

СРПСКИ ТЕХНИЧКИ ЛИСТ

ОРГАН УДРУЖЕЊА СРПСКИХ ИНЖЕЊЕРА И АРХИТЕКТА

САДРЖАЈ: Регулација Београда Ј. Т. С. стр. 361. — Статистички преглед саобраћајних резултата Српских Државних Железница за 1909 год. Свет. Ж. Михајловић стр. 362—Општинска посла. К. стр. 367. — Правила о полагању испита за предузимаче и инсталатере канализација имања у Београду, стр. 367. — Вести: Објава о стајуњу имања о каналима. Грађевинарске вести стр. 368. —

Регулација Београда.

Свима старијим колегама биће познат стари начин регулација наших градова: начин регулација на парче. Инжењер је махом подносио ситуациони план једне улице и у плану уцртане предложене регулационе линије за нове фронтине. У плану су црвено шрафиране или обојене зграде значиле зграде од тврдог материјала а жутом бојом су означене зграде од слабог материјала. Обично су фронтине зграда од тврдог материјала били пресудни за повлачење нових регулационих линија. Података о висинским котама или је било или није било.

Остатак таквог начина рада у Београду преставља нам данас крај испод Народног Позоришта. На пројекту тог дела регулације Београда радио је пок, инж. Сјенички.

Мало је чудновато, да се то могло десити у Београду у сразмерно скорашње доба. Јер треба знати, да је стари инжењер и професор Велике Школе Е. Јосимовић готово одмах по предаји градова предлагао био, да се начини план постојећег стања, па да се онда лениром преко кућа изврши распоред улица за нови Београд. Биће познато, да је г. Е. Јосимовић предлагао да се проведе улица од старог, сад већ порушеног, двора до града, тако да се из двора види град.

Пок. Е. Јосимовић и Зарић израдили су и ситуациони план старог Београда и то детаљан план у ком су уцртани не само фронтине кућа, већ и границе имања и сви об-

јекти у вароши. Задуго је тај план био једини план Београда.

Али се и с развојем државним морало раскрстити најзад и с тим регулацијама на парче.

Донесен је закон о местима по коме је свака варош у одређеном року морала израдити ситуациони план постојећег стања заједно с пројектом регулације и нивелације.

Инжињери су имали пуне руке посла. Регулације су предлагали махом општински одбори у споразуму с инжињерима а два су министарства одобравала регулационе и нивелационе планове; министарство грађевина и министарство унутрашњих дела. И сад су сигурно у оба министарства пуни тавани тих планова.

Деведесетих година већ је Београд добио свој ситуациони план што га је радио Халачи. У том плану су уцртани фронтине постојећих улица и уписане су висинске коте. На основи тог плана приступило се пројекту регулације.

То се радило комисијски. Некако је у Београду била завладала манија за комисијским радовима. Комисије су радиле и пројекте за канализацију и кеј. У комисију за регулацију изабрано је из тадашњег општинског одбора неколико инжењера, трговаца и других грађана, председавао је садашњи председник министарства а један члан био је и писац ових редова.

Није могло бити јединства у раду комисије, која је састављена из много људи и људи најразличитијих па и несређених погледа на уређење вароши. Нико није носио одго-

ворност за резултат комисијског рада па се нико и није озбиљно-упуштао у дубље студије нити се бринуо о томе како ће венац или будућа улица изгледати у природи, какве ће грађевине бити подигнуте, каква ће бити пијаца, где ће доћи јавне грађевине и колико ће заузети; какав ће изгледати нивелман пијаца и улица и т. д. и т. д.

Доцније дође и пројекат нивелације. И тај је пројекат рађен без дубље студије. Као да се хтело да се од брдовитог предела начини тепсија. Ништа нији било пројектанту да прокопа улицу местимице за 2—3 и 4 м,

Последица свега тога то вам је садашња престоница.

Доцније је дошао распис или министрова наредба да у тој и тој улици морају бити „виле“, у тој и тој улици опет троспратне куће и т. д.

И ми у Београду добијамо Крунску улицу с „вилама“ код којих окућница цела не мери више од 300 до 500 м.² Но најзад од кога је добро је и толико.

Али се варош грана. Подиже се Енглезовац и Врачар. Долази рејонско питање. Сваки вуче на своју страну. Београд се шири. За 80000 становника варош се раширила толико да на том простору може комотно стати 400.000; а треба водовод, калдрма и канализација. Шта ће се пре и како ће се?

