Ово је, рекосмо, добра намера. Хоће да привуче и оне путнике, који би, као и свуда конзервативни, ишли поред железнице пешице а гледали у њу.

Закон за пријем особља у службу на овој железници вреди исти који и за државне железнице. И сви прописи и правилници, који из тога закона потичу, вреде и за ову железницу. Према томе социјалан положај особља на овој железници у свему је раван положају особља на државним железницама.

Плате управи одређене су данас овако: директору систематска плата 6000, додатак 3000, нижем органу 5000 и 1000, трећем 4000 дин. на годину.— Ако се узме само по два службеника на километар (на државним железницама је било у 1908 год. 4.74) и узме да двадесет морају имати плату најмању просечно, 2000 дин. а осталих сто: 1000 дин. на годину, онда би лични издатак био годишње око 160 000 дин. Међутим јасно је да је ова сума мала; јер се код приватних железница не служи јефтине него код државних, пошто нема свих оних услова које државна служба даје. И на одржавање пруге мора се оволика сума ангажовати.—

Из свега овога излази, да ће режија бити скупа и да округ за своју железницу мора доплаћивати а доплаћивање пак изазива пресе, који народу тешко падају. Ако се ускоро не добије веза са каквом другом железничком пругом и ако не буде било некога необичнога саобраћаја, ова ће се железница мучно да одржи. Како је народ поред ове пруге

продуктиван као и народ поред других пруга у земљи — он ништа савршеније и ништа више не даје — и ако режија остане као што смо рекли, пошто се ова железница не може некако изузетно експлоатисати, па ни онако како то предлаже г. Милош В. Илић инжењер, у „Техничком Листу“ бр. 31. то да би се ова група у будуће одржала, мора прећи у државне руке. И онда ће бити могуће рационалније експлоатисати је. Јер би лични издатак на централу отпао пошто би он био општи — а лични издатак на возно, машинско, пружно и станично особље би био много мањи. Мањак у суми за амортизовање капитала, уложеног у ову железницу накнађивао би се из општих железничких прихода, као што то бива данас и за неке железнице ускога колосека у државној режији.

Сви ови закључци речени су хипотетично пошто се за овако кратко време рада не дају правити прецизна суђења. А и без тога људи који се стално баве привредним-економно политичким питањима, веле, да се из ових области друштвених наука не могу са поузданошћу чинити тачни закључци и кад многа факта стоје на расположењу. У толико се мање данас овде може прецизан бити. Не сме се сметнути са ума да саобраћајна кампања на овој прузи траје само јесењих месеци а да остало време у години саобраћај спадне у главном на превоз дрва и путника. А приходи од свих транспорта, на прузи која нема везе са другом којом железницом и која не везује веће потрошачке центре, — нису и не могу бити неограничени.

Ово је било написано много раније но што је г. Јов. П. Зрнић, инжењер публиковао извештај о овој железници поднесен окружној скупштини (види „Технички Лист“ бр. 42. од 17. октобра 1910 год.). Међутим и после тога извештаја ја остајем при овоме своме мишљењу за сада. Истина, слажем се са г. Зрнићем односно података о приходу. Али и тврдим да се г. Зрнић задржао само да говори о приходима. За мене су пак расходи од исте вредности, па и веће но приходи. Може бити да ће приходи достићи 246, 587 или 4742 дин, по Км. Али је то само бруто приход.— Расход, према ономе што сам горе рекао, неће бити ни пару јевтиније, ако се много што шта не би појевтинило у режији. Може бити одговориће ми се да је округ и народ једва дочекао да има своју железницу и да ће радо уз порезу плаћати ануитете за своју железницу — буду-

ћи је до сада плаћао прирез за железнице у земљи којима се није служио — и не ишчекујући да му се та железница рентира. Али је ово већ дуго питање, које ја данас нећу да додирујем. Ја имам право данас да сумњам у тако велику вољу народну.

Свет. Ж. Мих.

2. Пожаревачка окружна железница.

