



УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ
САОБРАЋАЈНИ ФАКУЛТЕТ
1995.

прилози за историју саобраћајног факултета

ЛАЗАР ЂОКИЋ

ПОЧАСНИ ДОКТОР
БЕОГРАДСКОГ УНИВЕРЗИТЕТА

Приредио
Владета С. ЧОЛИЋ

САОБРАЋАЈНИ ФАКУЛТЕТ УНИВЕРЗИТЕТА У БЕОГРАДУ

ЛАЗАР ЂОКИЋ

ПОЧАСНИ ДОКТОР БЕОГРАДСКОГ УНИВЕРЗИТЕТА

ПРИРЕДИО: Проф. др Владета С. ЧОЛИЋ

БЕОГРАД

1995.

ЛАЗАР ЂОКИЋ, почасни доктор
Београдског Универзитета

БИБЛИОТЕКА: "Прилози за историју Саобраћајног факултета
Универзитета у Београду", – Књига II

◇ РЕЦЕНЗЕНТИ:

Проф. др Смиљан ВУКАНОВИЋ
Проф. др Зоран РАДМИЛОВИЋ

◇ ГЛАВНИ И ОДГОВОРНИ УРЕДНИК:

Др Смиљан ВУКАНОВИЋ, ванредни професор

◇ КОРИЦЕ:

Предраг С. ЗДРАВКОВИЋ, инж. саобраћаја

◇ ТЕХНИЧКИ УРЕДНИК:

Гордана МАРЈАНОВИЋ

◇ ИЗДАВАЧ:

Саобраћајни факултет Универзитета у Београду
Београд, Војводе Степе 305

◇ КОМПЈУТЕРСКА ПРИПРЕМА И ШТАМПА:

Служба за издавачку делатност Саобраћајног факултета

◇ ТИРАЖ:

200 примерака

YUISBN 86—7395—007—4

Издавач задржава сва права. Репродукција појединих делова или целине ове публи-
кације није дозвољена

Објављивање ове књиге омогућили су:

- **Министарство за науку и технологију Републике Србије**
- **Министарство просвете Републике Србије**
- **Лука "Београд" – Београд**
- **Лука "Дунав" – Панчево**
- **Предузеће за водне путеве "Иван Милутиновић – ПИМ" – Београд**
- **Поштанска штедница – Београд**
- **Југословенски аеротранспорт – ЈАТ, Београд**
- **Железничко транспортно предузеће "Београд" – Београд**
- **Градско саобраћајно предузеће – ГСП, Београд**
- **Аеродром "Београд" – Београд**
- **Јавно предузеће ПТТ Србије – Београд**

ТАКО ЈЕ ТО БИЛО

РЕЧ ПРИРЕЂИВАЧА

Сјесени 1991. године залочео је мој други, двогодишњи мандат декана Саобраћајног факултета. Тада су се седнице Научно-наставног већа Београдског универзитета одржавале врло често (више пута месечно, обично по недељком). Односи између ректора, проректора и декана факултета били су веома срдачни уз пуно узајамно поштовање и уважавање.

Морам, истине ради, да истакнем да је највеће заслуге за такву атмосферу на Универзитету имао претходни ректор Слободан Уиковић (од 1987. до 1991. године) који је, пре свега, својим личним ставом, великом енергијом и ауторитетом пресудно утицао на блискост односа Ректорског колегијума и свих декана. Такође, он је Београдски универзитет извео на јавну сцену. Рад Универзитета редовно су пратили штампа, радио и телевизија.

Посебно су декани техничких факултета били у врло присним, колегијалним, другарским и пријатељским односима. Осим на седницама Научно-наставног већа Универзитета, виђали су се и на састанцима новоосноване Заједнице техничких факултета коју су чинили свих 9 техничких факултета Београдског универзитета, као и у многим другим приликама. Тако су се декани заиста често састајали, непосредно сарађивали, лепо се дружили и били у сталној вези.

Вредно је споменути имена професора тадашњих чланова Ректорског колегијума као и декана техничких факултета.

Ректор: Рајко Врачар (Технолошко-металуршки факултет), проректори: за финансије, Драган Кубуровић (Стоматолошки), за науку, Ђорђе Пауновић (Електротехнички), за наставу, Миодраг Пешић (Факултет политичких наука).

Декани техничких факултета: Михаило Живадиновић (Архитектонски), Живота Перишић (Грађевински), Боривоје Лазић (Електротехнички), Милаи Радовановић (Машински) – председник Заједнице техничких факултета, Милаи Мушкатировић (Технолошко-металуршки), Живан Живковић (Технички факултет – Бор), Мирослав Марковић (Рударско-геолошки), Владета Чолић (Саобраћајни) и Петар Јовановић (Факултет организационих наука).

Крајем 1991. године, на једној од седница Заједнице техничких факултета, декан Рударско-геолошког факултета је замолио да се подржи предлог за доделу почасног доктората Београдског универзитета њиховом заслужном професору, некадашњем декану Бранку Глушчевићу (рођеном 1906. г.). Наиме, овај предлог је постојао и раније, али обзиром да је син проф. Бранка Глушчевића, проф. др Анте Глушчевић, био декан Рударско-геолошког факултета у претходном периоду (1989-1991.) он није желео, из разумљивих разлога, да се ова иницијатива у вези његовог оца оствари за време његовог мандата. Сада је прилика и пошто је проф. Бранко Глушчевић у поодмаком животном добу требало би што пре пустити предлог у процедуру.

Декани техничких факултета су, сви до једног били сагласни са овом активношћу коју је изложио колега Мирослав Марковић. И ствар је кренула својим током: Научно-наставно веће Факултета – Научно-наставно веће Универзитета – Скупштина Универзитета – промоција. Не дуго после промоције, треба и то рећи, проф. др Бранко Глушчевић је умро (1992. г.).

Овај поступак Рударско-геолошког факултета дао ми је идеју да и наш факултет може успети са иницијативом за доделу почасног доктората Београдског универзитета професору Лазару Ђокићу. Сматрао сам да проф. Ђокић у потпуности заслужује ово признање обзиром на свој целокупни живот и рад у области саобраћајне струке и науке. То би био први почасни доктор са нашег факултета. А створена клима на Универзитету томе је веома погодовала.

Са овим сам упознао продекана Ненада Јовановића, некадашњег асистента а потом следбеника проф. Лазара Ђокића. Одмах се сагласно. Међутим, договорили смо се да, најпре, питамо професора да ли пристаје да га Факултет предложи за доделу почасног доктората.

Такође, ректор, проректори и декани техничких факултета, са којима сам о томе разговарао, нису имали ништа против да се ова иницијатива оствари. Штавише, свесрдно су је подржали.

И ево неизмењених присећања из мојих дневничких забележака о целом току даљих догађања.

Петак, 17.04.1992. г. – проф. Лазар Ђокић на Саобраћајном факултету у 12^h. Ненад Јовановић и ја разговарали с њим о почасном докторату. Пристао је. У 13³⁰ таксијем отишли на ручак у хотел "Хајат". Остали до 16^h. Ненад га таксијем испратио до куће.

Среда, 20.05.1992. г. – Научно-наставно веће Саобраћајног факултета. Формалан предлог за доделу почасног доктората Лазару Ђокићу поднео проф. Слободан Вукићевић. Предлог једногласно прихваћен. Образована Комисија за писање предлога Универзитету: Ненад Јовановић, Радован Банковић, Јован Радош.

Понедељак, 25.05. 1992. г. – Ненад Јовановић ми је донео написан и потписан реферат за Лазара Ђокића.

Уторак, 26.05.1992. г. – Реферат сам однео у Ректорат и предао га проректору Ђорђу Пауновићу.

Понедељак, 01.06.1992. г. – Научно-наставно веће Београдског универзитета. Проректор Ђорђе Пауновић изнео предлог Саобраћајног факултета за доделу почасног доктората Лазару Ђокићу. Потребна је подршка најмање три факултета.

Петак, 05.06.1992. г. На Саобраћајном факултету, у Деканату, састањак Заједнице техничких факултета. Присутни: проректор Ђорђе Пауновић, декани техничких факултета (изузев декана ФОН-а који је на симпозијуму на Копаонику, али је већ дао писмену подршку и декана из Бора), и са нашег факултета декан Владета Чолић и продекани Војин Тошић и Миодраг Бамаз. Сви декани су дали подршке нашем предлогу и лично су проверавали телефоном на својим факултетима да ли су подршке послате у Ректорат.

После, ручак у башти код ”Слатинца”. Тамо су још дошли ректор Рајко Врачар и проректор Миодраг Пешић.

Уторак, 14.07.1992. г. Научно-наставно веће Београдског универзитета са почетком у 12^h.

Проректор Ђорђе Пауновић образложио утврђивање предлога за доделу почасног доктората Лазару Ђокићу (стигло је шест подршки са техничких факултета). Предлог усвојен једногласно у 13¹⁵.

Понедељак, 21.09.1992. г. – Седнице Скупштине Универзитета у 12^h. Донета Одлука о додели почасног доктората Лазару Ђокићу. Известилац је био Ђорђе Пауновић, проректор.

Дипломе о почасном докторату су уникатне и израђују их примењени уметници. Диплому за проф. Лазара Ђокића израдио је проф. Стјепан Филеки, са Факултета примењених уметности.

Петак, 09.10.1992. г. – Лел, сунчан дан. Промоција проф. Лазара Ђокића за почасног доктора Београдског универзитета, у свечаној сали Ректората на II спрату, у 12^h. У сали пуно света.

На промоцији су говорили: ректор Рајко Врачар, председник Скупштине Универзитета Јован Петровић, декан и продекан Саобраћајног факултета Владета Чолић и Ненад Јовановић и др х.с. Лазар Ђокић (без икаквих па-

шира испред себе). Ректор ми је рекао да никад до сада није видео тако испуњену салу у оваквим приликама.

После промоције коктел у кабинету ректора.

Од 14³⁰ декан Саобраћајног факултета приредио ручак у хотелу "Москва", ресторан на I спрату у част др х.с. Лазара Ђокића. Присутни: Лазар Ђокић, његова кћи, син и снаха, Рајко Врачар, ректор, Јован Петровић, председник Скупштине Универзитета, и са Факултета: Ненад Јовановић, Миодраг Бакмаз, Радован Банковић, Владета Чолић, Љубомир Топенчаревић, Јован Радош и Војин Тошић.

Ето, тако је то било. Нека остане забележено да се не заборави.

Иначе, до сада почасне докторате Београдског универзитета носе 65 заслужних личности, од којих је 49 домаћих и 16 страних. Проф. др х.с. Лазар Ђокић је први, и за сада једини, почасни доктор са Саобраћајног факултета у Београду.

У Београду,
септембра 1995. г.

Владета Чолић



декан Саобраћајног факултета

Професор Лазар Ј. ЂОКИЋ рођен је 18/31. октобра 1899. године у Београду. Основну школу и нижу гимназију завршио је 1914. у Београду. По избијању I Светског рата 1914. године одлази у Француску и 1918. године добија државну диплому за положени ”Baccalauréat”. На ”Ecole centrale des Arts et Manufactures” дипломирао је 1922. године. Између I и II Светског рата, поред других послова, оснива предузеће које се бавило и експлоатацијом моторних возила. После II Светског рата обавља низ одговорних дужности (директор Саобраћајно-техничког сектора Главне дирекције за јавни аутосаобраћај Министарства саобраћаја НРС и др.).

На Високој саобраћајној школи, од 1. јуна 1951. године, постаје хонорарни наставник на предмету: ”Организација превоза у друмском саобраћају”. Такође, држао је и посебан курс из предмета: ”Регулисање и безбедност у друмском саобраћају”.

Управа Машинског факултета је 17. маја 1958. године прихватила хабилитациони рад Лазара Ђокића под називом: ”Методe утврђивања и анализа трошкова у експлоатацији друмског саобраћаја”, после чега је изабран за сталног наставника у звању ванредног професора. Од 1960. године на Саобраћајном факултету предаје предмете: ”Организација друмског саобраћаја”, ”Основи друмског саобраћаја – део експлоатације друмских возила” и ”Регулисање и безбедност друмског и градског саобраћаја”.

По позиву професор Ђокић је 1963. године на III степену Економског факултета у Београду одржао курс из предмета ”Експлоатација друмског саобраћаја”.

Изабран је за редовног професора 1964. године на предмету: ”Организација друмског превозења”.

Самостално или у сарадњи са професором Николом Оком урадио је више десетина студија и пројеката. Учесник је многих саветовања и конгреса саобраћајних инжењера у земљи и иностранству. Дуго година, све до пензионисања, професор Ђокић је био шеф одсека за друмски и градски саобраћај на Саобраћајном факултету. Један је од оснивача Друштва саобраћајних инжењера и техничара Србије, а члан је и Савеза саобраћајних инжењера и техничара Југославије.

Дугогодишњи је члан Редакционог одбора часописа "Техника" – део: "Саобраћај".

Године 1962. постао је члан Institute of Traffic Engineers – USA.

Објавио је преко 40 научних и стручних радова и написао уџбеник "Организација друмског транспорта" (Грађевинска књиге, 1970, 1972, 1975).

Пензионисан је 1970. године.

За почасног доктора Београдског универзитета промовисан је 09. октобра 1992. године.

(из књиге "Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, 1950.-1990.")

NAUČNO-NASTAVNOM VEĆU
UNIVERZITETA U BEOGRADU

PREDMET: Predlog za dodelu počasnog
doktorata LAZARU DOKIĆU,
redovnom profesoru u penziji.

Na osnovu inicijative koju je prihvatilo Naučno-nastavno veće Saobraćajnog fakulteta i člana 114., 115. i 116. Statuta Univerziteta podnosimo predlog za dodelu počasnog doktorata red. profesoru u penziji LAZARU DOKIĆU, dipl.inž., uz obrazloženje koje sledi.

1. Biografski podaci

Ing. Lazar Dokić, rođen je 31.X 1899. godine u Beogradu. Osnovnu školu i nižu gimnaziju sa malom maturom završio je u Beogradu 1914. godine. Po izbijanju I svetskog rata 1914. godine beži iz zemlje i početkom 1916. godine prelazi u Francusku u Marselj, a zatim u Pariz, gde pohađa francusku srednju školu i 1918. godine na Sorboni u Parizu dobija državnu diplomu za položeni "Baccalaure'at".

Posle položene mature upisuje se u licej "Saint Louis" za klasu "Mate'matique spe'ciales" radi pripreme za polaganje ispita na konkursu za prijem u "Ecole centrale des Arte et Manufactures" u Parizu, gde bude primljen školske 1918/19 godine. Na "Ecole centrale des Arts et Manufactures". Ing. Lazar Dokić diplomirao je 1922. godine.

2.

Po završetku studije Ing. Đokić se vraća u Beograd, gde je do stupanja u vojsku radi odsluženja vojnog dačkog roka, radio kao inženjer za mehanizaciju 7 meseci kod građevinskog preduzeća "Bikar i drug" u Beogradu.

Posle izlaska iz vojske, ing. Lazar Đokić krajem 1923. godine osniva sa svojim školskim drugom Ing. Milanom Vučom u Beogradu preduzeće koje pored zastupanja inostranih fabrika automobila i automaterijala imalo garažu, automehaničarsku i mašinsku radionicu a bavilo se i eksploatacijom motornih vozila formirajući auto-taksi preduzeća u Beogradu i Zagrebu, kao i izvestan broj gradskih i međugradskih autobuskih linija.

Tokom 1933. godine Ing. Đokić stupa u službu Radio stanice - Beograd u svojstvu generalnog sekretara gde je radio do izbijanja II svetskog rata. Aprila 1941. godine mobilisan je kao inženjer - oficir automobilske struke. Posle evakuacije iz Beograda kapitulacija ga zatiče u Boki-Kotorskoj, gde je zarobljen od Italijana, ali beži i vraća se u Beograd. Početkom novembra 1941. godine bio je hapšen od gestapoa i odveden u logor na Banjici, gde je proveo tri meseca. Za vreme okupacije nije bio zaposlen.

Po oslobođenju Beograda od 1.I 1945. godine Ing. Đokić radio je kao šef Tehničkog odseka XII, a kasnije VII reiona IOMO grada Beograda. Avgusta 1945. godine prelazi po pozivu Ministarstva saobraćaja DFJ za načelnika Tehničko-kontrolnog odeljenja Državnog automobilsko-saobraćajnog preduzeća u Beogradu. Po prestanku rada ovog preduzeća od 1.XI 1945. do 30.VI 1946. godine bio je šef auto-centra Direkcije za transport pri Predsedništvu vlade NR Srbije, a zatim od 1.VII 1946. do 30.IV 1947. godine bio je šef radioničko-tehničkog odeljenja Opšteg transportnog preduzeća NR Srbije u Beogradu. Posle toga bio je šef Tehničkog sektora u Upravi za javni saobraćaj NR Srbije, a zatim do 28. februara 1949. godine bio je direktor Saobraćajno-tehničkog sektora Glavne direkcije za javni autosobraćaj Ministarstva saobraćaja NRS u Beogradu.

Počev od 1. III 1949. godine opštin razmeštajem inženjera za industriju Ing. Đokić premešten je u Glavnu direkciju savezne industrije motora Ministarstva teške industrije FNRJ u Beogradu gde je radio kao viši inustrijski inženjer u Bironu za unapređenje proizvodnje u automotornoj i traktorskoj industriji sve do

3.

25.06.1950. godine. Po rasformiranju navedenog ministarstva od 25.06.1950. do 01.05.1951. godine radi kao inženjer u auto-traktorskoj operativi Gen. direkcije za mašinogradnju SFRJ, a zatim u Generalnoj direkciji za mašinogradnju NR Srbije do 31.05.1951. godine.

Pedagoško iskustvo

Od 01.06.1951. godine po pozivu prelazi ing. Djokić, za nastavnika na visoku saobraćajnu školu u Beogradu, gde je biran za van.profesora za predmet "Organizacija prevoza u drumskom saobraćaju". Po ukidanju ove škole kao zasebne ustanove i njenog pripajanja kao samostalnog odseka pri tehničkoj velikoj školi u Beogradu, ing. Djokić prelazi za profesora Autosobraćajne srednje tehničke škole u Zemunu, gde je predavao do 30.06.1956. godine predmete "Organizacija prevoza putnika i robe u drumskom transportu", "Garaže i servise" i "Poznavanje i tehniku motornih vozila".

Počev od 01.07.1956. godine ing. Lazar Djokić prelazi za savetnika i šefa sektora za drumski saobraćaj u Saveznu upravu za puteve Saveznog izvršnog veća u Beogradu. Po ukidanju Visoke saobraćajne škole ing. Djokić ostao je honorarni nastavnik na Samostalnom saobraćajnom odseku pri Tehničkoj velikoj školi, odnosno kasnije Saobraćajnom odseku pri Mašinskom fakultetu Univerziteta u Beogradu za predmet "Organizacija prevoza u drumskom saobraćaju", a održao je i poseban kurs iz predmeta "Regulisanje i bezbednost u drumskom saobraćaju".

