

СРПСКИ ТЕХНИЧКИ ЛИСТ

ОРГАН УДРУЖЕЊА СРПСКИХ ИНЖЕЊЕРА И АРХИТЕКТА

САДРЖАЈ: О избору калдрме за велико варошке улице од Ј. стр. 13.— Наши радови — Извештај са гвађења пруге Вражогрнац — Неготин — пристаниште на Дунаву, од Б. Т. стр. 14.— Државна водена снага у Баварској од Ст. Ј. стр. 16.— Раденички станови од д Т. Лека стр. 18.—Вести стр. 20.

О избору калдрме за велико варошке улице.

Прошле 1910. године био је други међународни конгрес који се бави питањима о друмовима и улицама. Једна стална комисија примала је и оцењивала реферате о постављеним питањима. Једно од тих питања је и питање о избору калдрме за велико варошке улице, питање под бр. 5.

О поменутом питању примила је стална комисија једанајест реферата. Њих је комисија све проучила и о резултату свега држао је на конгресу предавање R. Lemennier шеф-инжењер и директор одсека за калдрмисање града Антверпена.

Како и наш Београд, престоница Краљевине Србије, по свом географском и политичком положају спада међу велике вароши и ако би се по насељењу морао убројати у вароши испод средње величине према појмовима у осталој Европи, и како је баш сад у Београду питање о горњем строју улица на дневном реду, ми ево доносимо у изводу предавање г. Lemennier-а, како бисмо колико толико помогли решењу тог питања или бар дали података нашој општинској управи да се овим питањем што исцрпније позабави и изврши бар претходне потребне студије, и да већ припремљене рационално искористи.

У свом предавању г. Lemennier вели :

а). Већина референата детаљно описују израду калдрме, други су се нарочито бавили израдом тротоара а трећима је било глав-

но чшћење улица. Поједине тачке свих разноликих реферата по мишљењу г. Lemenniera спадају у друге одељке конгреског рада.

б). Шест реферата не воде рачуна о трамвајским колосецима на улицама.

А баш је то најглавнији и позитивнији узрок кварењу калдрме по варошким улицама, и до данас још није нађен начин предохране противу поменутог узрока. Зато та тачка захтева нарочиту и исцрпну студију.

У Антверпену уличне железнице дугачке су укупно око 40 километара двоструког колосека а то је око 23% укупне дужине свију улица (изузев улице дуж пристаништа). Можда више но игде на другим местима овде недостаје стабилитета у уздужном правцу улица. Ово стоји у вези с фактом што су транспорти колима у Антверпену огромни а калдрме су већином осредње каквоће и што се није полагало доста пажње при извршењу горњег строја.

Колски је саобраћај врло жив али на жалост нема још довољно бројних података о њему. Од неколико година на свамо, дошли су у саобраћај и аутомобили за пренос товара и сваким их је даном све више и више. Без сумње овом начину транспорта престоји велика будућност.

Точкови товарних аутомобила имају гвоздене наплатке; тек од скоро постоји законски пропис којим се захтева да наплатци таквих аутомобила морају бити еластични.

Допуштена брзина је до 10 километара на сат, а товари су овако нормирани :

9000 килограма код двоколица

12000 килограма код аутомобила

на четири точка. Ту је урачуната и тежина самих аутомобила.

С топографског гледишта варош Антверпен је пространа равница и може се рећи да нема ни једне улице чији је успон већи од 1%.

Калдрма је махом од порфира, изузимајући једино центар вароши с булеварима где је употребљен макадам.

Већи део постојеће калдрме има тако звани обичан тип. Подлога је песак. Од петнаест година на овамо редови калдрме су правилнији али ипак је то још тип полутесаних камених трупца (махом белгијски порфир или шветски гранит). Камени трупци су положени на подлогу од туцаника од порфира. Та је подлога 2½ сантиметра а изнад ове је слој песка од 5 см.

Оваква калдрма кошта тамо 14,50 франака квадратни метар. Сам камен кошта 10,60 франака. Остатак до 14,50 долази на подлогу и радну снагу.

Трамвајске шине имају широку ножицу и ножица им лежи на постељи од порфирског туцаника дебелој 30 см. Ово је истина јефтин начин полагања трамвајског колосека али зато возни материјал, трамвајска кола, изложени су нарочито на раскрсницама доста знатним незгодама.

Сем тога сама калдрма није довољно стабилна у дужном правцу улица, нарочито за време кишовитих дана. Кишњица продире између шине и калдрме, понире на ниже, па при прелазу трамвајских кола преко шина наступа дрмусање услед чега се вода силно истискује из калдрме. А овим се испира потпуно песак и исцрпе вода, тако да спојнице између каменова остану празне, а и подлога им се измакне.