Пре две три године израдио је г. Д. Леко архитекта пројекат за регулацију дунавског краја. Тај пројекат прегледао је и месни скуп нашег Удружења и топло га је препоручио. Тај пројекат је штампан у нашем листу, штампани су и разлози који су удружење руководили да тај пројекат прими и топло препоручи. Али је неко ипак изменио пројекат и покварио донекле и то — због канализације.

Као што видимо погрешака је била у изобиљу. И сад треба то некако поправити. Па како?

Имали смо искуства с комисијама и из одбора и ван одбора општинског. Показало се да не ваља.

Ја бих сад предложио други пут, којим су пошле друге напредне вароши а то је стечај.

Мислим да би требало расписати стечај за израду новог плана регулације Београда и то стечај с великим наградама тако, да се рентира и стручњацима светског гласа да се лате посла.

Пре неколико месеци излазили су у чешком техничком листу пројекти регулација извесних делова града Прага. И ја се надам да би људи који су умели да израде тако лепе

и смишљене пројекте за Праг, били кадри поправити и наше досадашње грешке и од Београда створити лепу варош. А сем тога и међ нашим млађим нараштајем архитекта има људи који би такође имали и довољно вештине и добре воље за тај тежак рад. Могли бисмо дакле расписати стечај за техничаре Славене и ја се надам да бисмо добили неколико лепих решења. Али да се до тог дође треба добро одрешити кесу и припремити потребан материјал: тачан план ситуације не само уличних фронтова већ и окућница заједно с висинским kotaма; сем тога још и колико толико сређен програм те да се зна бар у главном где ће се и какве ће грађевине подизати.

Мислим да за овај посао још није доцкан и да се може успешно извршити.

Ј. Т. С.

Статистички преглед саобраћајних резултата Српских Државних железница за 1909. г.

1.) Нормалне пруге.

а) У 1909. год. у централној и егзекутивној железничкој служби било је особља:

Чиновника сталних и привремених	169 лица (5·19%)
Званичника сталних и привремених	353 „ (10·93%)
Служитеља сталних и привремених	626 „ (19·33%)
Помоћнога особља, (чиновника, званичника, правника, преписача, цртача, занатлија, раденика и надничара):	2091 лица (64·55%)

Свега 3239 лица

Према томе на један километар стварне дужине свију железничких пруга долази 0.25 чиновника, 0.51 званичник, 0.91 служитеља и 3.05 помоћног особља — Свега: **4.72 особе** на 1 км.

На концу 1909 год. дужина пруге нормалнога колосека била је 555.6 км., а тарифских 564. Км.

Уложени капитал. Стварно утрошени капитал око грађења, заједно са експропријацијом на свима пругама нормалног колосека (за пругу Сталаћ — Крушевац није урачунато): Износила је 107,856.121·09 дин.

За возни материјал и инвентар издато је до конца 1909 год. 22,931.432·33 дин.

Свега 130,787.553·42 дин.

Станица је било 68, на нормалним пругама, а постаја 17.

Возни материјал. Локомотива	78
је било	1
парних моторских кола	5
специјалних путничких вагона	131
путничких вагона I, II и III кл.	35
вагони за пртљаг (фургона)	2
” ” ” и пошту	20
” ” пошту (обичних комбинованих)	1255
вагона за робу покривених	751
вагона за робу непокривених	389
вагона специјалних теретних	
Свега	2588 = 2667

Према томе на један километар стварне дужине пруге долази 0,14 локомотиве, 0,24 путничких и 4,52 теретних вагона; на једну локомотиву долази 7,12 километара пруге.

У 1909 год. на свима возовима пропутовало је 1,241.874 лица, путничких километара: 86,838.080

Сваки је путник просечно пропутовао: 69.9 Км. (у 1908 год, 66.7 Км.) —

У унутрашњем саобраћају пропутовало 986.414 лица, а путничких километара 57,628.433 Км.—

Од тога је било прихода 2,761,441.36 дин. (у 1908 год, 2,293,981.20 дин.)—По класама путовало је овако: I кл. 0.28% (0.30%) II кл. 6.22% (6.51%) и III кл. 93.50% (93.19%).—У заградама су цифре из 1908. год.