Na raspisani konkurs Saveta Mašinskog fakulteta Univerziteta u Beogradu od 06.01.1958. godine ing. Djokić prijavljuje se za stalnog nastavnika za predmet "Eksploatacija drumskih saobraćajnih sredstava" i pri tome prijavljuje i svoj habilitacioni rad. Uprava Mašinskog fakulteta svojom odlukom br. 250/5 od 15.05.1958. godine primila je njegov habilitacioni rad pod naslovom: "Metode utvrđivanja i analiza troškova u eksploataciji drumskog saobraćaja".

Uprava Mašinskog fakulteta svojom odlukom br. 250/5 od 4.IX 1958. godine izabrala je Ing. Lazara Djokića za vanrednog profesora na Saobraćajnom odseku pri Mašinskom fakultetu Univerziteta u Beogradu.

4.

Tokom 1960. godine ing. Lazar Djokić prelazi kao vanredni profesor na novoosnovani Saobraćajni fakultet, gde predaje predmete "Organizacija drumskom prevoženja", "Osnovi drumskog saobraćaja-deo eksploatacija drumskih vozila" a od uvodjenja kao redovnog predmeta i "Regulisanje i bezbednost drumskog i gradskog saobraćaja". Od uvodjenja višestepene nastave ing. Djokić predaje i na I i II stepenu gore navedene predmete. U 1963. godini po pozivu Ekonomskog fakulteta u Beogradu ing. Djokić održao je kurs za III stepen studija (magistratura) iz predmeta "Eksploatacija drumskog saobraćaja".

20. decembra 1964. godine Lazar Đokić postavljen je za redovnog profesora i na toj funkciji ostaje do septembra 1970. godine kada odlazi u starosnu penziju. Ipak profesor Đokić biva angažovan za držanje nastave na redovnim i poslediplomskim studijama sve do 1974. godine.

I posle prestanka radnog odnosa, profesor Đokić je aktivno prisustvovao sednicama Odseka za drumski i gradski saobraćaj, čiji je rukovodilac bio niz godina, kao i drugim stručnim i društvenim manifestacijama na Saobraćajnom fakultetu, koji je organizovao i posebnu proslavu povodom 90-te godišnjice rođenja prof. Đokića.

2. Naučni i stručni rad

Skoro da nije potrebno naglašavati da se naučna aktivnost prof. Đokića odvijala u bitno različitim okolnostima od današnjih. Mnogi naučni časopisi nisu postojali, izdavačka delatnost je bila ograničena kao i mogućnost međunarodnog stručnog kontaktiranja i pribavljanja literature. Naučna saopštenja su uklapana u prigodne naučne, stručne i službene referate često zatvorene za širu javnost zbog značaja zaključaka koje su sadržavale.

U širokom opusu naučne i stručne aktivnosti, koje su prikazane u biltenima Beogradskog Univerziteta, dovoljno je istaknuti samo neke:

- napisao je knjigu "Osnovi tehnike automobila "RAD" - (1949)

5.

- napisao je skripta "Organizacija automobilskeg prevoza"
- Univerzitetски udžbenik "Organizacija prevoženja drumom" doživeo je više izdanja (Naučna knjiga)
- preveo je u saradnji sa prof. M. Markovićem sa francuskog I knjigu "ROUTES" - Putevi prof. R.COQUAND-a

- objavio je 36 članaka u časopisima "Tehnika"; "Put i saobraćaj"; "Motorizacija" i dr.
- autor studije "Određivanje politike građenja puteva na osnovu studije ekonomske - tehničke opravdanosti" (1961) (za potrebe SIV-a)
- autor referata "Potreba i način organizovanja naučno-istraživačkog rada u oblasti drumskog saobraćaja", Zbornik radova sa savetovanja o naučno-istraživačkom radu (mart 1963)
- dugogodišnji član redakcionog odbora časopisa "Saobraćaj" (Tehnika)
- saradnik (od osnivanja) "Biltena" Jugoslovenskog centra za naučnu i tehničku dokumentaciju
- recenzent više desetina studija, članaka i knjiga sa područja organizacije i tehnike drumskog saobraćaja
- konsultant na više naučnih projekata koji su rađeni u okviru Instituta Saobraćajnog fakulteta

Suštinski naučni doprinos prof. Dokića ogleda se i kroz razvoj naučne misli među svojim kolegama, saradnicima i studentima u neposrednom mentorskom kontaktu, sugestijama, kritikama, upustvima i usmeravanjima, upućivanjem na literaturu i drugim oblicima direktnog i indirektnog kontakta.

3. Pedagoški rad

Čovek izvrsnog obrazovanja i široke opšte i stručne kulture, bio je svetionik koji je uticao na proširenje opštih i stručnih vidika mnogih generacija. Bez lažne skromnosti, uvek otvoren i precizan imao je običaj da kaže: "Svako od nas predaje ono što zna". Svojim obimnim enciklopedijskim znanjem, poznavanjem istorije i kulture Srpskog naroda, svojim predavanjima popunjavao je brojne praznine koje su postojale u nastavnim programima i sadržajima, shvatanjima i važećim dogmama. Predavao je pod raznim nazivima predmete koji su pokrivali organizaciju prevoženja u drumskom i gradskom saobraćaju. Bio je i prvi nastavnik iz oblasti regulisanja i bezbednosti drumskog saobraćaja, što su danas značajna područja matičnosti Saobraćajnog fakulteta.

Neophodno je podvući da su ga studenti doživljavali više kao svog duhovnog oca nego kao profesora. Topla roditeljska reč učinila je više nego predavanja, udžbenici, ispiti i diplomski radovi. Bio je priznat dojaen među nastavnicima Saobraćajnog fakulteta.

Stručni boravci u inostranstvu

- Boravio je u SAD 1961. u okviru tromesečnog studijskog putovanja sa grupom nastavnika sa Saobraćajnog fakulteta. Doneo je prvu saobraćajnu studiju iz SAD iz 1957. godine.
- Boravio je mesec dana u Zambiji preko ZAMTES-a kao savetnik Vlade u Lusaki i pripremio poseban ekspertni izveštaj o upotrebi državnog voznog parka.
- Boravio je kraće vreme kao ekspert pri Ministarstvu transporta Alžira upućen od strane Savezne privredne komore. Pripremio je poseban izveštaj o formiranju javnih transportnih preduzeća.

7.

5. Društveni rad

Iako jedan od retkih profesora Univerziteta koji nije pripadao Komunističkoj partiji, profesor Djokić je bio kontinualno u prvim redovima obnove i izgradnje Jugoslavije u poratnom periodu. Organizovao je i učestvovao u brojnim akcijama za obnovu transportnog sistema. Organizovao je transport i predvodio jednu od kolona vozila dobijenih od UNRRA-e na relaciji Split - Beograd za potrebe DASP-a (Državnog autosobraćajnog preduzeća Srbije). Jedan je od osnivača i kasnije aktivan u Pradsedništvu Društva saobraćajnih inženjera i tehničara Jugoslavije. Svojom inicijativom uključio je i dao podstreka mladim inženjerima u društvene i stručne aktivnosti SITJ-a. Bio je neposredni organizator više značajnih skupova i Skupština DIT-a. Ostvarivao brojne strukovne kontakte u zemlji i inostranstvu. Jedan je od prvih članova (od 1961. godine) Američkog društva saobraćajnih inženjera - moćne strukovne organizacije i u tom svojstvu više puta davao preporuke za naše saobraćajne inženjere koji su odlazili na stručno usavršavanje u SAD i Kanadu.

Od samog osnivanja je aktivni član Auto-moto saveza Jugoslavije sa brojnim funkcijama i stručnim aktivnostima u razvijanju ove organizacije. Bio je član Saveta za bezbednost saobraćaja Beograda.



Од 1950. до 1970. године на раду у саобраћајним високошколским установама. Седе (с десна): Лазар Ђокић, Светислав Јовић, Славко Сувајинић, Никола Ока. Стоје (с десна): Светозар Џолић, Милорад Арсенијевић, Хранислав Стојановић, Богољуб Бркић.

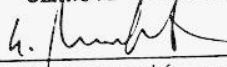
6. Z A K L J U Č A K

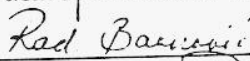
Iako ovaj predlog dolazi sa zakašnjenjem od 20 godina, članovi Komisije, inače i sami đaci profesora Lazara Đokića, izražavaju posebno zadovoljstvo što im je ukazana čast da mogu jednoglasno da predlože Naučno-nastavnom veću Univerziteta u Beogradu da:

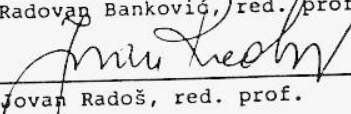
LAZAR ĐOKIĆU, redovnom profesoru Univerziteta u penziji, dodeli počasni doktorat Univerziteta u Beogradu.

Ovaj predlog zasniva se na ličnom uverenju potpisnika da se radi o čoveku izuzetnih kvaliteta koji je pružio značajan doprinos u razvoju naučne misli i u obrazovanju kadra najvišeg naučnog ranga u oblasti saobraćaja kroz svoje pisane radove, recenzije, mentorstva i konsultacije, kao i doprinos u širenju naučne misli kroz aktivnosti i strukovnim i društvenim organizacijama, na naučnim skupovima i savetovanjima.

ČLANOVI KOMISIJE


Dr Nenad Jovanović, red.prof.


Dr Radovan Banković, red. prof.


Dr Jovan Radoš, red. prof.

УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ
Студентски трг 1
Београд

Београд, 10.07.1992. год.
ОБ Број: 38
ГДТ/ДТ

Поштоване колегинице/колеге,

Обавештавамо Вас да ће се XXX седница Наставно-научног већа Универзитета у Београду одржати у уторак, 14. јула 1992. године, с почетком у 12 часова, на Универзитету у Београду, Студентски трг 1, сала број 8.

За седницу предлажемо следећи

Дневни ред:

1. Усвајање Записника са двадесетседме седнице Наставно-научног већа Универзитета у Београду (Записник ће бити подељен на седници)

2. Информација Комисије за наставу о упису студената у шк. 1992/93. годину (известилац: проректор М. Пешић)

3. Информација о разговорима у Влади Републике Србије о материјалним потребама факултета за несметан почетак нове школске године (известилац: проректор Д. Кубуровић)

4. Утврђивање предлога за доделу почасног доктората проф. др Лазару Ђокићу (известилац: проректор Ђ. Пауновић - материјал ће бити подељен на седници)

5. Текућа питања.

Молимо Вас да обавезно учествујете у раду седнице.



ПРЕДСЕДНИК НАСТАВНО-НАУЧНОГ ВЕЋА
РЕКТОР УНИВЕРЗИТЕТА

Проф. др Рајко Брачар

УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ

Београд, 10.07.1992. год.

06 Број:

ВЈ/ВН

13¹⁵ Кривошапко

ПРЕДЛОГ ОДЛУКЕ

Наставно - научно веће Саобраћајног факултета сагласно члану 116. Статута Универзитета покренуло је иницијативу за доделу почасног доктората редовном професору у пензији Лазару Ђокићу за значајан допринос у развоју научне мисли и образовању кадрова највишег научног ранга у области Саобраћаја, за велики број научних радова, рецензија, менторства и консултација као и допринос у ширењу научне мисли кроз активности у Струковним и друштвеним организацијама, на научним скуповима и саветовањима.

Наставно - научно веће Универзитета је приспелу иницијативу упутило одговарајућим факултетима на разматрање.

Сагласно чл. 117. Статута Универзитета приспелу иницијативу подржали су следећи факултети; Рударско-геолошки, Грађевински, Архитектонски, Машински, Технички факултет у Бору и Факултет организационих наука.

На основу добијених сагласности од 6 факултета. Наставно - научно веће Универзитета на својој седници од 14. јула 1992. године, утврдило је предлог за доделу почасног доктората пензионисном редовном професору Саобраћајног факултета Лазару Ђокићу и доставља га Скупштини Универзитета да донесе коначну одлуку.

УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ
Студентски трг 1
Београд

Београд, 15.09.1992. год.
02 Број:40/3
АБ/МЈ

На основу члана 64. Статута Универзитета у Београду ("Гласник
Универзитета у Београду" број 74/90) и члана 15. Пословника о раду Скупштине
Универзитета, сазива се

ХИ СЕДНИЦА СКУПШТИНЕ УНИВЕРЗИТЕТА
за понедељак, 21. септембра 1992. године
у 12 сати

За ову седницу предлаже се следећи .

Дневни ред

1. Усвајане записника са X седнице Скупштине Универзитета (материјал у прилогу);
2. Информација о решенима садржаним у Закону о универзитету и о покренутој иницијативи за измену и допуну Закона о универзитету (известилац: проф. др Рајко Врачар, ректор Универзитета – материјал у прилогу);
3. Информација о упису студената у школску 1992/93. годину и о одржавању испита (известилац: проф. др Михаило Пешић, проректор Универзитета у Београду – материјал у прилогу);
4. Доношење одлуке о саставу и броју чланова Управног и Надзорног одбора Универзитетске библиотеке "Светозар Марковић" у Београду (материјал у прилогу);
5. Доношење одлуке о именовању чланова Управног и Надзорног одбора Универзитетске библиотеке "Светозар Марковић" (материјал у прилогу);
6. Доношење одлуке о додели почасног доктората ЛАЗАРУ ЂОКИЋУ, редовном професору Саобраћајног факултета у пензији (известилац: проф. др Ђорђе Лауновић, проректор Универзитета у Београду – материјал у прилогу);
7. Текућа питања.

./.

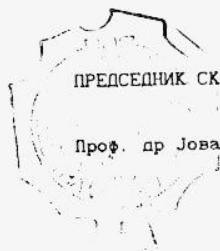
- 2 -

Молимо Вас да неизоставно присуствујете седници која ће се одржати у Свечаној сали Универзитета у Београду, Студентски трг број 1/11.

С колегијалним поздравима,

РЕКТОР УНИВЕРЗИТЕТА

Проф. др Рајко Врачар, с. р.



ПРЕДСЕДНИК СКУПШТИНЕ

Проф. др Јован Петровић, с. р.

УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ
Студентски трг 1
Београд

Београд, 15.09.1992. год.
Број:
ВЈ/ДТ

ПРЕДЛОГ

На основу члана 95. Закона о универзитету, члана 117. Статута Универзитета у Београду ("Гласник Универзитета", број 74/90), а на Предлог Наставно-научног већа Универзитета од 14. јула 1992. године, Скупштина Универзитета у Београду, на седници одржаној 21. септембра 1992. године, донела је

ОДЛУКУ

Доделује се почасни докторат Универзитета у Београду ЛАЗАРУ ЂОКИЋУ редовном професору Саобраћајног факултета у пензији.

Образложење

Иницијативу за доделу почасног доктората покренуо је Саобраћајни факултет, а подршку иницијативи дали су следећи факултети: Грађевински, Архитектонски, Машински, Рударско-геолошки, факултет организационих наука и Технички факултет у Бору.

На основу образложене иницијативе и спроведеног поступка у складу са Статутом Универзитета, Скупштина Универзитета је одлучила да се професору Лазару Ђокићу додели почасни докторат Универзитета за значајан допринос у развоју научне мисли и образовању кадрова највишег научног ранга у области саобраћаја, за велики број научних радова, рецензија, менторства и консултација као и допринос у ширењу научне мисли кроз активности у струковним и друштвеним организацијама, на научним скуповима и саветовањима.

РЕКТОР УНИВЕРЗИТЕТА

ПРЕДСЕДНИК СКУПШТИНЕ

Проф. др Рајко Врачар

Проф. др Јован Петровић



УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ

Ректор Универзитета у Београду проф.др
Рајко Врачар и Председник Скупштине
Универзитета проф.др Јован Петровић имају
част да Вас позову да присуствујете
свечаној промоцији

проф. ЛАЗАРА ЂОКИЋА

за почасног доктора Универзитета у
Београду

Промоција ће се обавити у петак, 9.октобра
1992.године у 12 часова у свечаној сали
Универзитета, Студентски трг бр. 1/II.

Универзитет у Београду

Poštovani kolega,

Na predlog Saobraćajnog fakulteta, Skupština Beogradskog univerziteta dodelila je počasni doktorat prof. LAZARU ĐOKIĆU, dugogodišnjem doajenu, jednom od prvih profesora našeg fakulteta.

Promociju će obaviti rektor prof. dr Rajko Vračar u petak 9.10.1992. u 12 časova u svečanoj sali Kapetan-Mišinog zdanja na Studentskom trgu u Beogradu.

Molim Vas da uzmete učešće na ovoj svečanosti i time odate priznanje zaslugama prof. Đokića u formiranju, održavanju i razvoju fakulteta.

u Beogradu, 05.10.92.

ĐOKIĆ
DEKAN
SAOBRAĆAJNOG FAKULTETA
Prof. dr. Madeta COLIĆ, dipl.inž.

Уважени господине ректоре,
Цењени господине председниче Скупштине Београдског универзитета,
Поштовани господине професоре Лазаре Ђокићу,
Поштована породицо Ђокић,
Драги пријатељи професорови и пријатељи Београдског универзитета и
Саобраћајног факултета,

Београдски универзитет траје већ 154 године. Веома велики број умних људи из свих области научног живота наше шире средине, не само београдске, дао је најсвесрднију потпору Београдском универзитету. То су људи који су се, не штедећи све своје способности, целим бићем предавали служби Универзитета. На нама је да судимо о резултатима које је постигао Београдски универзитет, али једно је неспорно: улог знања и воље био је голем и Универзитет је увек припадао народу и увек могао да рачуна на његову подршку.

Такав Универзитет промовише данас свог врлог члана, Лазара Ђокића, за почасног доктора и ја имам заиста изузетну част и велику привилегију, да у овом древном здању, прозборим о дуговечном професоровом животу који обухвата безмало читаво наше столеће.

Лазар Ђокић, интелектуалац какав се ретко појављује и још ређе остварује у овом поднебљу и у нашим просторима, дугог је, плодног и не ретко драматичног живота који се простире од Београда, Солуна, Марсеја, Париза и опет Београда све до данашњих дана. На том необичном и по много чему јединственом путу обављао је многе послове – увек за опште добро свог народа.

Подсетимо се најзначајнијих слика његовог живота.

