



УНИВЕРЗИТЕТ У БЕОГРАДУ  
САОБРАЋАЈНИ ФАКУЛТЕТ  
1995.

---

прилози за историју саобраћајног факултета

# РАЗГОВОРИ

-успомене, сећања-

Приредио  
Владета С. ЧОЛИЋ

---

САОБРАЋАЈНИ ФАКУЛТЕТ УНИВЕРЗИТЕТА У БЕОГРАДУ

# РАЗГОВОРИ

– УСПОМЕНЕ, СЕЋАЊА –

ПРИРЕДИО: Проф. др Владета С. ЧОЛИЋ

БЕОГРАД

1995.

---

РАЗГОВОРИ – УСПОМЕНЕ, СЕЋАЊА –

---

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

◇ 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:

500 примерака

YUISBN 86-7395-009-0

---

Издавач задржава сва права. Репродукција појединих делова или целине ове публикације 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**

## САДРЖАЈ

Реч приређивача.....	1
1. Лазар Ђокић.....	3
2. Добрен Крецуљ.....	27
3. Радован Банковић.....	55
4. Милан Адамовић.....	65
5. Ненад Јовановић.....	75
6. Јосип Ленаси.....	85
7. Љубиша Кузовић.....	95
8. Душан Зорић.....	117
9. Милош Лукић.....	125
10. Никола Ћућуз.....	157
11. Светозар Вукадиновић.....	167
12. Радомир Станојевић.....	179
13. Мирко Чичак.....	235
14. Добривоје Јовановић.....	249
15. Љубомир Топенчаревић.....	279
16. Смиљан Вукановић.....	287
17. Миљивоје Пејин.....	295
18. Наталија Наерловић-Вељковић.....	313

## РЕЧ ПРИРЕЂИВАЧА

Замисао да се приреди књига оваквог садржаја десила се посве случајно.  
А, ево, како.

У јуну месецу прошле године, тачније у среду, 22. јуна 1995. г. делегација нашег Саобраћајног факултета путовала је у Битољ у посету тамошњем Техничком факултету. На пут су кренули: декан Владета Чолић, продекани Смиљан Вукановић и Миодраг Бакмаз, као и Љубиша Кузовић, некадашњи декан Факултета.

У вечерњем возу за Скопље, у неvezаном разговору, Љубиша Кузовић нам је изузетно занимљиво причао о стварању у раду наших саобраћајних института од почетка шездесетих па до краја седамдесетих година. Уосталом, они који познају Љубишу, добро знају непосредан и аналитички начин његовог приповедања.

За све нас, те вечери, то је било откривање ризнице драгоцених података о историји наше саобраћајне струке и науке. И тада сам помислио, и одмах гласно рекао: "Па, грехота је да ово остане незабележено, истине ради и историје ради".

Тако се, захваљујући Љубишином надахнутом казивању, родила идеја о разговорима са најстаријим и најугледнијим наставницима нашег Факултета, у коме би они изнели своје успомене и сећања на оснивање Школе, на начин студирања, као и на свој стручни и научни рад.

Први разговор је обављен 21. новембра 1994. године са доајеном наше саобраћајне струке и науке проф. др Ђ.с. Лазарем Ђокићем, а последњи 18. октобра 1995. године са проф. др Наталијом Наерловић-Велковић, дугогодишњим професором "Техничке механике" на Саобраћајном факултету. Тако, да су, тим хронолошким редом, разговори и приказани у књизи.

У овој књизи је забележено и сабрано 18 сасвим особених прича које на различите начине осветљавају историју саобраћајне струке, науке, као и

саобраћајног високог школства. При свему томе, приређивач је у потпуности поштовао аутентичност речи и записа својих сабеседника.

Приређивачу је познато да су сећања и усломене, пре свега, личног, субјективног, карактера. Али, исто тако, убеђен је да збир тзв. субјективних истина може дати једну објективну веродостојност. Односно, сматра да је сваки читалац у могућности да од појединих зрна истине састави реалан мозаик, у овом случају, историјских чињеница везаних за Саобраћајни факултет, саобраћајну струку и науку.

Ова књига се може схватити као почетак једног од начина рада на истраживању корена ове наше Куће. Намера приређивача је да са оваквим разговорима настави, јер све што се при томе каже значи прилог историјату Саобраћајног факултета и Београдског универзитета, а то је и драгоцен документ прилика једног времена.