Пожаревачки округ из својих средстава подигао је узану железницу, ширине 0,76 м., од Дубравице до Пожаревца, која прелази преко места Равница и Брежана.

Пруга је дугачка 16²⁰⁰ км. у равници са врло благим успоном (до 4‰ и кривинама најмањег радијуса 180 м.); тежих објеката нема. Равница, кроз коју пролази, плодна је. У близини пруга има неколико млинова и један отворени мајдан угља; других рудних открића нема за данас.

Ова пруга служиће јавноме саобраћају. Саобраћају је предата у августу 1910 год. На грађење ове пруге, без возних средстава и осталог материјала, издато је до данас 450.000 дин. т. ј. један Км. стаје 28125. дин.

Од вознога парка набављено је две локомотиве и 49 разних вагона.

И за ову железницу, према датој повластици, вредеће закони, прописи, уредбе и тарифе за државне уске железнице.

За сада се на рачун грађења ове железнице плаћају: један инжењер (плата и додат) 8000, други инжењер 8000, трећи инжењер 5000, два цртача 4800 и два машиновође 4000 дин. на годину. Рачуна се да би цео издатак на особље износио око 48 000. дин. на годину, и интересе на узети капитал око 50000. дин. И те се суме у ствари данас издају и ако је пруга тек предата саобраћају.

Особље које се буде ангажовало за ову пругу, третираће се по закону који вреди и за особље државних железница.—

Ако се ова пруга не веже т. ј. ако даље пројектовани део ове пруге Пожаревац — М. Црнуће — В. Село — Пегровац не буде до скоро саграђен и предан јавном саобраћају, пруга Пожаревац — Дубравица апсолутно се неће рентирати. Округ мора редовно доплаћивати, ма да се не би могло апсолутно рећи, да то не би био и случај, кад буде везана са Петровцем.

Од помоћних средстава ова пруга има само телефон, стајаће у директној вези са паробродским друштвима у Дубравици. Сувоzemни путеви, који се дотичу до ове железничке пруге, добри су и возни су.—

Септембар 1910 г.

Београд

С. Ж. М.

Рјуканска електрична железница у јужној Норвешкој.

Кроз лепе пределе области Телемарка у јужној Норвешкој саграђена је и ово дана предата саобраћају железничка пруга, звана Рјуканска железница (види карту железнице Христијанија — Берген у 43 броју „Срп. Техн. Листа“), чије је грађење изазвано наглим развијањем индустрије у области Телемарка, и има дакле на првом месту да служи преносу индустријских продуката а тако исто и путничком саобраћају и на тај начин дивни и романтични предели Телемарка добијају много удобнију везу са јужним приморјем Норвешке.

Пруга почиње код Notodden-а северно од Skien-а (извозна морска варош и пристаниште на јужном заливу Норвешке), иде до Finnoset-а, одатле се саобраћај врши и веза наставља парним товарним шлеповима преко дугачког Finn-језера у северозападном правцу. Од станице Rolang-а на северном делу овога језера скреће железница западно до Saaheim-а као крајње станице, која лежи у непосредној близини Рјуканског водопада. У кратко речено нова железница има да врши транспорт продуката из Рјукана на Нотоден, одакле ће се ова даље преносити воденим путем на извозно пристаниште Skien.

Нотоден је постала весма важна индустријска област, јер су на њој подигнуте велике фабрике за производњу шалитре, коју добијају из ваздушног азота. Овде је подигнута и једна фабрика за производњу карбида, па је саграђено и пристаниште Још једно веће постројење сада се изводи на Рјукану за добијање снаге од 250.000 HP са Рјуканског водопада.

Биће од интереса навести о овом построју и неке детаље које је објавио „Elektrotehnisk Tidsskrift.“

Моторна снага за Рјуканску железницу на целој својој дужини како на прузи Notodden—Finnoset тако и на прузи Vestfjorddal је електрична. Укупна дужина железнице износи око 45 км. Електричну

енергију за другу пругу даје Рјуканска фабрика шалитре, за пругу Тинозет. — Нотоден хидроелектрична централа Svaelgfos.