Скупа узевши пропутовало је Оријент—експресом 0.42%, а било прихода 5.31%; I класа путничких и мешовитих возова 0.59%, II класа 9.76%, III, класа 85.56%, било је прихода од мешовитих и путничких возова: 87.46%; војника: 3.67%, а било прихода 6.43% од годишњих карата било је прихода 0.80%. — Целокупан приход од путника био је 4,431.817.87 дин. (у 1908. год. 3,891,610.80).

Према томе је сваки пугник платио 3.57 дин. а по километру 5.10 дин. (у 1908 год је било 3.49 и 5.23 дин.—Укупно просечни приход од једног путничког километра, у парама 5,06 (у 1908 год. 5,23).

2. Промет и приход од пртљага, брзовозне и споровозне робе.

Сва је роба прешла тонских километара 129,344.826 а свака је тона прешла просечно км. 116.6 (у 1908 год. 127,105.067, тон. км. и 107.7 км.)

Приход од робе и споредне таксе. укупно: 6,123.966.56 дин.

Приход од телеграфске радње у унутрашњем саобраћају био је: 5.652.51 дин.

Целокупан приход од путника, пртљага и робе на пругама нормалног колосека у 1909 год. било је: 11,536.307.97 дин. (у 1908 год. 10,404.664.65 дин.)

Свака је тона (пртљага, паса, брзовозне, и споровозне робе) прешла просечно 144.4 км., свака је осовина натоварених теретних кола била опте-

рећена просечно 2.57 тона; чисто оптерећење теретне снаге било је просечно 51.40% —

По тарифном километру било је прихода: 20098.09 дин. (у 1908 год. 18344.59 дин.) а по возном км. 5.59 дин. (5.44 у 1908 год.) Дневни приход по тарифном километру био је: 55 дин.—

ТАБЛИЦА

о промету и приходу од пртљага, брзовозне и споровозне робе:

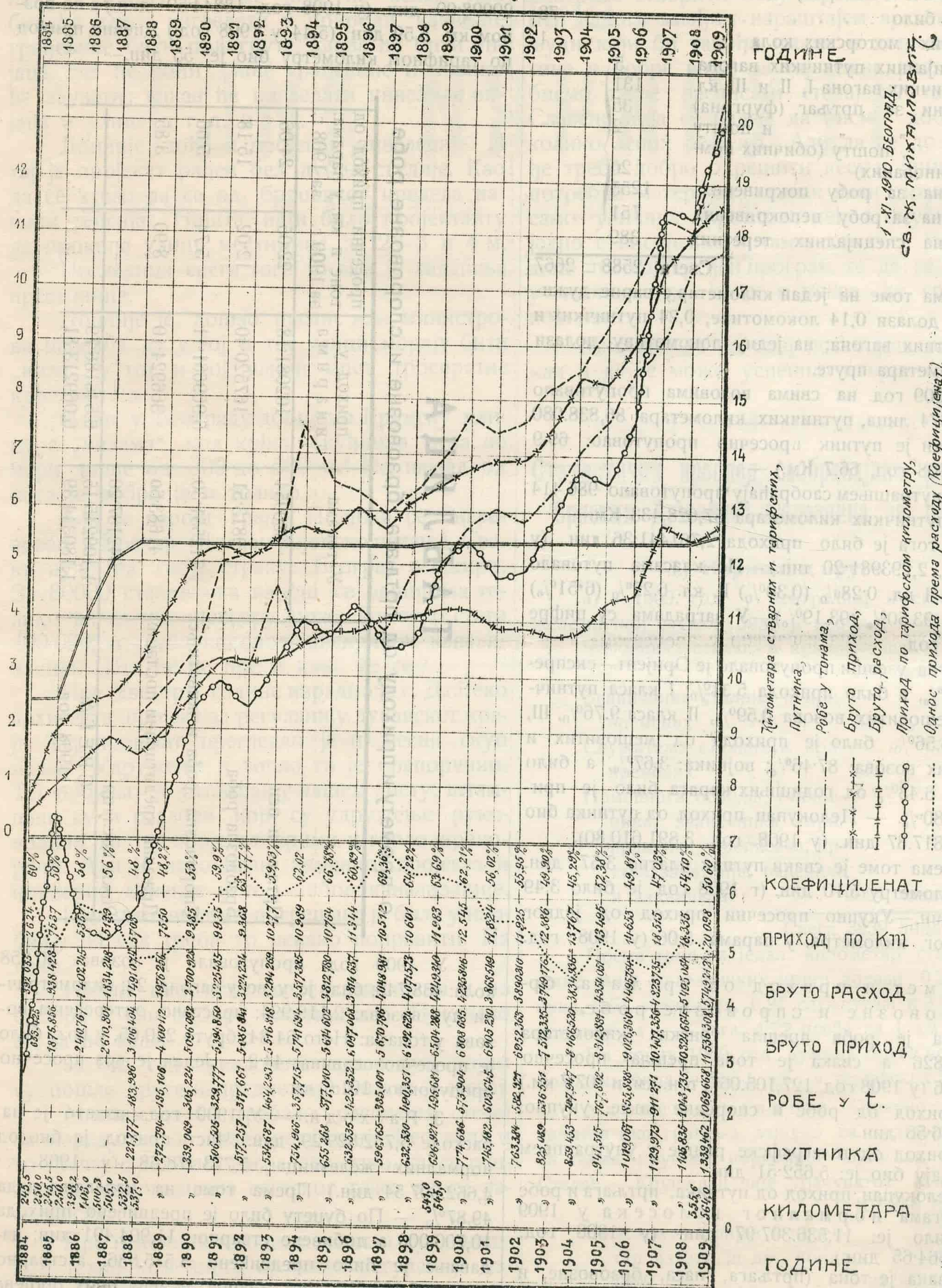
	У тонама	приход у динарима	просечни приход од тоне и км. у парама: за 1909 г. за 1908 г.
Пртљаг и пси	300954	102081.18	22.05 24.06
Брзовозна роба	9813.51	167520.40	12.02 15.18
Споровозна роба и животиње	712551.30	5,909,661.11	5.74 5.66
Државни кредитирани послаци:	41683.60	366924.10	8.90 3.85
Режи послаци.	342187.20	—	—
СВЕГА:	1,109,245.15	6,546,186.79	
у 1908 год.	1,180,344.89	6,069,213.81	