Зато је непрестано 50 — 60 радника на послу око оправке из дана у дан.

На основу уговора о концесији ове оправке врши сама општина за рачун трамвајског друштва.

Од неколико месеци на овамо трамвајско је друштво покушало да начини бољу подлогу за шине. Испод шина непосредно положени су уздужни прагови од армираног — ојачаног бетона. Пресек прагова је трапезоидан. Доњом широм страном, 40 см., леже прагови на ситном туцанику од порфира 8 до 10 см. дебелом. Тек ће искуство показати, да ли ће се трапидације дрмусања — при прелазу трамвајских кола по шинама моћи ублажити или и отклонити овим преносом непосредних удара посредно на подлогу и земљиште.

в.) Још је важно поменути неколико података о климату у Белгији.

По статистичким билетенима краљевске опсерваторије просечни је број кишних дана у предграђу Uscele (Bruxelles) 192.

Ови су дани овако распоређени;

Децембар	15,5	Април	15,7	Август	16,8
Јануар	14,7	Мај	16,7	Септембар	15,8
Фебруар	13,3	Јуни	16,3	Октобар	18,1
Март	15,1	Јули	16,8	Новембар	17,4.

Просечно на свака два дана пада киша по један цео дан. Ово је нарочито важно било при избору бетонских уздужних прагова под шинама.

Просечна висина годишњег талога износи за провинцију Антверпенску 659 мм. а за провинцију Лијешку 1251 мм.

Просечни број часова када сунце сија износи (у Uscele):

Децембра	60	Априла	175	Августа	221
Јануара	57	Маја	225	Септембра	173
Фебруара	90	Јуна	218	Октобра	122
Марта	125	Јула	235	Новембра	91

Просечна температура износи:

У Децем.	2,4° С	Апр.	9° С	Августу	17,3° С
„ Јануару	1,4	„ Мају	12,6	„ Септем.	14,6
„ Фебр.	2,8	„ Јуну	16,1	„ Октобру	10,3
„ Марту	5,2	„ Јулу	17,6	„ Новем.	5,3° С.

Ово искуство и ови податци послужиће нам даље при оцени појединих реферата чије ћемо садржаје у што краћим потезима саопштити у идућем броју. J.

— НАШИ РАДОВИ —

Извештај са грађења пруге Вражогрнац—Неготин
— Пристаниште на Дунаву.

Августа 1909. год. одштампан је у Срп. Техничком Листу мој извештај о траси ове пруге, као и стању радова на истој. Предузимач г. Везен из Париза одпочео је рад Новембра месеца 1907. год. Рок за довршење предвиђен је две године.

Као што сам у ранијем извештају објаснио, ова је пруга трасована за нормалну, објекти и тунели грађени са обзиром на нормалну железницу; земљани радови извршавани су за уску железницу са ширином планума од 3.20м. Доцније је решено, да ова пруга буде нормална, те се и земљани радови морали проширавати на ширину планума од 5.40м. Услед тога, предузимачу је продужен рок за довршење до 1. Марта 1911. год.

Тунели I (дуж. 733·50м.) III (дуж. 512·60) и IV (дуж. 547·54) потпуно су готови и озидани. У II тунелу који је највећи (дуж. 1187м.) пробијена је галерија. Калота има да се изида још у дужини од 60м. Опорци су озидани у дужини од 326м. Остаје да се озида још 861 дужних метара опораца и да се пробије 800 дуж. метара за опорце (stross).

Остали радови ближе се крају. Треба још озидати неколико пропуста, што ће се раног пролећа ове год. и извршити.

Као што се види, посао који је остао неизвршен у II тунелу огроман је.

Пошто се рок за довршење ближи крају мислиће се да Предузеће ради форсирано, како би посао на време довршило. Међутим у прошлом м-цу Децембру предузеће је у II тунелу пробило свега 1317м³ а озидало: 86м³.

Узрок овако слабом напредовању радова у овом тунелу лежи у неспоразуму између Предузећа и акорданата. Предузеће већ по четврти пут прелази са рада у акорду на рад у режији.

Јасно је, да овако радећи Предузеће неће посао довршити не 1-ог Марта него не ни 1-ог Јануара 1912. год. Ма како се радило, пре 2-ог Маја ове год. не може се ни у ком случају довршити овај тунел.

Сада се проширује и део Вражогрнац — Зајечар, који је такође био израђен за уску железницу.