Примењена је једнофазна наизменична струја од 10.000 волти напона, 16 периода. Саграђена су два трансформатора са три моторска генератора сваки по 400 киловата; за Vestfjorddol-ску жељезницу исте величине са 2 агрегата. Пресек спроводника електричне снаге је 65 mm² и примењено је обично ланчано вешање о гвоздене стубове у бетону усађене а на размаку од 60 met.

Возни материјал за електричну вучу састављен је засад из три локомотиве са 4 осовине, свака са 4 једнофазна мотора од 120 Н.Р. као и 2 локомотиве са двама осовинама са по два слична мотора. Мотори су репулзиони. Свака локомотива има два трансформатора. Локомотиве су снабдевене са кочницама са ваздушним притиском Вестингхауз, или електричним кочницама.

М. М. Аћимовић

Заштита гвоздених конструкција противу рђања.

По листу: „Т. Rundschau“ вредно је споменути један прилог питању о заштити гвоздених конструкција противу рђања облагањем бетоном. Овоме је био повод рушење једне седамнаестоспратне зграде у Њујорку, које се десило ове године. Зграда је била саграђена 1896 Гвоздени стубови што су носили конструкцију били су обложени зидном масом од опека, и показивали су још само местимце трагова од премаза ма да су били двапут бојадисани: једанпут у радионици а други пут на месту грађења после свршене монтаже. Од врха до дна стубови су јако зарђали само места, код којих су међупростори између зидне масе и стубова били испуњени малтером од портланд цемента, чинила су од овога изузетак. И доње површице спратних гвоздених носача биле су зарђале, док, су се горње површине, облепљене цементним малтером, налазиле у добром стању. Најјаче образовање рђе показало се на североисточном углу шестог спрата, где су стубови стајали до зида суседне зграде. Овде су се могле местимично главе закивака лако скидати.

При рушењу једног гасног резервоара у Хамбургу, који је подигнут год. 1852—1855, показали су 2 до 3,5 м. дугачки анкери бетонског темеља, који беху добили, заливањем цементном кашом, цементну превлаку (кошуљицу), да их је цемент потпуно сачувао од рђања. Сличан је случај констатован и на баварском земаљском музеју у Нирнбергу. За време земаљске изложбе у Нирнбергу год. 1906

саграђен је био један лук од армираног бетона, код кога су били употребљени гвоздени уметци већ рђом превучени. По свршетку изложбе лук је био оптерећен до границе ломљења при чему се показало, да је раније сасвим зарђало гвожђе постало чисто, бело.

М. М. Аћ.

РАД УДРУЖЕЊА

поводом пројекта Закона о уређењу

Министарства Грађевина.

— Свршетак —

М. К. Поповић вели да би управе подносице свој буџет за свуку годину, па не би било забуне.

Јов. Андрејевић вели да ће управа слаати парцијелне своје буџете, па ће се према томе правити општи буџет. Увек треба тражити више, да би се добило мало.

П. А. Димић вели, да инж. одељење Мин. Грађевина тражи увек по 2 до 2,5 милиона динара буџет, а добија по 250 до 300 хиљада динара годишње. Не помажу парцијелни буџети ни тражења појединих грађевинских одељака. Оно што се има мора да се распореди са обзиром на најпрече потребе у целој земљи. Апсолутно је немогуће да буџетом произвољно располажу сви грађ. одељци, то може чинити само Министар.

Затим је и ова тачка примљена по предлогу.

12.) Начелницима Мин. Грађевина да се повећа плата на: 6000, 7000 и 8000 динара годишње (слично као у Железничкој Дирекцији) у једној класи да служе min. 4 године. Инспектори исто тако.

Плата инжењера да почиње од 3000 па да иде до 6000 дин. годишње. У једној класи да се служи min. 3, max. 4 године, као што је у садашњем закону о уређењу Железничке Дирекције. Исто то да важи и за подинжењере и за под-архитекте.