У 1909 год. пропутовало је возова: 20.858 кола: 458,745; било је у возу вагона: 22; километрички пут возова: 2,119.994; просечно оптерећења возова у тонама: Нето 64.34, бруто 240,65, у возу било је просечно осовина: 44.2 — Један је воз просечно пропутовао: 101.6 км. —

3. Расходи. — У 1909 год. издато је на расходе 5,752.829.29 дин. Чист приход је био од нормалних железница: 5,773.478,68 (у 1908 г.: 4,662.307,54 дин.) Према томе на издавање пада 49.87% — По буџету било је предвиђено прихода 10,700.000 а добивено стварно: 11,904.491 дин; издавање је било предвиђено 5,515.636, а стварно издато 5.982.016 дин. Однос између ових бројева показује саобраћајни коефицијент: 50.25%

ГРАФИЧКИ ПРЕГЛЕД.

САДБРАЋАЈНИХ РЕЗУЛТАТА ОД ПОЧЕТКА СРПСКИХ ДРЖ. ЖЕЛЕЗНИЦА.
(НОРМАЛНА ПРУГА)



1. XI. 1910. БЕОГРАД.
СВ. ДЖ. МИХАЈЛОВИЋ

Однос прихода према расходу (Коефицијент).

Напомена: Подаци су узети из железничких статистичких прегледа. Поредовити су само тамо где се налази подаци за сваког појединог бродја за укупно колосеке (велики сеп. пруге). За 1884-1887 год. прецизност није само тамо где се налази подаци за сваког појединог бродја за укупно колосеке (велики сеп. пруге). Усне железнице нису ушле у ово податак.

Расхода је било:	
на централну управу	; 680.466·39 (11·83%)
на саобраћајну и комерцијалну службу	} 1,356.857·44 (23,58%)
на надзор и одржавање пруга	
на вучу и одржавање возних средстава	} 1,354.089·11 (23,54%)
на помоћне гране служби железн. управе	
Свега	5,752.829·29 дин

Издатака по тарифном километру било је: 10.022 дин.

