

СРПСКИ ТЕХНИЧКИ ЛИСТ

ОРГАН УДРУЖЕЊА СРПСКИХ ИНЖЕЊЕРА И АРХИТЕКТА

САДРЖАЈ:

- 1) Члановима Удружења Српских Инжењера и Архитекта.
- 2) Записник напредне скупштине.
- 3) Извештај управе.
- 4) Предлог о финансирању Удружења.
- 5) Записник редовне скупштине.
- 6) О одборима.
- 7) Прикупљање грађе за Алманах.
- 8) Списак редовних чланова Удружења Српских Инжењера и Архитекта.
- 9) Још једна реч Српским Инжењерима и Архитектима.
- 10) Погинули и умрли чланови удружења у току европског рата.
- 11) Вести.

ЧЛАНОВИМА УДРУЖЕЊА СРПСКИХ ИНЖЕЊЕРА И АРХИТЕКТА.

Од дана мобилизације за овај рат — скоро део четири године од тог доба — наше удружење не даваше никаквог јала о себи. Чланови се растурише на разне дужности како их отаџбина позва; и, удружење као да се растури. За тих добоше још тежи дани, дани нашег одсуства и наши се другови расејаше по свима пријатељским земљама на обалама Средоземнога мора, једнако радећи за своју домовину и подносећи тешки изнанајски јарам. Највећи део другова опет се скупи на Македонском војшту, у најпој војсци, као стварном преставнику нашег упорног истрајног јуначког и још непобеђеног народа.

Прихватиши се опет свога омиљеног и најпоријатног рада, који назива и напоре духа, најснажнији од нас, наши млади другови, сетили се опет свога удружења и даше му живота. Плод тог новог рада и живота, иносимо друговима овде на углед у много скраћеном облику. — Знамо да ће се сваки обрадовати видећи опет свој „Технички лист“ и ако је у врло скромном року, у овим тешким данима. Њиме желимо само да

опомењемо другове на рад и изгубљену слободу, и сваком поднесемо рачун о том нашем новозапочетом раду.

Нове прилике створиле су нове погледе и отвориле нова сазнања. Из ово мало рада што га иносимо, увиђа се појава новог духа, новог схватања, нових дужности и задатака. — То је спрема за просвећивање, културну борбу и културно и економско подизање нашег народа у суглашници. Вође и појници у тој новој борби и том новом задатку народном морају бити инжењери, као што су у свима културним народима. За то је потребно да сваки од нас учини и да што може, да би за ту суглашницу борбу били што спремији те да у истини будемо вође и борци и потпуно одговорно задатку. — У отаџбини нај је много којегачега упропашћено и порушено, треба бити спреман, да се народу помогне на најлакши и најиспирљивији начин, те да се све обнови и преуреди.

До сада смо и на дому били разједињени и поцртани, нисмо схватили били довољно своју дужност, улогу и важност. Сада смо то уочили, и за то још сад треба да се приберемо, удружимо, спремимо и створимо снажну целину, која се мора питати и слушати. Задатак ће бити велики, тежак и дуготрајан, али зато имаће доста и ручица, па само ако буду вредне, све ће се постићи. — Биће грешака, неповољних резултата, критике и противника, али пошто је циљ тачно и правилно постављен, са јасно схваћеном дужношћу, све ће се победити. Нека сваки од другова да и учини онолико, колико може учинити, имајући у виду само општу корист, не обзирајући се много на личну добит, па ће доста дати. — У то име се и обраћамо друговима и молимо их, да својој дужности одговоре, јер то од њих тражи суглашница обнављање наше отаџбине и наша заједничка срећа и величина.

Сада овај важан рад и задатак почињемо овако скромно приређеним првим бројем „Тех-

ничког листа" јер су материјалне прилике и Уувине тешке, али ако буде рада и срастава, на-
појмо се, да ћемо моћи другове обрадовати још
и јзјим бројеи нашега дубинчета.

За то, сложимо на рад!

У Ово нека је срдчан поздрав свима друго-
узима, ма где се који налазио.

Солун

25. јуна 1918. год.

УПРАВА.

ЗАПИСНИК вапредне скупштине

23. априла 1918. год.

(Извод)

Председавао г. Влад. Бабоновић.

Записник водио г. Сп. Табаковић.

Присуствовао комесар г. Тих. Мијатовић.

Г. Стеван Бурмазовић, у име управе отвара
скуп, разлаже претходни рад за сазив његов, и
предлаже да скуп бира себи председника, те
скуп изабере г. Бабоновића.

По дневном реду скуп доноси одлуке:

1. О помоћи породица осталих у Србији,
да одбор прикупи све податке на потребну по-
моћ, обавести се о начину могућем за извођење
и на Главној Скупштини удружења поднесе исцрпан
и утачан предлог на решење, имајући у виду
напомене изнете од појединаца.

Одбор сачињавају чланови старе управе г. г.
Бурмазовић, Маслаћ, Д. Божић, Мика Димитри-
јевић и Јанко Шафарик.

2. О школовању техничара, да управни од-
бор проучи и ово питање и одмах као овлашће-
није дејствује код надлежних чинилаца, да се
отворе сви неспоразуми око школовања техни-
чара, обухватајући:

а) да се створи могућност апсолвентима из
разлих и оних од 1914. год. да подају диплом-
ски испит по прописима нашег факултета;

б) да се нађе начина да и они студенти
који се сада школују по средњим техничким
школама у Франуској добију факултетско школ-
ско образовање и

в) у опште да се питање о школовању тех-
ничара што целисходније реши.

О полагању стручног државног инжењер-
ског испита,

да управни одбор и ово питање проучи и

са своје стране поднесе надлежнима преставку
да се и за овај испит створи могућност што пре
и што згодније.

3. О раду удружења по повратку у домо-
вину г. Ст. Бурмазовић чита свој спис о задатку
инжењерског удружења после рата.

Скуп са захвалношћу прима овај спис и
сматра да би у овом смислу и друге колеге могле
разрађивати појединачна питања.

4. Скуп усваја предлоге:

г. Табаковића да Удружење ступи у везу са
инжењерским друштвима енглеским, француским,
талијанским и америчким;

г. Н. Мартинковића да одбор поведе рачуна
и о колегама на фронту, оних који су као обични
војници или подофици, те да им се положи
као чиновника регулише.

Скуп решава да идућа — Главна Редовна
Скупштина буде о Духовима у Солуну.

Седница је завршена у 18¼ часова.

ИЗВЕШТАЈ

Управе Удружења Српских Инжењера и Архитекта

Скупштини о Духовима 1918. год. -

(Извод)

Господе, после четворогодишњег прекида,
тек смо данас успели да поново одржимо нашу
Скупштину.

Управа Удружења Српских Инжењера и Ар-
хитекта, изабрана на Духове 1914. год. имала је
само толико времена да се конституише и да пре-
дузме започети рад пређашњих управа, а нови,
светски рат плануо је и сви чланови како управе
тако и удружења ступили под заставу. Рад удру-
жења па и управе престаде, тако да чланови
сами, појединце доживише катастрофу државну.
Инжењери се расејаше по свету, а председник
и један члан управе, као и доста чланова осташе
у Србији.

У патњиству и после много мука и невоља
умре нам у Тулону и наш предни и незаменљиви
подредседник Палао Димић, наши инжењер Ми-
нистарства Грађевина; у ралим борбама изгину-
ше, од рана или болести због ратних штрпаца
и опште изнурености умреше нам још пуно дру-
гова, чија имена засебно објављујемо.

Али се у српској Македонији, на парчету

слободниог српског земљишта подиже понова глас напег удружења. Г. Мика Димитријевић секретар удружења покренуо је питање живота удружења међу другима на војшту, и искра се развијала да се са данашњом скупштином претвори у правни пламен.

Под утиском те замисли, али са доста труда прикупи се овде у Солуну почетком априла месеца тридесет другова да се заједнички посавезују о продужењу рада удружења.

Они са своје стране ставише у дужност члановима старе управе да за Бурђевдан — други дан Ускреса сазове овде у Солуну скупштину инжењера. Три члана старе управе извршише овај захтев, припремише потребно и надејствоваше присуствовању инжењерима, којим обавештењима, те се наредна Скупштина о Бурђеву дне одржа са преко 30 присутних чланова.

Управа је извршила према могућности све оне постављене јој задатке. Резултати не могу се показати одмах, али ће се вероватно осетити. (види записник са ове Скупштине).

Послате су преставке господину Министру Грађевина о помоћи, о полагању државног испита, о школовању техничара, о повраћају у службу инжењера; послата су писма за везу инжењерским удружењима француским, талијанским, енглеским и америчким.

Приликом доласка господина Министра у Солун, Управа је преко своја два члана г. г. Буриазовића и Д. Божића и лично га замолила, да се он заузме код Краљевске Владе приликом решавања о друштвеним преставкама.

Господин Министар је по појединим преставкама дао изјаве:

Да ће гледати да се још одмах помогну породице приватних инжењера, којима је помоћ најпотребнија, и затражио је њихов списак. Велику полајину из државних буџета за све инжењере не може дати, нити тренутно обећати, као што има великих тешкоћа за повраћај додатка инжењерима у службу.

Верује да ће се моћи створити могућност за полагања инжењерског испита.

Вратиће у службу све инжењере, по списку, који су услед службена кадра у војсци морали дати оставку.

Продужењу школовања техничара као и свих ђака истичу се многе, поглавито финансијске препреке, али ће он повести рачуна да у друштво

са господином Министром Просвете регулише у што povoljnijem смислу за ђаке то питање.

Премештај ђака техничара из Француске у Италију, има врло много и несавладљивих тешкоћа, али ће се према могућности бар извесном делу можда моћи помоћи.

Потпуности ради обавештавамо нас

1) да је књижица и остала покретна имовина Удружења приликом евакуације остала у пријатном стану Удружења у Београду;

2) Стане понаше имовине Удружења (новчане књиге остале су на сигурном месту у Београду); покретни капитал (од неучињених издатака од чланских улога) око 5000— дин. и фонд за Дом Инжењерског Удружења око 22.000 дин. Са интересом за протекле године износ укупан је око 33.000— дин. Новца је на прилику код Управе Фонда и Прометне Банке.

3) Независна благајна Српског Техничког Листа налази се и тог новца 4000 динара код Трговачке Банке у Београду а књиге код благајника листа г. Ј. Радековића писара Минист. Грађевина.

О свима новчаним стварима тачан резултат могуће је тек по повратку у Србију.

Управа моли да јој се не намери што није могла раније обавестити чланове о овим стварима, али данашње прилике, готово немогуће обавештавање путем штампе, оправдавају је.

Овим својим извештајем управа се нада да је одговорила очекивању наших чланова, и задовољна Бурђевданској Скупштини, и моли Скупштину да овај извештај прихвати са знању и одобри.

Секретар, Dipl. Ing.	За председника члан упр. одбора, Ст. Буриазовић н. в. изж.
Мих. Димитријевић	

Благајник,
Душан Божић
инж.

Члан Управног Одбора:
Јанко Шафарик
арх.

ПРЕДЛОГ

о финансирању Удружења за време трајања рата, и утврђењу Буџета за рачуносу 1918./19. год.

Да би Управни Одбор Удружења могао да врши задатке, које прописује Устав и Одлуке

годишњих Скупштина, неопходно је потребно, да има на расположењу извесна новчана средства.

Управни Одбор сматра да одлуку о плаћању редовног годишњег улога предвиђеног Уставом треба оставити првој Главној Скупштини Удружења по повратку у Србију, која ће вероватно обуставити наплату овога улога за време рата.

Друштвену готовину, коју смо имали у Србији сада је немогуће тражити ни наизмат, с тога је Управни Одбор мишљена, да потребна новчана средства морају Удружењу ставити на расположење садашњи чланови удружења који се налазе на солунској територији или у иностранству.

У тој цели Управни Одбор предлаже Главној Годишњој Скупштини да донесе следеће одлуке:

1. Сви редовни чланови Удружења дужни су плаћати почевши од рачунске 1918/19. године па до демобилизације ванредни годишњи улог од 12 драхми или 12 динара према томе да ли се седиште Удружења налази на грчкој или српској територији. Чланови који привремено живе у Француској или иностранству плаћаће годишње 12 франака. Улог се има плаћати најмање за пола године унапред.

2. Ново уписани чланови могу одложити плаћање Уставом прописане таксе од 10 динара — највише до на 3 месеца после објаве демобилизације.

3. Оплаћује се Управни Одбор, да из прихода Удружења може према могућностима издавати месечно, почев од 1. јуна 1918. год. по 30 до 50 драхми или динара на име помоћи сталном служитељу Удружења Боривоју Ђорђевићу.

4. Оплаћује се Управни Одбор да по могућству закупни у Солуну једну собу за канцеларију Удружења, која би у исто време служила свима члановима као место за добијање обавештења и вршење потребних послова са члановима Управног Одбора.

5. Управни се Одбор оплаћује, да према својем извођењу у границама одобрених кредита може прити вермане намећу појединих позиција расхода, као и да чини издате на непредвиђене потребе, али је за ово дужан издејствовати накнадно одобрење наредне скупштине, као што је прописно Уставом Удружења.

6. У случају, да приходи Удружења подбаце, оплаћује се Управни Одбор, да у току

рачунске године може вршити позајмицу на рачун покретне друштвене имовине у износу од 1000 динара.

НАЦРТ БУЏЕТА

за

1918./19. год.

А. Приходи

1. Ванредни члански улог за 1918/19. год. од 200 чланова по 12 драхми	2.400,—
Свега	2.400,—

Б. Расходи

1. Старишина 12 месеца à 100. Др.	1.200,—
2. Отгрев и осветљење	120,—
3. Помоћ служитељу Б. Ђорђевићу, и повремена послуга	720,—
4. Канцеларијски материјал, поштарина и ситни издаци непредвиђени	360,—
Свега	2.400,—
10. јуна 1918. у Солуну	Благајник, инж. Душан Божић

ЗАПИСНИК

редовне скупштине

10. и 11. јуна 1918.

(Извод)

Председавали: најпре члан управе г. Ст. Бурмазовић, затим новонабрани подпредседник г. Влад. Бабоњић.

Записник водили г. г. С. Табановић и Димитрије Стојковић.

Присутствовао комесар рез. кап. II кл. г. Бора Петровић.

I. — 10. јуна — пре подне:

Г. Бурмазовић отвара седницу у 9 часова. Изабрати чланови за вођење записника.

Прочитана депеша Министарства Грађевина: „Бабоњићу, железничка дирекција — Солун. — Министарство Грађевина жели удружењу срећан почетак, успешан рад на добро, срећу наше миле отаџбине. Питање ђака пред министарски саветом; нова постављена у изгледу; државном испиту наћи немо правичну солунцију. № 3017.

Начелник Кнежевљин.”

Прелазил на дневни ред
Извештај Управног Одбора.

Секретар чита извештај управе.

Скуп стојећи слушава имена погинулих и умрлих чланова.

Уз извештај се читају и записник са ванредне скупштине од 23. априла, представке учињене Господину Министру Грађевина поводом питања о помоћи, полагању државног испита, праћању у службу инжењера који су због службеног кадра дали остатке, полагању дипломског испита и школовању ђака.

По извештају секретар износи распоред инжењера, који после данашње седнице изгледа овако:

	остало у Србији	на Со- дружној територији	у Савезу у Савезу, и Швајц. Непо- знато	Умрло	Свега
Чланова Удруж.	55	162	71	23	328
Не чланова	24	69	20	17	158
Свега инжењера	79	231	91	51	486

После кратког обавештавања са напоменом да ће се при дневном реду питања и предлога више о Министровим разлагањима говорити, скупштина прима извештај управе.

По предлогу г. Мите Наумовића скупштина решава да се најпре изврши пријем нових чланова, па онда изврши набор подпретседника и чланова управе.

По извршеном пријему нових чланова, извршен је избор подпретседника удружења, и три члана заменика за управу, и изабрани за подпретседника г. Владимир Бабовић, а за чланове заменике г. г. Ј. Драшковић, Б. Радековић, О. Кузмановић.

Г. Бабовић је желео да подпретседник удружења буде г. С. Бурмазовић, члан коме се поглавито за цело досадашње радно захвалити, али скупштина сматрајући да ће добра воља за рад код г. Бурмазовића, који је већ члан управе ујединити се са левичарском г. Бабовића и донети користи удружењу, моли г. Бабовића да се ове личности прими.

За овим председава г. Бабовић, и после још кратких објашњења закључује седницу у 11 часова и заказује другу за после подне.

II. — 10. јуна — по подне

Подпретседник г. Бабовић отпара седницу у 16 часова и прелази на дневни ред:

Претрес питања о раду Удружења за време рата и по повратку у отаџбину.

Благосиљ чита предлог Управе о финансирању удружења за време рата и утврђивање буџета за рачунску 1918/19. годину.

Скупштина у потпуности усваја овај предлог. (Види стр. 3).