Ј. Стефановић истиче да у опште вредне људе треба награђивати, а лење кажњавати. То све треба да оцењује неки форум, али тога форума нема. И Грађевински Савет и Инжењерско Удружење у том су погледу илузорни.

Д. Мирковић вели да то треба регулисати у закону о чиновницима грађанског реда, а не у овом закону. Иначе је принцип напредовања добар и правилан. — Прима се.

13.) Плате грађевинских надзорника да буду од 1500 до 3600 дин. са повишицом од 300 дин. после 3 до 4 године. — Прима се.

14.) Да се особљу Мин. Грађ. да је 20—25% од плате као додатак због скупоће живота.

Д. Мирковић вели да иначе држава узима сувише велику порезу од чиновника. Боље би било смањити чиновницима плату, па их ослободити порезе.

И ова се тачка прима.

15.) Државни испит да буде обавезан за све без разлике где су свршили школу (овде или на страни). Исто тако да се заведе да дипломирани техничар не мора бити годину дана практикант или цртач.

М. Ј. Смиљанић налази да би државни испит требало сасвим одбацити.

Д. Мирковић налази опет да државни испит треба задржати и то обавезно за све.

М. С. Милосављевић такође је мишљења да треба да буде државног испита.

Затим се и ова тачка прима по предлогу.

16. Године службе за пуну пензију да буду за инжењере — архитекте до 30, а за административно особље до 35 година.

Прима се....

17. За све чиновнике, надзорнике и административно особље прописати квалификације за ступање у државну службу.

Прима се....

18.) Да држава давањем техничке снаге помаже приватну иницијативу на великим радовима и индустрији, дајући техничком особљу до 5 година осуства).

Прима се...

19.) Да се загарантује сталност чиновника, али да се недостојни морају уклопити из службе.

Прима се.

20. Све указно особље премешта се само Краљевим указом, а не простом наредбом.

Прима се.

21.) Државним питомцима да се године проведене на страни урачунају у године службе и да им се одржи ранг т. ј. ако су претходно свршили наш факултет и ако су на страни постигли жељени успех.

22.) У прелазном уређењу предвидети да се свима чиновницима Мин. Грађевина одмах регулише плата по новом закону тако, да сви паралелно пођу за један степен напред.

Најзад скуп је изразио жељу, да се техничком особљу осигура сваке године по један месец дана осуства ради одмора. Неупотребљено осуство једне године може се комбиновати са оним у другој години, али не може бити дуже од два месеца (ради одмора).

Са овим је месни скуп завршио претрес новог пројекта закона о уређењу Мин. Грађевина, и на основу тога је написана представка, коју су одређени делегати (председник К. Д. Главинић, секретар Неш. М. Смиљанић и члан управе Драг. Маслаћ) предали Господину Министру Грађевина (28. IX. 1910), са молбом и надом да ће Господин Министар као инжењер усвојити, и као преставник техничке струке у Србији порадити да напред изложена начела и жеље нашег Удружења нађу места у новом закону о уређењу Министарства Грађевина.

Наше Удружење је дакле учинило своје, а од Господина Министра и Народне Скупштине зависи да ли ће и у колико рад удружења уродити жељеним паодом.

Октобра 1910. год.

Београд

Н. М. С.

ТЕХНИЧКА КЊИЖЕВНОСТ.

Балканско полуострво обогатено је ових дана новом књижевном тековином на пољу технике.

У Цариграду почео је 15. септ. о. г. излазити нов лист:

„Revue Technique d' Orient.“

Овај први угледни број, врло је богат садржином и лепо уређен. Чланци су разнолики: о железницама, о друмовима и мостовима, о општинским техничким пословима, о хидротехничким и рударским радовима и о поморским конструкцијама. Има и неколико слика.

Надамо се да ћемо лист добијати у замену за наш лист.

Препоручујемо г. г. колегама, који владају француским језиком, да овај лист примају, јер како изгледа биће у њему доста интересних саопштења о техничким радовима у суседној нам монархији.