4. Графички преглед саобраћајних резултата од када железнице постоје (1884). У изложеним линијама на приложеној слици представљено је: како су нормалне пруге у Србији грађене и предавате саобраћају; докле их је Друштво експлоатисало и са каквим успехом; како се број путника и роба у тонама из године у годину, повећавали, како су ти бројеви у понекој години опали према претходној години и зашто; како је приход растао; како су се расходи по годинама кретали; колико је било тарифних километара прихода по књигама; напоследку, какав је био бројни однос између прихода и расхода, т. ј. колики су били саобраћајни коефицијенти по годинама или, другим речима: колика је била режија нормалних железница, изражено у процентима. Сви су ови подаци узети из железничких статистичких прегледа, који се годишње објављују. И ако је се тежило да се бројеви за уске железнице (нарочито за сењску пругу) одвоје од бројева за нормалне пруге, па да се такви подаци унесу у овај графички преглед, довољно се није успело, пошто су често у прегледима избачени укупни бројеви.— Па ипак, поред свега тога, ова графичка преставка даје леп преглед саобраћајних резултата у кратко и на једној страни. Све што треба, у главном, има се у овоме облику.

Из ове претпоставке просечно је коефицијент за 26 година 56%.

Према инвенстираном капиталу од 130 милиуна дин. приход сд 12 милиуна чини 9% за нормалне пруге. Расход је у 1909. год. 50%. Према томе држава из других прихода за амортизовање инвенстиранога капитала мора да доплати непуна два милиуна. Ако се узме просечан расход 56%, онда треба да доплати 2,600.000 дин.

Како се рентирају нормалне пруге? Режија?—Задовољавајуће.—Али да чујемо још чије мишљење?

б. Индустриски колосеци и огранци

Ови су колосеци својина ових предузећа и установа у Београду:

За фабрику Монопола Дувана 139 м.
За резервоар петролеума 308 „
За фабрику шећера 2290 „

Од Београд-Кланице: за кланицу стоке	1412 „
Од кланичне пруге за фабрику платна	195 „
Код Раковице: за раковачки мајдан	170 „
Од станице В. Плана: за кланицу Шеус и Шумахер	2085 „
Од станице Јагодине: за кланицу Клефишеву	240 „
Од станице Адровац: за адровачки угљени рудник	956 „
Од станице Ниша: за Монополско стовариште	158 „
	<hr/> 7953 м.

в. Директне тарифне везе.

Наше железнице стоје у директном саобраћају: а) за њујнике са:

1) Аустро-Угарском (са Босном и Херцеговином), Бугарском и Турском. А преко Аустро-Угарске:

- 2) у саобраћају северо-немачко-балканском;
- 3) Рајнско-јужно немачко-швајцарско-балканском;
- 4) француско-белгијско-балканском преко Ј. Немачке и Арлберга;
- 5) Француско-белгијско балканском преко Харбестана, Далхајма и Бибериha;
- 6) Енглеско-балканском преко Келна; и 7. енглеско-балканском преко Француске, односно Луксенбурга и Ј. Немачке или Арлберга.

б) За робу: са 1) балканским земљама Бугарском и Турском; 2) Аустро-Угарском, Бугарском и Турском, у тако званом четворном саобраћају а quatre); и 3) Немачко-балканском саобраћају.

II Пруге уског колосека

ширина колосека 0.76 м.

1. Пруга Младеновац—Аранђеловац.

Стварна дужина ове пруге је 31·5 км. а тарифски 32. до краја 1909 год. утрошено је на грађење ове пруге 1,109.163·93 дин.—Укупна вредност грађевина, инвентара и вознога материјала до конца 1909 год износи:*) Има 4 станице.—Везана је у 1910. год. са пругом Ваљево—Забреж код Лајковца. Од Аранђеловца до Лајковца је пруга дугачка 34. км.

Овом је пругом пропутовало 25.984 путника са 727.901 путничких километара. Сваки путник пропутовао је просечно по 28 км.

Транспортовано је: пртљага, паса, робе брзовозне, споровозне, кредитиране државне и режи 17.404,51 тона са 520 589 тонских километара. Свака је тона просечно прошла 29·9 км.—Чисто оптерећење товарне снаге било је: 52.80%.

Прихода је било од путника 35·404 20 дин. а просечно од путничкога км. 4.86 пара; од робе: 47·940 40 дин. а од тоне и километра просечно 10.00 пара.—Укупан приход од тарифнога километра 2·604.20 дин. а од вознога км. 0.84 дин.

Трошкови експлоатације износили су: 73·040. д. Саобраћајни коефицијент био је: 87.6%

*) Није још дефинитивно број забележен.

2 Пруга Забреж — Ваљево

Стварна дужина 67.425 км., а тарифна 90.00 км. На грађење ове пруге утрошено је: нема података.)