Члан управе г. Ст. Бурмазовић чита предлог управе о прикупљању материјала и проучавању разних питања о друштвеном раду по повратку у отаџбину.

По овом питању разио се жив разговор и објашњено о томе да ли се оваке ствари могу сада распразлати у онште или не, и да ли за њихово разматрање треба образовати одборе, или да сваки члан по наособ ради, а да управа све прикупља.

Скупштина усваја мишљење да треба образовати одборе за прикупљање мишљења о разним питањима, с тим да не само чланови одбора раде на једном питању него се и сви чланови узајамно обавештавају, поједини питања претресају, по потреби седнице сазивају и одрже, и израђено мишљење поднесу скупштини на одобрење.

За овим се прешло на претрес о појединостама, о потреби извесних одбора, те скупштина саслушавши неколико мишљења решава:

да се управи према друштвеном Уставу остали разматрање потребе за промену друштвеног Устава, да прикупи податке за то и са одређеним предлогом првој редовној скупштини у Србији изађе на решење;

да се за остала питања образују одбори, који ће мишљења и податке прикупљати, сређивати и предлоге за претресање на скупштинама спремати.

За овим се бирају одбори где улазе:

а) у одбор за прикупљање података за стварање средњих техничких и занатских стручних школа, као и за прикупљање материјала за народну грађевинску библиотеку г. г.: Ј. Букавац, Маслаћ, Вл. Поповић, Бурмазовић, Р. Николић и Д. Борисављевић.

б) у одбор за техничко законодавство г. г.: Миладин Борић, Драшковић, Бурмазовић, Ђ. Бабовић, Драг. Панчић, М. Димитријевић, Д. Божић, М. Кнежевич и С. Генић.

в) у одбор за примену машина и мотора у полупривреди г. г.: Б. Златковић, Д. Божић, М.

А. Павловић, Љ. Гојанац, Дим. Стефановић, Душан Томић, Богдан Томић и Душан Милосављевић.

г) у одбор за обнављање саобраћаја г. г.: Бабовић, Ф. Трифуновић, Хран. Анђелић, Табаковић, Васа Ристић, Марко Маколеско.

д) у одбор за реконструкцију насеља г. г.: Ђ. Златковић, Драган Стефановић, Маслаћ, Бор. Раденковић, Влада Симић и Ђорђе Јанковић.

После овога г. С. Табаковић чита свој списак „о начину брзог увођења саобраћаја по повратку у Србију“.

Мало обавештење о питању држање режиге, па

подпредседник закључује ову седницу у 18 часова и 35 мин., и заказује нову за сутра у 8 час. и 30 мин.

III. 11. јуна — пре подне

Подпредседник г. Бабовић отвара седницу у 8 час. и 45 мин. са дневним редом:

Предлози и питања чланова. Скупштина усваја предлоге:

г. Б. Раденковић да управа поводом питања о полагању дипломошког испита ђака англо-венеца, и продужењу школовања ђака техничара поднесе поновну представку Господину Министру Грађевина, у којој ће потanko напоменути податке о коштању тих ђака сад у војсци и после на школовању, тако да се Господин Министар увери у финансијску могућност овога школовања, пошто подаци доказују да ће школовање захтевати мање издатке него што се они сад чине на издржавање;

г. Бурмазовић да се представке ове за школовање ђака чине не чекајући на решење Владе;

г. Илије Јербића да управа подејствује код надлежних власти, да се инжењери резервни пешадијски официри, који су сад при пешадијским јединицама прекомандују инжењерским јединицама, код којих се сад осећа потреба за стручне људе;

г. Дим. Стојковић да се скупштини приложио од инжењера и архитеката и других техничких радника оштама за 1916, 17. и 18. годину један технички зборник од техничких радова наших инжењера за две три године, о многим и многим обилним техничким проналасцима, као и да се каже која реч о погинулим и узрлим инжењерима, — кад буде могућност наступила;

г. М. Рањковић да управа подејствује преко Господина Министра Грађевина и Краљевске Владе да се српским инжењерима одобри глобални зајам од 250.000 динара, која би сува по одобрењу и препоруци управе удружења, била издана на менице појединим инжењерима, како то пропис Народне Банке налагау;

г. Б. Раденковић да управа у својој седници одреди прилог за подизање споменика приликом бродолома „Адријатик“ а погинулим студентима.

За овераче записника и обратити су г. г. Љуба Поповић и Св. Генш.

Подпредседник закључује овај састанак у 11 часова, и заказује нов за после подне ради заједничког сликања, које је обећао члан г. Ст. Бошковић пуковник.

IV. — 11. јуна — после подне

Извршено је заједничко сликање свих присутних чланова у дворшћу, пред бараком где су се седнице држале.

О ОДБОРИМА

за прикупљање грађе за рад удружења после рата

Да би одбори, изабрани на скупку Удружења 10. и 11. јуна ов. год., за прикупљање података за рад Удружења после рата, били упознати ближе са намерама управе, која је и предложила те одборе, потрудићемо се да ове намере подробије изнесемо.

Удружење српских инжењера и архитеката до сада није показивало доволно предузимљивог духа и рада на пољу напретка нашег народа, као што би то требало да чини, према материјалној и умној способности својих чланова. Културни развјатк нашег народа у многае је заостао несразмерно умној и физичкој способности, предузимљивости и преговорноу његовом.

Назалимо да поред многих других узрока омео застоју и тај је, што најпознатији и скоро најумнији његови синови — његови инжењери — нису били доволно предузимљиви, да покажу пута и начина својега народа ка напретку и савременом животу код напредних народа. Наши инжењери нису могли постићи то — поглавнито због тога, што нису имали доволно ни добрих ни стручних појачача; другим речима казано:

што у народу техничка знања и технички напреци нису били распрострањени и народ се није био саживео с њима. Јер, да би неке мисли и идеје могле бити остварене, оне морају обухвати и најшире слојеве народа, те да би носили тих замисли могли их и старино извршити. У свима временским и у свима земљама мисли — идеје — износили су појединци, просвећени људи, ширили их у слојеве народе, а народи су потом сами доводили до њиховог остварења. Ако је нека идеја остварена непосредно од оних, који су је и изнели, она није могла бити примљена у народу као што заслужује, нити је могла довести жељена плоча — била је као семе на неплодну земљу бачена. Зато се и каже да народ велики људи воде — велики људи воде, али народ извршује.

Ми желимо да стигнемо у савременом животу напредне народе. То није само сујетна жеља, да с другима станемо напореда, него је то најхитнија потреба нашег народа, да не би био потчињен на чак и утамачен. И као год, што се сада боримо са непријатељима и животе своје и све што имамо дајемо, исто тако са истом пољом, истим пожртвовањем и истом упорношћу морамо се сутра борити за савремени напредак. Борба у животу не престаје, само се, у другим облицима јавља!

Поред онога, што ћемо сутра стварати ради вољених борбе за културни живот, морамо неке ствари менати и давати им друге облике, да би нап борбу олакшале.

Нека нико не мисли, да инжењерско удружење ниера спремати законе и прописе, који ће одмах као такви важити. То не. Али ми морамо заштитити, да будемо сутра и питани и послушани у стварима из делокруга нашег рада, знања и заната.

Да би удружење могло дати потребна савета и у даном тренутку наметнути и своју вољу, која проистиче из знања и разумевања свога посла, удружење треба да буде потпуно спремно, са потпуно одређеним и јасно обележеним мишљењем и гледиштем, те да би та сваком могло дати у потребној прилици. А да би ми сами могли доћи до одређеног гледишта, треба поједини стручни и познати људи из многобројних грана инжењерства да удружењу даду потребну грађу из које би удружење, уз припомаћ својих стручњака, могло створити потпуно одређена мишљења и

цикле. — Ето зато је потребан рад и сарадна одбора.

Потребно је, да сви инжењери обилно и савесно по питањима, како их која интересују, помажу ове одборе, јер удружење није ништа радило на просвећењу народа на техничком пољу, а ми желимо да од сада инжењери буду учитељи и вође народа у томе правцу. Зато они морају доћи у ближи додир с народом, а доћи ће само тако, ако ми као прави учитељи своја знања и науку стану казивати на његовом простом народном језику, лаким слогом и познатом речју. То учење — казивање мора бити обилато, дозволжавајући често и сумњивост и понављање, јер знања и школованост оних, којима ће то бити намењено, врло су разнолика. На овај начин ми морамо наш народ постепено подизати у савременом знању, да би могао одолети ударцима савременог живота и нашим непријатељима на и пријатељима. Ово ће у толико лакше ићи, ако се народу даду предходно сва потребна одређена упутства — закони за све техничке потребе савременог живота. Познајући, дакле, све инжењере на сарадњу и помагање одборима као и на искрени рад у будућности велимо:

Ето то треба да је циљ сваком члану удружења и сваком српском инжењеру.

Да би се припреме за рад могле одмах отпочети, нужно је објаснити изближе задатак сваког одбора.

1. — Одбор за прикупљање грађе за народну грађевинарску библиотеку и за стручну наставу.

а. — Народна библиотека техничких радова. Члановима овог одбора задатак је: да да прикупљају дела — писмене саставе из свију грана технике и индустрије, та дела уређују, да буду што више једнообразнија и у једном духу и правцу састављена и да се потруде, те да се та дела штампашу и растурају. Задатак је одбора овде потпуно књижевни-уређивачки.

Све књиге треба да буду написане тако, да се њима корисно могу послужити: техничари са средњом школском спремом, мање школовани предузимачи, надзорници радова и радioniца, мајстори, занатлије и полупривредници. Обрађивање књиге да одговара предмету, из које је гране техничког знања и коме је приствено намењена. Унети сва потребна основна знања и научна излагања само по нужности. Рачунске

радње у њима решавати само помоћу четири вида рачунања а никакву математику уносити само, где то природа предмета неопустно захтева. Стари, које захтевају више школско знање и вишу математику нису делања овог одбора.

На пр. могло би се саставити једно дело О води и њеној употреби. Ту би дошло: о води у опште; вода за пиће и снабдевање поме на најпростији начин; употреба вода у његовом тела, простији начин извођења домаћег купатила, леденице итд.; вода у малој пољопривреди; осигурање од велике воде и одвођење сувишне; вода у индустрији; вода као покретна снага, искоришћење падова, довођење, направе за кретање по дом итд.

Сваки од ових одељака даје се засебно изградити и сачинијати књижицу за себе, написану начином разумелаша онога, коме је наменена.

Други пример: Пољопривредне грађевине. Грађа употребљена за изградњу пољопривредних куће и осталих грађевина; кућа; стаја за коње; стаја за говеда, свиње, овце; кошени, амбари, сенажи; трагови, трла, зимовници, топле деје, стаклене баште итд.

Налагање да буде јасно и јасно и најпростијем земљопаднику.

Свако дело да буде израђено са сликама у тексту по потреби и са потребним мерама. Све слике израђене просто, у једној боји — црној и на провидној хартији ради лакшег умножавања. Писати чистим српским језиком, научне изразе исказати или објаснити на српском језику, употребити и покрајински израз или чак и превод, али никако стране називе. На овај начин имаћемо две користи: ствараћемо српски језик техничких речи и борилимо се противу туђиншине у нашем језику.

Како би сопствени састави захтевали врло много времена, најбоље је послужити се сличним делима, која већ постоје код великих наода, само поједине ствари прерадити према нашим потребима, које су друге него њихове, потребно допунити имајући увек у виду школе у спрему оних, коме се намењују.

2. — Стручна настава.

За ову настану треба покупити у земљама наших савезника све податке за средње техничке, све врсте занатских и индустријских школа. Њихово уређење, предмете, програме, уџбенике,

коштање, наставно особље, корисне резултате до сада и све остало, што за ове школе иде. Из свих ових података изградити програме за сличне школе код нас а према нашим приликама.

Поред овога видети у колико је техничка настава уведена код њих у пољопривредне школе, с којим предметима, бројем часова и с каквим резултатима до данас. Прочити у ком би се обичу и код нас у ове школе могла увести.

Треба знати, да од нижих техничких школа, занатских и индустријских зависи у мношине наш савремени напредак и народни опстанак, те је јасно од колике је важности успех овог нашег предузећа.

Зато на овоме радити свом снагом и највећом вољом, да би у новоланом тренутку Удружење могло предузети кораке да се и код нас овим школама покљони она пажња и брига, коју оне уживају код свих просвећених народа.

Имена чланова овог као и осталих одбора изнета су у записнику редовне скупштине. За давање обавештења уети су чланови, који су у Солуну, да би могли одржавати споразум са управом, те све радове и питања што се односе на први одбор упућивати г. Стени Бурмасовићу, в. инжењеру, резервном капетану П кл. бр. п. 999/II у Солуну.

3. — Одбор за техничко законодавство

Овоме је одбору задатак да проучи законе: Закон о подизању и помагану домаће индустрије; закон о водама и њиховој употреби са нарочитом намером о искоришћењу водене снаге у интересу опште народног благодина; закон о шумама и њиховом искоришћењу; рударски закон; полицијски закон о саобраћају рекама и јавним друмовима (овај закон нисмо знали); грађевински закон за целу земљу и грађевинским условима за народно здравље; закон о местима и насељима; закон о снабдевању насељених места водом и о њиховој канализацији; закон о подизању зграда за све врсте народних школа итд.

Треба видети, како су сви ови закони изведени и прилажени код наших Савезника и других просвећених народа, како је у њима заступљено техничко знање и улога инжењера, то средити и из искуства у Србији изградити предлоге, шта би требало увести код нас са оправданим предлозима.

За све се треба обраћати г. Миладину Ђурићу инж. С. Д. Ж.

3. Одбор за примену машина и мотора у земљорадњи и прераду пољопривредних производа.

Има да проучи употребу трактора у нашој малој сопствености, најповољнији тип с погледом на цену и лакоћу руковања, жетелице и остале машине и које би марке са техничком гледишта најповољније биле. Прерада воћа, сушнице и пекмезаре. Како је то у других народа наведено, као и све што уз ово иде а с обзиром на појединачну малу и заједничку производњу.

За све се треба обраћати г. Душану Божићу, инжењер, потпорушнику Привредна Дирекција — Солун.

4. — Одбор за обнављање саобраћаја

Питање о саобраћају ће нас прво сусрести по повратку у отаџбину. Њега треба свестрано обрадити и што је могуће више података прикупити. Оно додирује железнице, њихова постројења и саобраћај на њима, као и другове и саобраћај водом. Сва питања треба нарочито претрести с обзиром на несташницу сточне и људске радне снаге у опште, која ће се после рата појавити, као и на огромну потребу ове снаге за привредне послове.

Проучити посебиде друшки саобраћај аутомобилима и пољским железницама, као и употребу електричних постројења за ове последње. Саобраћај текма с обзиром на конструкцију бј одова према искуству стеченом за вјеме рата такође је делокрут рада овога одбора.

Све радове треба упућивати преко г. Влад. Бабовића, начелника, Желез. Дирекција, Солун.

5. — Одбор за обнављање у рату порушених насеља

Рад овог одбора, као и одбора о обнављању саобраћаја мора бити и брз и свестран тако да при уласку у Србију буде потпуно срећен. Његов је задатак проучити начине и могућности за подизање привремених, као и за брзо подизање према потреби јевтиних сталних грађевина за становање и друге народне потребе. Све грађевине морају бити проучене према економској потреби разних наших крајева и према ступњу пуноће коју имамо затећи, исто као и према врсти материјала који се у околини налази.

За свако обавештење обраћати се г. Бори М. Раденковићу инжењеру, војна станица Микра.

Сви одбори ће се обраћати и осталим друговицама за обавештења, али је и дужност свакога члана удружена да помогне рад одбора сваки својим прилогом о појединим питањима. Одбори су само средишта за поједина питања, те су и чланови одбора који ће служити за преноску и обавештења бирали од другова који су у Солуну, и који ће се и ако су из разних одбора, моћи чешће и усмено споразумевати, пошто се очигледно рад једног одбора проткива са подацима из других одбора.

С општим обавештавањем постићи ће се први циљ — јединство у мишљењима.

20. јуна 1918. год.
у Солуну.

УПРАВА.

ПРИКУПАЊЕ ГРАЂЕ ЗА АЛМАНАХ

По предлогу г. Дим. Стојковића Скупштина Удружена је одлучила да Управа прикупи своју потребну грађу за издање техничких радова наших инжењера за ове три последње године, као и о животу и раду за оно време умирних, наших чланова.

Управа сматра да грађа о раду наших инжењера у опште, од почетка Балканских ратова па до повратка у Србију и сиршета овог светског рата, мора бити огроман историјски доказ живота српског инжењерства за време ратова. Сваки би инжењер, ради потпуности, требало да изнесе своју и своје околине сарадњу при овом ратном животу, не презајући да ће податак бити ситан. Најситнији као и најкрутнији радови морају наћи места у историјском издању Техничког Листа.