Предузето је грађење скела и превоз гвоздених конструкција, и кроз који дан приступиће се монтовању гвоздених мостова на овој прузи.

У прошлој години свршено је трасовање и израда планова за део пруге Неготин—пристаниште на Дунаву. Траса иде од Неготина у правој линији до испод села Прахова на Дунаву, где ће бити и пристаниште. Изради овог дела одмах ће се приступити, тако, да ће и он једновремено бити готов са довршењем радова на целој прузи. На Дунаву ће се одмах изградити привремено пристаниште за истовар железничког материјала за пругу Дунав — Ниш. Са полагањем колосека почеће се од Дунава у идућој години.

Као што сам у ранијем извештају описао, наша траса иде поред уске пруге белгијског друштва „Српска Индустрија“ која експлоатише угљени рудник „Вршка Чука“. Ово је друштво добило привремену дозволу за превоз путника и робе. Сва роба која Дунавом долази за трговце у Зајечару и околини; све конструкције, шине и т. д. за државну

пругу Зајечар — Неготин, за борски рудник и њихову пругу Бор — Метовница а нарочито кокс и брикет за овај рудник, као и сав материјал за предузимаче Везена, превлачи се овом пругом. За последње 3 године ово је друштво, на овај начин зарадило огромне суме, тако, да му је транспорт робе постао главни посао, а израда брикета споредни. Ово је друштво још пре 3 године, нудило своју пругу држави за 2,500.000 динара. И нехотице се намеће питање: Зашто држава није откупила ову пругу, те сама вршила транспорт свога и туђега материјала. На овај би начин несумњиво половина вредности ове пруге у току последње 3 године била исплаћена. Међутим, данас друштво тражи од државе на име оштете 2,331.000 динара. Пошто је вештачка комисија нашла да друштву треба на име оштете признати само 159.446 динара, то је друштво решењем Министарског Савета упућено на парницу.

Када државна пруга буде предата саобраћају, белгијском ће се друштву одузети право транспорта путника и робе. На овај начин ће друштво изгубити главни извор својих прихода. Са експлоатисањем угљена рудника Вршка Чука не иде најбоље, о чему јасно сведочи што друштво борских рудника набавља брикете из Немачке. Сви су изгледни, да ће тада и ово друштво бити вољно да своју пругу уступи држави под много повољнијим условима но пре 3 године.

Када би држава откупила ову пругу постигле би се следеће користи:

1) Отпало би плаћање оштете друштву па и дуготрајна парница, која ће у противном бити изазвана.

2) Све сметње које сад постоје при довршењу наше пруге биле би отклоњене.

3) Од Вражогрнца до Зајечара може се положити трећа шина тако, да овај део послужи и за уску пругу. Од Брикетнице на Дунаву до пристаништа преко Радујевца може се саградити пруга уског колосека у дужини око 12 километара. Овај део пруге ићи ће равницом и нема ни једнога већег објекта. Овај нови део пруге треба извршити по истим типовима по коме је и цела белгијска пруга извршена, т. ј. са дрвеним објектима.

На овој прузи корисно би се употребили прагови и шине које су спремљене за уску пругу а сада за нормалну пругу нису потребни.

На овај начин постигло би се: да од Зајечара до пристаништа на Дунаву имамо две пруге нормалну и уску, те се роба која до-

лази из Параћина и свију уских пруга западне Србије у Зајечар, неби тамо морала претоваривати, већ би се овом уском пругом превлачила директно на пристаниште.

Ова уска пруга служила би само за превоз робе, а превоз путника вршио би се нормалном. Што би год раније ова пруга била откупљена све би веће користи од ње било.

Пошто је горњи предлог несумњиво користан, то би о њему ваљало размислити.

Б. Г.

инж.

Државна водена снага у Баварској.

Једно од најинтересантнијих предавања, које је минхенски „Polytechnische Verein“ приредио у низу својих предавања ове сезоне, било је несумњиво 22 нов. на коме је министарски саветник Ј. Hensei, директор Хидротехничког Биро-а, говорио о „државној воденој снази у Баварској.“ Предавање је одржано у свечаној дворани уметничко-занатлиског дома, коме је присуствовала многобројна публика, а између осталих и сам покровитељ друштва принц Лудвик са министром v. Brenneich-ом и великим бројем виших чиновника.