Укупна вредност инвентара и возног материјала (нема података)

Пропутовало је путника 63,745 лица, са 2,854·836. путничких километара

Сваки је путник пропутовао 44·8 км.

Транспортовано је робе: 22 904·32 тона. са 1,177,129 тонских км. — Свака је тона просечно прешла; 51,4 км.—Чисто оптерећење товарне снаге теретних кола било је 39,96%.—Укупан бруто приход је био 242.796,15 дин. — Од путничког км. 4,36 паре, од тоне и км. 9,89 пара; Од тарифског км. 2697,73 дин. Од возног километра 1,64 дин.

Трошкови за експлоатацију су износили 68,905,63 дин,

Саобраћајни коефицијент био је; 29%

3. Пруга Ћуприја—Сењ—Равна Река (ширина колосека 0.75 м.)

Од Ћуприје до Сењ. Рудника служи за превоз угља за државну потребу (железнице) и за јавни саобраћај, а од Сењ. Рудника до Равне Реке служи искључиво за превоз угља за државну потребу.

а) Стварна дужина пруге је 21·810 Км. а тарифна 30 км.

На грађење и инвентар ове пруге утрошено је до краја 1909. год. 2,202.169·55 дин.

На прузи има три станице (и једна постаја)

Овом је пругом пропутовало 7.859 путника са 222.075 путничких километара. Сваки је путник пропутовао просечно по 28.2 км.

Транспортовано је пртљага, паса и робе (за приватне) 1.057·54 тоне, режи послатака 2.743·30 тоне, угља за железничку експлоатацију 63.665·40 тона, угља за оржавна надлештва 3·846.60 тона, угља за приватна надлештва 27·282.30 тона.

Скупа свака је тона прешла 30 км.— Чисто оптерећење товарне снаге било је: 94.02%

Укупан приход на овој прузи био је, 42·042·83 дин. (ово је приход само од приватних послатака и путника), по тарифном км. 1·401·41 дин., а по возном км. 0.38 дин.

Укупан бруто приход био је. 42·042,83 + ?
„ расход за аксплоатацију: 87·241·79 д.
Саобраћајни коефицијент: *железница не показује; доилаћује из других прихода.*

б) Пруга Сењ, Рудник—Равна Река дугачка је 10 км. = Она се од угљане рампе у Сењ. Руднику (на висини од 510 м. над морском површином пење за 200 м. у вис достижући највећу висину од 700 м. код „Пасуљанове Ливаде.“ — Одавде се спушта до Равне Реке за 100 мет. тако да је рампа за угаљ у Равној Реци на висини од 600 м. над морском површином. — Пруга је у великом паду,

достиче падове до 52‰, јако кривудава, и један до данас у Србији од најтежих и најинтересантнијих објеката. — Њена дужина према ваздушној линији стоји као 10 : 4 — Израда ове пруге стала је око 800.000 дин. — Сама инсталација је врло модерна и практична и једина на Балкану, стала је око 435.000 дин., а зграде око 70.000 дин. — Сви ови уложени капитали исплаћени су. — Има две станице и један мимоилаз: — Колико је од користи, има ли шта да превози, како се рентира — нема података.

4. Пруга Ћићевац—Св. Петар—Бела Река (ширина колосека 0.76 м.)

Служи искључиво за пренос железничке грађе (за прагове) и дрва из шума Буковика и Рожња.— Дугачка је 22.2 км.

Има три станице: Ћићевац (завод за импрегнасање грађе), Св. Петар и Бела Реку. —

У 1909. години било је на овој прузи 1018 возова, који су превезли 31.438 тона. — Размера нета према бруто терету било је 64.47% — Чисто оптерећење товарне снаге колске је било: 53.63%.

Трошкови експлоатације ове пруге урачунати су у трошкове експлоатације шума Буковика и Рожња.

Других података нема.

5. Пруга Крушевац — Краљево.

(ширина колосека 0.76 м.)

Предата јавном саобраћају 1910. год. — Дугачка је пруга стварно 57 км. У грађењу је до Ужица. — Сви подаци о коштању, инвентару, приходима расходима и о експлоатацији у опште, објавиће се доцније, пошто су ови подаци за 1909. годину. (Ипак се зна да је крушевачка пруга у 1909. год. показала прихода: 21.686·59 дин. а расхода 3616·71 дин).

* * *

Социјални положај железн. особља.