Објекти израђени и пројектовани, радови око утврђивања и рушења, радови око подизања ратних пољских железница, као и њихово скидање при одступању, као и сви други радови око подизања ратних пољских железница, као и њихово скидање при одступању, као и сви други радови вредни пажње, јесу предмети који ову грађу заступају.

Не треба изоставити ни учешћа у борбама наших инжењера по разним родоима оружја, као што не треба изоставити ни исцрта потпуних, умрних и ранених другова, као и прилике у

којима се је то десило. Неће бити на одмет ни карактерне приче, досетке и узречице у нези са радницима, како би се што очигледније представиле прилике у којима је текao рад и живот наших инжењера за време оних ратова. Ова грађа мора бити најдрагоценија успомена нашој деци и потомству, као и техничком нараштају. Зато оно треба да буде првенствено тачна, непристрасна у оцени, како би и била и верно огледало нашег морала, делатности и патње.

По потреби могу се, и треба изнети и цртежи, слике, фотографије и кроки појединих објеката и земљишта.

Кад ће удружење имати могућност да оштампа сву ову грађу и на који начин, не може се предвиђати, јер штампању стоје многе тешкоће на путу, али ће се добити грађа одмах срећнати и за штампу припремати тако, да прва могућност ову замисао и у дело приведе.

Сви ће се радови штампати под пуним потписом њихових творца, те и зато ни један друг не треба да изостане из ове кратке инжењерске ратне историје, него да пружи према својој делатности и скроман податак.

Све рукописе упућивати п. предсенику Удружења г. Влад. Бабовићу, начелнику Железничке Дирекције, Солуну.

21. јуна 1918. год.

УПРАВА.

у Солуну.

СПИСАК

Редовних Чланова Удружења Српских Инжењера и Архитекта, на дан 10. јуна 1918. год.

Аврамовић Јован, инст. С. Д. Ж. — 999.
Аврамовић Радисав, в. инж. С. Д. Ж. рез. инж. кап. I. кл. — Француска.
Андрејевић Јован, прив. инж. и грађев. рез. инж. кап. II. кл. — Србија.
Андрејевић Милан, инж. С. Д. Ж. — 999.
Андрејевић Боривоје, инж. С. Д. Ж. — Србија.
Аранђеловић Светозар, прив. инж. и грађев. — Француска.
Атанацковић Димитрије, инж. С. Д. Ж. рез. инж. кап. II. кл. — Француска.
Ахиновић Милан, инж. Мин. Грађ. рез. инж. поручник — 999.

Бабовић Владимир, начелн. С. Д. Ж. рез. инж. кап. I. кл. — 999.

Бајаловић Ђура, в. арх. Мин. Војн. — 999.
Бачић Јован, начелн. С. Д. Ж. — Француска.
Белић Иван, архит. Мин. Грађ. — Француска.
Бесарић Стеван, инж. Мин. Грађ. — Франц.
Бетини Франца, самоупр. инж., рез. инж. поручн. — 711.

Бикар Василије, инж. општ. беогр. — Поштом. Риз.

Божич Душан, прив. инж. и грађев. рез. инж. пор. — В. П. Д. 911.

Божич Милутин, помоћ. Директ. С. Д. Ж. — 999.

Борисављевић К. Драгослав, прив. елект. инж. рез. поручн. 222.

Борисављевић К. Миливоје, прив. инж. рез. пеш. поруч. — 12.

Борисављевић Момчило, арх. Мин. Грађ. — Француска.

Боучек Војтех, п. инж. Мин. Грађ. — 8.

Бошковић Стеван, инж. техн. пуковник В. К. — 999.

Бркић Миливоје, инж. општ. беогр. В. Д. II. — 999.

Бронштајн Ефрам, арх. општ. скоп. — В. Ж. II. — 999.

Букавец Јосиф, арх. Мин. Грађ. — Франц.
Букавец Клементије, прив. инж. и грађев. — Француска.

Бурмаковић Стеван, в. инж. Мин. Грађ. рез. пеш. кап. II. кл. — 999.

Вана Јосиф, прив. инж. — Србија.

Васковић Здравко, инж. С. Д. Ж. рез. инж. кап. II. кл. 603.

Велички Александер, прив. инж. рез. арт. кап. II. кл. — 711.

Велановић Јован, самоупр. инж. о. ч. р. — 999.

Велковић Андреја, инж. Минист. Грађ. — Србија.

Велковић Иван, руд. инж. рез. инж. поручн. — 711.

Велковић Стојан, прив. инж. и грађев. — Француска.

Видковић Мита, начелн. Мин. Грађ. — Србија.

Видановић Јордан, в. инж. Мин. Грађ. — В. Ж. II. — 999.

Владисављевић Данило, инст. мин. војног — Француска.

Војковић Миливоје, инж. Мин. Грађ. рез. кап. II. кл. — 315.

Војновић Марјан, инж. општ. београдске — Панајдарска.

Вукашковић Сретен, прив. маш. инж. — В. Ж. II. 999.

Вукићева Милуца, арх. Мин. Грађ. — Србија.

Вуловић Велислав, Мин. Грађ. на расположе. и нар. послан. — Француска.

Гагић Чедомир, инсп. Грађев. Инспекц. — Скопље — Србија.

Гачић Петар, арх. С. Д. Ж. — Србија.

Гегић Светозар, арх. С. Д. Ж. — 999.

Главинић Коста, комесар Нар. Банке. — Србија.

Глушац Божидар, в. инж. С. Д. Ж. рез. инж. кап. II кл. — В. Ж. И. 999.

Гођевац Љубомир, прив. маш. инж. рез. инж. кап. II кл. Француска.

Голубовић Михаило, в. инж. С. Д. Ж. о. ч. р. — Вертекоп.

Гребенаровић Милан, прив. маш. инж. — В. Ж. И. 999.

Губервац Стеван, в. инж. Мин. Грађ. — Француска.

Дамјановић Љубивоје, инж. С. Д. Ж. — Мин. Грађ. — Крф.

Дамјановић Милош, начелн. Мин. Грађ. — Француска.

Дашек Венцеслав, самоупр. инж. — 999.

Дебелевић Љубина, инж. Мин. Грађ. рез. инж. кап. II кл. 111.

Дешћ Љуба, инсп. Мин. Грађ. у пензији — Србија.

Димитријевић Димитрије, арх. Мин. Грађ. 999.

Димитријевић Житојин, инсп. Мин. Војног — Француска.

Димитријевић Михаило, инж. општ. београд. рез. инж. кап. II кл. — 315.

Динић Драгутин, арх. Мин. Грађ. — Србија.

Динић Крста, п. инж. С. Д. Ж. — о. ч. р. — В. Ж. II — 999.

Дитрих Антоније, маш. инж. — Швајцарска.

Доковић Трифун, п. инж. С. Д. Ж. о. ч. р. надзор. друм. — 111.

Драгићевећ Александер, прив. инж. резерв. инж. кап. II кл. — 222.

Драгојловић Милан, прив. инж. резерв. инж. потпоручник — 111.

Драшковић Јулије, руд. инж. Мин. Привреде — В. П. Д. 999.

Ђаковић Радомир, инж. С. Д. Ж. — Швајцарска.

Ђаковић Јован, в. арх. Мин. Грађевина — Француска.

Ђорђевић Симеон, п. инж. Мин. Грађевина — Србија.

Ђурић Милadin, начелник С. Д. Ж. — 999.

Ђурић Тешимир, инж. С. Д. Ж. — Србија.

Ђурић Војин, прив. инж. — Швајцарска.

Ђурић Боровоје, маш. инж. рез. инж. кап. II кл. — В. Ж. II. — 999.

Ђурић Младен, инж. С. Д. Ж. —

Живановић Душан, инсп. Мин. Грађевина — Србија.

Живановић Милан, инж. Мин. Грађевина рез. инж. кап. II кл. — 711.

Живковић Лазар, в. инж. Мин. Грађевина — Србија.

Зарић Војислав, прив. инж. рез. пеш. потпоручник — 60.

Здравковић Владимир, в. инж. С. Д. Ж. 999.

Здравковић Миливоје, инж. С. Д. Ж. — В. Ж. II. 999.

Зебић Петар, инж. мин. грађев. — 599.

Зислић Леонид, в. инж. с. д. ж. — Србија.

Златковић Ђорђе, прив. инж. и грађевинар — народни посланик Крф.

Зорић Светозар, проф. Унив. — Италија.

Зрнић Јован, самоупр. инж. — Србија.

Зунана Самуило, инж. с. д. ж. — Србија.

Ивановић Чедомир, п. инж. С. Д. Ж. рез. инж. поднаредник — 603.

Ивачковић Светозар, в. арх. мин. грађ. Ивковић Лука, шеф Грађев. Инспек. Скопље — Србија.

Игњатовић Владимир, инж. општине београдске — 114.

Илић Житојин, инж. С. Д. Ж. рез. инж. кап. II кл. — Ж. К. 999.

Илић Милорад, инж. с. д. ж. — Србија.

Илић Љубомир, инж. мин. грађ. рез. инж. кап. II кл. — ж. к. 999.

Илић Михаило, инж. грађ. на расположењу и народни посланик — Крф.

Илић Светислав, арх. мин. грађев. — 999.

Илић Јован, арх. и начел. мин. грађев. у пензији — Србија.

Јанковић Александар, арх. мин. правде 999.

Јанковић Ђорђе, прив. архит., резерв. инж. поручник — Француска.

Јанушевић Михаило, инж. с. д. ж. — Француска.

Јевтовић С. Димитрије, прив. инж. рез. инж. поручник — 42.

Јевтовић Ђорђе, в. инж. с. д. ж. о. ч. р. — в. ж. п. 999.

Јербић Илија, инж. с. д. ж. рез. инж. поручник — 711.

Јирачек Јован, самоупр. инж. — Србија.

Јовановић Драгомир, доцент Универзитета рез. инж. кап. II кл. — Француска.

Јовановић Коста, прив. архит. Француска.

Јовановић Коста, начел. мин. грађ. у пенз. — инж. инж. и грађ.

Јовановић Милан, в. инж. мин. привреде — рез. пеш. кап. Француска.

Јовановић М. Милан, инж. мин. привр. рез. инж. нар. — Француска.

Јовановић Милоје, самоупр. инж. — о. ч. р. XX. Јовановић Петар, прив. инж. и грађев. — нар. посланик — Крф.

Јовановић Светозар, арх. мин. грађев. о. ч. р. 222.

Јовановић Светозар, в. инж. мин. грађ. — Јојин Милан, инж. с. д. ж. рез. инж. поруч. — Француска.

Јоксимовић Милан, прив. инж. — Франц. Јоксин Миливоје, п. инж. с. д. ж. резерв. инж. поручи. — 801.

Јосифовић Станислав, инж. с. д. ж. резерв. инж. кап. II. кл. 222.

Камарит Алоја, инж. мин. војнот. — и. т. м. п. 999.

Капетановић Милан, бив. мин. нар. привр. — Француска.

Капоњић Александер, инж. општ. беогр. рез. инж. ппор. 111.

Каракашевић Марко инж. с. д. ж. — Србија. Катанић Божидар п. инж. с. д. ж. рез. инж. ппор. 315.

Кикић Милош, инсп. с. д. ж. в. ж. п. — 999. Кнежевић Михаило, начелн. мин. грађев. — Крф.

Кнежевић Сава, инж. с. д. ж. Србија. Кнежевић Секула-Тадоловић, прив. инж. рез. инж. наред. 111.

Ковач Антон, инж. мин. грађ. т. о. в. к. 999. Ковачевић Јосиф — старији, директор реализ. — Србија.

Ковачевић Ј. Јосиф, инж. општ. београдске — в. ж. п. 999.

Конић Светозар, в. чин. Мин. Војног — Француска.

Кодл Карол, инж. мин. војн. — т. о. в. к. — 999.

Коруновић Момир, арх. мин. грађ. рез. инж. кап. I. кл. и. т. м. в. — 999.

Костић Лазар, прив. инж. рез. инж. потпор. — 12.

Костић Момчило, сам. инж. о. ч. р. — 80.

Крал Антоније инж. с. д. ж. — в. к. п. 999. Кравец Емил, инсп. с. д. ж. — Србија.

Красовић Живадин, самоупр. инж. рез. инж. кап. II. кл. ж. к. 999.

Крстић Жарко, арх. мин. грађ. рез. инж. ппор. — 111.

Крстић Тома, инж. мин. грађ. — Битол. Крулеј Ернест, инж. општ. битолске — Швајцарска.

Кузмановић Огилан, прив. инж. и грађев. рез. инж. ппор. — ж. к. 999.

Лазаревић Драгутин, самоупр. инж. Леба Леон, руд. инж. с. д. ж. рез. инж. поруч. — 999.

Лучић Веселин, инж. општ. београд. — Швајцарска.

Мајал Емил, прив. инж. и грађ. — Малетић Љубивоје, инж. мин. привр. рез. инж. кап. I. кл. — 111.

Манојловић Нестор, прив. инж. и грађев. — Италија.

Марјановић Тома, инсп. мин. грађ. — Србија. Марковић Василије, в. инж. с. д. ж. — Србија.

Марковић Зарија, арх. општ. београд. — Марковић Лазар, маш. инж. — Крф.

Марковић Степан Др. проф. универ. — Марколеско Марко, инж. мин. фин. рез. инж. поруч. — 80.

Мартиновић Нико инж. с. д. ж. — 603. Маслаћ Драгутин, в. арх. мин. грађ. рез. арт. поручи. — Француска.

Матејић Никола, инж. с. д. ж. рез. инж. кап. II. кл. минерска чета — 999.

Матић Драгутин, в. инж. мин. грађ. — Србија. Матић Светозар, прив. инж. — рез. инж. кап. II. кл. ж. к. 999.

Мацаревић Тихобран арх. мин. грађ. о. ч. р. — 999.

Мијовић Ђорђе, доц. универ. — Италија. Миланковић Милутин Др. доц. универ. — интерн. Угарска.

Миланковић Гргур, инспект. мин. грађ. у пенз. — Србија.

Миланковић Петар в. инж. с. д. ж. рез. инж. ппор. — в. ж. п. 999.

Миливојевић Милорад, самоупр. инж. — интерн. Аустроугарска.

Миливојевић Станоје, инж. с. д. ж. о. ч. р. в. ж. п. 999.

Милићевић Драгољуб, инж. мин. грађ. рез. инж. поручи. ж. к. 999.

Милојевић Атанасије, прив. архит. и грађ. — Србија.

Милојевић Урош, инж. с. д. ж. рез. инж. пор. 315.

Милојевић Душан, прив. инж. рез. наредн. асист. 81.

Милосављевић Душан, инж. мин. грађ. рез. инж. кап. II. кл. — 999.

Милосављевић Милан, в. инж. мин. грађ. рез. инж. кап. I. кл. — Крф.

Милошевић Димитрије, в. инж. мин. грађ. рез. инж. кап. I. кл. в. к. — 999.

Милошевић Живојин, п. инж. мин. грађ. о. ч. р. 999/5.

Милошевић Милош, начелн. мин. привр. у пенз. — Србија.

Милутиновић Д. Милорад, арх. о. ч. р. и. т. м. в. 999.

Милковић Стојан инж. с. д. ж. о. ч. р. XII. Мишић Чедо, в. инж. мин. грађ. —

Мирковић Драгољуб, управн. беогр. водов. — о. ч. р. Француска.

Митровић Владимир, проф. универз. рез. инж. кап. I кл. — Италија.
Митровић Добриљуб, прив. инж. — р. инж. п.пор. 603.

Митровић Живан, инж. мин. грађ. рез. инж. п.пор. — Француска.

Михајловић Јосиф, арх. мин. грађ. — Северна Америка.

Мишић Петар, инж. с. д. ж. — Француска.
Младеновић Чedomир, в. инж. мин. грађ. — 999.

Мутаџић Рака, инсп. с. д. ж. — Србија.

Нанић Властимир, инж. с. д. ж. рез. инж. п.поручн. — в. ж. п. 999.

Науумовић Димитрије, инж. с. д. ж. рез. инж. кап. II кл. 414.

Недељковић Станоје, инж. с. д. ж. о. ч. р. — в. ж. п. 999.

Недић Милорад, п. инж. с. д. ж. рез. инж. поручн. ж. к. 999.

Непоић Јездимир, инж. с. д. ж. — Франц.
Николић Живорад, инж. мин. грађ. рез. инж. кап. II кл. — 111.

Николић Јован, прив. инж. о. ч. р. — 222.

Николић Љубомир, инж. мин. грађ. рез. инж. п.пор. 60.

Николић Радиса, инж. с. д. ж. о. ч. р. — 999.

Нисић Милија, в. инж. мин. грађ. — Србија.
Новковић Јован, прив. архит. рез. пеш. кап. II кл. — 999.

Новић Василије, инж. мин. грађ. — Франц.

Обрадовић Јован, прив. инж. и грађевинар о. ч. р. — Крф.