Само предавање било је пропраћено многобројним сликама и графиконима на пројекционом апарату, које нам је говорник редом објашњавао. Прво нам је говорник на орограф и хидрограф. карти Баварске показао географски положај важнијих извора водене снаге, и на по се о сваком од њих по нешто проговорио. Одмах за тим ређале су се пред нама карте река, према извршеној законској подели од 1852 г., карта „јавних река“ карта „приватних река“ и карта „приватних река и потока са знатном опасношћу од поводња.“ Ова последња подела извршена је за сада према прикупљеним подацима само у једном делу Јужне Баварске, према зак. о водама од 1907. г. Пошто снага воде зависи на првом месту од количине и пада воде, то нам је говорник одмах за овим показао кишну карту Баварске са распоредом и годишњом висином воденог талоба, који достиже највишу висину од 1200 до 1400 мм. у Јужној Баварској (Баварским Алпима) и Баварској шуми, а према томе су и ти крајеви најбогатији изворима водене снаге. То богатство воде и пад, који стоји на расположењу, учинили су те према статистици Ј. Баварска располаже огромном воденом снагом од неколико (4) милиона коњских снага, од којих се нешто више од 1 ми-

лиона PS, може искористити за индустријске циљеве Велики део водене снаге већ је искоришћен али зато постоје још многи пројекти за искоришћавање много већег дела још неискоришћене снаге. Из графикона лепо се видео однос између снаге на расположењу и искоришћене снаге, као и колико је несразмерно сиромашнија воденом снагом Сев. Баварска (сев. од Дунава) — предео Мајне, али у којој је већ готово сва водена снага, која стоји на расположењу искоришћена

Специјална пажња обрађена је Изару и његовој области. Сем интересантних података, које нам је говорник дао, показао нам је цео ток и област — слив — Изара, његов уздужни профил и важнијих му притока, графикон количина воде у разним месецима и годинама из којих се види да су зимски месеци са минималном а летњи максималном количином воде, што се да лако објаснити отапањем снегова летњих месеца, у пределима, кроз које пролази. Интересантни су подаци и о воденој снази Изара; јер се према рачуну водена снага Изара цени при малом водостању на 130.000PS. од које је до сада за разне индустријске циљеве искоришћено укупно 25.000 PS.

Из разних упоредних графикона водостања у појединим месецима и годинама видела се извесна правилност како при надолажењу тако и при опадању воде, на основу које се могу извести извесни закључци. Исто тако на графикону двеју река, које се састају, показао нам је говорник, према мерењу водостања на аутоматски региструјућим пегловима, како се може рачунати време, после кога се може талас велике воде у притоци очекивати у главној реци, или из горњег тока у доњем току.

Изневши у свом предавању још и друге важне статистичке податке о воденој снази Баварске у вези са извесним статистичким графиконима, говорник нам је изнео важније пројекте, који су потпуно готови, и само се чека на њихово извршење (али не зато што се нема финансијске могућности, као што је то са многим пројектима нашег Хидротехничког Одељења!). Техничка могућност остварења извесна је, само се још студира рентабилитет тих пројеката, а зато треба дубоких студија и доста времена. Све што се овде ради, ради се систематски, са потпуним разумевањем, и ни у чем се не пренагљује — иде се можда у крајност, те се рачуна са најнеповољнијим претпоставкама, само да се не би доживело какво изненађење, које би убило углед и поверење одељењу, односно самој струци — док се код нас сама држава слабо о томе стара. (Пример наша „Честобродица“, због које се у нашем парламенту ломила копља, само да би се сва кривица свалила на наше инжињере, и ако је влада за све била одговорна, зато што се није у своје време обзирала на умесне захтеве наших стручњака — инжињера).

Од свих готових пројеката веома су важни пројекти водојажа у Баварској шуми, који су изводљиви, јер је подлога земљишту ових водојажа гнајс и гранит — док извођење извесних водојажа у јуж. и сев. Баварској као да је у питању због несигурне подлоге земљишта. Од осталих већих пројеката споменута су три (два у пределу Ина), од којих се говорник највише задржао на пројекту за Валхенско језеро, о коме је било доста говора у последњем Ланстагу. Показавши нам ситуацију и две разне могућности извршења пројекта („Заједнички“ и „одвојени“ начин са корисном снагом од 25.000 PS. односно 33.000PS,) показао нам је и стања воде у језеру у разним годинама, да је случајно тај пројекат извршен.

Своје је предавање завршио говорник са напоменом, да је већ крајње време искоришћавати водену снагу, која нам стоји на расположењу, јер цена угљу из године у годину све више скаче — пошто га нема довољно, а неки су чак и прорачунали када ће га и са свим нестати.

После овог интересантног предавања настала је дискусија, у којој је најважнија напомена једног говорника: да није довољно само спремати пројекте ради искоришћавања водене снаге, но у исто време треба водити озбиљног рачуна и о њиховом рентабилитету.