Рођен је 31. октобра 1899. године у Београду, у угледној грађанској породици. Основну школу и нижу гимназију са малом матуром завршио је 1914. године у Београду. По избијању I светског рата нашао се у избеглиштву у Грчкој, да би почетком 1916. године прешао у Француску, у Марсеј, а затим у Париз – где похађа француску средњу школу и где, 1918. године на Сорбони добија државну диплому за положену велику матуру (Baccalauréat). После тога уписује се у Лицеј ”Saint Louis” за класу ”Mathématique spéciales” ради

припреме за полагање испита на конкурс за пријем у "Ecole Centrale des Artes et Manufactures" у Паризу, где бива примљен школске 1918/19. године. Дипломирао је 1922. године.

По завршетку студија враћа се у Београд, и запошљава се у грађевинском предузећу "Бикар и друг" где 7 месеци ради као инжењер за механизацију. Затим одлази на одслужење војног ђачког рока.

После изласка из војске, крајем 1923. године, Лазар Ђокић са својим школским другом инжењером Миланом Вучом оснива у Београду Предузеће које је заступало иностране фабрике аутомобила и аутоматеријала, имало гаражу, аутомеханичарску и машинску радионицу, а бавило се и експлоатацијом моторних возила формирајући ауто-такси предузеће у Београду и Загребу као и изванредан број градских и међуградских аутобуских линија.

Од 1933. године до априла 1941. године налазио се на дужности генералног секретара Радио-станице Београд. По избијању II светског рата бива мобилисан као инжењер – официр аутомобилске струке. Капитулација Југословенске војске затиче га у Боки Которској где га заробљавају Италијани. Избавља се из заробљеништва и враћа се у Београд. Почетком новембра 1941. године хапси га Гестапо. Одведен је у логор на Бањици где је као талац провео три месеца. За време окупације није био запослен.

По ослобођењу земље на све до 1951. године Лазар Ђокић је на руководећим местима у Државној управи:

- начелник Техничко-контролног одељења Државног аутомобилског-саобраћајног предузећа у Београду (ДАСП),
- шеф Аутоцентра Дирекције за транспорт при Председништву владе НР Србије,
- шеф Радионичког-техничког одељења Општег транспортног предузећа НР Србије,
- директор Саобраћајног-техничког сектора Главне дирекције за јавни ауто-саобраћај Министарства саобраћаја НР Србије,
- руководећи инжењер у Министарству тешке индустрије Југославије и у Генералној дирекцији за машиноградњу НР Србије.

Од 01. јуна 1951. године Лазар Ђокић по позиву прелази на Високу саобраћајну школу у Београду где је изабран за ванредног професора за предмет "Организација превоза у друмском саобраћају".

Од 1952. до 1956. године професор је Аутосаобраћајне средње техничке школе у Земуну где је предавао предмете: "Организација превоза путника и робе у друмском транспорту", "Гараже и сервис" и "Познавање и техника моторних возила".

Од 1956. до 1958. године је руководилац Сектора за друмски саобраћај у Савезној управи за путеве Савезног извршног већа.

Од 1952. године на Самосталном саобраћајном одсеку Техничке велике школе, односно Саобраћајном одсеку при Машинском факултету Универзитета у Београду, Лазар Ђокић је постао хонорарни наставник за предмет "Организација превоза у друмском саобраћају", а одржавао је и посебан курс из предмета "Регулисање и безбедност у друмском саобраћају".

Управа Машинског факултета Универзитета у Београду је 15. маја 1958. године примила његов хабилитациони рад под насловом: "Методe утврђивања и анализа трошкова у експлоатацији друмског саобраћаја", а 4. септембра исте године изабрала га је за сталног наставника у звању ванредног професора за предмет: "Експлоатација друмских саобраћајних средстава".

Од 1960. године на новооснованом Саобраћајном факултету проф. Лазар Ђокић предаје предмете: "Организација друмског превозења", "Основни друмског саобраћаја – део: експлоатација друмских возила" и "Регулисање и безбедност друмског и градског саобраћаја".

За редовног професора изабран је 20. децембра 1964. године. Пензионисан је септембра 1970. године, до 1974. одржавао је наставу на основним и последипломским студијама, а све до данашњих дана присутан је у многим активностима Одсека за друмски саобраћај и транспорт Саобраћајног факултета Универзитета у Београду.

Госпође и господо,

Професор Лазар Ђокић је ветеран Београдске саобраћајне школе, доајен наше саобраћајне струке и науке, један од стубова развоја друмског и градског саобраћаја у нас. То је човек опсежног, богатог и разноврсног дела, личност неразметљивог и достојанственог опхођења, отменог духа и господствене појаве. С правом се може рећи да је Лазар Ђокић изразити представник целог једног доба.

Поштовани пријатељи,

Дозволите ми да завршим са изразима благодарности Београдском универзитету за чин који данас обављамо и искреном жељом да се са професором Лазаром Ђокићем још дуго виђамо, дружимо и сарађујемо.

Хвала вам на пажњи и стрпљењу што сте ме саслушали.

(Реч проф. др Владете Чолића, декана Саобраћајног факултета Универзитета у Београду, на свечаној промоцији проф. Лазара Ђокића за почасног доктора Универзитета у Београду, петак, 09. октобра 1992. године у 12 h у свечаној сали Универзитета).

Поштовани господине ректоре,
Уважени професоре Ђокићу,
Драге колеге и пријатељи,

Покушај да се прикаже значајан научни допринос проф. Лазара Ђокића током дугог временског периода и у различитим друштвеним и економским околностима захтева и додатна објашњења.

Скоро да није потребно наглашавати да се научна активност професора Ђокића одвијала под битно различитим околностима од данашњих, када није било часописа, када није било могућности контакта са иностранством, када није било могуће набавити литературу. У свим тим околностима, издавачка делатност је била веома скромна, а научна саопштења која су у то доба била значајнија врло често су била повезана за околности које су захтевале државну тајну и нису се могла објављивати.

У широком опусу научне и стручне активности професора Ђокића, ја ћу да истакнем само неке.

Објавио је тридесет и шест чланака, написао је три књиге: "Основи технике аутомобила", "Организација аутомобилског превоза" и "Организација превозења друмом". Ова последња је и универзитетски уџбеник који је доживео више издања.

Поред тога, мислим да је значајно да кажем да је аутор студије "Одређивање политике грађења путева, на основу студије економско-техничке оправданости", што је била новост у нашој земљи, а била је и у врху европских схватања.

Аутор је реферата "Потреба и начин организовања научно-истраживачког рада у области друмског саобраћаја", што је објављено у Зборнику радова са Саветовања о научно-истраживачком развоју, у марту 1963. године.

Осим тога, професор Ђокић је био дугогодишњи члан редакције стручног часописа "Саобраћај", био је стални сарадник часописа "Билтен" Југословенског центра за научну и техничку документацију. Професор је рецензент више

десетина студија, чланака и књига са подручја организације технике друског саобраћаја. Био је консултант више значајних научних пројеката који су рађени на Саобраћајном факултету.

Морам да нагласим да су ове активности у научној области остварене у периоду мањем од двадесет година, колико је професор Ђокић учествовао активно у научно-истраживачком раду.

Суштински научни допринос професора Ђокића огледа се и кроз развој научне мисли међу својим колегама, међу сарадницима и студентима у непосредном менторском контакту, са својим сугестијама, критикама, упутствима и усмеравањима, упућивањем на литературу и другим облицима директног ”tête à tête” контакта.

Човек изврсног образовања и широке опште и стручне културе био је централна личност за проширење општинских и стручних видика многим генерацијама, у периоду када то није било једноставно.

Он је један од малобројних професора који никада није био члан Партије. Без лажне скромности, увек отворен, и прецизан имао је обичај да каже: ”свако од нас предаје само оно што зна”. Својим обимним енциклопедијским знањем и познавањем историје и културе српског народа, својим предавањима, попуњавао је бројне празнине које су постојале у наставним програмима и садржајима, схватањима и важећим догмама у то време.

Предавао је под разним називима предмете који су покривали организацију превоза у друском и градском саобраћају. Био је и први наставник из области регулисања и безбедности саобраћаја, што су данас, иначе, два значајна подручја матичности Саобраћајног факултета.

Морам да кажем, јер сам био његов студент, да је био и духовни родитељ својим студентима. Топла, искрена реч, учинила је више на формирању личности и животних ставова студената којима је предавао, него читања књига и уџбеника, испити, вежбе, дипломски радови и тд., који су, иначе, били обавезни део наставног рада на Факултету.

Професор Ђокић је обављао своје активности и ван наше земље. Боравио је у Сједињеним Америчким Државама шездесет прве године, у оквиру тромесечног студијског путовања са групом наставника Саобраћајног факултета. Боравио је месец дана у Замбији, као експерт преко ЗАМТЕС-а и као саветник владе у Лусаки припремио посебан експертни извештај о употреби друског возног парка у тој земљи. Боравио је краће време и као експерт при Министарству транспорта Алжира, упућен од стране Савезне привредне коморе. Припремио је посебан извештај о формирању јавног транспортног предузећа.

Професор Ђокић је био континуално у првим редовима обнове и изградње Југославије у поратном периоду. Организовао је и учествовао у бројним акцијама за обнову транспортног система. Организовао је транспорт и предводио једну од колона возила добијених од УНРРА-е на релацији Сплит – Београд за потребе ДАСП-а (Државног аутосаобраћајног предузећа Србије).

Један је од оснивача и касније активан у председништву Друштва саобраћајних инжењера и техничара Југославије. Својом иницијативом укључио је и дао подстрека младим инжењерима у друштвене и стручне активности Савеза инжењера и техничара Југославије. Био је непосредни организатор више значајних скупова и скупштина Друштва инжењера и техничара.

Остваривао је бројне струковне контакте у земљи и иностранству и један је од првих чланова (од 1961. године) Америчког друштва саобраћајних инжењера – моћне струковне организације, без чије се сагласности није могао запослити ни један саобраћајни инжењер у Сједињеним Државама. У том контексту, више пута је давао препоруке за наше саобраћајне инжењере који су долазили на стручно усавршавање у Сједињене Америчке Државе и Канаду.

Од самог оснивања активан је члан Ауто-мото савеза Југославије и са бројним функцијама и стручним активностима развијао је ову организацију. Био је члан Савета за безбедност саобраћаја Београда.

Поред тога, професор Ђокић је остваривао активну сарадњу са студентима у непосредном контакту. Шездесет и пете године, кад је имао негде шездесет седам година, он је сео у аутобус са педесет студената и провео их кроз целу Европу. Кроз Беч, кроз Минхен, кроз Париз, кроз Женеву. Ја сам тада био у Милану на постдипломским студијама и организовао сам програм за те студенте у Милану. Био сам код професора Јелмонија, једног од највећих личности на Политехници у Милану, пројектанта Ауто-пута "del sole". И када сам покушао да организујем састанак професора Ђокића са професором Јелмонијем морао сам прво да прођем кроз врата секретарице. Иза тога је соба са асистентима, а иза је соба где је седео професор Бентолани. Тек кроз четврта врата се могло доћи до професора Јелмонија који је имао високо чело, био је врло крупан човек, уздигнут и веома је држао до себе. Питао ме је: "Па добро, у реду, примићу професора Ђокића, али како ћемо се споразумети?" Питао га: "Да ли би могао на француском?" А он каже: "Могло би". Када је професор Ђокић дошао, држао је преко руке кишобран са бамбусовом дршком, имао је дивно скројен капут и шешир. Обратио му се на једном дивном француском језику и онда је професор Јелмони прилично омекшао. Сели смо у фотеље и ја сам присуствовао са великим задовољством том разговору. Када је покренут разговор о путевима, што је била специјалност професора Јелмонија, професор Ђокић је био равноправан партнер јер је дуго био у Савезној управи за путеве. Када се повео после разговор о аутомобилима, знао је више од професора Јелмонија. Када се повео разговор о настави био је равноправни партнер. И оставио је такав утисак да су после тога за мене она четворо врата увек била отворена. Када се професор Јелмони поздрављао са Ђокићем нагнуо се до пола иако своју кичму није савијао ни до пет степени.

Знање француског језика професора Ђокића послужило је још једном приликом у Алжиру. Ту су присутни међу вама људи који су као експерти отишли у Алжир да помогну алжирској влади. И када смо направили разне скице, требало је да напишемо некакав извештај. Тада је настало питање како да

напишемо на француском извештај. Повадили смо неке речнике итд, а тада је професор рекао: "Дајте мени те белешке". Сео је поред дактилографиње и за један сат је био извештај готов.

Научна, стручна и педагошка активност уваженог професора Ђокића оставила је видљивог трага до данашњих дана. Иако већ више од двадесет година у пензији, значи ван наставне службе, и данас када одете у привредне организације аутотранспорта ви ћете да видите да се праћење рада возног парка одвија по методама које је извео професор Ђокић. Коефицијент искоришћења возног парка обележен словом "алфа", затим коефицијент искоришћења носивости – "гама" и још један познати појам међу саобраћајцима, чувено "КСТ – ламда", средња даљина пута превоза, и данас су знак распознавања међу људима који су били ђаци професора Ђокића. И дан данас када се тај појам чује то је као некаква шифра да се људи подсети личности професора Ђокића.

Не бих хтео даље да причам, јер би се могло јако пуно причати о активности професора Ђокића. Ја само позивам да искажемо своје поштовање професору Ђокићу, за сав свој допринос научном и наставном угледу овог Универзитета у Београду и да га поздравимо аплаузом.

(Излагање проф. др Ненада Јовановића, председника Комисије предлагача, приликом промоције Лазара Ђокића за почасног доктора Београдског универзитета, 09. октобра 1992. године)

Поштоване колегинице и колеге,

Даме и господо,

Изузетна ми је част и задовољство да на основу предлога Наставног-научног већа Саобраћајног факултета Универзитета у Београду и Одлуке Скупштине Универзитета у Београду од 21. септембра 1992. године, прогласим Лазара Ђокића редовног професора Саобраћајног факултета, у пензији, за почасног доктора Универзитета у Београду. (аплауз).

После оног што су моје уважене колеге рекле о професору Ђокићу, имам осећај да би моје речи аргументације биле сувишне, депласиране. Оно што ми преостаје, то је да честитам колеги Ђокићу доделу почасног доктората Београдског универзитета, да му захвалим за све оно што је у свом дугом радном и животном веку допринео развоју техничких наука уопште – саобраћајних посебно, а посебно друмском саобраћају. Да му захвалим за бројне стручне и научне радове, за уџбенике, за подизање стручног и научног кадра у области саобраћајних наука. Да му честитам за све оно што је допринео развоју саобраћајне привреде, за његово учешће у стручним и научним организацијама. Господин Ђокић пионир је у свему томе. То је оно, што њему и нашем Универзитету чини част и посебно задовољство да му данас буде додељена титула почасног доктора славног, ја бих рекао, Београдског универзитета.

Желим колеги Ђокићу да се и даље осећа делом свог Саобраћајног факултета, делом нашег Универзитета, да буде присутан међу нама, да у складу са својим физичким могућностима, а умним сам се уверио у разговору који сам пре седнице имао, помогне, ако ништа друго, да нас бодри да истрајемо у свему оном што је у складу са славном традицијом Београдског универзитета, са његовом историјом, ствараоцима идејама богатом историјом, где је један камен темељац уградио господин колега Ђокић.

Посебно желим колеги Ђокићу, почасном доктору нашег Универзитета, добро здравље и да још истраје и да прославимо и сто прву годину његовог живота.

Хвала вам лепо.

(Реч проф. др Рајка Врачара, ректора Београдског универзитета, приликом промоције Лазара Ђокића за почасног доктора Универзитета у Београду, 09. октобра 1992. г. у свечаној сали Ректората).

Веома уважени господине ректоре Универзитета,

Уважени председниче Скупштине Универзитета,

Драги колега Чолићу, декане Саобраћајног факултета, и колега Ненаде Јовановићу, као предлагачу за ово што ја не знам да ли сам заслужио,

Могу вам рећи да сам пријатно узбуђен и радостан да доживим ово што збиља нисам очекивао, нити помишљао с обзиром на године које су, благо речено, прилично поодмакле.

Такође, обичај је да се награђују људи којима то треба да буде подстрек и обавеза за нова прегалаштва и нове домете у научном послу. Ја то, такође, не могу да обећам, већ то остаје млађим генерацијама, нашим младима.

Ја желим овом приликом да се најтоплије захвалим предлагачима, колегама и бившим студентима, сада професорима Ненаду Јовановићу, Радовану Банковићу и Јовану Радошу. Такође, захваљујем свима онима који су у ма ком виду допринели да се та замисао и оствари.

Пре двадесет и две године, управо 1970. г., напунио сам седамдесет година и испунио све релевантне услове и законске одредбе за одлазак у пензију. Тада је наш факултет био релативно млад, па се ваљда стога није ни помињало награђивање, признање, мада сам ја био једини који одлази у пензију као најстарији у целом нашем колегијуму.

Но, без икакве нескромности, могу да кажем да сам од првог момента, а то значи од оснивања Високе саобраћајне школе педесетих година, интензивно помагао да се Факултет учврсти и развије и достигне ниво и репутацију коју има.

Скоро пола столећа мој рад је био углавном посвећен саобраћају и његовом осавремењавању, а као врхунски циљ је био стварање високостручних кадрова у саобраћају. То је постигнуто оснивањем Саобраћајног факултета, а то је био један пионирски рад, који је захтевао свестраност, ентузијазам и упорност.

Оснивањем Саобраћајног факултета у оквиру Београдског универзитета решио се тај проблем кадрова, и ја могу да кажем да је тај факултет, први у нашој земљи, био узор свим осталима који су доцније оснивани.

Исто тако, ја с поносом могу да кажем да Саобраћајни факултет данас са гледишта наставног нивоа и научноистраживачког рада потпуно може да се уврсти у ред светских најчувенијих универзитета.

Оно што збиља мислим да ми је најдраже и да сам најпоноснији то је да ово признање примам од Београдског универзитета блиставе и херојске традиције.

Сматрам да ово признање, високо признање, је донекле за животно дело, а можда још више као човеку који је кроз читав свој живот и комуникације са људима тежио да увек буде што је могуће више толерантан и објективан у сваком погледу и националном и верском и политичком. А мислим да је то једна од највећих вредности које једно људско биће може дати.

Ја вас још једном најсрданије поздрављам и најлепше захваљујем.

(Захвална беседа проф. др х.с. Лазара Ђокића, после промоције за почасног доктора Београдског универзитета, 09. октобра 1992. г. у свечаној сали Ректората).

УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ
СКУПШТИНА УНИВЕРЗИТЕТА У БЕОГРАДУ
НА ПРЕДЛОГ
НАСТАВНО-НАУЧНОГ ВЕЋА САОБРАЋАЈНОГ
ФАКУЛТЕТА

ДОДЕЛИЛА ЈЕ ТИТУЛУ

ПОЧАСНОГ ДОКТОРА
УНИВЕРЗИТЕТА У БЕОГРАДУ
ПРОФ. ДИПЛ. ИНЖ. ЛАЗАРУ БОКИЌУ

ЗА ЗНАЧАЈАН ДОПРИНОС У РАЗВОЈУ НАУЧНЕ МИСЛИ И ОБРАЗОВА-
ЊУ КАДРОВА НАЈВИШЕГ НАУЧНОГ РАНГА У ОБЛАСТИ САОБРАЋА-
ЈА, ЗА ВЕЛИКИ БРОЈ НАУЧНИХ РАДОВА, РЕЦЕНЗИЈА, МЕНТОРСТ-
ВА И КОНСУЛТАЦИЈА КАО И ДОПРИНОС У ШИРЕЊУ НАУЧНЕ МИ-
СЛИ КРОЗ АКТИВНОСТИ У СТРУКОВНИМ И ДРУШТВЕНИМ ОРГА-
НИЗАЦИЈАМА, НА НАУЧНИМ СКУПОВИМА И САВЕТОВАЊИМА.

ДИПЛОМА

У БЕОГРАДУ 21. СЕПТЕМБРА 1992. ГОДИНЕ

БРОЈ: 1143/1

РЕКТОР УНИВЕРЗИТЕТА

Рајко Брачар
ПРОФ. ДР РАЈКО БРАЧАР

ПРЕДСЕДНИК СКУПШТИНЕ УНИВЕРЗИТЕТА

Јован Петровић
ПРОФ. ДР ЈОВАН ПЕТРОВИЋ

и је отворена и пописан њен садржај кроз осам година. Дотле, за све радозналце, па и за директора Архива САНУ, садржај Андрићеве кутије остаће тајна. Професор Крстић није могао да нам каже да ли су у овом загометном пакету писма, рукописи или неки лични предмети, али нас је упутио на књижевника Ериха Коша, јер „ако неко нешто

предвиђене обавезе, иако су почеле традиционалне Нишке октобарске свечаности, у оквиру којих су у позириштима најављене премијере и у оркестрима концерти.

Тражи се безусловно да град обезбеди паре да се плате културних радника Ниша ускладе са оствареним зарадама у Републици током протекла три месеца. Њихове плате су, тврде нишки културни радници, ниже и од примања запослених у другим друштвеним делатностима у граду. Зато, траже и да се убудуће исплаћују до деветог у месецу и да примања буду на нивоу цена рада које ће бити у Србији утврђиване.

У Извршном одбору Градске скупштине сазнали смо да се утврђује за колико су културни радници били мање плаћени, и да ће бити све учињено да им се то надокнади.

Од тога ће, кажу обе стране, и за-

П
У
госл
пиле
пре
у Г
Бор
се, к
ност
Рат
душ
ком
дар
П
ство
78
ЛНА
клет
нич
неба

АЊУ У ЗДРАВСТВУ

хладноћа

а потребно 10.000 тона нафте, а на де блокаде по здравство

на стручне књиге и медицински часописи, каже на крају професор др Владимир Петровић.

О. Поповић

их
пие
ос
ни
ни
за
Ме
ла
ча
се

чај
де
ају
не
тно
ни

да
ци
већ
те
ви
ше
ма
чет
ати
у и
сле
се
гал
нам

Пред пуном свечаном салом капетан-Мишиног здања јуче, у подне, проф. Лазар Ђокић, проглашен је за почасног доктора Универзитета у Београду. Професору Ђокићу први је честитао и предао признање др Рајко Врачар, ректор Београдског универзитета.

Лазар Ђокић рођен је 31. октобра 1899. године у Београду, у угледној грађанској породици, а у септембру 1970. године пензионисан је као редовни професор Саобраћајног факултета, гласи најкраћи извод из његове биографије. Захваљујући се на признању професор Ђокић је казао и ово:

– Сматрам ово високо признање као награду за животно дело, а мислим да је то признање и мени као човеку који је увек био толерантан и национално и верски и свакако. Мислим да је то једна од највећих вредности које људско

биће може да има, гласи крај кратке беседе захвалности др Ђокића.

На свечаности у Ректорату Београдског универзитета о богатом животу и делу професора Ђокића говорили су и др Владета Чолић, декан Саобраћајног факултета и др Ненад Јовановић, продекан овог факултета (један од предлагача за доделу признања и некадашњи асистент професора Ђокића).

Д. Ч.

Ју
жан
ски:
рад:
ник
Т
ште
рам
студ
ели:
студ
У
ност
се је
је у

АКЦИЈА ЗА СЛОБОДАН И АУТО

Више од 25.000

До јуче, у подне, прикупљено је више од 25.000 потписа студената, наставника и сарадника универзитета у Србији у акцији за слободан и аутономан универзитет.

Овај податак сазнали смо јуче од др Михајла Пешића, проректора и

пре
циј:
вер
као
врс

ПОЛИТИКА субота 10. октобар 1992.



Проф. Лазар Ђокић за време Промоције у Свечаној сали Универзитета



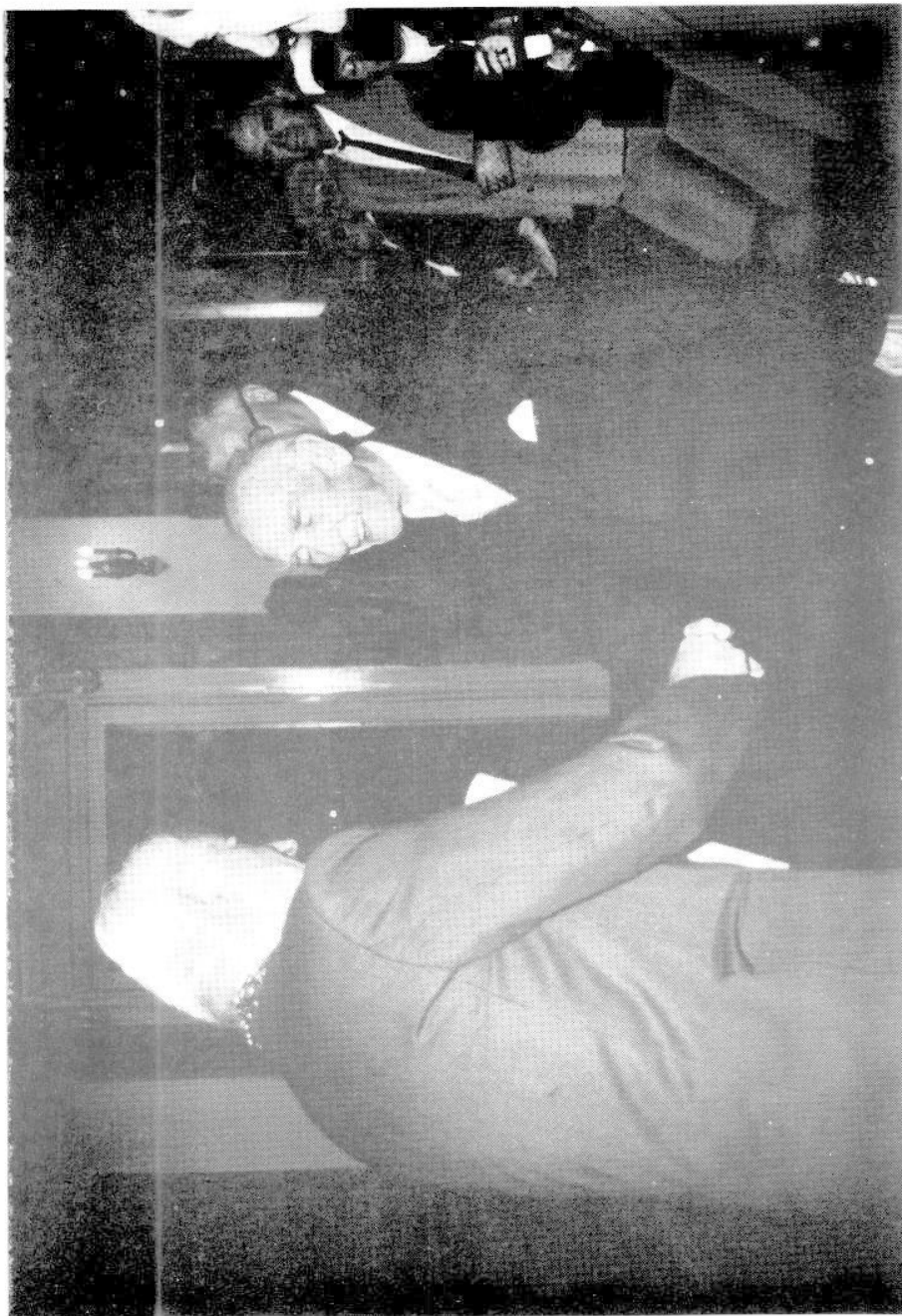
Свечана сала Београдског универзитета. С лева на десно, у првом реду: Добривоје Думитров, Војин Тошић, Радован Банковић, Лазар Ђокић, Јован Радош, прореktor Драган Кубуровић, Вера Јанчић, службеник Ректората.



С лева на десно: Ненад Јовановић, председник Комисије предлагача за доделу почасног доктората Лазару Божићу, Јован Петровић, председник Скупштине Универзитета, Рајко Врачар, ректор (за време излагања Владете Чолића, декана Саобраћајног факултета).



Ректор Рајко Врачар промовише Лазара Ђокића за почасног доктора Београдског Универзитета.



Ректор Рајко Врачар предаје Лазару Божићу Диплому о почасном докторату.



Проф. др х.с. Лазар Ђокић се захваљује на додели почасног доктората.



С лева на десно: Јован Петровић, председник Скупштине Универзитета, Рајко Врачар, ректор, Владета Чолић, декан Саобраћајног факултета (за време захвалне беседе Лазара Ђокића)



Проф. др х.с. Лазар Ђокић прима честитке после промоције за почасног доктора Београдског универзитета

ПОЧАСНИ ДОКТОРИ УНИВЕРЗИТЕТА У БЕОГРАДУ⁽¹⁾.

Име и презиме	Година промовисања
1. ПАВЛЕ САВИЋ	1958.
2. ЖИВОРАД ГРАОВАЦ	1978.
3. ВЛАСТИМИР ЂОРЂЕВИЋ	1977.
4. ВОЈИСЛАВ АРНОВЉЕВИЋ	1971.
5. РАДИВОЈЕ БЕРОВИЋ	1971.
6. ЈУЛИЈАНА БОГИЋЕВИЋ	1971.
7. АЛЕКСАНДАР КОСТИЋ	1971.
8. МИЛИВОЈЕ КОСТИЋ	1971.
9. МИЛУТИН НЕШКОВИЋ	1971.
10. ВЛАДИМИР СПУЖИЋ	1971.
11. КОСТА ТОДОРОВИЋ	1971.
12. ВОЈИСЛАВ СТОЈАНОВИЋ	1984.
13. ДУШАН ВИТАС	1071.
14. СЛОБОДАН ДОБРОСАВЉЕВИЋ	1977.
15. СИМА МИЛУТИНОВИЋ	1971.
16. НИКОЛА ОБРАДОВИЋ	1971.
17. ДИМИТРИЈЕ САВИЋ	1971.
18. ДУШАН СТАНКОВ	1971.
19. МЛАДЕН ПОПОВИЋ	1978.
20. ЈОВАН ШЕЉ	1978.
21. ЂОРЂЕ ДИМИТРИЈЕВИЋ	1971.
22. МИЛАН ПАЈЕВИЋ	1971.
23. МИОДРАГ СПАСИЋ	1978.
24. НИКОЛА ГАКОВИЋ	1981.
25. МИОДРАГ ПЕШИЋ	1986.
26. АЛЕКСАНДАР ЛЕКО	1976.
27. АЛЕКСАНДАР ДАМЈАНОВИЋ	1973.
28. ВЛАДИСЛАВ ЈОВАНОВИЋ	1973.
29. РАДИВОЈЕ КАШАНИН	1973.
30. ПАВЛЕ МИЉАНИЋ	1973.
31. РАДОВАН МАРКОВИЋ	1975.
32. ВЛАДИМИР ПЕТРОВИЋ	1977.
33. ЂУРЂЕ БОШКОВИЋ	1971.
34. БАНИСЛАВ КОЈИЋ	1975.
35. МАТЕ БАЈЛОН	1983.

⁽¹⁾Списак добијен од генералног секретара Београдског универзитета, мр Силвије Здравковић (септембра 1995.)

Име и презиме	Година промовисања
36. ЂОРЂЕ ЛАЗАРЕВИЋ	1971.
37. МИОДРАГ МИЛОСАВЉЕВИЋ	1976.
38. МИЈАТ ТРОЈАНОВИЋ	1976.
39. ВЕЛИБОР ГЛИГОРИЋ	1971.
40. РАДОВАН ЛАЛИЋ	1971.
41. ИВО АНДРИЋ	1972.
42. ЈОСИП БРОЗ – ТИТО	1972.
43. МИЛЕТА МАГАРАШЕВИЋ	1985.
44. ВЛАДИМИР ШОЛАЈА	1986.
45. ДРАГУТИН ПОПОВИЋ	1986.
46. МИЛАН АНТИЋ	1989.
47. БРАНКО ГРУШЧЕВИЋ	1992.
48. ЛАЗАР ЂОКИЋ	1992.
49. ВОЈИН СМОДЛАКА	1995.

ПОЧАСНИ ДОКТОРИ БЕОГРАДСКОГ УНИВЕРЗИТЕТА

- СТРАНЦИ -

Ime i prezime	Država	Godina promovisanja
1. OGIST GOVEN	Francuska	1929.
2. AJDAR DIGVE	Danska	1947.
3. DŽON ROGI	SAD	1950.
4. DŽELAL BAJAR	Turska	1954.
5. U NU	Burma	1955.
6. AHMED SUKARNO	Indonezija	1956.
7. GEORGIJE PAPNDREU	Grčka	1965.
8. ALFRED KASTREL	Francuska	1971.
9. AMADU MAHTAR M BO	Senegal	1980.
10. KLOD ALBER KOLIAR	Francuska	1983.
11. PETAR GRIGORIJEVIČ ROMANOV	SSSR	1983.
12. HELENE AHRWEILER	Francuska	1984.
13. ANATOLIJ LOGUNOV	SSSR	1984.
14. SPIROS KIPRIANUU	Kipar	1988.
15. ROBERT MUGABE	Zimbabve	1989.
16. KENET KAUNDA	Zambija	1988.

**ИЗВОД ИЗ СТАТУТА
УНИВЕРЗИТЕТА У БЕОГРАДУ
(од 25. јуна 1990. године)**

IX ПРОМОЦИЈА ДОКТОРА НАУКА И ПОЧАСНИ ДОКТОРАТ

Члан 112.

Лице које испуни законом утврђене услове и одбрани докторску дисертацију, стиче право на диплому доктора наука.

Промоција доктора наука обавља се на Универзитету.

Промоција обавља и диплому предаје ректор Универзитета.

Члан 113.

Јавну свечаност проглашења за доктора наука (промоцију) отвара ректор у присуству декана одговарајућег факултета, чланова комисије пред којом је одбрањена докторска дисертација и кандидата за промоцију.

Декан факултета саопштава биографију кандидата, његову стручну и научну активност, састав комисије пред којом је одбранио докторску дисертацију и датум када је дисертација одбрањена.

Један од чланова комисије пред којом је докторска дисертација одбрањена, саопштава назив и кратку садржину дисертације, као и резултате до којих је кандидат дошао.

Промоција се завршава констатацијом о испуњености законом прописаних услова за проглашење кандидата за доктора наука одређене области и предајом докторске дипломе.

Члан 114.

Лицу које је својим делима унапредило научну мисао и лицу које је нарочито заслужно за науку, технику, технологију, културу, уметност и друштвени напредак, Универзитет може да додели почасни докторат, као признање.

Члан 115.

Почасни докторат се може доделити грађанину СФРЈ и страном држављанину, за живота.

Члан 116.

Иницијативу за доделу почасног доктората може да покрене Српска академија наука и уметности, Универзитет, факултет, научни институт, као и Скупштина Социјалистичке Републике Србије и Скупштина Социјалистичке Федеративне Републике Југославије.

Иницијатива, са потребним образложењем, подноси се Наставно–научном већу Универзитета.

Члан 117.

Приспелу иницијативу Наставно–научно веће Универзитета упућује одговарајућим факултетима на разматрање.

Уколико наставно–научна већа најмање двају факултета подрже поднету иницијативу, Наставно–научно веће Универзитета утврђује предлог за доделу почасног доктората и доставља га Скупштини која доноси одлуку.

Члан 118.

Промоција за почасног доктора обавља се на свечаном скупу коме председава ректор Универзитета. Декан факултета, чије је наставно–научно веће поднело предлог, саопштава разлоге због којих је предложено додељивање почасног доктората. Ректор Универзитета саопштава одлуку Скупштине о додељивању почасног доктората, са кратким образложењем разлога, а затим уручује диплому почасног доктора.

Диплому почасног доктора потписује ректор.

ЈУБИЛАРНИ РОЂЕНДАНИ ПРОФ. ЛАЗАРА ЂОКИЋА

Саобраћајни факултет је обележио 90. и 95. рођендан проф. Лазара Ђокића. Ево присећања из дневничких забележака декана факултета проф. Владете Чолића.

Понедељак, 30.10.1989. г. На Саобраћајном факултету, у Наставничком клубу, прослава 90. рођендана проф. Лазара Ђокића (рођеног 31.10.1899. г.).

Друмски одсек је професору поклонио уметнички израђену Повељу са потписима чланова Одсека. Саобраћајни факултет је поклонио књигу ”Задужбине Косова” (монографија о српским манастирима на Косову и Метохији).

На овој свечаности декан В. Чолић одржао је следећу поздравну реч:

”Поштовани професоре Ђокићу,

Драги професорови пријатељи и пријатељи нашег Факултета,

Имам велику привилегију да се, као тренутно први званичник Саобраћајног факултета, обратим нашем врлом професору Лазару Ђокићу поводом његовог несвакидашњег, а свима нама веома драгог јубилеја.

У оваквим приликама уобичајено је говорити о слављениковим заслугама за развој струке, установе где је провео радни век као и ”друштва у целини”.

Свима нама је познато шта личност професора Лазара Ђокића значи за Саобраћајни факултет и за нашу саобраћајну струку и науку.

Ми, млађи, смо о томе сазнавали од професорових колега – савременика, од некадашњих сарадника, а сада следбника али не и од самог професора.

Професор Ђокић јесте жива историја, свеопште образована личност ”учесник и сведок” многих збивања у овим нашим просторима и у разговору с њим сваки саговорник постаје богатији за један истински доживљај.