Павловић Владимир, в. инж. мин. грађевина — Србија.

Павловић А. Милан, прив. инж. о. ч. р. в. п. д. 999.

Павловић Миливоје, начелник с. д. ж. мин. грађ. — Крф.

Павловић Л. Миливоје, прив. инж. и грађев. рез. инж. поручник — Француска.

Пајевић Боровоје, инж. с. д. ж. — Франц.
Пантић Драгољуб, инж. минист. грађевина о. ч. р. XX.

Паруновић Гаврило, самоуправ. инж. рез. инж. поручник ж. к. 999.

Пачу Димитрије, прив. електр. инж. резерв. инж. потпоручник 999.

Пејчиновић Силан, арх. мин. грађевина — Швајцарска.

Петковић Димитрије, инж. мин. грађев. о. ч. р. S. B. F. — Крејкан.

Петровић Александер, инж. с. д. ж. о. ч. р. в. ж. п. 999.

Петровић Јован, самоупр. инж. — Швајцар.

Петровић Јордан, прив. инж. битол. дивиз. област — Битол.

Петровић Михаило-Обућина, инж. с. д. ж. рез. инж. потпоручник 111.

Петровић Михаило С., инж. мин. пош., бит. див. област — Битол.

Пешка Коста, в. инж. с. д. ж. — Србија.
Плевљакушић Милан, инж. мин. грађев. о. ч. р. в. т. в. 999.

Попов Владимир, инж. с. д. ж. — Италија.
Поповић Боровоје, в. инж. с. д. ж. резерв. пеш. кап. I кл. 111.

Поповић Владимир, прив. арх. и грађев. рез. инж. поручник 222.

Поповић Димитрије, в. инж. мин. грађевина — Србија.

Поповић Љубомир, инж. грађ. инспектор Скопље — 999/104.

Поповић Настас, инспект. мин. грађ. у пенз. — Србија.

Поповић Петар, нач. мин. грађ. — Франц.
Поповић Светозар, инж. мин. финансија — интерниран Угарска.

Поповић Светозар, инсп. с. д. ж. — Србија.
Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

Поповић Серафим, инж. општ. пришт. — интерниран Бугарска.

- Савковић Стеван, прив. арх. и грађев. рез. коняч. кап. II кл. 999.
- Савчић Милош, прив. инж. и грађ., Швајцар.
- Самбулак Антон, прив. инж., о. ч. р., в. д. и. 114.
- Сарић Милутин, в. инж. мин. грађ.
- Секулић Милош, инж. с. д. ж. — в. ж. и. 999.
- Сеферовић Нестор, инж. м. гр. — о. ч. р. 111.
- Симоновић Драгољуб, руд. инж. мин. привр. — Србија.
- Симоновић Јован, инсп. мин. грађ. у пенз. — Француска.
- Симић Владимир, арх. мин. грађ. — 999.
- Симић Стеван, п. инж. мин. грађ. — рез. инж. ппор. 222.
- Смедеревца Јован, прив. инж. и грађ. — Србија.
- Смиланић Милан, инж. мин. грађев. — Крф.
- Смиланић Миливоје, прив. арх. и грађев. — Интериран А.-Угарска.
- Смиланић Нешко, инж. општ. београд. — о. ч. р. — Француска.
- Спасић Драгољуб, проф. универс. — Србија.
- Спасић Хранислав, самоупр. инж. — в. д. и. 111.
- Станић Андреја, мин. грађев. на распол. и нар. посл. — Француска.
- Станковић Јован, мин. грађ. на распос. — Србија.
- Станковић Светозар, инж. с. д. ж. рез. инж. кап. II кл. — 711.
- Станек Јосиф, инж. општ. београд. — рез. инж. ппор. 999/104.
- Станојевић Душан Др. арт. техн. пуковник. — Станојевић Јован, прив. арх. и грађев. — Француска.
- Стевановић Боривоје, инж. мин. привр. рез. инж. кап. I кл. — 216.
- Стевановић Драган, инж. мин. грађ. — Француска.
- Стевановић Драгутин, руд. инж. мин. привр. — Стефановић Димитрије, инж. општ. београд. — Француска.
- Стефановић Јефта, проф. универс. — Србија.
- Стефановић Милош, в. инж. с. д. ж. — мин. грађ. — Крф.
- Стефановић Трифун, инж. општ. нишке. — в. ж. и. 999.
- Стећак Владимир, инж. с. д. ж. — Србија.
- Стојковић Димитрије, прив. инж. — рез. инж. ппор. 414.
- Стојковић Драгутин, инж. општ. београд. — авијат. 80.
- Табаконић Спидон, инж. мин. грађ. — заробљ. к. 999.
- Талви Леон, прив. арх. и грађевин. —
- Таназевић Бранко, доцент Универзитета. — Француска.
- Теодосијевић Светозар, самоупр. инж. — в. д. и. 111.
- Тирианић Микола, самоупр. инж. — в. ж. и. 999.
- Тоболар Стеван, прив. инж. — рез. инж. ппор. 315.
- Тодорић Димитрије, инж. мин. грађев. — Француска.
- Тодоровић Владимир, прив. инж. и грађев. — Србија.
- Тодоровић Радомир, архит. — 999.
- Тодоровић Танасије, в. инж. с. д. ж. —
- Томић Глигорије, арх. мин. војн. — Србија.
- Томић Душан, ванр. проф. универзитета. — Француска.
- Томић Момчило, инж. с. д. ж. — рез. инж. кап. II кл. 999.
- Трбинац Милојко, инж. с. д. ж. рез. инж. кап. I кл. в. ж. и. 999.
- Трипковић Веселин, архит. општ. беогр. — рез. инж. поруч. ж. к. 999.
- Трифунковић Филип, в. инж. мин. грађев. — Француска.
- Трипковић Драгутин, в. инж. мин. грађев. — рез. инж. кап. I кл. — Крф.
- Тучковић Видосав, инж. мин. грађ. — в. ж. и. 999.
- Ђурић Петар, инж. мин. грађ. о. ч. р. — м. в. 999.
- Фидановић Исидор, прив. арх. и грађев. — Филиповић Тодор, инж. мин. грађ. — рез. инж. кап. II кл. в. д. и. 999.
- Џаје Виктор, прив. инж. и грађ. — Швајцарска.
- Чејка Вјекослав, инж. с. д. ж. —
- Чолак-Антић Милица, арх. мин. грађев. — Србија.
- Шафарик Јанко, арх. мин. војн. рез. арт. кап. I кл. 315.
- Шевић Константин, инж. с. д. ж. —
- Шевић Сим, инсп. с. д. ж. — 999.
- Шемић Тодор, инж. мин. грађ. — дун. див. обл. 999.
- Шемич Јосиф, инж. — рез. инж. потпоручник 801.
- Шинјакос Коста, инж. општ. тетов. о. ч. р. в. ж. и. 999.

Препоруку
о. ч. р. в. ж.
Шубареви

Напомена
приватним с
исваучена м
С тога се мо
хитекти да с
доставе Блага

прив. инж. и грађев.
— Француска.

Јен је већином по
них колега, те није
сада и која грешка.
инжењери и архи
тектих пријатеља

Управни Одбор.

ЈОШ ЈЕДНА РЕЧ

АР.

ИНЖЕЊЕРИМА И АРХИТЕКТАМА.

После скоро четвор одишањег Јулања, наш
стари познаник и колега узима понова реч и
обраћа вам се са једином скромном молбом.

Као што сте видели из предњих редова
наше Удружење од пре три месеца отпочело је
понова свој рад, упућен, по моме мишљењу,
добрим циљем. Овај рад ће несумњиво бити не
само од користи за српске инжењере и архи
текте, већ у опште за развитак Српске Технике,
као и за напосталање и будући културни и
материјални напредак наше земље и нашега на
рода. Ово последње, пак, било је увек и биће
један од главних циљева наше струке и нашег
Удружења.

Управни Одбор Удружења уложиће сву
добру вољу и труд да изврши задатке, који су
до сада пред њега изстављени, или ће се појавити
у току времена. Величина успеха, ни сви добро
виате, зависће у великој мери од моралие,
стручне и материјалне помоћи, коју српски
инжењери и архитекти буду пружили нашем
Удружењу.

У вашу готовост да пружите Управном
Одбору моралну помоћ и стручну сарадњу ми не
сумњам, и с тога ће Управни Одбор у случају
потребе апеловати на нас и колективно и поје
динце. Ја пак желим да затражим вашу поначну
потпору, уверен да ћу код вас наћи исто онолико
предусретљивости, колико сам налазио за време
седам последњих година нашег заједничког де
лања у Србији.

Овогодишња Главна Скупштина проучила је
садање потребе нашег Удружења и наше опште
прилике, па је за покриће најнужнијих трошкова
установила извршни члански улог од 12

драхми или динара годишње, односно 12 фра
нака за колеге, који привремено живе у ино
странству. Ја вас дакле молим да сви похитате
са плаћањем овога улога. По одлуци Скупштине
улог се има плаћати најмање за 6 месеци унапред,
почев од 1-ог Јула тек' год., али ја вас молим
да штедите залишан труд и себи и мени и да
ми што пре пошљете улог за целу рачунску
1918—19 год.

Управни Одбор нарочито полаже на то да
има на расположењу довољно новчаних средстава,
како би о току послова нашег Удружења могао
обавештавати све колеге и пријатеље путем
штампе, издавањем макар повремено појединих
бројева Српског Техничког Листа. Како је ово
била јединодушна жеља свих чланова, присутних
на овогодишњој, добро посећеној Скупштини, ја
вас молим да пожурите и оногодиште, да се ова
жеља може у будуће приводити у дело.

Наше Удружење у току овога рата претр
пело је многе болне губитке, како међу својим
члановима, тако и међу колегијумом инжењера и
архитекта. Али благодарем приливу млађих
снага, ми смо бројно данас ипак јачи, него што
смо икада раније били. Међутим желим је да се
сада, у овим озбиљним приликама и пред великим
и тежким задацима, када се од сваког од нас
захтева максимум добре воље и преданости, у
кратку нашег Удружења нају окупљени сви српски
инжењери и архитекте без разлике година и
положаја. Ма да бисмо могли бити задовољни
што је 75% од српских инжењера и архитекта
сада организовано у нашем Удружењу, ипак
истичемо да има данас на Сојузиској fronti и
иностранству још око стотину квалификованих
наших инжењера и архитекта, који из на каквих
узрока још нису постали чланови Удружења.
Ја апелујем на те колеге да што пре приступе
у наше коло, нарочито рачунаи на млађе, који
су могли из досадањег рада нашег Удружења
видети, да је брига о напретку млађих и ства
рању замене нама старијима једна од првих наших
брига. Осим тога познато нам је из Историје
нашег Удружења да су у већини прилика млађи
чланови уносили нове животне снаге и нове идеје
у рад нашег Удружења. Ја се с тога надам да
ће и све колеге, чланови Удружења предузети
живу агитацију код својих другова и пријатеља,
који још нису чланови Удружења, да их приволе
да приђу у наше редове, како би исти постали

што гушћи и збијенији и како би представници Удружења са што већим правом и ауторитетом говорили и делали у име свих српских инжењера и архитеката.

Још нешто, кама је познато да по нашем Уставу постоје још и утемељачки и добротворски улози и добровољни прилози за фонд и подизање Дома Српских Инжењера и Архитекта. Ми смо за последњих пет година у Србији прикупљајући и штедећи скромне прилоге стекла за Дом приличну суму од преко 20.000 динара. И поред наших садањих тешких прилика ипак не треба да заборавимо, да нам је једна од најверних потреба по повратку у Домовину, да подигнемо себи макар и најскромнији сопствени кров над главом. Ја верујем да ће и сада као и раније многи од нас доћи у прилику да пожелите било у радости да обезбедите какав за нас значајан дан, било у жалости да очујате успомену на кога од својих преминулих колега и пријатеља — а и једно и друго најбоље ћете постићи скупљајући прилоге Дому Нашег Удружења. Овај новац ће брижљиво бити чуван за наменени циљ.

На завршетку, молећи нас још једаред да похитате са уплатом напредних чланских улога за текућу годину, водећи рачуна, да све што учинити за Удружење учинили сте на првом месту за своју корист и за добро своје земље и народа — ја сам овим путем свима шаљем другарско поздравље.

Све повлаче поштом као и сву прелиску о материјалним питањима Удружења треба слати поштом. Још нас молим да увек тачно назначите своју адресу, како би нам се одмах могла испослати поздравна и чланске карте.

У име Управног Одбора
 Јуна 1918. год. Благајиник
 Удружења Срп. Инжењера и Архитекта
 инж. Душан Божић
 реп. инж. п. поручник В. Привредна
 Дирекција 999.

ПОГИНУЛИ И УМРЛИ ЧЛАНОВИ УДРУЖЕЊА у току европског рата од 12. јула 1914. до 10. јуна 1918. год.

1. Подпредседник Димитриј Павла, виши инжењер мин. грађ. умро 1917. у Тулуну;

Власник Душан Божић инж.

Одговорни уредник Ва. Бабовић начелн. С. Д. Ж.
 Штампарија Влад. М. Апфелкоуић — Софун.

2. Бабин Станојко, ланске умро 18
3. Васил Драгомир, привр. погинуо
4. Гавриловић Р. грађевн. умро
5. Јошић Азет, на Шапцу
6. Кшиковски, дирекције;
7. Лео Димитр, грађевина;
8. Новаковић Са, рудар. одел. мин. нар. привреде.
9. Павловић Милош, инж. умро;
10. Рајић Витомир, инж. инжењер жел. Дирекц. умро 14. XII. 1917. у Жељезнику;
11. Русидес Светозар, инспектор мин. грађевина;
12. Стефановић Миле, инжењер жел. дирекц. погинуо окт. 1914. на Црној Бари, у Мачви;
13. Тодоровић Коста, инж. технолог, доцент универзитета;
14. Топазовић Степан, инж. желез. дирекције, умро јануара 1916. г. на Крфу;
15. Турудин Миленико, професор универзитета, умро 1915. г. у Ужани;
16. Данко Јарослав, инжењер мин. грађ. погинуо у новембру 1915. између Дебара и Охрида.
17. Јазаревић Миливоје, инжењер мин. грађевина.

ВЕСТИ

Управа извештава чланове, да је према одлукама скупштине од 10. и 11. јуна послала преставке Г. Министру Грађевина за Краљевску Владу:

- О помоћи за инжењере и архитекте;
- О полагању дипломатског испита асоцираних техничара;
- О продужењу школовања техничара; и
- О превозу инжењера на војним службама у инжењерске трупе.

Ставља се до знања друговима да су готове фотографије чланова удружења на дан редовне скупштине, и да се могу добити по цени од 4.00 драхм комад.

Фотографије су добре, величине 13/18, на картону. Поштом се не могу слати. Обратити се г. Кости Мачевићу фотографска секција Врховне Команде. Послати новац у поруку.

Моле се другови приватни инжењери, да пошаљу Управи наше адресе својих породица у Србији, да би им се могла слати новчана помоћ.



С Р П С К И ТЕХНИЧКИ ЛИСТ

7250

ОРГАН УДРУЖЕЊА СРПСКИХ ИНЖЕЊЕРА И АРХИТЕКТА

ЗАДАТАК ИНЖЕЊЕРСКОГ УДРУЖЕЊА ПОСЛЕ РАТА¹⁾

Досадашњи рад удружења био је врло слаб, резултат је рада ништаван према умној, моралној и материјалној снази његових чланова. Утицај друштва и чланова на јаван и културни живот и развитак народа, може се рећи, био је такође слаб. Врло је мало културних установа и радова на пољу технике код нас, које су наши инжењери покретали. Готово редовно, до сада, сви технички и културни радови, покретани су код нас, од других нетехничких струка. Мало је које индустријско предузеће покретну од стране инжењера. Инжењери су свагда чекали да буду позвати на неки рад, ретко су они били покретачи, и само су били скромни плаћени извршоци туђих техничких идеја и предузећа. Овако је било како у приватном тако и у државном газдинству.

Код инжењера ово долази само отуда, што смо одвојени од народа. Ми свагда чекамо да будемо позвани, као оно лекар у несрећном случају. У целом културном свету, данас инжењери воде прву реч у сваком културном питању: они су покретачи и вође, док је код нас са свим обротно. Ми смо постигли тај независни положај да останемо странци у свом сопственом народу. Место да му будемо вође.