Заинтересован овим предавањем, потражио сам у издању Бавар. Министарства Унутрашњих Дела појединости о том једном од најважнијих и најзамашнијих пројеката у овој области, о пројекту за Валхенско језеро и намеран сам да ове појединости о пројекту изнесем у „Техничком Листу“ које ће, надам се, и остале читаоце интересовати.

Пројекат за Валхенско језеро

Први, који је обратио пажњу — на водену снагу, која би се могла добити навраћањем Изара у Валхенско језеро, и искоришћавање пада између Валхенског и Кохелског језера, био је Хесенски инспектор Schmick из Дармштата, који је удружен са Ing. Jeanjaquel-ом из Минхена поднео 13. јула 1904. год. један стручно израђен генерални пројекат Управи Горње Баварске, са молбом да им се одобри концесија ради искоришћавања те водене снаге.

Крајем 1904 год. поднесе некадањи пруски мајор von Donat Министарству Саобраћаја у општим потезима предлог о истом предмету, само што је његов предлог био већих размера но Schmick-ов и Jeanjaquel-ов; 22. јануара 1906. поднесе von Donat Министарству Саобраћаја молбу за концесију, коју ово као надлежно пошаље Министарству Унутрашњих Дела.

Проучивши подробно и Schmick-ов као и von Donat-ов предлог, Министарство реши, да ову тако драгоцену и рентабилну водену снагу не уступа приватним лицима, већ шта више да је што скорије искористи за државне цели, и то на првом месту за електричне железнице. На основу овог решења следова одлука владе да се и Schmick са Jeanjaquel-ом као и v. Donat од тражења одбију. Међутим Врховна Грађевинска Управа доби налог да у споразуму са Министарством Саобраћаја изради нов генерални пројекат за државне цели. За основ овог пројекта узет је предлог комисије за ископ ишћавање водене снаге, која је била образована од најбољих стручњака.

Да би у најкраћим потезима имали јасну слику појединих пројеката, и упознали се који су разлози руководили Управу да ни Schmick — Jeanjaquel-ов ни v. Donat-ов пројекат у поднесеној форми потпуно не усвоји, а с друге стране видели које су основне замисли истих пројеката задржале при изради пројекта Грађев. Управе потребно је да о сваком пројекту на по се проговоримо.

а) Schmick-ов пројекат.

Између долина река Isar-a — Loisach-a леже два од највећих Алпских језера Горње Баварске, Валхенско и Кохелско, која су узајамно раздвојена само 2 км. широким Kesselberg-ом Висинска разлика нивоа воде ових језера износи 202м. Да би се овај знатан пад што рационалније могао искористити, била би природна количина воде, која Валхенском језеру дотиче довољна. Да би се могла стална количина воде од 10м³ употребљавати, морало се предвидети довођење воде из Изара у Валхенско језеро.