Мелјутим, он никада није истицао своје пионирске заслуге у стварању ове наше Куће почевши од Машинског факултета, преко Таковске улице па све до Вождовца.

Са пуном одговорношћу, на основу личних доживљаја, могу рећи да личност професора Лазара Ђокића одише неразметљивошћу и достојанством понашања, отменошћу духа и господственошћу појаве. И све то нам је професор подарио и дарује својих четири деценије. Разуме се, то служи на част професору Ђокићу али и на част ове наше и његове Куће.

Ако је тако, а чини ми се да делим мишљење присутних да јесте, нека Вам је, онда господине Лазаре Ђокићу срећан рођендан и нека Вас ноге још дуго носе, а глава бистро служи.

Предајући Вам овај скромни дар, књигу "Задужбине Косова", желимо да Вас подсећа на данашњи дан (који можемо, ако се слажете, и сматрати као почетак прославе 40. годишњице Саобраћајног факултета) као и да Вас подсећа на наше вековно, мукотрпно али часно трајање под овим поднебљем. Живели нам драги професоре на Вашу и нашу радост".

Од 13^h до 16^h ручак у част проф. Л. Ђокића у Клубу привредника на Теразијама (Крсмановића кућа). Присутни са Факултета: Ненад Јовановић, Радован Банковић, Никола Путник, Милован Томић, Владета Чолић, слављеник Лазар Ђокић, пензионисани професор Радомир Сирковић и Вукан Вучић, професор Универзитета у САД.

Понедељак, 31.10.1994. г. У Деканату Саобраћајног факултета договор око 95. рођендана проф. Л. Ђокића: Ненад Јовановић, Радован Банковић и Владета Чолић. Заказали ручак за среду, 02.11.1995. у хотелу "Москва". Послали телеграм – честитку бр. 81185 следеће садржине:

Проф. др х.с. Лазаре Ђокићу
Хилендарска 13, Београд.

Поштовани господине професоре,

Са великим задовољством честитам Вам деведесет пети рођендан. Ви сте били и остали део Саобраћајног факултета у чије је оснивање и укупни досадашњи рад уграђена и Ваша стваралачка личност. У име Вашег и нашег факултета желим Вам добро здравље и још пуно сретних година.

Искрено Ваш

Декан Саобраћајног факултета
Проф. др Владета Чолић

Среда, 02.11.1994. г. Састанак испред хотела "Москва" у 13^h. Ручак у ресторану на I спрату. Присутни: проф. Лазар Ђокић са ћерком Данком, Ненад Јовановић, Радован Банковић и Владета Чолић.



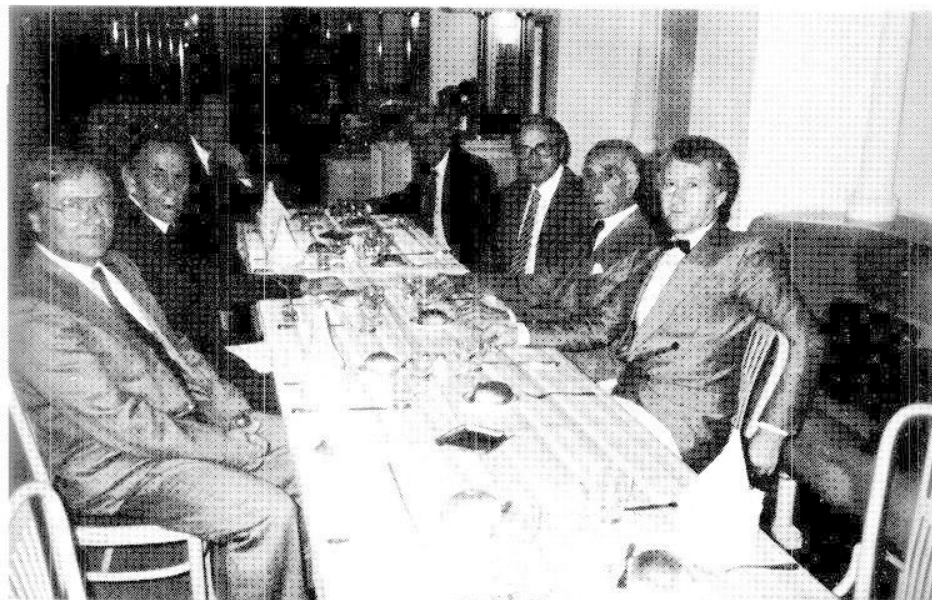
С лева на десно: Владета Чолић, Никола Путник, Вукан Вучић, Лазар Ђокић, Радомир Сирковић, Радован Банковић, Милован Томић, Ненад Јовановић (30.10.1989. године)



С лева на десно: Владета Чолић, Лазар Ђокић (Клуб привредника, 30.10.1989. године)



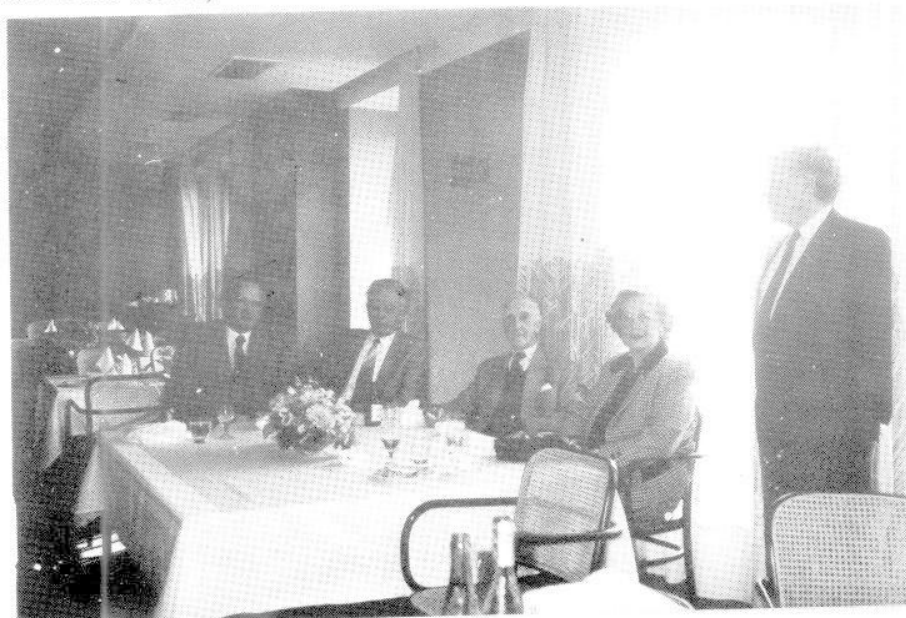
С лева на десно: Милован Томић, Владета Чолић, Лазар Ђокић, Никола Путник, Вукан Вучић, Радомир Сирковић, Радован Банковић (Клуб привредника, 30.10.1989. године)



С лева на десно: Ненад Јовановић, Радомир Сирковић, Радован Банковић, Милован Томић, Владета Чолић, Лазар Ђокић, Никола Путник (Клуб привредника, 30.10.1989. године)



С лева на десно: Радован Банковић, Лазар Ђокић, Данка Ђокић (хотел ”Москва”, 02.11.1994. године)



С лева на десно: Владета Чолић, Радован Банковић, Лазар Ђокић, Данка Ђокић, Ненад Јовановић (Хотел ”Москва”, 02.11.1994. године)

ЛАЗАР ЂОКИЋ

Рођен 1899. године. Редовни професор за предмет ОРГАНИЗАЦИЈА ДРУМСКОГ ПРЕВОЖЕЊА. Хонорарни наставник од 1952. до 1959. г. У сталном радном односу на Факултету од 1959. г. Пензионисан 1970. године.

Са професором Лазарем Ђокићем, у његовом стану, у Хиландарској улици број 13. у Београду, у три наврата разговарали су Владета Чолић, декан и Ненад Јовановић, некадашњи асистент професоров.

Понедељак, 21. новембар 1994. год.
од 19³⁰ до 21^h.

- Почетком 1916. године нашли сте се у Паризу, где похађате француску средњу школу (Лицеј) и где 1918. год на Сорбони добијате државну диплому за положену Велику матуру (*Baccalauréat*).

— Интересантно је да сваки Француз само што на цуцлу не пије вино, а не млеко. И у трпезарији Лицеја је увек било по петоро за столом, четири Француза и ја. И они да се потуку за мој део вина. Није ми пало на памет да га пијем, ни окусно нисам, а они се боре за моје вино. И онда, за време сваког обеда, главни је био генерални васпитач, главни васпитач.

У Француској матура траје две године. Једна година је само са сертификатом, а која вам не даје право на упис на Факултет. И још једна година са извесном специјализацијом се завршава и после те друге потпуне матуре, ви добијате државну диплому.

Али, интересантно је и то да у једном лаичком француском лицеју сваке недеље ђаци, који су у интернату одлазе кући. Иду, или код својих родитеља да проведу недељу или, пак, ми, који нисмо имали никога (а таквих је било море), имали смо неке французе који су нас прихватили. И стварно су дивни у том погледу Французи. Ја немам неко нарочито мишљење о њима али ту могу да им скидам капу.

Али, у том лаичком лицеју, је потпуно ван сваке религије, јер су они имали католичке лицеје, рецимо Станислав. То је био католички и одличан по квалитету наставе, и овај наш је био врло реномиран. Пре него што се пусте, крену својима, прво у цркву на мису.

Кад се сврши прва партија, а тамо иде све обрнуто: *septième* (седми), *sixième* (шести), *cinquième* (пети), итд. све до *premier* (први) – а то значи да сте у осмом разреду гимназије. И онда после тога, када положите, то вам даје право на сертификат, само онда се враћате и добијате право да имате засебну собу. Собу, ћелију. Знате шта то значи да можете да радите. Е, после прве партије матуре, она се рачва у две специјалности: тзв. *matelen* – математика и друштвени део, друштвене науке. Други део матуре се полаже на Сорбони, пред професорима са којима се никада у животу нисмо видели, ни они нас, ни ми њих. Нема ту да по томе што вас је он запазио, као доброг ђака, па моментално нисте нешто добро направили, да вам то кроз прсте прогледа. Овај нити зна ко сте нити шта сте. Само понесете онај *livret*, где имате податке о вама и оцене које су описне: интелигентан, радан или није довољно радан, – описно мишљење сваког професора о ђаку. И са тим ви одете прво на писмени испит, и онда наравно, то чекање и узбуђење се дешавало у Луксембуршком парку, преко пута Сорбоне. И одатле сачекаш време и одеш да видиш да ли си прошао писмени или ниси. Да ли си готов.

И кад год сам ишао после рата овог последњег, у Париз увек сам ишао и сео тако у Луксембургу и размишљао о тим моментима. А иначе до Лакарана се ишло возом, који полази од *Gare de Luxembourg*, од раскршћа где је парк са једне стране, а с друге стране Пантеон. То је тај део и одатле је полазио приградски воз за место, где је сада студентски центар (*Cité*), значи тамо где станују студенти.

Седали смо један до другог на Сорбони за писмени задатак, покојни професор Правног факултета Милан Жујевић, један од мојих вршњака који је после рата умро. Само он је ишао на *philo*, не *maté*. Они све скраћују. Не кажу математика него *matelen*, ово је *philo*.

Е, знате, било је интересантно. Знате, у Француској је прилично приморска клима. То је утицај голфске струје и све тако до Париза. Тако да у Паризу немате јаких мразева.

■ *Рат се завршио.*

— То је био делиријум. Шта да вам причам. После четири године ратовања, чуда, погибија, шта је било, одједанпут готово. То су бацали шапке, ови појединци, то је мислим и последња баба изашла на улицу, да игра валцер и да се забавља са младим људима. То је циркус, па то се не да описати.

И наравно ми који смо били несвршени ђаци, остали смо и даље, све до деветсто деветнаесте када су били организовани тзв. ђачки возови за враћање у домовину – нову Југославију. Шта да вам кажем. Ту је било који су се враћали у пижами, све друго продали, прокоцкали, и остали у пижами и тако се враћали возом и у фургонима је то било. Седам дана смо путовали од Париза до Земуна. Прво што су нас Талијани шиканирали. Тада због Далмације нисмо били у добрим односима, тако да смо чак крили и Југословенску заставу. Нисмо више Срби, Југословени смо.

И ми, како смо прешли границу, заставе, фешта, омладина. Стижемо у Љубљану. У Љубљани на железничкој станици огромно света, младе Словенке, лепе као лутке. Љубљење, хајде у Тиволи. Свира банда, музика. "Живели Срби!" То тад да сам могао да снимим па да им мало пустим сада. Е, после, натраг у воз и идемо даље. Стижемо у Загреб. Као да сам тада био без овога слушног апарата. На станици Коло српских сестара. Кажу нам: "Да вас сачекамо и да вам скренемо пажњу да овде има Радић, он је републиканац, он је против, иначе не трпе нас ови, немојте много буку да правите, прођите само кроз град". И ми тако, пред оним кафанама и терасама на тротоару, само што нас не пљују. И ми лепо један круг и на железничку станицу у мртвој тишини и даље за Београд. То је девесто деветнаеста и онда немој да се чудимо сад све ово. Исто је то било, само тад нису имали куд јер су Талијани тражили Далмацију, а био је и зелени кадар, то су ови који су се враћали са фронта, руског, плачкали, шта нису радили. Онда они: "Аман српска војска да спасава од Талијана и од зеленог кадра". Тада смо им били добри. Иначе, исто су били овако као и данас. Нису могли да нас замисле. Исто, исто.

И тако се то догодило, после долазак овде у Земун, онда после бродом за Београд. И дође прва Југославија, знате како се завршила.

Па ту сам нормално живео, лепо, било је и путовање и миран живот. Али, овај, сад ће испасти као хвалисање.

■ *Дошао је нови рат.*

— Четрдесет прве године су ноћу у целом Београду одређени распоредом камиони, сваки квартал – један је био Професорске колоније, други овде, оне који су били на списку покупили и логор Бањица, који је био у полурушевинама, када смо ми били. Најгоре је било за оне из Професорске колоније јер ови погреше са камионом, па уместо да скрену преко Цареве ћуприје, горе ка Бањици, они продуже и ови који су били у камиону су претпоставили да иду за Јајинце. И људи умиру од страха. После се ипак разјаснило и дошли су овамо. Ми смо били као таоци, нас нешто мање од двеста. База је била наводно масони, али је било доста који нису масони, а масони који нису били уопште. Нису знали тачно имена. Ја сам био као масон. Сигурно, ту је био и Синиша Станковић, који није био масон, Александар Белић који није био масон, итд. Његов зет је Душко Ристић који је имао ову Марину, он је био масон, а Белић није. Па био Велизар Јанковић, па био Тома Живановић, Балугџић који је био директор Дома краља Александра горе на Топчидерском брду, Вељко Петровић и ко све није био. Онда, овај што ме је нацртао овде^(*). Боже, заборавио сам му име, скулптор чувени Црногорац, како се зваше, обично у дрвету је радио.

■ *Ристо Стијовић.*

— Ристо Стијовић. Е, ево, он је мене овде на Бањици у лежећем ставу нацртао. Да, Ристо Стијовић.

(*) Лазар Ђокић показује слику на зиду собе

Тако да је то било ... Од свих који смо били ту, били су миц по миц пуштани. И то су наши, ови који су дошли после рата, они су нашли архиву и ја сам добио потврду, од Врховног суда Југославије, да сам провео толико и толико на Бањици. Неколико месеци. А Мика Ђорђевић, масон, иначе је био дуго министар финансија под Пером Живковићем, важио је као левичар, са Васом Глумим у "Политици" је био интиман пријатељ. Мика Ђорђевић је стрељан јер није хтео да да изјаву о чему је разговарао и шта је постигао, он је први отишао у совјетски Савез из Југославије, да економске, шта ја знам какве везе оствари. Имао је ту мисију. И ови су тражили да понови, да им да објашњење о чему су разговарали. Он одбије и њега стрељају. Па су стрељали Ђорђа Тасића, професора, па Мику Илића, професора са Правног факултета. То је био онај Покрет, читав Покрет Мике Илића као нека врста републиканца, ту је био и Милан Жујевић, сви су били у том Покрету, Миша Радојковић итд. Кажем, то је био један Покрет сада напредан и он је био на челу, изванредан, као човек изванредан, њега су стрељали. То је било. Шта да вам причам како се осећао свако у том подруму. Како дођу око четири изјутра и чујемо моторе камиона и одвођење за Јајинце. А ми смо били до собе где су комунисти. И они нису нас баш много ... ми смо били како тако, интелектуалци Београда. Тачно је тако, али је важно било да смо масони.

Хоћу да кажем каквих људи има. Тај Сениша Станковић кога сам ја знао још из Српске музичке школе прве, сада "Мокрањец", он је свирао флауту, ја виолину и тако даље, он је био врло комуникативан, врло говорљив. Долазио је овде када смо били пуштени, ја га снабдевао уљем и када сам ја био у Преком суду после рата, када је била осуда само смрт или двадесет година. Двадесет година – смрт, оно после Ђиласовог чланка, да су судови сувише мекани према народним непријатељима. И пошто сам тад био народни непријатељ и непријатељ ЈНА, то се знало или двадесет година или смрт. Кад добију двадесет година они кличу од радости, јер знају да неће издржати двадесет година, а онај ко је на смрт, тај зна да иде на стрељање. То се не да описати када излази ноћу око пола једанаест и воде га на стрељање, а оно гробна тишина, сви ћуте и он моли да јавимо жени и деци да је невин страдао. А зато што је у Зајечару воз стигао и наводно, то је његова верзија, из фургона заборавили да изнесу један пак соли, и он да изнесе, однесе кући да не би неко украо, па да врати. И буде оптужен за то што је то утајио, осуђен на три месеца. Међутим, дође чланак Ђиласов, поново у апс за Београд, на смрт и одведен на смрт.

То је страшно, а шта је других поред мене лежало, можете мислити. Мија жена је плакала. А све то причам а ргорос Сенише. Шта све нисам за њега радио. Долазио је овде, сви су се састајали овде. Михаило Вукдраговић, који је био, знате, композитор и академик, једини који је био за Народноослободилачки покрет. Сви ми нисмо били. Вељко Петровић, који је после био директор Музеја и ником ништа, и његова жена другарица Мара, која је додавала цигле овде у овој улици, као фронтовка, је ли. То је патриота, који је некада избегао као бегунац из Војводине. Вељко је мој више него брат био.