Због те подвојености од народа, и долази оно неповерење нашег народа у нас инжењере. Због тога наш народ не поверава питање његових техничких потреба, него их решава сам како зна и уме доказујући чак, како он то боље и зна и уме. То долази и отуда што ми нисмо схватили моћи и потребе нашега народа. Да би то схватили, треба да му се приближимо, да он упозна нас и ми њега. Треба да му будемо учитељи и помагачи у његовим техничким материјалним приликама а не само да вучемо корист од њега. Треба да га упознамо са модерним техничким знањем и науком, да их

он сам схвати, те да осети благодети тога знања. Ми до сада на томе нисмо ништа урадили. Наш је народ жудан техничког знања и науке. Зар сви ми нисмо видели са каквом жудњом и марљивошћу сваки наш радник жели да нешто ново научи. Зар је мало примера код нас, да, и најскромнији мајстор, без икакве школске спреме и икакве техничке литературе, жели и куша да нешто ново створи и пронађе. Ништа нисмо учинили да таквим људима очи отворимо, него оставајући их њиховом незнању, дозвољавали смо да пропадну у њиховим немогућим предузећима, те да буду само пример и другима, да се и на могуће проналаске не бацају. Оваки су примери многобројни. А какви је по неки силни ум био међу оваким радницима нашег пример само једног. Читајући само „Ганову Физику“ један је самоук сајдија, још пре проналаска авиоплана на западу, решио питање о тежењу или лакшењу од ваздуха у ваздухопловству; измислио пуж, паралелне равни и решавао само још питање мотора. Он је мислио употребити парни мотор, незнајући за други, и радио на његовом усавршењу за ову циљ.

Ја овим хоћу да кажем само каква огромна скривена снага, за техничке радове постоји у нашем народу, и да смо ми дужни да му у том погледу покажемо прави пут, да би он сву своју снагу могао употребити у сигурном правцу не губећи је у немогућностима.

Један од узрока нашег слабог деловања, и слабог учешћа у народном животу је, без сумње и уређење нашег удружења.

1. Преуређење удружења.

Уређење нашег удружења било је чиновничко-бироуратско, у супротности са карактером народа. За то друштво није могло напредовати, за то није имало утицаја на живот народни. Наше је удружење установљено, без сумње, по угледу на страна истоимена друштва, где су економске и друштвене прилике са свим другачије. Ми смо у том погледу просто копирали странце па се и служили istim методама.

Да би удружење имало утицаја на на-

¹⁾ Овај је рад прочитан на наредној скупштини 23. априла ове године, и на основу овог рада донете су одлуке на редовној скупштини, због оскудице места, није у прошлом броју штампан.

родни живот, оно мора почети и изводити свој рад са народом заједно. Досадашње уређење удружења не омогућава тај рад. За то сам мишљења да удружење треба преуредити, тако да оно буде у тешкој вези са народом. Та се веза може постићи са учешћем ширих народних слојева у удружењу. Умнији чланови удружења морају се удружити са мање умним, да би своје назове и идеје могли протурити код ових, а они као ближи народу њему самом. На тај би начин ми лакше дошли и до сазнања материјалних моћи и потреба народних, као и до самог духа његовог. Наш инжењер мора да буде учитељ, друг и пријатељ својим помагачима и своје народу. Ми смо то до сада заборављали; наши помагачи, извршници наших идеја, нису били способни да нас разумеју, бар многи, за то што се нисмо трудили да их научимо.

До сада у Србији, ми инжењери, нисмо имали утакмице, да би морали образовати стручна — класна — удружења за одбрану наших класних интереса. За то је учешће чланова у друштвеном раду и било врло слабо, као из моде, јер класни интереси нису били угрожени. Других пак идеја удружење је мало имало; а, што их је и имало, није их могло извршивати због малог броја и равнодушности чланова. За то право учешћа у удружењу треба да се прошири на шире слојеве народа. Отуда би друштво добијало подстрек на рад, а интереси разноврсних чланова и многобројнији и већи.

Тако, мишљења сам да за чланове нашег удружења треба примити:

1. Инжењере свију грана и архитекте;
2. Шумаре са вишом и средњом школском спремом;
3. Пољопривреднике са вишом школском спремом;
4. Школоване индустријалце свију врста индустрије;
5. Школоване инжењерске и артиљеријско-техничке офицере без обзира на чин и струку;
6. Школоване предузимаче; и
7. Све врсте техничара са средњом школском спремом.

Каква ће права и дужности бити појединих ових чланова, као и како ће се примати у удружење, може се регулисати друштвеним уставом.

На овај начин број чланова удружења знатно би порастао. Добити од овако повећаног броја чланова многобројне су и велике.

Као прва и најочигледнија била би повећање материјалног друштвеног стања, а с њим и могућност ширења техничког

знања и савременог схватања путем штампе и јавне речи.

Друга главна добит била би, што би на овако повећаног броја чланова имали више преставника и бранилаца у народној скупштини. Свакоме је од нас познато, да се за наше удружење, мало ко имао заузети у народној скупштини. Све друштвене преставке и захтеви остајали су увек у министарским фиокама и архивама. Али са учешћем у удружењу више и разнороднијих елемената, морају се повећати и друштвени радови и циљеви, а то је, баш оно што је главно, и што бих ја желео постићи. Ми би тиме дошли у јачи додир са народом, па би и наш утицај у народу био већи. Тек би на тај начин ми могли постати учитељи и вође народа. По себи се разуме, да би тиме и наш утицај у јавном животу постао већи, наш делокруг рада се проширио а с тиме и материјално и морално стање наших другова.

Кад би се овако број друштвених чланова повећао и утицај чланова у јавном животу порастао, друштво би могло покренути питања и постављати решења многих и многих културних и техничких народних потреба у циљу народног напретка, слободе и богатства.

Једно од првих тих питања је без сумње:

II. Стручна или занатска настава.

После рата друштвене и економске прилике у нашој домовини биће у многоме другачије као и у целом свету. Код нас као земљи чисто земљорадничкој, слабо културно развијеној и без индустрије, доћи ће и наши пријатељи и непријатељи да нам наметну своје производе и своје разноврсне услуге, као и до сада што су радили. Губитком главне продуктивне снаге народне, што смо претрпели у овом рату, ми ћемо бити много слабији, да се овој страначкој утакмици одупремо. На против, многи ће сматрати да ће својој земљи учинити неоцењену услугу, ако јој нађе и препоручи једног таквог утакмичара, разуме се, по главног ради своје личне користи, као што видимо већ и данас да се такви доброжељоци јављају те онде те онде. Ми инжењери, са својим народом треба да будемо свесни те страначке поплаве и да употребимо сву своју снагу да се томе одупремо. Да би то постигли, треба да имамо помагача. Одмах их нећемо имати, треба их створити. То ћемо учинити стручном наставом.

Стручне или занатске наставе код нас готово није било. Наше удружење у два маха, колико се сећам, чинило је преставку надлежном министру, за установу средње

техничке школе, али без икаквог резултата. Не треба заборавити, да на једног факултетски образованог инжењера треба да дође бар десет ових помагача из средњих школа, па тек да снага једног инжењера буде искоришћена у сваком погледу. Другим речима казано, значи да би ми имали довољан број инжењера, кад би имали овај број помагача.

У погледу занатске наставе још је ујасније кад се помисли, да цео мушки пол у Србији, на коме лежи сва тежина народа и државе, није имао ни десети део занатских школа, колико су их постигле основице наше жене за своје радове, без икакве скоро државне помоћи. Треба се сетити женског друштва и његових подружина. То је друштво у последње време било успело сопственим средствима створити женске радничке школе и у најмањој варошци у Србији, па се почело ширити чак и по већим селима, док ми за мушку децу, нисмо имали ни по свима око. варошима. И оно што смо имали то је било наопако. Колика ли је потреба била за тим школама, најбоља је дока, што су неколико наших другова, личним побудама, били створили и одржавали у почетку две, колико се сећам, а после остали на једној школи, док општина београдска није ову примила на издржавање. Мало је хвале којом би се за овај рад, могли похвалити. ови наши другови.

Никакав културни препород не може се извршити у Србији, док не створимо људе, који ће извршивати савремене техничке радове. Замислимо само, шта би могао учинити један архитекта са најсавременијим својим саставом, кад не би било људи и руку који ће тај састав разумети и остварити?! Ништа! — Исто је тако и са свима грађама културног рада. То сви знамо. — Ми смо до сада, у већини случајева, морали бити: и пројектанти, и надзорни органи и предузимачи и палири, код већ назови предузимача, да би своје пројекте остварили. Колико је ту снаге прасуто и колико времена утрошено!! најбоље наше снаге и људи ту су скрхане, најдрагоценије време изгубљено!!

Потребне су нам дакле стручне школе као насушни хлеб. Оне условљавају опстанак и напредак народа. Све победе на бојном пољу неће нам ништа помоћи ако не створимо људе који ће тековине победа сачувати. Лакше је стећи него сачувати, каже наш народ. Дакле све наше снаге треба употребити да би ове школе створили, одржали и усавршили. — У ове школе треба да уђу најниже занатске и трговачке, средње техничке, трговачке и индустријске. Све најниже школе занатске и трговачке, треба

да буду обавезне као и основне школе што су. — Треба имати на уму и следеће. — Ми смо изгубили осам десетина земљорадника. После рата бићемо принуђени да уведемо многе машине у земљорадњу, да би се могли исхранити. Нема ко руковати тим машинама. Треба и ту створити раднике. За то је неопходно потребно у већ постојеће ниже и средње пољопривредне школе увести *техничку наставу*. Та настава треба да обухвати: руковање парним, електричним и гасним моторима, као и одржавање тих мотора. Сем тога треба увести и земљорадничко грађевинарство и познавање материјала за те грађевине. Ми смо имали неколико средњих пољопривредних школа, а ученици њихови, па чак и наставници нису појма имали о основним условима и потребама, којима поједине пољопривредне аграде треба да одговоре. Земљорадник код нас не може да тражи стручњака и предузимача за своје аграде, већ се мора сам помагати, сем самог извршења кога мора поверити најпростијем занатлији.

О употреби и штедњи грађе нико га није учио. Кад сам ја био на техничком факултету о земљорадничким грађевинама нисам ни речи чуо, и ако смо ми бајати, чисто земљорадничка земља. Знам да ће ми многи рећи да је техничка настава сувишна у пољопривредним школама. На то се може само рећи: Љубав нашег народа према грађевинарству и машинству довољна је да све тешкоће савлада, поред тога што је народ по природи бистар и окретан. Исто се тако, као одговор може поставити питање: ко је до сада руковао вршалицама? — У половини случајева сељаци. Техничка настава у пољопривредним школама у многоме би допринела да ђаци наших пољопривредних школа не иду у општинење ђате. У свима овим школама треба свукуд изабацили сувишно теорисање, и теорију само примењивати да се радње поједине, практично показане, боље разумеју.

III. Индустрија и законодавство.

Да би сачували нашу народну самосталност и слободу, морамо се прилагодити начину савремене индустријске производње, а нарочито индустријском искоришћавању земљорадничких производа.

Индустрија се не може створити школама, она се њима само помаже и одржава. Исто тако она се не може створити од једанпут, она се мора развијати постепено. За то су потребни нарочити закони, поред осталих услова, који ће индустрију потпомагати у њеном развијању. Код нас је индустрија била тек у почетку. Морамо признати

да ми нисмо учинили за нашу индустрију што смо могли учинити, као и то да смо били почели готово натрашке. Јер у место да индустријски прво почнемо прерађивати земљорадничке и земаљске производе, ми смо по угледу на стране индустрије почели прерађивати прво сировине са стране до-несене, и бацити око на индустријске уста-нове великог обима. — Наши закони о помоћи индустрије, били су тако рђави да су често ометали њено стварање. Држава пак сама није ни приближно урадила ни-шта, а индустрије које су у њеним рукама биле, биле су државним органима често спречаване у своме развоју. Код тих се органи била одомаћила поставка, да је користије набављати потребе државне разним испорукама са стране, него развијати своје радионице и њима подмиривати државне потребе. Заборавили су били и оно освештано правило у учењу и развоју да се свака школа мора платити. Жалосне после-дце таквог схватања осетили смо јуно на нашој кожи у овоме светском рату. Многе би ствари друкчије изгледале сада, да смо неке ратне потребе могли израђивати у самој земљи, као што смо могли да је ра-није увиђавности.

Наше индустријско законодавство сво-дило се на незнање законске одредбе о помагању домаће индустрије и изгласавање разних индустријских повластица, где су наши народни зеленаши правили лачне шишаре. Неки су закони били такви да су баш одмагали производњу.

Помагање и развијање индустрије треба да је непрекидно, сигурно и јако, и да никад не зависи од овог или оног човека, ове или оне политичке групе, него једино од сталних и законских одредаба. Инду-стријалац и предузетник који намерава по-чети једно индустријско предузеће, треба унапред да зна с чим сигурно може рачу-нати. У индустрији, као и у трговини, си-гурност и сталност земаљских закона, први је услов напретка и развоја. — Државна контрола над индустријом треба да је по-маже и олакшава а не да је ограничава. Ми смо били створили законодавство да контролише индустријске установе, пре но што су те установе и постојале. Многи су код нас ово стање правдали, тиме, што се, као бајаги, развојем индустрије штете ин-тереси земљорадника; док међутим, ствар потпуно обрнуто постоји. Земљорадња и индустрија се узајамно помажу, и, развит-ком једне, развија се и друга. При-мер нам је Немачка са својом индустријом и земљорадњом, као и позната ствар да неке индустрије без земљорада не могу ни

постојати: пиваре, шећерне фабрике итд. Неке законе, као закон о радњама треба изменити и из њега избацити све застареле предрасуде.

После закона о помагању земаљске ин-дустрије по важности долази на првом ме-сту закон о водама и њиховој употреби. Досадањи тај закон права је сметња напре-тку. Сви видимо у овом рату, шта значи употреба водене снаге. Државе, као: Фран-цуска, Швајцарска и Италија, у недостатку каменог угља као и у несташици радне снаге и превозних средстава, да би подмириле потребу у покретачкој снази, бациле су се свом снагом на искоришћавање бесплатне водене снаге. У Француској је развитак до-терао догле да данас она има *тринаест* пута више употребљене снаге водене него у почетку рата, и још повећање расте у огромним размерама с дана на дан. Швај-царска већ проучава питање, да парну вучу, на свима својим железницама, замени елек-тричном, добијеном из падова својих река. Та два примера, најлепше показују шта нам треба радити. Ми у Србији, у старим границима имамо доста водених падова, а у новим областима не уступамо ни Швајцар-ској ни Француској, само наш закон о во-дама морамо изменити у тој сарси. Не треба да буде као до сада, да због једне њиве или једне поточаре воденице, сто-тине, хиљаде, па и милиони алата одлазе у сине море. Закон треба изменити у инте-ресу целине, а никако појединаца, нити да поједини људи због своје себицаштва спречавају привредни развој читавих крајева. Задобијање законских права треба да је брзо, лако, сигурно и без многих над-лежности, као и то да су ове несумњиве. Ту инжењери могу учинити неочењивих услуга својем народу. Инжењери по окру-зима, на железницама, треба да скрену па-жњу предузетника, да оснивају друштва на уделе, да би се искористило и најмањи по-точањ за то погодан. То ће нам после рата нарочито требати, да би нашој земљорадњи и индустрији, осталој без вредних руку, најбрже, најјевтиније и најкорисније по-могли.

Исто тако треба прерадити и *Рударски закон* на сасвим другој основи, у циљу јачег развојка и помагања индустрије, као и закон о шумама, који би се, онакав какав је, могао назвати само *шумарски казнени закон*, а не закон о шумама.

После ових закона треба помислити и на унутарњи препорођај, ка савременим потребама народним. И ту права и жеље појединаца треба да уступу пред општом потребом. Треба знати, да ћемо по повратку

у многим чему затећи, што се каже: *tabula rasa*; и, да се том, по невољи, агодном приликом, треба користити, да би стварима дали ваљану основу. Овде долази: *Грђевински закон* за целу земљу, *закон о местима* и *полициски закон о саобраћају на друмштинама*.

Један закон, кога до сада нисмо имали, а који је насупрот потреба, то је закон о *чувању народног здравља и подизању младости*. Разуме се, да утицај наш на та два закона може бити само у толико, у колико они додирују наше техничко знање и хигијенско-техничке погодбе. Као завршетак овога излагања био би закон о *основној настави и зградама* за ову наставу.

IV Техничка књижевност

Наша техничка књижевност тек је у зачетку. Узроци томе су многобројни. Наши умни радници били су уплашени огромним књижевностима великих напредних народа, и мислили су, да ако не могу нешто урадити бар приближно ономе код њих, да не треба никако ни да раде. Сем тога сматра се да нашим инжењерима није ни потреба наша сопствена књижевност, пошто се већина њих школовала на страни, или сваки зна неки стран језик, на коме се све може наћи. Такви заборављају, да оно што се прочита на матерњем језику, далеко је схватљивије од онога на страном, као да има људи који туђег језика и не знају, нарочито у последње време, кад је наш технички факултет, почео давати већи број инжењера; и на послетку да књижевност у стварању никад и не може бити изворна, јака и угледна. Све гране књижевности развијају се постепено, почев са малим и не знатним идући већу.