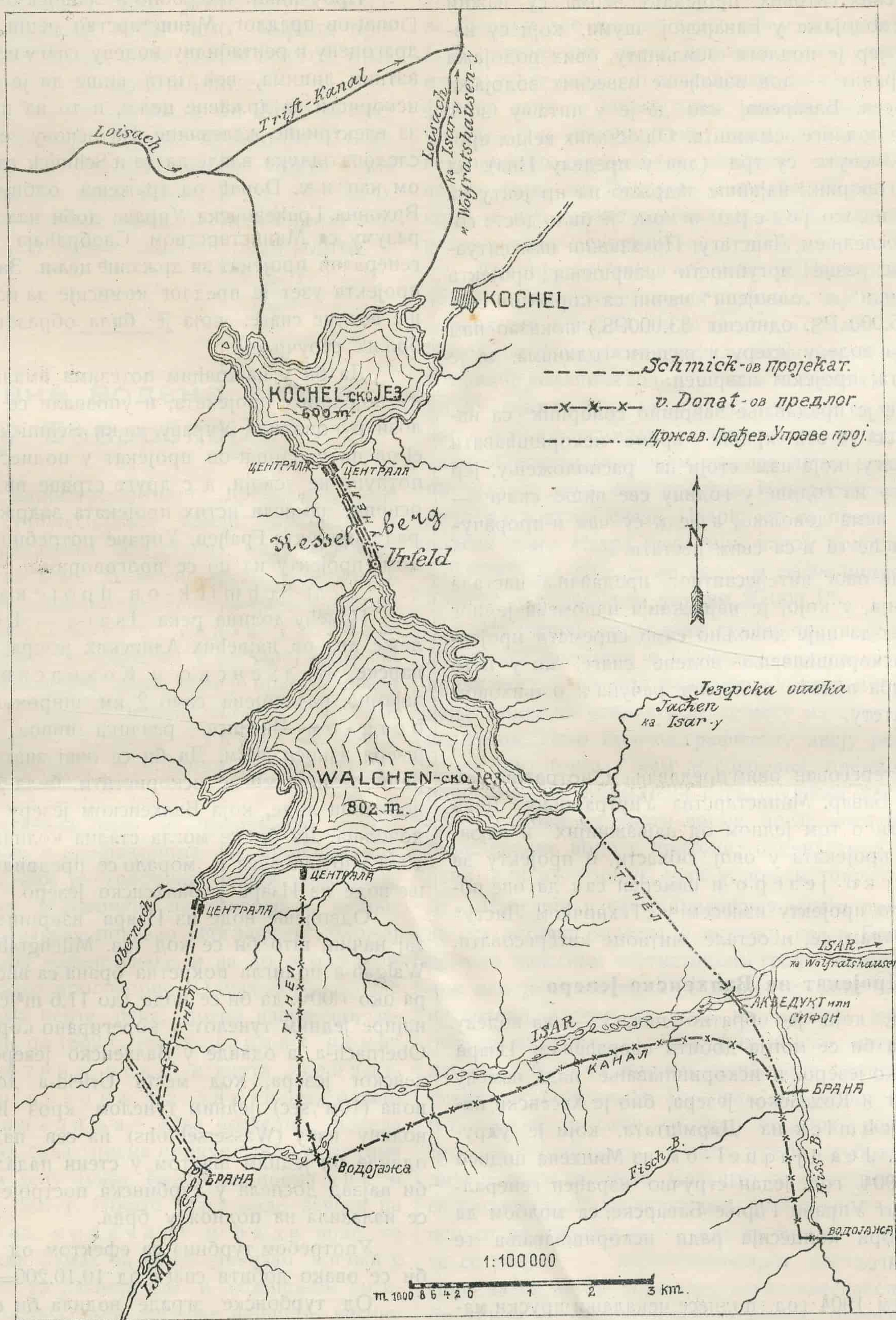
Одвођење воде из Изара извршило би се на тај начин, што би се код тзв. Milchgraben-a, испод Walgan-a подигла покретна брана са висином успора око 1.00м. да би се вода (до 11,6 м³/сек.) одвела најпре једним тунелом у корегирано корито потока Obernach-a, а одавде у Валхенско језеро. Из Валхенског језера, код места Urfeld-a доспевала би вода (10м³/сек) једним тунелом кроз Kesselberg у водену избу (Wasserseblohs) на сев падини брда, одакле би једним шахтом у стени падала 200м да би најзад доспела у турбинска постројења, која би се налазила на подножју брда.

Употребом турбина са ефектом од 75% могла би се овако добити снага од 10.10.200=20.000 PS.

Од турбонске зграде водила би се употребљена вода кратким каналом у Кохелско језеро, а одавде у проширену и издубљену Loisach, која код Wolfratsbausem-a утиче у Изар.

Да видимо сад какву улогу има Валхенско језеро по Schmick-овом пројекту.

За време 7 месеци, од априла до октобра, може изар, на месту од кога би се вода одводила



испод Walgan-а, сам за себе да даје потребну количину воде од $10\text{m}^3/\text{sec}$ тако да та количина про-тицањем кроз Валхенско језеро центриали не би ни у колико утицала на ниво воде у језеро. За време

пак осталих пет месеци (новембар до марта) Изаром тече мања количина воде од $10\text{m}^3/\text{sec}$, те би се с тога морало у месецима богатим водом (мај до августа) одводити из Изара сем нормалне потре-

бе од $10\text{m}^3/\text{sec}$ још око $1,6\text{m}^3/\text{sec}$. Ова већа количина воде, од $1,6\text{m}^3/\text{sec}$ задржавало би се у Валхенском језеру, да би доцније у оних 5 месеци сиромашних водом послужила као резерва да допуни онај мањак до $10\text{cm}^3/\text{sec}$. Уставом у Јаснен-у којом би се отицање језерске воде регулисало, издигао би се ниво воде у језеру око 1,00м.

У случају да се укаже потреба за већу снагу првобитни би се пројекат модификовао у толико што би се вода из Изара тунелом, место у Obernach одводила незнатним падом ка Валхенском језеру, да би се тако искористио пад од неких 40м. у нарочито саграђеној турбинској инсталацији на Валхенском језеру, и тиме би се могло добити још 3600 PS. више.

(наставиће се)

Раденички станови.