Лист излази сваког 15. у месецу. Цена му је за иностранство 20 франака годишње (у злату).

Девиза му је: „Vouloir c' est pouvoir.“ (Што се хоће то се може).

Ј.

СТЕЧАЈ.

Удружење Српских Инжењера и Архитекта расписује овим стечај за израду расправе о **армираном бетону**.

Најбоље израђену расправу награђује са 500 динара Раљска фабрика цемента.

Расправа има у првом реду да изложи и испита опште особине конструкција од армираног бетона и да при томе обрати особиту пажњу питању: када су и у колико оне подесније од осталих а нарочито чисто гвоздених конструкција.

При том расуђивању треба узети у обзир све особине армираног бетона, а нарочито његову сигурност противу пожара и његове игијенске особине.

При испитивању конструкције од армираног бетона с економског гледишта, ваља узети у обзир не само трошкове око израде него и трошкове око одржавања.

Зарад бољег објашњења и очигледнијег упоређења могу се расправи додати и упоредни пројекти за једну конструкцију у гвозђу и у армираном бетону и то за околицу Пожаревца, Шапца или другог ког места у Србији у којима је оскудица у добром крупном камену за зидање.

Рок за предају расправе оцењивачком суду или Удружењу Српских Инжењера и Архитекта биће Цвети 1911. године како би се могао извршити преглед и оцена поднесених расправа, те да се награда додели о главном скупу Удружења на Духове 1911. г.

У оцењивачком суду су изабрана ова лица:

Председник г. Јефта Стефановић ред. професор Универзитета и чланови г. г. Кирило Савић Управник грађења нових железница, Миленко Турудић и Dr Јngen. Милутин Миланковић ванредни проф. Универзитета и Драгутин Маслаћ архитект Мин. Грађевина. 30. маја 1910. год.

Београд

У име Удружења
Срп. Инж. и Архитекта
Председник оцењивачког суда
Јефта Стефановић.

БЕЛЕШКЕ.

Тунел испод Босфора. Двојица енглеских инжењера Cook и Morrison добили су од турске владе концесију за грађење подморског тунела, који ће спајати европски део вароши са азијским делом Цариграда.

Н. М. С.

Извршење другог Симплонског тунела. За израду овог тунела, који ће коштати око 35 милиона динара, расписана је опет лицитација, пошто фирма Branddu и Com. из Винтертура није могла извршити услове, на које се уговором била обавезала. Ова фирма волела је да плати 2 милиона динара казне за раскидање уговора, него да извршује овај тунел по раније понуђеним ценама. Вишкови према ранијем предрачуну срачунати су сад на више од 10 милиона динара.

ВЕСТИ

Грађевинарске вести.

Шест камених плочама покривених пропуста, саградиће се ове год. на државном путу Брза Паланка—Неготин по пројекту окр. инжењера г. П. А. Ђирића.

Предрачунска је сума 3524,70 дин.

Проширње окр. пута Д. Милановац — Зајечар на месту „Војводин Вис“ извршиће се ове год. по пројекту окр. инжењера г. П. А. Ђирића. Предрачунска је сума 8780,37 дин.

Проширење среског пута Жагубица — Горњани — Црнајка на месту „Враца“ извршиће се ове год. по пројекту окр. инжењера г. П. А. Ђирића.

Порушене подзиде на старом путу у Горњачкој Клисуре оправиће се ове год. по пројекту окр. инжењера г. П. М. Ракића.

Предрачунска је сума 4654,72 дин.

Лицитација је одређена за 26. новембра т. год.

Камени мост од 10. м. распона, саградиће се преко Лубничке реке на путу Зајечар—Књажевац, по пројекту окр. инжењера г. Младеновића

Предрачунска је сума 27722,38 дин.

Нови срески пут Указом Њ. В. Краља од 14. новембра ове год. Бр. 9423. оглашен је за срески, нови пут који ће се саградити од „Селишта“ на окр. путу Параћин — Зајечар, уз Миловску реку, поред Миловске железничке станице на седло Рашанац, до везе са окр. путем Бољевац—Соко Бања — Топоница.