На народну (популарну) техничку књижевност нико није ни мислио, наши средњешколски техничари и занатлије предузимачи, надзорници и мајстори били су лишени сваке стручне књижевности; пошто је намају на свом матерњем језику.

Ми треба да запамтимо да у садањем веку технике и њених проналазака, због своје никакве индустрије, ми и не можемо, ништа ново и велико створити. Али оно што можемо, то је опет доста за нашу младу нацију. Ми можемо народ упознавати са основним техничким знањима и са оним до чега је та велика техника дошла, на његовом потпуно разумљивом матерњем језику. Радећи тако, ми ћемо не само народ просвећивати него и стварати себи помагаче и поштоваоце, а то је оно што нам треба. Треба се дакле баталити свих високопарних и великих мисли и идеја, што су нам

недостижне, па прихватити се много скромнијих дела, али која ће бити и могућа и остварљива. Ја дакле мислим да наше удружење треба свим снагама да прихвати састављање и штампање народних (популарних) техничких дела и књига за ширу публику, за људе ниже и средње техничке спреме. У француској и немачкој техничкој књижевности има многих оваких дела, и нема ништа друго не би требало, него да их преведемо, поупуно и прилагодимо нашим приликама. Тај рад неће донети неку књижевну славу и углед њиховим творцима, али ће бити од неоцењиве и благодетне користи њиховом народу. Тај је рад велики и тежак, али је олакшан много тиме, што се може поделити на велики број радника, те ће једноме пасти размерно мали део. Сваки би од радника узео по једну партију — предмет — да преведе и обради. Створио би се одбор, који би све разгледао и уједначио, и ми би имали једну маду, али врло корисну и ваљану књижницу. Знам да се сваки плаши издавања, јер би било врло тешко и скупо, али сигуран сам, да би се томе нашло лека, само кад би било добре воље и истрајности.

Нека ме нико криво не разуме. Ја не тражам да ми изградимо дело оних права и с наменом да оне људе као што је Hütten. Не! Ја мислим на дела, која би могао употребити и наш земљорадник и занатлија и предузимач и надзорник радова, дакле скромни радници у огромној техничкој и индустријској машини, као што су били скромни ученици Христови, али доцнији велики проповедници Његовог Јеванђеља.

V. Саобраћај

Питање саобраћаја при повратку у домовину веома је важно а зависно од многих околности, које не можемо предвидети. Сигурно је пак, да ће решење тога питања бити најпрешније и најтеже, али не толико у техничком погледу, колико у материјалном и новчаном. Лако се да схватити, да ће питање саобраћајних средстава бити најтеже, а само ту ми нешто можемо учинити и допринети побољнијем решењу. Треба бити на чисто с тим одмах, да ми не можемо ни помишљати на неке нове саобраћајне путеве и средства. Све што можемо мислити то је, како да се искористе постојећи путеви и средства надохват. Једино што би се могло узети у проучавање, то је: како би се повећала превозна моћ пруге Солун—Ниш. Ту би, поред прављења нових станица, могло се узети у проучавање грађење једне варијанте од Велеса, уз Пчињу поред Куманова, до Табановца. Ова би варијанта,

била око 60 км. дужине. Њом би се скратило пут до Ниша за неких 30 км. и што је главно напегла би се, за директне возове, велика узбрдица између Скопља и Куманова, где се употребљаје помоћна запрега, те би на тај начин уштеда у локомотивама била знатна, поред тога што би та варијанта била као други колосек на том делу пута.

Ми се дакле морамо задовољити само оним путевима које смо остварили, само је питање у каквом ћемо их стању заћети. Ти би путеви били за повратак и више година по повратку довољни, али је велико питање возног материјала и вучне снаге.

У каквом ћемо стању заћети наше железнице и возни парк ништа не можемо рећи, као и у каквом стању наше друмове. Али, једно је сигурно а то је: да стоке за вучу нећемо имати, као ни састава за пловидбу Савом и Дунавом. Изгледа ми, да су ово два једина питања, које сада можемо одређеније посматрати и испитивати. Због тога би се још сада могло проучавати, којим ћемо средством заменити сточну вучу на нашим друмовима. Пошто је за то једино средство сада аутомобил; остаје нам само да проучимо, који би се систем и који модел најкорисније могао прилагодити нашим приликама. Исто је тако и питање пловидбе Савом и Дунавом. Пловни парк нашег бродарског друштва је уништен, набавка до сада употребљаваног типа лађа, била је веома отежана, скупа и дуготрајна. Потреба ће пак бити веома хитна, те за то би требало мислити на који би се бржи и лакши начин до све дало постићи. У овом рату, наши савезници су на мору одавно почели изучавати и вршити пробе, разних типова лађа, које се дају најбрже израдити, па мислим да се и ми обилно можемо користити њиховим искуством. Треба поглавито узећи у проучавање грађевне дрвених лађа, јер лађе од железобетона, због своје велике тежине и мале корисне тонаже, мислим да нису употребљиве на рекама.

Ово би питање тим пре требало темељно проучити, што би, ако би се добар темељ томе питању поставио, то био почетак наше сопствене бродограђе као и ослобођење наше у том погледу од странаца и њихове тираније.

Употреба Вардара и Морава (велике и јужне) за водени пут, као што је о томе било речи у дневним листовима, у овим приликама је проста маштанја, без икакве стварне подлоге, могућности и практичности.

Из овог излагања се види да је наш задатак огроман и по величини и по умном раду, кога у њ треба уложити. Свуда у овим

питањима инжењери треба да предначе, да стварају или да помажу у колико се њихове струке тиче, да би као савремени носиоци културе и напретка, прокричили и показали своме народу прави пут ка независности, слободи, напретку и благостању. Ми ту улогу нисмо узимали на себе, чак смо се често и отресали, и то су наше неопростиве погрешке, које треба искрено да признамо и да жалимо.

Да би се припремио материјал за доведе наведене потребе, мислим да би требало из средине наше изабрати више одбора, којима би се ставило у задатак: да припреме материјал, израде програме, па по могућству и појединости за поједине ствари овде набројане, па чим, ако Бог да, дођемо на своја огњишта, да то све и у дело станемо приводити.

Према томе, требало би изабрати ове одборе:

а). Одбор за израду новог друштвеног устава.

б). Одбор за прикупљање података за стручку наставу.

в). Одбор за индустрију и законодавство.

г). Одбор за народну књижицу грађевинских радова.

д). Одбор за проучавање саобраћаја.

У поједине ове одборе по важности и величини послова требало би изабрати више лица, која би се поделила на мање одсеке.

Овај страни рат научио је цео свет многом чему, у њему је наш народ највише претрпео и настрадао. Исто тако он је видео сада много света, пропутовао и видео далеке крајеве. У невољи могао је видети много новина за њега и шта ваља а шта не. Треба искористити то искуство; и ја бих желео да по овом рату настане ново доба, слободе, рада, напретка и културе нашег народа. Да би се народ могао у раду користити искуством, треба да га помажу свом снагом најпознанији и најумнији чланови његови — његови инжењери.

Срб.

О НАЧИНИМА ЕКСПЛОАТАЦИЈЕ САОБРАЋАЈА ПО ПОВРАТКУ У СРБИЈУ

(Одбору за обнављање саобраћаја).

Задатак који смо себи горњим насловом поставили није предмет само техничког, већ, можда, више финансијско-политичког разматрања. Пре осталог на његово решење из основа утиче појимање друштва-

нога живота и начела у њему оне особе, која решење има да да, као, и можда у већем степену оне, која има да га изведе. С тога узрока само и верујемо, да ћемо у нашим излагањима понекима изгледати криви и неразложни; али, имајући у виду, да нама и није циљ оним свим што следује да дамо решење постављеном задатку, за које бисмо сами или и други сматрали да је правилно, већ само да своје мишљење изнесемо и том приликом пожелимо и друга, те да доказима и разлагањем створимо једно, најделесходније решење. Економске, као и финансијске прилике и политичко стање, кад се будемо враћали у отаџбину, утицаће и својим ситнијим као и крупним особинама, на решење овог замашног питања.

Данас се можемо само потврдити да створимо што разложнију замисао о стању, које ћемо с повратком у земљу имати, те и с тог разлога видимо у напред разна не слагања с овим нашим излагањем. Да ли смо с њима и у колико на правилном путу, показује нам се још данас, једним делом, у пријему ове расправе, а сигурно тек сутра, кад обнова саобраћаја не буде само задатак који треба и желимо да решимо, већ задатак који мора да се у тренутку реши, па макар се добио и погрешан резултат. Колико би нам се погрешан исход решења светио, ако данас нисмо марљиви да, бар могућим проучавањем, пронађемо чињенице, које се доцније морају појавити, и њих још одмах унесемо у решавање.

Ми сматрамо саобраћај и све што се у њему, или око њега збива, као општу ствар; његове путеве и средства као опште добро, а његов начин, као опште знање. С тога и желимо, да, уз сарадњу свих, дамо насловом постављеном задатку једно опште решење.

Тај услов општег решења наређује нам, да у следећим редовима излагања дамо довољно пажње свакој врсти саобраћајне експлоатације, ма да нам не одузима и право да једну претпоставимо другој с разлога, за које сматрамо да су довољно утицајни и да могу то претпостављање поткрепити.

Саобраћај, у нашој земљи, постајао је пре рата и за време, док смо ми били тамо; постоји данас кад смо ми још овде, и мораће постојати и онда кад се будемо вратили. Без њега се свакако ни живот човека, а камо ли народа и државе, не да замислити.

Саобраћај пре рата, као и за време рата док смо били у земљи, био је на разне начине експлоатисан. Појављивала се држава својим монополом (као код железница и војног саобраћаја) као једна, и слободна појединачна утакмица за разна кољски са-

браћај, без ограничавања од стране државе или самоуправних тела, као друга граница. Међуначина је такође било. Често се је, у приликама, указивало на грешке и рђаве особине — трудило се, да се грешке уклоне а рђаве особине исправе. Изгледа, бар у последње време, да смо ми у главном, својим саобраћајем били задовољни.

И онда нам се намеће питање, што га и не задржимо, па да само извесне исправке, по потреби и приликама унесемо.

Ми овим разлагањима, мало напред речосмо, и не мислимо да створимо решење, него само хоћемо да дамо оно што смо о томе, искуством или размишљањем научили, па да уз припомоћ осталих мишљења створимо једно, које би, за овај или онај саобраћај, било најделесходније.

У следећем држаћемо се реда који нам је одбор за обзир саобраћаја у својем писму од 15. јула дао, зато што и сами верујемо да он није погрешан.

1. Слободна особена надметање (приватна иницијатива и конкуренција).

Средства за саобраћај набављају појединци по сопственим побудама и нахођењу; они и врше јавни саобраћај слободном, међусобном погодбом. То је слободна утакмица појединца. Држава за своје потребе обично има своја средства, која искористиће за свој рачун на најделесходнији начин. Никаких заједница у средствима, начину или времену, између државе и појединца, и никаква ограничења, сем оних за техничке потребе, не појављују се.

Ово би био свакако најбољи начин за редовно одржавање потребног саобраћаја. Он се развија до граница које му потреба прописује, и ништа у напред не обележава те границе. Могућност за саобраћај ограничена је само потребом, а слободна погодба прописује услове и цене. Цене се снижавају до крајњих граница услед неограничења утакмице, те благотворно утичу на привредни и цео народни живот.

Ми смо овај начин имали у Србији, по варошима и друмовима, у кољском саобраћају, кад таксе нису биле прописиване, и он је давао увек најбоље резултате. Такав смо начин експлоатације саобраћаја затекли и у Македонији нарочито за варошки саобраћај фијакерима, где никаквог ограничења ни таксама, нити другим прописима није било, а варошки саобраћај био је и врло јевтин и врло добар. Такву би врсту саобраћаја требало пожелети увек, где је она могућа.

Али се са несташицом у средствима према величини потребе појављује негода

при овој врсти саобраћаја. Лице које саобраћај врши, уцењује, и то све више што је разлика између потребе за саобраћај и могућности за извршење већа. Најпре се повећава цена, за тим се постављају нарочити услови, и цео саобраћај се отежава.

По повратку у Србију ми ћемо наићи на несташницу, али ће нам потреба, ако не већа, а оно бати бар равна оној пре рата. Најпре, оскудеваћемо у радној снази у опште, а тим пре, што и ми мислимо да људску, као и сточну радну снагу треба упућивати тамо где се без ње не може, а за саобраћај употребити средства, која би дозвољила да се та несташница попуни. Али то може бити само донекле. За нова средства потребна је нова финансијска снага, чија величина зависи од саобраћајне потребе. Хоће ли хтети и моћи појединац да учествује у надметању за саобраћај новим средствима, кад ми баш желимо да га упутимо тамо одакле ће општошћ што веће и брже користи добити, у пољопривреду. Управо, хоће ли моћи бити довољно појединац за утакмицу, тако да саобраћај буде правиљан и по општошћ користан; или ће се услед несташнице у надметачима појавити мањак у средствима, и спречавање саобраћаја. Мали број надметача при великој потреби за саобраћај, кад се овај ничим не ограничава, постао би експлоататор, и врло штетно утицао на развиће саобраћаја.

Помишља се да ће нам, баш за ову цел, пристићи и предузећа са капиталима са стране. Првенствено се мисли на капитале из великих земаља наших савезника. Ми верујемо да ово не може бити тачно, управо бар не толико тачно, да може довести висину потребе за саобраћајем.

Најпре, овај велики светски рат је и у друштвеном животу много што шта изменио, а свакако већ у односима. Сви народи, земаље и државе имаће довољно посла код себе, да своје ставе уравнотеже.

Затим, по створеним појмовима: богатства више нема у злату, по трезорима државним или приватним, већ је оно у могућности за рад и живот. Радна снага и материјали за употребу (храна или друге културне потребе), првенствени су капитали и данас, а нарочито ће своју снагу показати онда кад силама немачког материјализма буде саомалена.

Искористићавање тих капитала биће скупо, кад се доноси са стране; те баш, и с уносом новца заједно са средствима и људима, не верујемо да ће нам они моћи употребити саобраћај по овоме начину. Те капитале (морамо се потрудити) можемо наћи у земљи; али је за њихово искористићавање појединац

немогућ, јер је слаб, већ се морају стварати заједнице, или умешати држава.

2. Особено надметање под државним надзором.

Услед тога, да се сувишној уцени због оскудице у могућности за посао, може стати на пут, држава, као заштитник општих потреба, прибегава ограничењу слободног надметања, прописујући му извесне услове. Оно и даље остаје особено, и посао се извршава по сопственој жељи, али више не и по сопственом нахођењу. Дозвољава се свакоме да узме учешћа у послу, али се његово учешће ограничава: условима за способност особе која посао врши; начином за израду посла; средствима па и тарифом, према природи истога.

Тако и за саобраћај: држава прописује разна ограничења према указаној потреби, задржава себи право измене, и служи се саобраћајем за своје потребе кад год нађе за сходно. Нарочито је прописивање цена средство којим се стаје на пут уценама, па и преварима, које се заједно са примом при оскудици надметања појављују. Таксометри на фијакерима по свима већим европским варошима; разни прописи о ценама и друга ограничења које чине наше општине и самоуправна тела, па често и држава, давали су раније врло добре резултате, нарочито кад оскудица није толико велика и кад прописи нису сувишни, да је претња или извршење штрајкова могуће.

Верујемо да овај начин за експлоатацију саобраћаја, кад се будемо вратили у отаџбину не би био најгори. Оставили бисмо свакоме, да под извесним условима, слободно врши јавни саобраћај сопственим средствима. С тога га и препоручујемо при свакој могућности и прилици, и поред сваког другог начина. Њега и трпе све остале врсте саобраћајне експлоатације, и он их увек може корисно допуњавати.

Ако будемо и приморани да уведемо, у први мах, неки од потоњих начина за саобраћај, ипак верујемо да ћемо, допуштајући сваком под извесним условима и ограничењима, да својим средствима врши јавни саобраћај моћи брже постићи жељени циљ, и имати сигурнији и јектинији саобраћај.

Сам пак много не верујемо у могућност за извођење само ове врсте саобраћаја, нарочито с разлога што појединци неће хтети улагати своје капитале у мале користи за вршење саобраћаја, какве би им се пре свега ради олакшице саобраћаја прописати морале, кад на другим, првенствено



пољопривредним радовима могу да добију веће користи.

Због тога понова напомињемо, да овај начин експлоатације саобраћаја уз сваки други, треба дозволити и потпомагати тако, да се из њега развије слободна утакмица, која увек даје највеће користи.

3. Давање у закуп од стране државе и државни надзор.

Држава себи задржава право надзора, и ограничења. Она прописује услове у напред аа извесно време и по спремљеном плану издаје саобраћај под закуп, обично надметањем, а по кад кад и погодбом.