Престоничка наша општина готова је са предходним радовима, који су били потребни за грађење раденичких станова. Чим допусти време приступиће се самоме грађењу 26 станова и 4 дућана на купљеном плацу између Гундулићевог венца, Баштованске, Херцег Степана и Србобранске улице.

Пре свега мало рачуна шта ће коштати грађење и одржавање тих раденичких станова и како ће се ови рентирати.

За ову сврху општина је купила приватан плац (дакле нема свога!?) од 12.747 m^2 за 57.239 дин. 70 пр., што чини просечно око 5.30 дин. од m^2 . За садашње грађење раденичких станова од тога плаца употребиће се:

на окућницу	4700 m^2
а на уређење околних улица око	1800 m^2
	<u>Свега 6500 m^2</u>

I. Према шуме садашње грађење ових станова коштаће:

- 1) 6500 m^2 плаца по 5.30 дин. . . . 34.450— дин.
- 2) За израду планова и све друге админ. радове до довршења грађења у најмању руку око 7.000— „
- 3) Сама зграда по одобреној лицитацији коштаће 133.500— „
- 4) за уређење дворишта, неподвижно, кошта до употребе зграде итд. око 10.050— „

Укупан уложени капитал 185.000— дин.

II. Годишњи приход од ове зграде изнеће:

1. За 20 станова по 206 дин. . . 4160— дин.
2. За 6 станова по 300 дин. . . 1800— дин.
3. за 4 дућана по 720 дин. . . 2.880— „

Свега бруто прихода 8.840— дин.

III. Одбитци.

а) за порезу (?) воду, одржавање чистоће и т. д.

- као и за осигурање од пожара 8%
 б) за оправке 8%
 в) на изгубљене станарине . . . 5%
 г.) за администрацију 4%

Свега одбитка од бруто прихода $25\% = 2210$ — дин.

Остаје годишње нето приход 6630— дин.

IV. Интерес и амортизација.

На уложени капитал од 185.000 дин. треба плаћати камату 6% и амортизацију 1% . свега по нашим најпробитачнијим условима по 7% чини . 12950— дин.

Значи: предузеће са годишњим дефицитом од 6320— дин.

Према горњем рачуну јасно је, да општина хоће подизањем ове зграде да чини раденичком стаљежу неку милостињу, коју наши раденици нису тражили, нити је могу тражити, ако воде строго рачуна о себи и својим правим користима. Значи да ово предузеће, лишено свеколике здраве подлоге, не само што ће пропасти, већ ће служити као веома ружан одвраћајући пример за будућа предузећа у градњи малих и јефтиних станова. А та су предузећа тако неодложна и у огромно већим размерама потребна, ради сузбијања зеленашких шпекулација, које се врше трговином са бедним и одвратним рупчагама т. зв. становима за раденике.— Таква пропала предузећа и у таквом обиму, штетна су, ако ни због чега другог, оно због тога, што дају полета још одвратнијој шпекулацији са малим становима.— Предузеће ово још пре рођења свог носи клицу банкротства у себи, а шпекуланти као хијене на такав плен најрадије кидишу!

Већ почетком претходних радова за ове раденичке станове, под 26/1 1907. год. Г. Бр. 369, општинска управа упозорена је, да строго пази на рентабилитет и да овом установом, нико паметан не може од општине захтевати, да чини милостињу раденицима. Тада је изложено: „Неопходно је потребно код оваких установа да се строго пази на рентабилитет, јер би било малоумно кад би већ сам зачетак ове корисне установе имао неуспеха. Рецимо да ће овом зградом наћи уљудна уточишта највише до 350 душа.“ (сада само око 100 душа) „па зар нису у праву и осталих 40.000 душа, слично ситуираних становника престонице, да траже од општине београдске тако исто уљудне и јефтине станове?“. — Даље „ . . . јасно је, да неблагодарнос отресита раденика, није ништа друго, до одвратност према милостињи. Из тога даље следује опет, да раденички станови треба да се рентирају, т. ј. да то не сме бити проста хуманитарна установа, која вечито потребује помоћи. Принцип раденичке самопомоћи не сме ни за длаку да се повреди, ако се жели стварна успеха са установом.“

Из овога видимо да општинска управа није оскудевала у добрим и благовременим саветима и зато заслужује тим веће осуде, што се након четири годишњег натезања, дошло до овако бедно извитоперена исхода, по коме би требало у општинском буџету сваке године предвидети суму од преко два и по милиона динара, само ради попуњавања дефицита, за Београду потребне раденичке, чиновничке и сиротињске станове.