Минимална плата особљу сталним и привременим, месечарима, утврђена је законом од 1910 г. 2·50 дин. дневно. Тим је законом одређена периодска повишицаи и заведена једка врста обезбеђења радника у случају болести, инвалидитета и старости. Законом је одређено одсуство за одмор и ограничено радно време; даље повећане су километрашке награде, награде за (изесне) ноћне радове и држави је стављено у дужност да особље помаже у набавци одела.—Закон наређује оснивање железничке школе.

Обични радници плаћају се од 1.50 до 5. дин. дневно специјално стручни до 12 дин.

Највеће систематске плате иду до 10000 дин. годишње.

За узајамну помоћ железничко је особље ство-

рило свој новчани завод „Железничку Задругу“ на уделе (улоге). Ова је задруга данас велика: резервни фонд 15.760, улози: 483.250, на штедњи: 80000 дин.— Она помаже особље јевтинијим кредитом, затим у набавци намирница за живот (поглатито дрва за гориво) и набавци одеће. — Особље је изузело кредита око 430.000 дин., од штедње: 53 000.— Поред задруге постоји и „добротворни фонд“ за помоћ сирочади и у смртним случајевима. — Задруга има задругара 1350. —

За међусобно помагање особља у социјалном погледу: бодрењу духа, подизању морала, поноса и солидарности, васпитању и образовању и делању на побољшању моралнога и материјалнога стања особље је створило „Железничко Удружење“ које данас располаже са капиталом од 12 000 дин готовине.— Удружење је покренуло и лист „Српски Железничар“ орган Удружења. Удружење има данас (30-XI-1910) 2300 чланова, без погледа на положај у струци.

Свеш. Ж. Михаиловић

Општинска посла.

Последњих година у Београду је обележено много регулационих линија погрешно. Један обележи, други контролише када се грађевина појави из земље и нађе да је добро, а када дође трећи да изда уверење да је зграда на регулационој линији тај трећи нађе, да је зграда искочила на улицу!!

Шта ћемо сад? Сопственик има у руци протокол регулације, линија контролисана али кућа није на регулацији и сопственик не може да добије зајам од Управе Фондова и ако до њега никакве кривице нема. А ко је крив? Ко ће опет да залудничи и да тражи кривца? Па најзад и кад га пронађе шта му може? Сопственик сиромаш ни крив ни дужан треба да сноси све последице нечијег погрешног рада. То увиђа и општина и нађе излаз: у измени регулационог плана, што Министри Грађевина и полиције оберучке благослове.

И вуци сити и овце читаве!

Досадили оваки послови већ и општини. Мучили се и довијали шта да раде и како да се помогну. Сени једна генијална мисао: доведимо странца. Речено учињено: Од сада ће странац директор давати и контролисати регулационе линије и онда ће бити увек све добро, јер њега могу узети на одговор. Тај странац неће бити ни наш ни ваш; нећемо имати да размењујемо ваше за наше, па ће се онда, може бити, још неко и повући да одговара за своје погрешке.

Али, ако тај директор буде давао регулационе линије, како ће онда у Београду применити своје знање, које је стекао радећи са успехом на ре-

гулисању већих вароши, зато ми верујемо да директор неће давати регулационе линије, и да је општина и без њега могла расправити своје „фамилијарне“ ствари.

К.

ПРАВИЛА

О полагању испита за предузимаче и инсталатере канализација имања у Београду.

На основи чл. 6. „Правилника о спајању имања уличним каналима и о извршењу канализације имања у Београду“ од 3. марта 1910, године, Суд општине града Београда прописује ова:

Правила о полагању испита за предузимаче и инсталатере канализација у приватним имањима у Београду.

I

Општински прописи.

Члан 1.

Предузимање послова око инсталисања канализације у приватним имањима могу вршити само лица, која добијају одобрење од Суда општине града Београда, пошто претходно положе испит, који се прописује овим правилима. Од овога се изузимају само они, који су свршили вишу техничку школу овде или на страни и на истој положили прописане школске испите за архитектке или грађевинске инжињере. Ну и таква лица морају се обратити суду општинском за допуштење и испунити све одредбе чл. 6. „Правилника о спајању имања са уличним каналима и извршењу канализације имања у Београду“.

Члан 2.

Испит ће се полагати пред комисијом чије чланове и заменике почетком сваке године одређује суд општине града Београда.

Члан 3.