И тако ти ми, кажем, сваки дан из затвора, а суд је био у згради где је "Нолит" преко пута "Београђанке" онај угао Жданове и Српских владара. Глупост, којих владара, као да ови владари немају своју улицу. Не знамо ми шта је традиција, не знамо шта је имати корене, све је бриши, пиши, бриши, пиши. И онда, сви с пушкама напереним у нас као да смо нека страшила. А ником ништа нисмо урадили, разумеш ништа. Једнога дана су нас пешке терали кроз парк онај тамо иза Академије музичке и сретнем, Бог да му душу прости, Перу Вучковића, адвоката. Мислим, кад га видим он ће се јавити. А он окреће главу, боји се да нас види.

А то хоћу да кажем. Из Главњаче се гледало у Симинову улицу. У Симиној улици је становала ћерке неке Нате Павловић, што је била чувена певачица народних песама, и на радију певала и знали смо се одлично, и овде је долазила и певала о слави. Нико није знао где сам, тад нису саопштавали, ко је ухапшен и где се налази, нестане и нема га. За време одмора, кажу одмора, кад нас пуште мало да изађемо из собе, у подруму, шетамо се. Тако, док сам се шетао кроз ходник, кроз прозор, ја њу видим на њеном прозору, и дам знак да јави мојима да сам ту, у Главњачи. Они немају појма где сам. Она се обрну и побеже са прозора. Нити је јавила нити шта. Ма нема. Знате, људи, сваки се боји за своју кожу. Времена су била таква.

Морам да признам, да је у јеку опште хајке на нас, једино Миленко Јаковљевић, који је тада био помоћник министра за саобраћај Вујасиновића, је сведочио да је у превозу тих камиона од Београда до Сплита апсолутно било грешака и у погрешним захтевима, командама итд. Због превоза свих тих камиона што смо добили од УНР-е и на рачун ратне штете, да је ту било грешака, да су шофери били Немци, а по један партизан уз Немца и да се тако расуло, тек да има ту и разлога за размишљање. Значи, у најоштријем оптуживању један преокрет у нашу корист. И цела се ствар сврши, нас је било четворо, и мој адвокат неки стари Тасић.

Тасић је био ту у Балканској улици, који је још двадесет друге године био у тој групи кад су комунисти, њихова партија, добила на изборима, и он је од тада стари комуниста и поштовали га ови нови, и он је некако изврнуо, тек ја четврти на листи. То је већ знак да ти је лакше, јер најгоре је први, па други, и тако је и било по пресудама. И од те смрти или двадесет година, овај, мислим, Драгче Аранђеловић, добије две године, па онда Аралић годину и по, па Миша Радовановић, инжењер, годину и ја шест месеци. А затвор је био где је сад амбасада Совјетског, хтедох да кажем покојног Совјетског Савеза, горе код болнице. И, овај, ја једно вече гледам њих тројицу у камиону за Митровицу, а ја, пошто сам добио свега шест месеци, ту на лицу места у том истражном затвору има да довршим колико још имам да довршим, да испуним шест месеци.

И сваки дан ја као слободњак и неки Бисуф, звали смо га тако, тако се звала фирма пре рата у Балканској улици, радио гвоздене кревете, идемо, сад извините није укусно, да чистимо клозете. Чудо вадимо, цокуле, конзерве. Е,

то нам је било главно занимање, овако стручно. А најстручније је било кад долази Први мај. И брзо да се капија презида, да се уреди, због Првог маја, нервоза велика и ја као стручњак правим малтер сваки дан и малтеришемо и улепшавамо Београд и касарну за Први Мај. Ето и тога је било.

И онда, спазим рођеног брата генерал Симиновића, Мишу Симиновића, лекара, хирурга, који ми је био брат, више него брат. У униформи са петокраком, иде у болницу војну, окрене главу да ме случајно не види. Више него брат, рођени, важио као суперпатриота пре рата. Шумадинац, добар лекар, и тад је ... Ето то су људи.

Уторак, 6. децембар 1994. г.
од 11^h до 13³⁰ часова.

■ *Да наставимо. Шта се дешавало после рата?*

— У то време све се радило за војску. Сећам се то су била ратна возила, нека не али углавном већ генерално оправљена. Била су употребљавана у рату и ремонт је извршен тамо код Марибора. То су била возила са три осовине. Али, у Сплит су стизали у сандуцима у склоповима за монтажу потпуно нови "доцеви" бензинци, мислим да су то двотонци, и то је оно што је Ока био у Дивуљама за њихову монтажу, због чега је после био хапшен, као саботирао. А када је дошла наредба да се не знам колико број тих возила упути у Србију, откуцали су ми да ови тамо сипају шећер у карбураторе да би зарибали и да не буду исправни, да спрече одлазак тих нових "доцева". А монтажа је вршена у групама. Ово што је било добијамо преком УНР-а било је у реду, али ово су били све стари "џемсови", троосовинци, три осовине погонске, ето то су били. Они су имали због сопствене тежине свега две и по тоне номиналне носивости, предвиђени за све терене. А оно зашта смо ми углавном били оптужени када смо били суђени и ја умало нисам изгубио главу, ја се сећам Благоја Поповића инжењера покојног, чији је син овај математичар на Факултету, Поповић Јоца, његов отац ми је спасао главу. Телефонирао ми је из Београда и рекао: "Лазо, све напуштај и долази амо". Ја кажем: "само да довршим нешто". Он: "Бежи", и тако. Сви који су остали стрељани су.

Немајући резервних гума, ми смо са ових приколица скидали точкове и употребљавали за возила. Они су то писали као нестало. Онда, ја се више не сећам имена, који је био помоћник Вујасиновића, и стигне наредба у Словенију, тамо где су такође били наши људи, да у року од двадесет четири сата мора да стигне не знам у Сплит толико и толико аутомобила. И то је неизводљиво уопште. Наредише депешом, и сваки аутомобил вози немачки заробљеник, уз њега партизан. Ја не знам колико је у Сплит стигло свега, све је то уписано као украдено и нестало и ми сада због тога будемо криви. Шест месеци сам био суђен.

Да се вратим на ову ствар. Ја лично и сви остали, цела та група људи око Школе и свега даље, у суштини, сваки за себе је желео да постане про-

фесор Универзитета и научник вајни. Не могу да кажем, а све под плаштом апсолутне потребе да се створи један виши ниво квалификације за саобраћај, него што су били углавном из Средње железничке школе и оног другог са Грађевинског и Машинског факултета. Том сазнању све је било у намери да Железничка школа, а после, пошто је дат назив Висока саобраћајна, као неку шипку бубањску и друмски саобраћај убаца унутра, да фигурира без неког нарочитог за њих значаја. Тада је помоћник министра Тодора Вујасиновића, председника Савета за саобраћај, био Миленко Јаковљевић, онај који је све то успео код утицајних људи па све до Кидрича да добије сагласност, да прихвате ту ствар. Он постаје ректор.

■ *Миленко? А где је он пре радио?*

— Миленко. Молим. Помоћник Вујасиновића. Он је био код Кирила Савића асистента својевремено, на Грађевинском факултету, то је била његова квалификација, овако као научног радника. А зашто и кроз што Дима Живковић проректор? Не знам.

■ *Зато што је са Железнице, ваљда?*

— Ја памтим, знате, Миленко који је као плехана фуруна, да се загреје и после да ритне и све се сруши, комуникативан, либералан и поштен човек, с једне стране и овај други, као на тркама коњу кад метнете да не скрене на кривини, па само гледа у правцу, рођени жандар, који је био главни инспектор на Железници. Дима, сасвим супротног менталитета и понашања.

Сећам се био је неки Савић, он је био доцније у Скопљу професор, тамо. *Морска пристаништа*. Ко ће предавати? Божа Савић. Он каже: "никад нисам ни видео пристаништа". "Не мари ништа". Тако је то ишло. Само онај свој кружок који је био, то је после формирао партијски биро, тако се звао, и они су били бог и батина и решавали све. И тако, знам неки инжењер Бојић је био, не знам шта је он имао да предаје, тако су се бирали професори.

■ *А ко су били стални?*

— Онда сам видео да су укрштени интереси Диме и Миленка и то је траसरало у јавну свађу. Прекипила је кап чашу, када је Миленко узео аутомобил школски и наводно да га поправи, шта ли, ишао у Цариград и натраг. Овај који само гледа прописе, да полуди. Ето то су овако више анегдотске ствари, а да добијете представу како је то било. Било је по потреби позван по неки са Машинског факултета да мало појача значај одлуке.

Миленко је знао за Оку и за мене из тешких времена ДАСП-а и он је био једини и ја то никада не могу да му заборавим, осећам велику грижу савести кад сам на Факултету заузео супротан став његовом, био сам у другој групи Сувајџића итд., стварно једини који је донекле на суђењу пред Преким судом, нас бранио. Сви други, то је кипило од лажи, од чуда измишљотина, да нас што више оцрне, а он је болестан дошао и изјавио да треба имати у виду и околности да је ту било и неких погрешних наређења и тако, у сваком случају

покушао је донекле да нас оправда. И то му никада, што је био поштен, не могу да заборавим. Иако смо после дошли и у такав однос и на крају нисмо се баш најсрдљивије сретали на Факултету, што ми је жао.

Он је нас знао, и кад се поставило то питање, пошто је то Висока саобраћајна школа, да не буде само железничка, што је битно и због чега се оснива, него да има и друге видове транспорта, онда он се досетио за нас. Ми смо тада, у оно време, само мењали фирме, а исти посао радили. Када смо почели Ока и ја, били смо у Дирекцији мотора која је била на врху целе аутомобилске индустрије Југославије, овде у Кнеза Данила улици, где је Рогожарски имао своју фабрику. Неки Парошки, инжењер, је био директор. Прво се звала Главна дирекција мотора, па је то укинута. Онда је основана Дирекција машиноградње, где је сада Институт доле преко пута Сајмишта. Е, ту смо били ми, Ока и ја, после пребачени, а председник тога је био Никола Петровић први наш министар за спољну трговину после рата.

Колико сам ја чуо, са врха врхова партијског неко му се поверио да се не слаже са овим конфликтом и са линијом званичном Титовом, значи нека врста информировца, и он то није откуцао. Због тога што није откуцао, њега удаље са тог положаја. Он је после био у Институту за водопривреду "Јарослав Черни".

Миленко је знао Николу Петровића и он преко њега позове Оку и мене да дођемо у Саобраћајну школу. Овај се нормално сагласио, а како и не би – био је Окин шурак.

И тако се Ока и ја педесет прве године обремо у Високој саобраћајној школи на Бановом брду.

■ *Реците нам како су дошли Чолић и Храње Стојановић?*

— Не могу да се сетим.

■ *Храње Стојановић, Светозар Чолић и Миленко Јаковљевић су били први стални наставници.*

— Па после Микица Арсенијевић. Он нам је делио улазнице за утакмице, мада мени тамо стално грди Партију, а овамо тамо неки партијац. Сво смо га дирали да га је лопта ударила мало.

■ *А како је добијена зграда горе на Бановом брду. То је железничка зграда?*

— Како су они то радили, шта је било пре тога, не знам. И они су добили ту зграду. Још сам ја после предлагао да се то прошири да се направи као један у Америци кампус са малим вилама за професоре. Дивота, милина једна. Е, сад шта је било. Дима ме је као смрдљив сир гледао јер је знао за моје суђење и тако даље, иако сам ја на основу пресуде после протекле године имао право на рехабилитацију, и да се то уопште брише као да нисам осуђиван. Он је био већи католик од Пале, изигравао је себе као партијца. Он је стално тврдио да има право на Споменицу 1941. г. То мислим да до краја живота

није добио. Тако је Дима. Па је био на крају, то ваљда знате, хапшен са оном што је *Руски* предавала, Љубица Ридановић.

Ока је од ране младости, са факултета и доцније у животу био нераздвојан са Сирковићем. И он је пошто пото хтео и њега да догура. Ту је био и Деловић и други кландидати и све. Е, сад, знате шта. Нас двојица смо, и један и други, из градског саобраћаја. Ја сам једини који је имао шире поље активности. И у том бирању требало је да се споразумемо какву поделу предмета да извршимо. Ко ће *Возила*, или Ока или ја. Онда је Сирковић мени долазио. *Експлоатација* је била најважнија јер смо ишли у срж Школе као такве чија је намена да се формирају кадрови за организацију транспорта, а ово све што захтева целину уз то, моторна возила, њихово одржавање, итд., онда, градски саобраћај јавни, као такав. И ми се споразумемо. Међутим, по истеку рока тог назови конкурса, јер је све већ унапред речено ко ће шта да буде, после Сирковић врати своју кандидатуру.

■ *За који предмет?*

— На крају крајева ја сам имао више гласова. Онда смо то решили. А и доцније стално је Ока некако хтео да га угура, а није било места у ствари. И онда су Сирковићу неки рад признали, неку хабилитацију, хабилитациони рад. И тако он, дефакто, ни један једини дан није био наставник сем што је био позиван понекад из Градског саобраћаја где је радио, а овде баш ни формално никада није изабран ни у каквом звању на Факултету, него је, тако, можда, онако имао нека предавања.

Е, сад, за формални избор они су узимали, појачали наша поља са факултета класичних ствари. Тако да је за наш део, друмски, био диван човек, Сима Милутиновић, конструктор авиона. И на седници, на предлог његовог реферата, Ока и ја смо изабрани за ванредне професоре. Јовић је захтевао да сваки избор мора да потврди и председник Савета за просвету и културу, који је био Родољуб Чолаковић. Били су и два потпредседника. Један из Хрватске, а други Влада Рибникар. То је било крајем школске године и после тога је била прва екскурзија стручне природе са првом генерацијом студената који су били: Татомировић, Марко Симоновић, итд.

То уопште није било ништа ма шта успети ако си успео да имаш утицај на Јанка, Марка, Павла који су били врхови и тада свемогући за решавање. Притиснеш на дугме, као сада Милошевић, и ствар је готова. Нема шта да лупаш главу дуго.

И ми у салонском вагон, и онда не знам где смо се растали. Ми друмци смо отишли на једну страну, а железничари на другу страну. Са Димом на Ријеку. Тад смо ми ишли на Блед и на Покљуку да видимо масовни превоз грађе. Знате шта, кад смо ишли да га назовемо на овај стручни део, гледамо ову дизалицу и то, а ја кажем: "Гледајте мало и ове куће словеначке на шта личе. Уместо на ове наше где живе скретничари у неким учерицама разваљеним нужницима и камењем на плеху кровова, овде гледајте ово цвеће на

прозорима, све сређено, сан снова, и то мало упамтите то ће вам бити потребно у животу”.

И заврши се та екскурзија, тај летњи распуст. Стигне школска година. Треба да почне. Из Савета за Оку стигне, а за мене не стигне. То ти је моја калварија. Пре тога сам већ добио те карактеристике у плавој коверти. Овамо, онамо, наравно, Дима главни тамо, главну реч водио. Позове он мене, каже: ”Колега, знате шта, буџетом ми немамо могућности више да Вас плаћамо, за Вас потврда није стигла”. А у међувремену сам ја ишао код Владе Рибникара, кога сам одлично знао, он није био за тај сектор, него је био за радио, за филмове, итд., а овај Столе је био за наставу, кога нисам знао, међутим после сам га упознао долазио ми је у Стубицу, муж ове Олге Јакшић, вајара, тад га нисам познавао. ”Према томе, од првог Ви немојте више долазити”. И ја останем тако, шта ћу, и успем да будем примљен, када је оснивана, у Земунску Средњу саобраћајну школу, с коња на магарца. Тако се завршила моја историја на Високој саобраћајној школи.

Е сад, колико ја знам, толико су се заоштрили односи између Диме и Миленка, пукла је тиква, и како је дао Бог Миленка они сами су срушили и довели до укидања Високе саобраћајне школе. И због студената, да би окончали са њима, они створе при Техничкој великој школи тај Одсек. И овде остану Ока, Хране и мислим Чолић.

■ *А Миленко није остао, он је отишао?*

— Молим. Миленко све да сруши, уопште.

■ *Значи, није био на Одсеку?*

— Он је после отишао у Патентни уред, где ли није био, и тамо сам га нашао. И само што ме није избацио, да он нема везе са саобраћајем.

■ *А Дима, да ли је Дима остао?*

— Дима се вратио опет на Железницу.

■ *А кад сте се Ви вратили поново на Факултет? Да ли сте Ви у међувремену предавали нешто? Док сте били у Средњој техничкој школи у Земуњу?*

— Када је расформирана Техничка велика школа, тада су били само затечени студенти. Није се предвидело, нити је било уписа нових.

Значи, требало је само ликвидирати затечене студенте који су постојали. Ја не знам шта се ту много у међувремену дешавало, знам само да је Техничка велика школа тадашња ТВШ, претворена у факултете. А шта ће са овим Одсеком, они га додају Машинском факултету. А ту су се опет мало поклопили интереси. Тамо је био Дешић, железничар опет из тог друштва, а био је декан Недељковић овај ваздухопловац, Слободан, како се зове. А он је, опет, гледао како ће Машински факултет цео инвентар Високе саобраћајне школе,

јер су били теписи, машине, да присвоји за Машински факултет, као што је и било. Али, већ су ту сви заинтересовани и бивши и будући професори који су се борили за себе и Машински факултет донесе одлуку. Тад је била главна борба уписати нову генерацију студената, створити даље континуитет. Ту је био главни Дешић, а ми сви већ који смо били ожалашћена породица, борили смо се и Сувајдић и ја, и Ока, итд.

Главно да је одлука била да Дешић као носилац те акције позове као хонорарне наставнике, према свом избору, за оживљавање наставе. И тако је почела настава и ја будем позван и одређен као доцент за предмет који сам предавао као бивши, несужењени и ванредни професор.

■ *За стално сте дошли на Факултет?*

— Не. Не. Не. За хонорарног. Тада сам већ био у Савезном извршном већу. И ту су се ломила копља док су ме примили. Васа Раловић, путар, итд., да не причам. Али је срећом био, онај, Вуксан Љумовић, који ме знао и знао је и истину и он ме је чак после дао и за саветника иако је био персоналца на савезном нивоу. Вуксан Љумовић, поштењаковић један страشان. Јесте да је комуниста, али је био ретко поштен. Оде на пут па добије дневницу, а он што не потроши врати. Такав је.

И тако је почело и ја сам држао наставу као хонорарни доцент, у зимском капуту у леденим оним баракама, тамо на Машинском факултету. И тако сам ја после унапређен за ванредног професора и, овај, цео број се наставника комплетирао. Главно је било да се ми овде запослимо на Факултет, после шездесете године. Кажем, ту нас је помогао доста тај Дешић и Машински факултет. У томе су они профитирали са нашим инвентаром, а ми сви смо се борили за осамостаљивање.