Код овако жалосног исхода општинског предузећа са грађењем раденичких станова остаје само да се предупреду даље грешке. — Једино користан и природан излаз из ове афере, по нашем мишљењу, садржи овај предлог:

Пре свега капитал од 185.000 дин. који се има дотрошити на грађење станова, да се не сматра као пружена милостиња раденицима, већ као основни фонд, којим општина треба да се откупи, и то за сада само делимично, што до сада није водила никакву бригу о томе, да већини својих грађана створи сношљивије погодбе за живот т. ј. што их по својој дужности није оспособила да могу у што јачој мери одговорати својим грађанским дужностима према општој заједници. — Са овим фондом *ни у ком случају несме да администрује општина*, већ то ставити у дужност једном одбору најспособнијих и највреднијих раденика и нижих чиновника, са условом, да од свеколиког нето прихода имају градити нове станове. Основна ова имаовина, као и будуће од прихода стечене имаовине, морају остати за вечита времена општинска својина и под њеним надзором, али приходи и приход прихода, такође да припадне за вечита времена раденицима и чиновницима и то само у циљу зидања нових станова, за становање раденика нижег чиновништва и сиротиње.

Највише би имала рачуна општина, да овај фонд што брже напредује а зато општина па и имућнији појединци, добротвори и легатори, радије би потпомагали овај фонд, но што се решавају да на тренутне помоћи и безциљне милостиње троше новац.

Улагањем у тај фонд не би се чинила милостиња раденицима, чиновништву и сиротињи, већ би се појачавала једна установа, која би донела користи општој заједници, за коју на жалост, није у стању да се брине наша комунална управа, а још далеко мање наша државна влада, са својом нечувено неправедном пореском системом.

Држава и општина све више губе свој *raison b' etre*, у колико се повећавају кругови незадовољних. социјалистичких опструктера и чиновничких подмитљиваца Самоодржање налаже државним и самоуправним властима, да те кругове незадовољних што могуће више смањују на корист јачања кругова моралног и конзервативног грађанства, коме је осигуран уљудан дом.

29/XII-1910 год.

Београд

Д. Т. Лeko.

архитект.

ВЕСТИ.

Вести из Удружења.

На V месном скупу 6. I. 1911 год. примљени су за редовне чланове Удружења г. г. Миливоје П. Лазаревић дипл. инжењер, Боривоје Раденковић п. инжењер окр. тимочког и Јанко Шафарик архитект Мин. Војног.

На истом скупу примљен је за ванредног члана Удружења г. Тодор Симовић грађевинар.

6. I. 1911. год.

Београд

Секретар Удружења
Ing. Неш. М. Смиљанић

Личне вести

Указом Њ В. Краља од 31. децембра 1910. г. постављен је за подархитекту II кл. Министарства Грађевина г. Драгутин Димић подархитекта општине београдске.

Стечај за инжењера. Окружном одбору округа ужичког потребан је самоуправни окр. инжењер.

Овим се позивају компетенти да се са пријавама за ово место јаве окружном одбору округа ужичког најдаље до 15. јануара ове год.

Уз пријаву треба послати документа о стручној спреми и досадашњој пракси.

Плага је 8000 дин. годишње без икаквих других додатака.

Детаљан уговор о обавезама кандидата према округу и обратно, закључиће се на 4 године.

Стечај према одобрењу Господина Министра грађевина од 29. јула 1909. Бр. 20399/09. има се извршити избор два државна питомца за изучавање рударских наука на рударским академијама које Дирекција Српских Државних Железница буде одредила.

Право учествовања на овом стечају имају они кандидати који су положили испит зрелости са врло добрим или одличним успехом и за које одређени лекар Дирекције Српских Државних Железница утврди да су потпуно здрави и способни да издрже напоре даљег школовања.

Пријављени кандидати морају поднети, поред уверења о положеном испиту зрелости: крштеницу из које ће се утврдити да нису млађи од 18 год. уверење да су Срби и српски поданици, као и уверење о свом имовном стању.

Поред издржавања које ће износити 2400 дин. годишње изабрани државни питомци добиће путни трошак за одлазак и путни трошак за повратак по свршетку студија, а тако исто и сву школарину и испитне таксе према уредби академија где буду учили.

Ближи услови, које мора питамац пре поласка потписати, могу се видети сваког дана у канцеларском времену у Економном Одељењу Железничке Дирекције.

Пријаве са потребним документима треба послати најдаље до 20 јануара 1911. године.

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

Одговорни уредник **Јефта Т. Стефановић** редовни професор Универзитета

Штампарија К. Грегорића и Друга — Београд