У комисију улазе: један члан општинског суда — правник, један инжињер одсека за канализацију и један архитект. Састав комисије објављиваће се почетком сваке године преко „Општинских Новина“

Члан 4.

Полагање испита вршиће се на крају сваког месеца. Дан испита и имена пријављених кандидата објављиваће се нарочитим објавама у одсеку за канализацију.

Члан 5.

Кандидати за полагање испита дужни су поднети одсеку за канализацију писмену молбу најдаље до половине месеца у коме желе полагати испит.

Уз молбу дужни су кандидати приложити:

1. Уверење о свом практичном раду и о занимању, као и о школовању, ако су какве школе учили.

2. Уверење да су најмање годину дана грађани Општине града Београда, и

3. Признаницу, да су општинској благајни положили 15 динара на име таксе за полагање испита.

Члан 6.

Ако кандидат у одређено време не дође на испит и ако тај свој изостанак не оправда, допустиће му се накнадно полагање испита само у том случају, ако поново поднесе молбу са прописаном таксом у чл. 5. ових правила.

Члан 7.

Испити ће бити усмени, а питања ће одређивати комисија. Кандидати имају да покажу опште разумевање и познавање свију послова око канализације приватних имања као и све специјалне техничке прописе за извршење.

II

Програм за полагање испита

Члан 8.

Кандидати имају да покажу довољно знања и разумевања следећих предмета:

1) Основи познавања грађевинских материјала за канализацију, њихово прерађивање и употреба (камен, опека, креч, цемент, песак, малтер и бетон, асфалт, производи од каменасте масе, ливено и ковано гвожђе, цинк и олово).

2) Конструкције и спојеви при каналисању приватних имања: (врсте камена и спроводника, дозвољени падови и димензије, положај канала и спроводника, одвођење метеорске воде, сливници у двориштима и зградама, умиваоници, купатила, валови, корита и шоље испод чесама, предохране против мржења, таложници, преливи, нужници и писоари; испирање кућевних канала, проветравање водени затварачи, ревизиона окна, водоводне инсталације, испитивање извршене канализације).

3) Земљани, зидарски и грађевински радови при каналисању. Раскопавање и подупирање ровова, осигурање појединих делова зграда, затрпавање ровова, рушење старих зидова, израда зидова од опеке и бетона, радови око шосирања, калдрмисање и патоси дворишта и зграда.

4) Познавање и објашњење планова за канализацију имања и зграда.

5). Састављање предмера и предрачуна за извршење приватних каналских инсталација.

3). Познавање административних и техничких одредаба из Правилника о канализацији, одредбе грађевинског закона за град Београд, одредбе грађанског и кривичног закона о одговорности и накнади штете причињене у раду у приватним, општинским и државним грађевинама — имањима.

(Наставиће се)

ВЕСТИ

Објава: Према решењу одбора и према ранијој објави суда општине Београдске, сви сопственици имања у улицама на блоку између: Кнез Михаиловог Венца, Душанове, Позоришне и Кнез Михаилове улице, дужни су да до 10г Јануара 1911 године изведу канализацију свога имања, на коме постоје зграде, и да изврше везу са новим уличним каналом.

Међутим, и ако се прописани рок већ приближио, ни половина сопственика није поступила по горњем наређењу суда и одбора; већи део сопственика нису још ни планове поднели на одобрење а има их много, који чак нису још тражили ни податке за израду планова.

С тога се дотични сопственици понова опомињу, да похитају са извршењем својих каналских инсталација, јер, ако то у остављеном року не учине, општина ће од нове године, не само по одборском решењу почети наплату прописне таксе за употребу канала — као да су се имања већ везала са уличним каналима, него ће доцније, на основу „правилника“ о каналисању имања, морати приступити и примудном извршавању приватних каналских инсталација, разуме се на рачун дотичних сопственика.

Грађевинарске вести.

Нов дрвени мост од 39 м. преко реке Студенице у Скопцима на путу Ушће — Ман. Студеница саградиће се ове год. по пројекту окр. инжењера г. Свет. Теодосијевића.

Грађу даје манастир.

Предрачунска је сума 4738,65 дин.

Грађење школске зграде у селу Д-Зуничу окр. тимочког, уступљено је Лазару Јовановићу предуз. из Жлне за 11785 дин; ниже од предрачунске суме за 1456,21 дин. или 10,997%; плаћа школска општина.

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