■ *Каква је улога била Милоша Стаматовића, Љубише Веселиновића, Богавца. Шта су они учинили за Школу?*

— Кад смо ми основали тај Одсек који је требало полако да одумре сви они који су били заинтересовани, или су били или су имали намеру да буду професори на Саобраћајном факултету, су наравно радили на томе. У чему је била цела стратегија, па и моја улога? Ту је било битно знати свакога ко је имао директну и добру везу са одређеним, Веселинов Жарко, не знам, Ђурица Јојкић. Како је ко био на положају да је могао да доноси одлуке, тако је одмах биран човек који је могао на њега да дејствује. На пример, не знам, Храње је преко Милке Минић, на Милоша Минића, не знам онај на кога и тако. Значи, све је ишло по тој личној линији.

Моја је била улога као, наравно, непартијца, да малтене иза кулиса све организујем. А битно је било, прво, оснивање Друштва саобраћајних инжењера. Друштво, као такво, под фирмом да треба да и та струка има своје Друштво инжењера и техничара и да у суштини буде главни борац за обнову Факултета и Школе, као што је и било. Моје је било да организујем саветовања, конгресе, мување, лево, десно, све до Министарства, због велике помоћи, да све то

повежем, да то иде. И тако смо ми једног по једног, Богавца који је био Бог и батина на Железници, све до Пеке Далчевића, секретара за саобраћај у Савезном извршном већу, доводили на разна саветовања на разне конгресе итд., помоћу којих је на крају, мање више, то постало као једна апсолутна потреба, нужна и пала одлука да је наша школа потребна и да се образује Факултет.

Била је једна тзв. космајска група за испитивање свих тих опет реорганизација. Колико факултета, којих факултета, који треба који не треба и да је било предлога за саобраћај да ли је потребан. Још није било готово његово оснивање. Ја сам после имао ту срећу да је један од главних био Бане Којић, професор Архитектонског факултета, иначе који је пројектовао Цвијету Зузорић на Калемегдану, мој школски друг из Париза, био је у Академији после, итд. Ви не знате какви су отпори били. Па мој најинтимнији пријатељ Аца Дамјановић, који је био декан дуго година на Електротехничком факултету, творац нискострујаша, био је некоректног понашања. Бар да нам каже шта је. Ретко ко је био за. То се не може замислити каква је то борба била, потребна и колико агилности и веза и свега да се то најзад оконча, итд.

Кажем Вам то није било лако. Толико је свет сматрао да је то непотребно код постојећих факултета, Грађевински, Машински. А мени се чак чини и овај Сава Јањић је био асистент кад сам ја био на Високој саобраћајној школи. И он је прешао на Грађевински. Ова Наерловић када је постигла све степене и она је побегла на Грађевински факултет. А ми смо били малте не фанатици, да не говорим после. То је једино што Дими, зато смо остали при крају у најбољим односима, што сам му у очи у ДИТ-у рекао. Он је, рецимо, био против мог путовања у иностранство. Ја не припадам партији, немам шта да тражим. Отворено, ја поштујем мишљење свачије, може бити сто посто против мене, а после смо били најбоље. Али, такав је био. Али, кажем Вам, а Миленко кад сам ишао код њега да и он поради нешто, он само што ме није избацио из канцеларије Патената, и да он нема везе са саобраћајем. Није то што је прљав човек, он је такав. Иако је видим био врло популаран код студената.

- *Кад се вратио на Факултет, да ли је он предавао после? "Динамику возила"?*

— Кажем, мора да био доста задужио те, из тога доба студенте и то су били све партијци међу студентима. Ја сам имао мука. Сећам се неке барабе, после је био у "Застави" у Крагујевцу. Долази на испит у папучама са босим ногама. И таквих је било. Ту је било свега и свачега. Ја нисам неки од плаве крви, обичан, најобичнији. Али има све свог стила и своје границе. Разумете. А сами су то давали професори. То, тај ниво су давали својим понашањем, својим свађама. И то се преноси на багру, која једва дочека. Ја то нисам волео и нисам давао и наравно имао сам и неприлике, итд.

Ми смо сами уништили достојанство и професора и факултета и све. Сами.

- Професоре, како смо добили овај део Таковске и после на Венцу. Да ли се сећате? Ко нам је то дао?

— То смо добили, не знам којим уступком.

- Кад смо постали Факултет, је ли тако?

— Ја мислим да то када су нам узели, кад смо дали ову зграду горе на Бановом брду, онда је у оквиру вредности та се зграда допунила.

- Онда када је настао тај прекид од две године, када није било наставе, онда је ту зграду на Бановом брду преузео Универзитет и постао је Шумарски факултет, јер се тада није знало да ли ће Висока саобраћајна школа да продужи или неће. Професоре, када смо били Самостални одсек при Машинском ми нисмо имали зграду на Топчидерском венцу?

— Не. Ми смо држали наставу у баракама.

- Кад смо постали Факултет добили смо то горе на Венцу и овај део ту у Таковској. Је ли тако?

— Јесте. Јесте.

- А како је она зграда на Топчидерском брду добијена. Да ли то знате?

— Знам само да је то била нека централа. Били су неки каблови, зато што је то Пошта напустила. Зграда је била у том моменту потпуно неупотребљена за коришћење. И онда су нам дали. Пошто нисмо имали довољно простора, па смо кроз то добили учионице. Ту је био и Институт и Библиотека.

- Да ли сте користили наставне програме из иностранства када сте правили програм за Ваш предмет? Нека ваша искуства?

— Углавном све руско. Сви смо руску литературу користили. Свако је правио свој програм. Нико га није одређивао нити се ко мешао у туђе.

- А кажите нам, ако се сећате, како је Богољуб Бркић дошао на Факултет? Да ли се сећате можда тога?

— Како је он дошао не знам, али знам само да је прво био неко кратко време који је ишао у неком шињелу у униформи, имена се не сећам. И онда је дошао један риђи крупан човек који је био врло кратко време, већ када су почели ти сукоби између Диме и Миленка. Он је после постао адвокат, ту негде код Ташмајдана имао је свој биро. И дошао је Богољуб, који уколико је жив и уколико се сећа, он је стварно једини архив о нама. Врло кратак је тај период пре њега.

Све ово друго и појединачне личности ... Паанта Тутунџић је једно време хонорарно предавао. Онда је био Збутага, са Грађевинског факултета, Земунац. Онда, Математику је предавао онај Црногорац, риђи, плави. Како се звао?

■ *Стипанић?*

— Стипанић. Он је предавао *Математику*.

■ *А реците нам о госпођи Даници Ђурчић. Она је доајен Факултета. Када је она дошла?*

— Па не бих рекао да је она тако дошла међу првима.

■ *Или је она била на Машинском, па је са Машинског прешла код нас за шефа Библиотеке?*

— Е, то. Е, тако је, са Машинског. Син јој је у Швајцарској. Код Цириха. Он има само наш I степен.

■ *Био је. Вратио се.*

— Е, она је познавала све те машинце. Професоре Бицу, Патка, овога Обрадовића, целу ту плејаду. Све моје вршњаке, који су исто пензионисани кад и ја.

■ *Ненад Зрнић је исто предавао. Онда је предавао Милојковић.*

— Предавао је Милојковић, он је био једно време председник тог Бироа партијског. Ту је негде становао на Зеленом Венцу. И не знам шта је он предавао.

■ *Он је предавао "Локомотиве".*

— А Стева Марковић је хонорарно предавао *Железнице*. Све је то било. Величковић *Термодинамику*.

■ *Зрнић је предавао "Луке и пристаништа". За "Водне путеве" је био Реља Поповић. Да ли знате Рељу Поповића?*

— Како да не знам. Диван човек. Он је ту код Мостара, код Вајфертове пиваре, Војводе Путника улица. Знао сам га лично. Диван човек. Мислим да је масон био. Јесте, био је са Грађевинског факултета.

■ *За Богољуба само да Вам кажемо. Жена Миленка Јаковљевића је из Босне, то знате.*

— Ко? Чекајте, она је Палавестра. Могуће је да је из Сарајева. Али, њен је рођак овај академик Палавестра.

■ *Али, ако се сећате била је једна службеница такође Палавестра на Факултету и Богољуб је из те гарнитуре. То је жена нека фамилија, веза.*

— Може бити.

■ *А како је Јовић дошао. Да ли се сећате?*

— Не знам. И он је био из те групе Кидричеве. Колико ја знам. Па је био после у Регистру бродова. За време ове наше борбе за Факултет он је био у Регистру. Ја сам га звао Пашићевац. У ствари је био радикал некада и после као назови комуниста. Као, био је у борби. Све то Бог те пита шта је по среди.

Иначе, какви, сви смо се борили, ја понављам, да будемо професори. Јер, ипак је то била једна тиха лука, сигурно место, зимски одмор, летњи одмор, шест сати предавања мораш да имаш, у оној, иначе, лудници. Сећам се за Божић, једном приликом у Министарству саобраћаја, на столу сам спавао због неких глулости. Планове које смо радили Ока и ја. Бележимо производњу, и колико је ексера произведено или потребно ексера, у хартијама оволиким, циркус, зато смо и овако прошли, зато је и Русија, ето, где је.

■ *Да Вас питамо, кога би Ви нама препоручили?*

— Извините споменули сте ми Стаматовића. Диван човек. Кад је умро, био сам му на пратњи. Ја сам таквом идеалисти, поштењачини и дивном човеку ишао на пратњу.

■ *Он је био председник Савета Факултета?*

— Он је мене јурио да мирим ова два клана комунистичка која су била. Сувајшић и с друге стране Миленко и Дима.

■ *Он је био пензионер. Био је луковник, али је био командант Зоне Б. Имао је неке везе са саобраћајем, после када је дошао у владу. У влади је радио.*

— Он је био помоћник Пеке Далчевића. Овај Веселиновић Љубиша је био, мислим, заменик, што је после био на Ђердапу. Иначе мангаш, страشان мангуп. Лудак, али је симпатичан. Ту је била формирана и Комора саобраћајна у то време. Па су се они измењивали. Веселиновић једно време и Стаматовић. Онај оде не друго место, овај постане председник Коморе, па је она угашена. А Стаматовић је један поштењаковић, један луди идеалиста. Све је он видео ово, али он није могао да то ишчупа из својих груди, тај комунизам. Он мене, ми смо се шатали дуго, већ је он био у пензији, на Ташмајдану, он мене Лазо, ја њега Стаматовићу, итд. Иако је он много млађи од мене био. Па зашто овако, па зашто онако. Није зарезиван. Није био више ... зглајзао је. Чујте, тад је председник Савета био малте не само фигура, ништа. Тако, као неке своје предлоге, идеје, али без икаквог утицаја.

Ја сам био председник Савета баш у моменту 68. кад су ови студенти имали. Да вам не причам. Мацура се после уплашио. Он је био секретар партијски. Он мени: ”Јао, шта се говорили”. Рекох: ”Што, цео свет нас је метнуо на стуб срама”. И народ им доноси храну. Ја се распадио. Јер, стварно сам сматрао наше студенте да су потпуно аморфни, незаинтересовани и неинформисани и одједанпут шездесет осма година мени открива један свет. И ја наравно по мојим назорима одушевљен и онда одржим на Факултету

једну говораницу, патриотску, а овај Маџура се уплашио. Али, прошао воз. И тако. А ја сам знао да никад не могу да свирам прву виолину само другу и тако сам се понашао. Ја никада нисам замерао што нисам био декан. Јел тако. Сам сам казао: "Ја нисам погодан са гледишта интереса Факултета да будем декан". Јер тада је било, ало друго ово, ало друго оно, а ја ни једног друга немам да зовем за ово или за оно. Као што јесте.

- *Ту је Стаматовић био добар, јер он је имао отворена врата где год се окрене, а био је јако загрејан да се Факултет настави.*

— Они су све ... Опет смо тако све на везу ... и Стаматовић. Мало су и себе тиме уздизали. Али преломно је било што смо ми придобили Богавца и Пеку Далчевића. То је било. Када смо једанпут ишли на Охрид, тамо је било неко саветовање. Пеко Далчевић, мангуп, воли вицеове, шале и Бог зна како. И ја волим мало да изводим шале. Допали му се моји коментари, итд. И тако се некако приближимо. Био сам ја и код њега у служби. Био сам његов саветник пре него што сам дошао на Факултет. Чак сам једно време ту био стални, а хонорарно на Факултету. И онда, ове напустим и останем стално на Факултету.

А на коме другом сте Ви инститирали, осим овога ...

- *Стаматовића, Веселиновић Љубишу и Богавца?*

— Знате ко је. Овај што су га звали Паја Велимировић. Умро је, доцније. Они су ту у Пролетерских бригада становали. У тој улици иза Турске амбасаде. Он је постао председник Друштва саобраћајних инжењера и техничара на савезном нивоу. Он је био Црногорац, али као да је Енглеz и тако и плав, врло овако мек, као мекушац делује, врло симпатичан, не личи да је неки комуниста. Он је стварно без икаквих својих интереса, јер никада није ни претендовао ни ишчекивао, ствар водио правилно. Е, он, кажем вам Богавац, и када је Пека Далчевић био, то са Факултетом се свршило. Али једном дугом и врло мучном акцијом. Врло дугом. Јер нимало није било расположење од оних који су били компетентни да цене то, а поготово са Универзитета. После нас је по мало и овај Благојевић, који је био једно време ректор, он нам је омогућио да добијемо ово у Ђушиној улици односно у Далматинској улици тај део зграда, јер је било питање: "где да вас сместимо?". И онда ми код њега, држ овамо – онамо, и ево, каже, тај део могу да вам дам, и тако смо ми, добили простор. А сви ме знају као смрдљив сир, а ја сам им се попео на главу. Нико ме није видео, а где ме није било. То време је било сан снова, али видим ја овај изабран, онај изабран. Чекај Лазо, ниси ни ти сисао весла и ти можеш да постанеш професор Универзитета. Часна реч. Читам онај академик, овај академик. Шта је остало од Банета Којића? Ништа. Шта је остало од Величковића? Ништа. А каква је комеморација била после његове смрти. Шта је остало од Вукдраговића? Ништа. То је чињеница. Мало је Срејовића и шта ја знам, не могу да се сетим имена, који ће збиља у Српском народу оставити један траг. Или један Гарашанин. Ту ће да остане траг. А, ово све партијско, ништа.

Слушао сам Митра Митровића, који ми је, иначе, био пријатељ, хирург, он као Беседу у Академији држи колико је у Градској болници, где је био шеф Хируршког, извршено операција слепих црева. То је Беседа академика. Нисам знао где да гледам ни да слушам из куртоазије. И тад је онај Дедијер држао. И опет оне његове ствари из рата, и те ствари. Академик!

Е, где су Цвијићи, где су сад Новаковићи.

Четвртак, 15. децембар 1994. г.,

од 11^h до 13³⁰ часова

- *На Студијско путовање у САД, група наставника и сарадника са Факултета кренула је 13. августа 1961. године, а вратила се крајем новембра. Ишли сте авионом?*

— Одлазак је био авионом, а повратак је био бродом "Квин Елизабет". Ми нисмо ништа журили, јер ипак авион је авион, мада је то постало ... Ето, моја ћерка она иде авионом ко да је трамвај. Тако да смо ми ишли у Париз авионом, преноћили и наставили за Балтимор. Тад није имао Вашингтон свој аеродром него је Балтимор, то је негде око четрдесет миља од Вашингтона, имао аеродром. И Американци када су направили план нашег тог путовања од Бафала горе до Нијагаре па све до Лос Анђелеса, требало је авионом. Међутим, ми смо изразили жељу да се не возимо авионом него возом.

Не знам чија је то иницијатива била. У то време је, знате, доста ишло група у турнеје, као гости Америчке владе, итд.

- *Ко је све био са Факултета?*

— Јовић је био декан у то време, и саопштио нам је да има позив да група наших професора иде на четири месеца у Америку. Али, ту су долазили у обзир Миленко Јаковљевић, Јовић, Чолић и Савић, био је асистент. Окин одлазак је био знак питања, да ли ће надлежне полицијске власти да то прихвате или не. Не знам праву истину. Јовић каже да је он инсистирао, итд и на крају крајева да је успео да будем прихваћен и ја. Хвала му много на томе. Зашто Чолић није ишао, не знам. Ја мислим да је то било свакоме јасно, та корисност овог пута. Прво, интересантно је путовање, независно од овог стручног дела и увида у њихов систем наставе и школовања саобраћајаца, итд. То је једно. Друго, чисто туристички посматрано, прилика која се никада неће поновити, нити би ко себи могао то да омогући бесплатно. А треће, било је јасно да ће сигурно бити и мало уштеде у девизама, као што је и било.

Тако смо се ми обрели и врло задовољни смо били када смо угледали копно после преласка Атлантика. Атерирамо и ту су нас већ дочекали и прихватили и онда смо аутобусом кренули за Вашингтон. Први моменат прихватања је од одређених служби Министарство спољних послова. На челу је била једна врло симпатична дама, црнкиња, лепа као лутка, боје чоколаде. Али је

био један неспоразум. Ко и како је сматрао да ће да буде много убедљивији кад пише Висока школа, и стигли смо са фирмом High School, а код њих је то гимназија. Тако да је било доста друго потребно времена, а читав њихов програм се мења, да их ми убедимо да смо ми универзитетски професори, а не гимназијски. Ето, то је био наш почетак.

Ми смо ту одсели у једном интересантном крају. У улици у којој смо ми становали, мало даље је скулптура Николе Тесле, идентична с оном која је пред нашим Техничком факултетом. Потпуно иста. И тако ми смо пешке ишли, јер је то доста близу, у ту католичку катедралу, ја мислим да је на свету одмах после римске Светога Петра, која доле у криптама има један велики део, где свако, без обзира на веру и националност може да закупи један простор за покојника. А велики други део је, све у свему, под земљом и служи за све ове религиозне ствари. А трећи део је један велики ресторан – Self Service, кафетерија, где смо ми одлазили на доручак. Говорили смо да идемо код Светог оца Папе на доручак.

Ја не знам баш тачно колико је дуго трајало то време кад смо ми имали контакте у самом Вашингтону са разним институцијама али углавном путарским. А то су углавном њихови саобраћајци. И имали смо један курс упознавања са разним проблемима школовања, итд. И све до момента кад смо требали да кренемо на пут. Ови који су били за поморство и за речни саобраћај, то су били Јовић, Хране, Крецуљ и Миленко, а Ока, ја и Савић за друмски саобраћај. Мислим да вам кажем овако, просечан ниво. Ништа нарочито нисмо имали да научимо. Али, добро. После тога смо кренули, сем Хранета, који је био решен да се врати, на те наше путовање по целој Америци, односно у одређене градове и одређене универзитете, односно њихове кампусе, такозване, где смо боравили и имали те сеансе, разговоре, мењање искустава, мишљења, система наставе. У суштини, информативне чисто природе. И кренули смо од Бафала горе, на северо-исток од Нијагара водопада, а нисмо прелазили на Канадску страну, где је бољи поглед, али ипак видели смо како изгледа и после смо возом који пролази кроз канадску територију, дошли у Детроит.