На тај се начин утакмица, која је главни извор правилном развоју, сведе на једнодневно надметање, а често и на обичну погодбу; те се не водећи рачуна о стварним потребама, саобраћају шкоди. Прилике и потребе се свакодневно мењају, а нарочито ће њихова промена у погледу величине саобраћаја бити и брза и велика, кад се по повратку у смјлу, стање сложжи, економске прилике развију, а културне потребе увећају. Прописивањем унапред не могу се предвидети све потребе, нити будуће прилике, те се закуп изводи веома често под свим другим околностима него што то прописи предвиђају.

Због тога је и потребно да држава мења услове, често и у току закупа, а увек при новом закупу, те закупцац није сигуран у околностима; и, због не сигурности својих користи условљава са своје стране разна ограничења. Или се пак стварају концесионари и своји људи, који и при разним околностима, олашаним и слободним тумачењем прописа врше саобраћај у закупу искључиво у своју корист.

При таком стању ствари штете се или закупцац или саобраћај, што обоје никако не иде на добро самог саобраћаја.

Овај начин саобраћаја није ни јевтин, јер закупцац искоришћује све у своју корист, и, при надметању још, мисли и на своју личну добит. Погодбом између такмичара при једнодневном надметању често се постигне исход самог надметања само у корист закупца, а никако општости.

Закупац пак, ради своје личне користи, често одступа од извесних прописа, нарочито кад је он постао већ »свој човек«, те саобраћај постаје и мање угодан и погодан, него што су то услови у закупу предвиђали. Ове неугодности код путничког, а не погодности код саобраћаја с робом материју онога који има да саобраћа, да се другим, ма и скупљим средствима користи, да би

неугодности или не погодности избегао. То све на штету општости.

4. Сопствена режија као самоуправног тела.

Држава задржава себи право целокупног саобраћаја, и врши га помоћу својих органа нарочито за то одређених. Расходи и приходи од саобраћаја воде се по засебним рачунима за сваки део, или групу делова или за цео саобраћај према осматраним приликама.

Верујемо да ће овај начин за саобраћај бити најпогоднији за тренутке кад будемо дошли у земљу, док не будемо у стању да се послужимо првим начином т. ј. да пустимо саобраћај слободном развоју.

Уз оскудицу људске снаге и капитала, појављује се и потреба да се приватни капитал и што већма заузму у економске послове, услед њихове корисности и потребе исхране. Због тога и верујемо, да би приватна иницијатива у саобраћају за прво време држала га на великој цени, јер би и у саобраћају капитал тражио користи као и у привредним пословима. Па кад држава, као што већ сад чини, надамо се хоће, мора и треба потпомагати и развиће пољопривреде и сама, својим средствима учествовати у њему; верујемо да она има и више потребе и више лакших начина да својим средствима потпомогне и одржи на правилној основи целокупни наш саобраћај.

Овај начин експлоатације саобраћаја од стране државе ми замишљамо врло просто. Држава, према својим могућностима и општим потребама и приликама, ствара саобраћајне јединице као засебна самоуправна тела. Величина њихова, као и њихово устројство зависиће од околности. Свакако да ће бити услови за постојање појединих саобраћајних самоуправних тела, као и за њихово разграничење и подвајање, бити предео кроз који саобраћај пролази, и средство којим се саобраћај врши. Одвајањем појединих предела, и саобраћајних путева, према њиховим потребама у саобраћајне јединице, постигло би се тачно сазнање о економској и културној јачини његовог насеља; а одвајањем понаособ саобраћајних самоуправних тела по средствима којим се саобраћај врши, оцените се правилно, из исхода које буде саобраћај показвао, која су средства, за који предео и какве прилике за употребу боља.

Основана, на овај начин, засебна самоуправна тела за саобраћај, играла би улогу подстрекача, јер би дејствовала као и приватни експлоататори. Али, кад је држава та која треба да на овај начин врши саобраћај, можемо је, ради општости, ограничити

тима што јој дозвољавамо да из прихода од ове експлоатације врши само наплату свога уложеног капитала и исплати трошкова за вршење службе, а никако добит.

Потребу за учешћем и других капитала, сеж државних, истичемо; а сматрамо да држава, узимајући на овај начин саобраћај у своје руке, чини му две услаге:

најпре, ствара га, јер би ситним капиталима било немогуће створити за њега сва средства; а

затим, ограничава особено надметање у повољном смислу за саобраћај, пошто радије само за покриве трошкова, у могућности је да саобраћај врши јевтиније.

Приватна иницијатива, ограничена може бити једино условом да ни по чему њен саобраћај не сме бити лошији и не згоднији од државног, била би дозвољена и потпомогнута, те би по потреби допуњавали саобраћај, док не би била толико велика да га замени, донекле по другој тачки нашег излагања, или са свим по првој. Она би саобраћају и користила и најмањом својом појавом као надметача, било према другима, било према држави.

Назалимо пак да је за прво време само држави могуће да у оној количини набави сва средства за саобраћај, у каквој ће их потреба истакнути; те га створи још истог дана кад га потреба захте.

На који би се начин ова државна експлоатација извела није данас места овде; о њој може и треба бити више речи, али се при њеном извођењу мора на многе околности обратити пажња, што пак изискује више времена и проучавања, него што ми одмах сад имамо. Ми само овим упозоравамо на своје мишљење, и желимо, да се особено о овоме начину поведе више говора те се за њега прикупе подаци и на основи њих разради сам начин.

5. Монополи.

Држава задржава себи искључиво право, без ограничења. Из саобраћаја црпе корист колико нађе за сходно, а често колико јој треба, с мало обзира на висину цене.

У првој речи да кажемо да нисмо за ову врсту државне радње у опште, а нарочито нисмо кад је она у питању за саобраћај, који захтева што слободније развиће. Предвиђа излагањем смо се баш трудили, да укажемо да је слобода у развићу и уташмица онај чиниоц који најправилније и најпробитачније утиче на исход ствари. Нама пак, нарочито с уласком у исцрпљену земљу, треба што јевтинији саобраћај, да би он својом ниском ценом утицао на остали привредни живот. Код монопола то не може

бити, јер он се и заводи за то да се из њега исцрпе користи.

Разумемо државну потребу за приходима. Она ће бити врло велика, тим пре што и сами налазимо да држава и треба и мора да потпомаже цео народни живот: привредни, технички, па и домаћи, али принос државних прихода мора да буде на правичној основи, међу њене грађане расподељен. Зарада пак добијена монополским начином пада на терет сиромашније класе као најобичнијег потрошача, пошто већ и сам саобраћај пада поглавито на његов терет. Висина саобраћајне цене у сразмери на вредност робе, увек је виша код јевтиније робе, а ову пак троши сиромашнији стадеж. Кад поред тога долази и зарада, која би при монополисању саобраћаја у државну касу ишла очигледно је, да онда сиромашнији више у њу унесе него богатији, што би по нашем мишљењу, требало да буде обратно.

У оцени свих начина за експлоатацију саобраћаја нарочито смо изостављали да говоримо о саобраћајном путу и његовом одржавању, већ смо говорили само у опште, додирујући средства и начине у колико нам се је учинило за потребно.

Ми смо у земљи готово све путеве одржавали општим средствима; било да су она била државна или ког самоуправног тела. Кад се је баш и неко самоуправно тело појавило као експлоататор каквог сопственог саобраћајног пута, чији случај имамо код неколиких окружних железница, оно није вршило експлоатацију у смислу тачке четврте овог нашег излагања, него је било јединка у свој својој целини, и приходи од саобраћаја ишли су увек на олакшање других издатака. И ако сматрамо да су она чинила, и да ће и у будуће чинити, огромне користи општости, па и самом саобраћају понаособ, ипак стављамо начин експлоатације саобраћаја као самоуправног тела за себе, а не у ком другом, нарочито за време повратка у земљу, када се све треба искористити за што брже економско сређивање и учвршћење, на прво место, изнад других начина за експлоатацију из разлога што је врло јевтин и најсигурнији.

Ми мислимо да ће саобраћај, кад се појави као засебно тело, моћи корисно и правично утицати на економски развитак земље и потпомоћи напредак.

У том случају морамо одржавање саобраћајних путева бацити на терет самог саобраћаја, као што смо то до данас код железничких путева и чинили. Начин пак самог одржавања не желимо да нам буде

предмет ове данашње расправе, пошто хоћемо да се задржимо само на постављеном циљу, али ћемо приликом гледати да и о њему дамо своје мишљење, саобразно овом данашњем излагању.

И сами знамо, као што смо и напред изјавили, да ова расправа неће у појединостама задовољити све који је буду прочитали, али због самога предмета, жеље више разговора о њему, дајемо је с уверењем да ће она ипак довољно припомоћи решењу постављених задатака, само-ако сарадња не изостане.

30. VII 1918.
Солун.

Спиридон Табаковић
инжењер

ГРАФИЧКА ПРЕСТАВА САОБРАЋАЈА

На питање о обнови саобраћаја по повратку у Србију, покушаћу да изнесем овде један начин на који би се саобраћај могао преставити и практично припомоћи његовом решењу.

Кад се говори о обнови саобраћаја код нас, по повратку у отаџбину, не могу се предвидети све околности и прилике, под којим ће се то обнављање моћи извршити.

Наш је политички положај у опште још не одређен, а од њега зависи у многоме и само обнављање. Да би сада о тој обнови говорили морамо учинити претпоставке и тек на основу њих испитивати васпостављање његово. — Ове су претпоставке:

а) Политички: Србија се налази у истим границама као у почетку 1915. године; б) У погледу трговачког саобраћаја: у вези је само са својим садашњим савезницима; и, в) Саобраћајни путеви остали су исти, које смо раније имали.

За проучавање саобраћаја претпоставке под а) и в) могу се узети као тачне. У сваком случају, прво због тога, што ма какве границе биле, ми можемо проучавати саобраћај само за оне крајеве које познајемо и чије потребе знамо; а, друго и због тога што Србија у саобраћајном погледу чини готово једну целину међу југословенским земљама. Ако би и било промене у том погледу, оне би не знагнито утицале на саобраћај у Србији.

Одмах по повратку ми не можемо мислити на неке нове саобраћајне путеве, и морамо се ограничити само на оне што смо их оставили, или још и на оне, чије је гриђење било прилично одмакло, те се може сматрати да су сада завршени. — Остаје само дакле питање: Колики саобраћај сваки пут треба да савлада и каквим се средствима

он може подмирити, кад се има на уму да ће оскудица радне снаге и тежје стокe бити велика, те ће становништву бити врло тешко догурати потребе и извући производе.

Кад се саобраћај посматра сам за себе, он се састоји у главноме из следећих делова:

а) Саобраћај полази од главних центара за снабдевање потребама преко споредних и завршава се код појединаца на њиховом дому; б) Саобраћај привукао производе, руковођине и земљина блага и сноси их у центре потрошње и прераде; в) Саобраћај подмирује потребу намећу једног места и другог, мање или више удаљеног у самој земљи као и своје сопствене потребе (гориво); и, г) Саобраћај врши пренос робе и путника из других држава преко своје територије у једном и другом правцу. —

Према томе имамо: Увоз, извоз, унутарњи и локални саобраћај, и транзит.

Саобраћај зависи у многоме од географских прилика и од погодних и уобичајених центара за размену, као и саобраћајних путева другостепене важности; и због тога је веома важно знати те географске прилике и центре за размену — трговину. Наши трговци могу нам дати најтачније податке о овим центрима за размену.

Ових центара за размену има врло различитих како по величини тако и по кругу њиховог утицаја. Ту запажамо веће центре који подмирују потребе мањих, а они пак још мањих док не дође до најудаљенијег потрошача.

Што прво треба знати код саобраћаја то је потреба коју он има да подмири. Ма каква био саобраћај, пренос робе или путника он се да измерити и преставља тежином. У рачун се узима као јединица хиљаду кграма — једна тона. — Да би одредили ову тежину, потребно је преходно да знамо најмање центре размене, а после ових све веће и веће центре или изворе снабдевања, у чији обим спадају ови мали, док не дођемо до највећих извора размене. — Величина тонаже потребне једном малом центру зависи од величине његовог круга снабдевања и броја становника, као и од потрошачке и привредне моћи тих становника. Ове две моћи становника појединих центара, приближно се могу одредити по броју становника и њиховој потрошњи и привреди пре рата, што се може наћи у различитим статистичким подацима и годишњацима, који се без сумње још могу наћи понегде. Овде се мора узети у рачун сваки потрошачки предмет засебно, као и сваки производни артикул, подвајајући свакад потрошачке предмете од производних. — Центри размене обично су везани већ међусобно неким са-

обраћајним путем, који је одређен географским околностима. Неколико центара размене везани једним главним путем, чине границу саобраћаја, и од ове границе рачвају се огранци саобраћаја до најмањих центара. Ове границе саобраћаја већ су потпуно одређене саобраћајним путевима и нама остаје само да одредимо тонажу.

Тонажа се може сачунати за дан, месец или годину, али ради прегледнијег рада и погодније преставе најбоље би било узети тонажу за један дан.

Величина саобраћаја мери се тоном и километром: дужина пута у километрима, помножена са бројем тона за превос представља количину саобраћаја — тона километара.

Ова количина дели се по свом правцу на два главна дела: на увоз и извоз, или, један део који иде из главних места прераде и размене до потрошача, а други од произвођача до главних центара прераде и размене. — Саобраћајном путу, којим се врши транзит, треба додати тонажу овог у оба два правца, чиме се укупна величина знатно повећава. Пошто се пак и успони, који отежавају саобраћај, на појединим деловима пута, могу изразити свагда тежинама, то се на тим деловима и та тонажа може додати у оба правца, те би престава саобраћаја на тај начин била много потпунија и прегледнија.

Кад се на тај начин одреди тонажа свију главних и споредних центара за размену и саобраћајних путова, на један правац представимо са својим тонажама, графички једном бојом, а други другом, онда ћемо добити слику целокупног саобраћаја, која потпуно личи на канализацију и водовод једног великог града или човечији крвоток. — Ако увоз представимо са плавом линијом а извоз црвеном, видећемо, да су оба две слике готово исте, само су им правци кретања супротни. Не треба замишљати да се целокупан саобраћај у крајњем делу стиче у један једини саобраћајни пут као у једну реку. Напротив, као год што код канализације, не мора бити један једини главни колектор, него их може бити више, који се изливају на разним местима, тако и главних саобраћајних путова може бити више, само сваки саобраћајни пут има своју територију, коју снабдева саобраћајем.

На предњи начин можемо представити величину саобраћаја за сваки главни и споредни саобраћајни пут, као и на свакој тачки ових путова.

Ова би слика била врло важна при воспостављању саобраћаја, јер би нам она била видљива: како саобраћајна средства треба

најеконичније искористити, да сви крајеви подједнако буду саобраћајем послужени и како овај треба распоредити па да нема непотребне тонаже за један центар, т. ј. ираћање из овог центра у друге, чиме се саобраћај веома отежава. Из ове се слике такође одмах види, којим се и каквим средствима тај саобраћај може подмирити па да задовољи потребу становништва. Исто тако помоћу те слике могу се саобраћајна средства правично распоредити, а не један пут да добије средстава и сувише а други недовољно.

Ако посматрамо саобраћајне путеве на једној карти Србије, а имамо у виду представе учињене у почетку овога чланка, онда ћемо одмах уочити, да имамо два главна саобраћајна пута, којим можемо бити у вези са нашим савезницима. — Оба пута — железнице — полазе из Солуна. Један је Солун—Битољ, а други Солун—Скопље—Ниш—Београд.

Узмимо за пример железницу Солун—Битољ.

Железница иде само до Битоља, и то је главни центар размене у Србији. Из њега полазе путеви: Битољ—Прилеп—Брод; Битољ—Крушево; Битољ—Ресан—Охрид—Струга; Битољ—Кичево; затим Охрид—Струга—Дебар и Охрид—Кичево. Код Дебра пак полазе други путеви. Свако од ових места — центара за размену — има да подмири потребе своје и своје околине а сва скупа подмирују се из Битоља као главног центра битолског пругом као најмоћнијим саобраћајним путем.

Да би одредили величину тонаже, коју има да савлада пруга Солун—Битољ, имамо да одредимо на карти, а према географским и трговачким приликама, најмање центре размене, који су најудаљенији од Битоља и који се још посредно или непосредно из Битоља снабдевају, па по том да повучемо обиме ових најмањих центара, и, кад све спољне обиме крајњих центара повежемо једном линијом, добићемо територију коју има та пруга саобраћајем — превозом — да подмири. Да би одредили тонажу целокупне територије, треба из обима снабдевања најмањих центара да израчунамо тонажу — увоз засебно а извоз засебно — сваког најмањег центра понаособ, а из ових центара сачунавамо тонажу свих — посредних — центара. Пошто сви ови центри леже на појединим путевима, то се одређује на овај начин и тонажа сваког пута понаособ, како у целини тако и на појединим деловима ових путева, а тако исто и тонажа на споредним путевима који се од ових главних одвајају. Ако сад на целој саобраћајној територији

Битољске пруге графички престајемо на свима путевима њихове одговарајуће тонаже плаво и црвено (увоз и извоз са међусобним прометом) онда ћемо имати слику и величину саобраћаја на целој територији Битољске пруге.