СТЕЧАЈИ.

I

На основи решења Одбора општинског од 12. новембра 1910. год. Суд београдске општине расписује поновни стечај за шефа катастарског одсека и позива све оне, који желе компетовати на ово место, да своје пријаве са назначењем услова у погледу плате и осталог, поднесу Суду општине београдске најдаље до 15. децембра ове год.

Уз пријаву треба поднети и документе о свршеној школи и досадањем раду.

II.

Београдска општина решила је, да на чело свих својих техничких одељења постави једног директора.

Тога ради суд општински расписује конкурс и позива сва она стручна лица, која би хтела компетовати на ово, место да најдаље до 10. децембра тек. год. поднесу своје пријаве, у којима ће изложити услове односно плате и осталог, а исто тако и документе којима доказују своју спремину.

Конкуренти, поред свршеног техничког факултета, треба да су радили са успехом на уређењу какве веће вароши и да су са овом врстом послова свестрано и потпуно упознати.

Конкуренти могу бити и страни поданици.

Између изабраног и општине закључиће се уговор, најмање за три године, а у уговору ће се детаљно предвидети права и дужности уговорних страна.

Ближа обавештења могу се добити код председника општине.

Члановима Удружења.

На овогодишњем Главном Скупу донета је одлука да се као пуноправни чланови Удружења, који се могу користити свима повластицама, сматрају само они чланови, који су измирили своје чланске улоге. Тога ради установиће се и нарочите чланске карте које ће се издавати само члановима, који су испунили све обавезе према Удружењу. Исто тако до краја ове године примениће се у свему одредба устава, према којој се губи право на чланство ако се у току од две године не плате редовни члански улози.

Саопштавајући горње одлуке скупа г. г. члановима, Управни Одбор их позива да

најдаље до 1-ог јануара 1911. год. измире све дугујуће чланске улоге, као и улог за I. полгође текуће године. Улози се могу слати благајнику или ма коме члану Управног Одбора. У унутрашњости могу се улози од сада плаћати и повереницима Српског Техничког Листа преко којих ће се слати и дефинитивне признанице.

15-ог новембра 1910. г.

Београд

Благајник

инжењер Душан Божић

В. Караџића ул. бр. 11.

Прилози фонду за дом Удружења. Г.

Петар Бојић в. инжењер Мин. Грађевина поклонио је фонду за Дом десет динара а г. Никола Ђурић инж. Жел. Дирекције седамдесет и пет динара, које би им се суме имале вратити као преостале са овогодишњег излета у Цариград.

Нека је срдачна хвала г. г. Бојићу и Ђурићу на овим прилозима.

Обавештење.

Као што је раније објављено, са излета у Цариград претекла је извесна сума новаца, тако да би се сваком излетнику имала вратити сума од петнајест (15) динара. (Раније грешком изашло 15,80. дин.) Како још неколицина од г. г. излетника нису изјавили шта ће се радити са тим новцем, да ли да се задржи на име чланског улога, или да им се врати, то се умољавају да то учине најдаље до 1-ог јануара идуће године, како би се могао учинити распоред са тим новцем.

Управа.

Претплатницима Српског Техничког Листа.

Концем идућег месеца завршује се и II полгође ове год. а многи претплатници нису измирили ни свој дуг за I полгође тек год. а има их који нам дугују и за две па и три год. С тога, да таквим својим претплатницима неби обуставили лист, уредништво их моли, да дугујућу претплату што пре положи нашим повереницима или пошаљу благајнику листа г. Јовану Ђ. Раденковићу писару Министарства Грађевина.

Уредништво

Власник за Удруж. Срп. Инжењ. и Архитекта Влад. П. Митровић ванр. професор Универзитета

Одговорни уредник Јефта Т. Стефановић редовни професор Универзитета

Штампарија К. Грегорића и Друга — Београд