■ *Невероватно, како Ви говорите као да је јуче било!*

— Е, онда у Чикагу смо ишли у Илиноис, то је био овако познат и реномиран Универзитет. Да поменем једну интересантну ствар да многи професори говоре немаки. Велики број Немаца, велики број странаца је на њиховом Универзитету. У Чикагу има један објект у коме су заступљене све религије, тако да је за свакога кога то интересује. Чикаго, осим једне главне улице поред самих језера, оно друго чим мало зајете – стазе. Ту има један метро, али је на земљи, иде дуж средине улице. Кажем вам, само та главна улица.

Онда смо кренули пут Запада оним чувеним возом који горе има куполе од плесигласа. Попнете се степеницама и посматрате околину. Милина једна. И кренемо тим возом и почиње река Колорадо која се улива у Тихи океан. Ја сам увек волео да идем у Ријеку аутомобилом кроз Горски Котар, када је шума огромна, итд. А што све скупа траје двадесет минута. Овде је не знам

колико смо ми путовали до краја језера и даље за Сан Франциско. Тако да је то изванредно и пре свега интересно путовање. Једног момента сам видео како се лелуја огромно пространство. Као да је пшеница, а кад оно све беле ћурке. Па крда говеда. И све у размерама за нас фантастичним. Ето, такви су утисци.

У Сан Франциску смо одсели у хотелу, где смо преноћиште плаћали по цени коју је одредио State Department. Плаћали смо шест долара, а нормално кошта четрдесет. Имали смо велике бенефиције и попусте.

Кампус Универзитета је огроман. Са повољностима посебно за студенте ожењене, посебно за неожењене. Имали смо тумача. Али ја сам Француски говорио. Ја сам, тамо, излагао наш систем путарства.

И десило се то да су за нама, на неколико дана иза нас, истом маршрутом путовали Раковић, овај што је био професор Електротехничког факултета и Милентије Поповић, велики комуниста, политичар. Ми смо се сви са турнеје некако у исто време вратили у Вашингтон, где је био наш амбасадор Никезић. Ови сви су отишли на поклоњење у Амбасаду. Ја нисам отишао. Милентије је рекао: ”Срам вас било, овај што сте се колебали да ли да га пустимо да иде са групом у Америку најбоље је заступао земљу, много боље него ми комунисти”. Е, да је и најцрње ја бих хвалио. Неко треба да буде последња битанга да своју земљу опанкава и искористи неку прилику. За мене је то било нормално.

Кажем, то је било. А колико се сећам главни Универзитет Калифорније је подељен у два. Један је у Берклију, а други је у Лос Анђелесу. И ту има некаквих диференцијација са гледишта усмеравања и специфичности једног и другог, али то прави једну целину да је то државни Универзитет државе Калифорније.

То је невероватно колико је дефакто тамо држава држава. Као пример, свака има своје сопствене регистарске таблице. У једној Америци, са најразвијенијим аутомобилизмом у свету, имате такав систем где, ако кроз све државе кроз које пропутује, неко ко прође кроз више држава мора да има од сваке државе регистарске таблице на колима. И у једној земљи важи да имаш право на две приколице, у другој једну. Онда ову мораш да откачиш да оставиш и да путујеш са једном. Према томе саобраћајни прописи су потпуно тамо у оквиру једне државе и чак, што ме врло чуди и не радује, нерационално је да нема један општи обједињен пропис за целу Савезну државу.

- *Десет година касније, од када сте ви били, седамдесет прве године, донели су такав заједнички пропис и то је прилично ухорано. Остале су разлике у осовинским притисцима, у дужини камиона, али су саобраћајни знаци и прописи уједначени и може се таблицом једне државе прелазити у другу. То је десет година после вас.*

— После смо ишли у Лос Анђелес где је било много мање интересно. Углавном вам се чини да ви стварно управљате симулятором. То је било интересно посматрати и видети те симуляторе. И наравно, то је било због

града и путева. Можете мислити Лос Анђелес који је у оно време имао 140 километара у једном правцу насеље, колико је то огромно.

■ *Јесте ли били у Дизниленду?*

— Ишли су. А ја нисам. Јавио ми се, поред самог Сан Дијега у једном сеоцету, има своју кућу, продаје и ради разне ђинђуве модерне, мој неки близак рођак, један је био у Сан Франциску, а овај брат његов други, Радаковић, он ми се јавио телефоном да ли бих дошао код њега у госте. И како је то релативно удаљено сто миља, то је сто шездесет километара, он је дошао својим аутомобилом по мене и после четрдесет осам сати вратио ме. И онда сам с њиме био у Сан Дијегу. На жалост, то је био дан када су они имали посету Дизниленду па га нисам видео.

Из Сан Франциска смо кренули прво да успут видимо Гранд кањон. И стварно фантастична једна ствар. Где одозго, знате, као мој прст видите доле Колорадо реку како тече и разне оне слојеве огромне геолошке.

Даље, били смо гости једне компаније. Ишли смо код Бродвејске једне велике компаније, филмске, кад смо били у Лос Анђелесу. Тада је била филмска индустрија у рецесији. Видели смо да они имају изванредне специјалисте и мајсторе за кулисе разне и све. Двадесет година запослени тамо. Била је рецесија. Чек, довиђења и уздравље да се видимо. Таква је ситуација. Код наших се то не може замислити. Ту смо били примљени, фотографисали се са глумцима и глумицама.

У Њу Орлиенсу, смо били у једној бродској компанији. Ишли смо бродом по Мисисипију до ушћа. То нису биле посете професора Универзитета, више је овако било туристички.

Одатле смо кренули возом и видели успут, не знам да ли је то био Хјустон или које место. Имате улазну станицу, где купујете карте за воз. Шалтер за обојене и шалтер за беле. То је једна страшна ствар.

Ишли смо и на Јелски универзитет. То је она држава горе, Конектикат. Видели смо и Вукана Вучића, са женом, тек су се били узели. Ја мислим да смо га видели у два маха. Прво смо га видели у Хевну. То је Јелски универзитет, потпуно енглески стил, огромна библиотека. Али смо га после срели при напуштању Америке. У Њујорку је био.

У суштини, најпутарскије ствари су ти саобраћајни инжењери и ово сад та сигнализација. Имате после ову експлоатацију, само. У општинама њиховим.

- *Донели сте били неке саобраћајне планове, прве који су рађени у свету од педесет седме године до педесет и девете. То је био Чикаго или Детроит. Ви сте то донели и дали сте Ненаду Јовановићу. Да ли се сећате тога? То су први саобраћајни планови који су уопште урађени. Педесет седме године, када су они радили, и ми смо радили први саобраћајни план.*

— Увек се питало ко ће да финансира итд. И они су поносни што имају тај тзв. Inter State, High Way, који је четрдесет хиљада миља и који је углавном федерална државна финансирала.

■ *Ви сте из Њујорка узели брод и дошли сте до Француске, је ли тако?*

— На крају смо били у Њујорку и после смо се са ”Квин Елизабет” вратили до Довера. Од Довера до Калеа, Кале-Париз, од Париза поново до Београда авионом.

Знате шта, овако сад невезан разговор и памћење. Ипак је то давно било. Кад помислите, то је пре тридесет и колико година .

■ *Како је настава била организована док су професори били ван Факултета. Шта се дешавало са Факултетом у Београду. Да ли знате?*

— Па, чујте, углавном, јел те, то је ... Отишли смо у августу кад је ферије и до новембра та предавања нису била цирка месец дана. Јер, обично су почињала предавања петнаестог, шеснаестог октобра, а не првог, тако да је то непуних месец дана било наше одсуствовање. Али ту, немојте да то, овај ... Ту је било свађа. У једном моменту Миленко, па увек је растурао, а у суштини добар човек, овај, није могао да смисли Јовића, хоће да га смењује, декана! А Јовић. Знате какав је. Уствари протак. Извините, не волим да критикујем, али, Миленко може да буде плехана фигура, може тако да ритне па проспе оно што је намузао млеко, али је ипак културнији човек и у односима, а овај дивљи. Малте не, свугде Вас брука. Миленко сазове, и да ја будем декан. У иностранству! Тако да је било тих, ту се ... Са Миленком је био нераздвојан. Крецуљ, а Савић је тако углавном са Оком и са мном. Мени је стварно после било врло жао. Болно је било када му је, мање више, стављено до знања да тражи место, да има да напусти Факултет.

Ја и дан данас стварно ценим Диму Живковића, без обзира што је он био антипод мене по схватањима, по убеђењима. То је његово право. Али, он није крио, није био дволичан, он је човеку у очи рекао да је против њега, и тако даље. Он је био на Железници, постао је инспектор, жандарски. Научио на прописе и тражио прописе. То му је у крви и такав је био и на Факултету. Није крио своја мишљења. Мало га је захватило лудило. Наука и рад научника. Какви научник! Али, понављам он је свој посао савесно вршио, имао је своја убеђења и то заступао. И ја никада нећу заборавити у ДИТ-у када је решавано за одлазак, не знам, у Париз. Он предамном каже: ”Ја сам против Ђокића. Он је другачије оријентисан. Није на линији Партије” – тако нешто у том смислу. Ја то поштујем.

А напротив томе, не знам зашта је био расписан конкурс или шта ли, тек, углавном, јавио се Божа Милошевић. Дима да полуди. ”Да он није никакав, да он ништа не зна, па ово, па оно”. Али, изгледа да је Божа Милошевић затражио да га Управа Факултета прими и да га саслуша, да виде да постоји

неки Божа Милошевић. Нисам га у животу видео. Ови се успротивили, итд. Чујте, зашто да ми једног човека који има да изложи своје мишљење и свој став не прихватимо, ако је негативан, па негативан. Тај исти Божа. Ја, који га нисам чуо да постоји, једини од целе Управе захтевао сам да се позове и да се саслуша његово излагање, шта је у ствари све он урадио, и ово, и оно.

Кад је било пред крај мојих, јел тако, година за пензију, а Божа Милошевић, који је тада био декан, и који ми је Бог зна какве изливе љубави пружио и симпатије, чак у шали једнако навијајући да се ја оженим његовом таштом, овамо, иза леђа ми радио и ургирао у Ректорат да што пре одем у пензију.

Е, ја такве, нек је "лепи Божа", разумете, не. Између једног крутог Диме, какав га је дао Бог, али поштењаковића, по мом мишљењу, ја више волим овакве људе, задртог типа, него једног превртљивца. То су примери људи.

А било је разних. Боже, кад се сетим онога што је био асистент из *Нацртне геометрије* дуго. Пантић. Имали смо ми разних непријатности.

- *Професоре, да ли се сећате какве су активности тада биле на оном нашем Институту који се звао, ваљда, Завод. Било је неких пројеката. Ко је ту радио, ко није. Како је то функционисало. Да ли се сећате?*

— Ја не знам. То смо били горе на Топчидерском брду. Ту је и почела ова велика Миланка. Иначе, Дима је био тада управник. Писао је своје шкрабанције о социјализму и шта ја знам. Био је неки Дамјановић, секретар Завода. Под старост је положио шоферски испит. Па је имао и неку тешку саобраћајну несрећу.

Да се вратим само на Америку. Кажем, ово што је исто њихово то је рад са студентима. Чињеница је да је тада њихов ниво магистериума малте не одговарао нашем дипломском раду, тако да нисмо ми ништа заостајали. Исто смо ми преко Руса копирали. Да ли су Руси од њих, ко је сад од кога кренуо да копира, не знам. Ми смо копирали руску литературу, итд. Тако да нису ништа били слабији. Сећам се када смо били у посети Градском саобраћајном предузећу у Њујорку. Сећам се, поставили смо питање на бази неких показатеља резултата рада и тада они су били запањени. Појма немају. Појма немају.

Низ таквих појава. Видите ви што је то било zgodно. Инструкције у вези безбедности саобраћаја, а све је то на једном врло ниском нивоу. Оно што је било код њих већ увелико уведено, то је механографски систем у пословању, компјутери. У томе смо ми били у то време потпуни дудуци. Али, иначе, овако појединачно, људи, њихов домет знања, култура, ништа посебно. Било је ту, на пример, не могу да се сетим, слагаћу вас, да ли за Сан Франциско, тек у оквиру Програма они плате тој породици професорској да вас прими у госте. Ви сте у посети. Да видите како живе, какав је амбијент у коме живе њихови професори или просечан Американац. То они плате онима. Они вас приме најљубазније у госте, итд. Све је то организовано.

Кажем, овај, сем те компјутеризације, све је то на нешто нижем нивоу.

- *Професоре, Ви сте у то време почели да предајете "Безбедност". Како је до тога дошло? Програм и остало? Сећате ли се да сте Ви поред "Организације" почели да предајете предмет "Безбедност саобраћаја"? О томе нам нешто причајте, откуд то, како, програм ...?*

— У вези са безбедношћу саобраћаја у Америци је концепција да огроман има ефекат да се из најраније младости ови нараштаји упознају са саобраћајним прописима, са обазривошћу, итд. Све оно што доприноси већој безбедности у саобраћају. То је тај систем образовни. А ово друго је чисто сигнализација, утврђивање облика, боје, хоризонталне и вертикалне сигнализације, за што већу безбедност.

- *Али, Ви сте предавали тај предмет овде.*

Не знам одакле ја. Имао сам ја неке часописе америчке и њиховог система, утврђивање токова густине, све то, је ли, ради планирања саобраћаја. Имао сам и француске, али имао сам и енглеске одакле сам ја црпео много, после за предавања поједине чланке. Па све је плагијат! Као студент Вукан Вучић ми је помогао. Он је нешто превео у вези са сигнализацијом, фаза, не знам, интервал трајања. Ту ми је јако помогао чланак који је третирао цео систем снимања, оно што сте Ви Ненаде, највише радили код нас. Снимање саобраћаја. И на основу тог снимања после дође пројектовање потребних димензија и све остало што је потребно, елемената за пројектовање саобраћајница, итд.

Можете мислити шта сам ја могао да учим на техници кад сам дипломирао двадесет и друге године. Хе! Хе! Није било ни потребе да се нешто учи из безбедности саобраћаја у то време.

Ту ми је много помогло што сам се практично бавио и поред тога имао и извесну ширу културу. Нисам био Дима Живковић. Инспекције и тачност у возовима. Ништа друго није ни знао. И сад, то што је постао велики специјалиста. Због чега је искијао после. Глупости.

Сувајшић. Он се строго држао Партије. Не злонамерно, не од оних који на туђој несрећи граде своју срећу и што више оцрне некога тиме иде рејтинг узбрдо. Не. По мом уверењу, он је био интелектуално поштен, али члан Партије.

Јовић. Он је уопште био једна врдалама. Ја сам га звао Пашићевац који је био радикал пре рата. И по мом мишљењу, све то, да ли је учествовао, није учествовао, његов комунизам, само је гледао свој голи интерес. Он није хтео да има некога ко ће да се афирмише и да нешто вреди. Једино није могао да смакне Зрнића.

Чолић, задојен социјалном правдом, тим идејама. У суштини поштењаковић један. Није практичан био у животу за добијање новца, итд.

Крецуљ. Интелигентан. Важио је као један од одличних ђака. Био је способан.

Мислим, после је све еволуирало и ишло својим нормалним током, када је Школа постала Школа, и Факултет постао Факултет.

И још једна грешка, чуди ме да то нисам ни споменуо, а можда и јесам. Видите, Наставни план. Али никад нико никога није питао какав му је програм предмета. Сваки је професор правио свој програм и то предавао. Нити је ко од осталих знао шта он предаје, нити га је икада посетио, присуствовао. Сваки је радио свој предмет, колико ја знам. Није било дискусија шта садржи поједини предмет. Него је професор имао дискреционо право, он је имао тај предмет.

Све је то било ново, све је то било почетак, ипак од оне Високе Саобраћајне школе, како је почела, како се делили предмети, како се бирали професори, како је то све ишло, знате, ипак је то огроман успех и доћи до ове зграде, итд.

Воја Радовановић. Мени је на пример жао што је код њега један комплекс вероватно о том пореклу и то што му се догађало када је било стрељање у Крагујевцу. Сугерисао сам му да се јави на Факултет, јер је био интелигентан, стварно, за мене врло популаран и врло солидан стручњак, Воја Радовановић. И жао ми је што је он мелте не наишао на један не много благонаклон пријем код колега. И он се жалио на неке. Жао ми је, јер он је ипак за мене . . . За мене је битно је ли користан за Факултет, или не. Све друго ме није интересовало. Он ми је причао, кад је вођен на стрељање па се некако извукао, преживео. Па, онда, причао ми је како је за њега био доживљај кад могу родитељи да му пенетирају опанке, и такве ствари. Нацрња једна беда. Тако, можда су и то моменти који утичу на карактере. Он је у Загребу дипломирао. Био је председник Удружења студената, тамо у Загребу.

Вукићевић Слободан. Стварно кад узмете његов докторат и докторат неких то је к'о Бог и шеширија. Ту сам погрешно. То је била заблуда моја.

На пример, ја не могу да схватим да Риста Перишић може да буде неки велики научник. Знам га са дипломског и све. Његова та надменост. Али, без обзира на то, много се прави да је велики научник. Прави научник се не хвали.

Али, без обзира на све, Факултет зграду има, проширио је своју делатност на Одсек ПТТ, дошли су саобраћајци, је ли, и по броју и по многим људима и што је симпатично све бивши малте не ђаци, добрим делом. Никома више не пада на памет да прави питање да ли је потребан или није потребан Факултет, да ли треба да егзистира или не треба, што је био вечити рефрен својевремено.

■ *Да Вам се ми сада захвалимо.*

CIP - КАТАЛОГИЗАЦИЈА У ПУБЛИКАЦИЈИ
Народна библиотека Србије, Београд

929:656.1 Ђокић Л.

ЛАЗАР Ђокић, почасни доктор Београдског Универзитета / приредио Владета Чолић. – Београд: Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, 1995. ([Београд]: Служба за издавачку делатност Саобраћајног факултета). – 76 стр.: илустр.; 24 cm – (Библиотека "Прилози за историју Саобраћајног факултета Универзитета у Београду" ; књ. 2)

Тираж 200. – Стр. 1-4: Тако је то било / Владета Чолић.

ISBN 86-7395-007-4

1. Чолић, Владета
а) Ђокић, Лазар (1899-)

ИД=42655244



ЧЕТРАДЕСЕТ ПЕТ ГОДИНА САОБРАЋАЈНОГ ФАКУЛТЕТА УНИВЕРЗИТЕТА У БЕОГРАДУ

YU ISBN 86-7395-007-4