На исти овакав начин одредили би слику и величину саобраћаја на територији пруге Солун—Београд. Само, пошто се одове главне пруге одвајају друге мање или веће — споредице — треба прво да одредимо, помоћу најмањих центара размене и одговарајућим путевима границу територија и величину саобраћаја ових појединих грана, па тек по том и целокупан саобраћај пруге Солун—Београд.

У територију саобраћаја ове пруге спада и део саобраћаја који би се вршио водом — Савом и Дунавом, разуме се са својим центрима размене.

Кад се престаје на овај начин саобраћај на прузи Солун—Ниш, видело би се, да би тај део пруге требао да савлада огромно велику тонажу, коју пруга, оваква каква је сад, не би могла савладати. Пруга пак, Солун—Битољ била би много мање оптерећена, и ако до душе она по својој конструкцији и није за интензиван саобраћај. — Намеће се одмах питање: како да се олакша пруги Солун—Ниш? — Кад би се могао везати Битољ са Скопљем железницом преко Прилепа и Брода; или преко Кичева и Тетова, онда би сву тонажу пруге Скопље—Митровица могли из Солуна још пребацити на пругу Солун—Битољ. Територија пруге Солун—Битољ на тај би се начин више од два пута повећала, па на тај начин и њена тонажа; али прва би пруга била дугачка око 150 км. а друга и много дужа, а то се не може радити у овим приликама него тек неколико година после рата.

Друга би помоћ била да се уметну чешиће укренице на више места од Солуна до Ниша; и да се, као што сам на другом месту изнео, направим варијанта од Велеса до утока Пчиње, па у ову поред Куманова до станице Табановац. Ова би варијанта изнела 60 км. и скратила би пругу Солун—Ниш за 30 км., поред тога, што би се избегла дупла запрега и скраћивање возова на делу Скопље—Куманово. За директне возове ова би пруга много помогла, а поред тога обдужила би железницом и сасвим нов предео. Ова би се варијанта могла изградити привремено и за време самих операција, а доцније би се могла усталигати доправкама. Напред наведеним дограђивањем и везама направили би се две велике артерије саобраћаја: Солун—Куманово—Београд и Солун—Битољ—Митровица.

Кад би се на напред показани начин одредила величина и слика саобраћаја за целу Србију, онда би се веома лако, брзо и тачно и потпуно правично одредила и потребна саобраћајна средства свакоме месту и на сваком путу. У немогућности одређивања свакоме путу потребна саобраћајна средства, могла би се сва средства процентуално поделити на све путеве те би сваки крај, према својој тонажи, добио одговарајућу количину средстава, а не један пут да има задовољно а други никако, као што се до сада често дешавало.

По повратку ми морамо са саобраћајним средствима бити веома штедљиви због оскудице. За то би нам овај графикон дао врло корисне податке, јер би се на једном саобраћајном путу употребљив само неопходна саобраћајна средства. Један пример. Наши су трговци т. зв. гресисти, салачили сву робу у Београд, па из Београда враћају натраг рецимо у Ваљево—Крагујевац и т. д. У постављеним претпоставкама, та би роба, без икакве потребе, два пута пролазила истим путем, што би било на штету потрошача а највише саобраћаја. У прво време, кад ћемо становништво морати снабдевати што пре, овакав би рад био просто злоупотреба и ми ћемо се морати одлучити од ове навике, а графикон би нам дао тачне податке: одакле се сва тонажа има одвајати и олакшати на тај начин главном путу. То мора бити исто онако, као што морамо пристати на карте за хлеб.

Истина је, да би напред изложени начин одређивања величине саобраћаја био идеалан и врло тешко изводљив, али није, бар приближно, и немогућан; а, идеалу треба тежити.

Остављам позванима и млађим друговима да ово покушају и извести.

Срб.

РУДАРСТВО НОВЕ СРБИЈЕ*

Студија Ј. Драшкоци рудар. и топикон. инжењера

Бујно српско средњовековно рударство изумрло је у турском ропству.

У последње време турске управе, започет је мали рад на хрому, антимону, арсену и т. д. али је и то уништено падањем цене на светским пијацама и несигурношћу створеном разним пљачкашким организацијама у земљи.

Ми смо затекли рудништа без живота и због непрекидног ратовања нисмо остварили рад.

* Под новом Србијом подразумевам територију добијену од Турске 1913. године.

При нашем повратку у ове крајеве биће потреба и прилика, да се створи више рударских послова, када ће се моћи утврдити и величина радова Бугара и Немаца.

Требаће да прођу деценије, да се уложи велики рад, па да се ова територија детаљније рударски испита, и да се створе послови који ће одговарати величини рудништа и њиховом значају за савремени друштвени живот.

1. Угљено рударство у Новој Србији

Најважнији рударски рад у преотетој Новој Србији, биће брзо организовање рударског фосилног угља, а нарочито каменог угља, да би се задовољиле железничке и друге потребе и уштедео прекоморски и железнички транспорт.

У Новој Србији има лигнита, у млађем терцијеру, мрког угља у старијем терцијеру, гасног каменог угља у горњој кредисенону, долазиле су ми до руку пробе старијег каменог угља из мезозојских шкриљаца (јуре) и чуо сам, да је налажен графит-у палеозојским шкриљцима.

Поред отварања рудника на већ познатим местима треба угљене формације детаљно испитати и спремити за веће послове после рата а нарочито формације са изданица каменог угља.

Надам се да ће се детаљнијим испитивањем угљених формација наћи многа за сада непознати издаци угља, јер је за време турске управе било тешко и несигурно путovati за рударска испитивања и у томе правцу није ништа урађено.

Израдио сам геолошку карту угљених формација у новој Србији у размери 1:1,000,000, која објашњује овај одељак, али је техничка немогућност да се штампа.

Лигнит

Лигнит је створен у слојевима млађег терцијера.

Млађи терцијер је доста развијен у Новој Србији и састоји се из ума, пескова, пешчара, конгломерата, слатководних кречњака и мерглова.

До сада анализиран лигнит из ове формације имао је влаге 32—37%, пепела 9—20%, угљеника чврстог 16—23%, тасова 25—31% са калорифичким ефектом од 3,100—3,600 калорија.

Као што се види угљак има као и сви лигнити много влаге и пошто су издаци са којих су пробе узимане у близини старих јеверских обала, то у угљу има и много пепела.

Овај лигнит могао би се вештачки побољшати на 4,500—5,800 калорија.

— Наставиће се —

УДРУЖЕЊЕ ПОСТРАДАЛИХ РАТОМ ИЗ КРАЈЕВИНЕ СРБИЈЕ

Пре кратког времена наши виђени интелектуалци, удружени са представницима разноврсних српских економских организација основали су у Француској Удружење, чије смо име горе истакли. Удружење је објавило штампани проглас из кога се види да је задатак новог Удружења: да уз припомоћ српске државе ради на реконституцији српских крајева оштећених за време великог европског рата. Удружење је основано по примеру већ постојећих Удружења грађана из северне Француске и Белгије. Сматрајући да ће оснивање и рад овог Удружења заинтересовати наше колеге инжињере и архитекте саопштавамо на овоме месту главне ставове из Прогласа Удружења:

а) Задатак Удружења према његовим статутима је:

а.) Да брани интересе пострадалих ратом, да оствари помоћу свих легалних средстава интегралну накнаду штете проузроковану на имаоцима у свима њеним облицима.

б.) да ради на обнови економског живота Србије, и

в.) да ради на међусобном помагању чланова

Један од најглавнијих задатака, који су имали да избори француска и белгијска Удружења, било је доношење закона о накнади штете, проузроковане ратом, као главног и основног закона, којим се имају регулисати сви односи који се тичу оштећених ратом. Тај задатак ставило је и наше Удружење себи у дужност и отпочело је рад на припремању материјала за израду пројекта закона о накнади штете. Закон о накнади штете, којим ће се прокламовати право пострадалих на накнаду штете, послужити као основа за целокупни будући рад и државе и Удружења при решавању свих питања која се односе на обнову привредног живота земље.

Од не мање је важности рад на набавци и куповини сировине, алата, машина, робе, стоке, семена и света осталог за обнову привредног живота опустошених крајева, који су француске и белгијске федерације, уз припомоћ државе, организовале и отпочеле. Наше Удружење, користећи се искуством наших савезника, све ће се залажати да и оно изведе овај користан и од огромног значаја посао.

Наше Удружење је већ примљено у Француску федерацију пострадалих из свих области Француске и у Белгијско Удружење пострадалих ратом. У раду са тим Удруже-

њима и сталном додиру са истима, наше ће се Удружење користити њиховим богатим искуством и биће у стању да брзо припреми сав потребан материјал за успешан будући рад.

На челу овога новог Удружења налазе се представници наше Индустијске, Трговачке и Занатске коморе и Управе Савеза земљорадничких задруга. Секретар Удружења је професор Универзитета г. Душан Томић инжењер-технолог.

Уверени смо да ће се за рад новог Удружења заинтересовати сви српски инжењери и архитекте. Велики део програма рада, који је Удружење Српских Инжењера и Архитекта изастало на својој овогодишњој главној скупштини, а на име обнављање у рату порушених насеља, васпостављање правилног саобраћаја, примена мотокултуре за обнављање земљорадње и т. д. како у погледу стручног расправљања тако и у погледу практичног извођења стоји у тесној вези са задацима, које је себи поставило ново Удружење.

Ми с тога апелујемо на све српске инжењере и архитекте да уписом у чланство и својим радом потпомогну ово ново Удружење. Нарочито рачунамо да ће српски инжењери и архитекти слободних професија, чији број у последње време прелази једну добру четвртину од целокупног броја српских инжењера и архитекта, а који су и материјално претрпели највише штете у току овога рата, похитати да постану чланови новог Удружења, чији ће рад бити од несумњиве користи како за појединачне тако и за опште економске интересе.

Према друштвеним статутима редовни чланови Удружења плаћаће годишњи улог од 24 драхме или 2 драхме месечно. Предузети су кораци за установљење, помажућих чланова са мањим улогом.

Седиште Удружења за сада је у Паризу, а његова адреса: Association des sinistrés du Royaume de Serbie. — 128. Boulevard Montparnasse.

Пријаве за упис у чланство на Солунском фронту примаће потписати и г. Милутин К. Месаровић, делегат Индустијске коморе — ул. Краљице Олге бр. 5. Солун, који је повереник новог Удружења и стоји на располагању за сва обавештења, која би заинтересовани затражили.

Августа 1918. год. инж. Душан Божић.
Солун.

СПИСАК ЧЛАНОВА УДРУЖЕЊА

а) Нови чланови Удружења Српских Инжењера и Архитекта.

У току месеца јула пријавили су се за чланове Удружења следећа г. г. инжењери и архитекте:

Вошта Рудолф, инж. рез. инж. попоручник — Артиљ. Радоница — Седес
Јовановић М. Милivoје инж. Министар. Грађ. — Крф.

Јовановић К. Петар, архит. Бродарска Команда 999.

Михајловић Ј. Милорад, инж. С. Д. Ж. коњички капетан друге класе, 504.

Петковић Д. Милош инж. — 999.

Радивојевић Стеван инж.

Сикора Рајмонд, инж., резервни инжењерски попоручник — 711.

Станек Фердинанд инж. — В. Ж. И. 999.

Черни Винценд инж. — 222., и

Шићански Драгутин инж. Срп. Држав. Железница — В. Ж. И. 999.

б) Стари чланови изостали из списка.

Према податцима до сад прикупљеним нашли смо да су из списка чланова Удружења на дан 10. јуна тек. год. случајном омашком изостављени следећи стари чланови:

Брачинац Сава, инсп. Мин. Грађев. у пензији — Србија.

Јосиповић Драгиша електр. прив. инжењер — Ауто Команда 999.

Леко М. Димитрије — млађи, архитекта, рез. инж. попоручник — 999/9.

Николић Живојин, арх. Мин. Грађев. рез. инж. попоручник — 222.

Николић Миша, нач. С. Д. Ж. — Србија.

Павићевић Петар инж. Срп. Држ. Жел. В. Ж. И. 999.

Томић Богдан прив. машин. инжењер, Ж. К. Жичана Железница 414.

Тудковић Андреја, п. инж. Мин. Грађев. рез. пешад. кап. прве класе Дунавска Област Дивизија 999.

Исправке: При преписивању списка чланова погрешно је унесено име поч. Стевана Савића инж. Мин. Грађевина, који је умро пре овога рата.

Јордан Петровић, инж. није члан, јер је иступио из Удружења.

По накнадно добијеном извештају другови Миливоја Лазаревића инж. Мин. Грађ. били су погрешно обавештени о његовој смрти. Исти је само тешко оболео и налази се у једном саваторијуму у Швајцарској. Исто тако Коста Тодоровић, доцент Универзитета налази се жив и здрав у Београду.

в) *Погинули и умрли чланови Удружења у току европског рата:*

(наставља)

17). Димић Драгутин, арх. Мин. Грађ. умро у Београду 1918.

18). Илић Јован, инсп. Мин. Грађев. у пензији — умро 1917. год. у Београду.

19). Љочић Бура, инспек. Мин. Грађ. у пензији.

20). Николић Бура, грађевинар,

21). Поповић Милорад, инспектор Срп. Држ. Желез. — Умро 1915. год.

Добили смо извешће о смрти још двојице чланова осталих у Србији, кад будемо проверили вест објавићемо.

В Е С Т И

— Председник Удружења Срп. Инжењера и Архитекта г. Једта Стефановић, професор Универзитета, јавио се је из Београда, 12. августа ове године, преко г. Јосифа Ковачевића, инжењера, овим речима: »Дакле наше Удружење живи у туђем свету! Ја сам овде сачувао нешто од имовине Удружења — велим нешто, јер се у слому што је Србија претрпела, много што шта погубило. Поздравља Удружење Српских Инжењера и Архитекта у име његовог старог председника. Нагледа као да је Удружење васкрело из мртвих. Дај му Боже одсад дуг, нов, плодан живот.

— Члановима Удружења. Уредништво српског техничког листа, моли све чланове и инжењере без разлике струке, да уредништву помогну на сарадњи листа, да би лист могао редовно излазити и одговорити своје задатку. Из ова два броја до сада издата, сваки ће видети шта је листу потребно. Но овде морамо напоменути да би требало спремати радове из свију грана инжењерства а нарочито саобраћаја и индустрије ма били и преводи. Другове у иностранству нарочито молимо да нам помогну својим радовима, о питањима из области технике о радовима после рата, која се сада рапправљају у земљама у којима они живе.

Могу нам се слати и радови и књижевне вредности, а уредништво ће се трудити да такве радове и награди по повратку у отаџбину. — Како употреба гасних мотора улази све више у употребу, то треба нарочито пажњу обратити на употребљено го-

риво у овим моторима и начин на који се оно добија изузев оних горива која се увозе са стране. Тако: ваљало би изнети принципе и корисне практичне резултате о употреби мотора са генераторима за различите врсте горива које се налази код нас: лигнит, каменни угаљ, тресет и дрво. Нарочито требало би разарадити питање о сувој дестилацији дрвета, и употреби гасова од њега као и споредне продукте, њихов начин добијања и вредност са тачном изразом и описом пећи (генератора) како најпростијих тако и најмодернијих, које се употребљају при овом раду ма чему била дестилација намењена. Исто тако би требало изградити монографије о конструкцији континуираних пећи за печење креча, (сем рингофена, кружних пећи, које су код нас већ одомаћене), и магнетита и то како за највећу, тако и за најмању продукцију. Од не мање би важности била и једна монографија о конструкцији живичних железница: њихово постројење, експлоатација и коштације. Нарочито треба обратити пажњу на изградњу малих и покретних ових железница за пренос материјала на малим одстојањима, што ће нам нарочито требати после рата. Обрада треба да буде што детаљнија и популарнија са потребним плановима и сликама за употребу наших предузимача и индустријалаца. — Једном речи, ништа неће бити на одмет у овом погледу, кад се има на уму сиромаштво техничке литературе у нас.

— Молимо другове да похитају са слањем чланских улога, јер нам је то једини извор за одржање листа.

Исто тако их молимо да пошаље сваки своје тачне адресе ради слања листа, и да се потруде за ширење листа задобијањем нових чланова.

— Приватни инжењери треба да пошаљу адресе својих породица у Србији, али само они који немају никакав чин или плату у војсци, ради слања помоћи.

СА Д Р Ж А Ј:

1. Задатак Инжењерског Удружења после рата.
2. О значају експлоатације саобраћаја, по повратку у Србију.
3. Графика престава саобраћаја.
4. Рузарство нове Србије.
5. Удружење пострадалих ратом из Краљевине Србије.
6. Списак чланова удружења.
7. Вести.