Приређивач се најсрдачније захваљује саговорницима на показаној жељи и вољи да изнесу своја сећања на значајне тренутке из историје Саобраћајног факултета и да, на тај начин, сачувају усломену на људе и догађаје који се не смеју заборавити.

Резултат тог заједничког рада је и ова књига која представља нашу обавезу према прошлости и оставштину за будућност.

У Београду,  
новембра 1995. г.



## 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 19<sup>30</sup> до 21<sup>h</sup>.

- 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 окусио 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.

Седели 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 кафанам 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 догор Бањица, који је био у подрушевинама, 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<sup>(\*)</sup>. Боже, заборавио сам му име, скулптор чувени Црногорац, како се звао, обично у дрвету је радио.

■ *Ристо Стијовић.*

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

<sup>(\*)</sup> Лазар Бокић 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 Синиша Станковић кога сам ја знао још из Српске музичке школе прве, сада "Мокрањац", 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 цак 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 à rgoros Синише. 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 пусте 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 вадино, кокуле, 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 Симовића, Мишу Симовића, 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<sup>h</sup> до 13<sup>30</sup> 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 "цемсови", 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 пскојног, 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. Наређење 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 убаци 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 радно?*

— 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 Војић 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 тра-сирало 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 Сувајчића 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 најсрдачније 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 инфорбировца, и он то није откуцао. Због тога што није откуцао, нега 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 осуђивац. 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 утерицама разваљеним нужицима 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, Храме 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 Земуну?*

— 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 Сувајчић и ја, и Ока, итд.

Главна 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 домила копча 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 персоналац на савезном нивоу. Вуксан Љумовић, поштењаковић један страшан. 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 преле унапређен за ванредног професора и, овај, цео број се наставника комплетирао. Главна 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 Толчидерском 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 Толчидерском 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 ... Панта Тутунџић је једно време хонорарно предавао. Онда је био Збутега, са Грађевинског факултета, Земунац. Онда, *Математику* је предавао онај Црногорац, риђи, плави. Како се зваше?

■ *Стипанић?*

— Стипанић. Он је предавао *Математику*.

■ *А реците нам о госпођи Даници Ћурчић. 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 глупости. 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, хога 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. Сувајцић 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, страшан 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 распалио. 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. Јед 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 вицење, 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 институирали, 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 Енглез 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 Богавца, 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<sup>h</sup> до 13<sup>30</sup> 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 Пале 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 ремирани Универзитет. Да поменем једну интересантну ствар да многи професори говоре немачки. 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 зађете – 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. Мидина 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 поклонјење 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 опањкава 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 препазити 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 симулатором. То је било интересно посматрати и видети те симулаторе. 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 канјон. 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. Бида 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 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 простак. 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 нераздвајан. 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, јед 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 првртљивца. 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 шкранције 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 згодно. 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 огroman 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.

Сувајлић. 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 медте 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 пенцетирају 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 шеширџија. 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. Нико ме 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 ветити рефрен својевремено.

■ *Да Вам се ми сада захвалимо.*

## ДОБРЕН КРЕЦУЉ

Рођен 1926. године. Ванредни професор  
за предмете ПЛОВНА СРЕДСТВА и  
БРОДСКА ЕНЕРГЕТИКА. На Факултету  
је од 1959. г. Пензионисан 1991. године

Са професором Добреном Крецуљем вођен је разговор у четири наврата,  
у његовој кући у Улици Господара Вучића број 13 у Београду.

Четвртак, 23. март 1995. год.,  
пре подне од 09<sup>h</sup> до 11<sup>45</sup>

— Па шта сад да причам? Како смо се уписали на Факултет?

■ Да, ја бих Вас замолио да почнемо тако.

— Сви смо ми били у то време негде на трећој години Машинског,  
Грађевинског, Електро-факултета. И чули смо да се отвара нека нова Висока  
саобраћајна школа са потпуно новим програмом, независна од Универзитета  
Београдског, са сопственим Ректоратом. Заинтересовало нас је шта је то и под  
којим условима можемо да се упишемо. Ми старији, тако да се назовем, могли  
смо да упишемо трећу годину, они нешто млађи могли су да упишу другу  
годину, а бруцоши, наравно, поново прву годину.

Оно што је нас посебно привлачило то је, поред тога што је то нешто  
ново, ја морам да признам и неке привилегије које смо ми као студенти Високе  
саобраћајне школе имали, а то је да је већина од нас добила стипендију, те да је  
за нас старије постојала могућност да радимо као демонстратори на *Техничком*  
*цртању* и *Нацртној геометрији* са првом годином студија. Многима је тамо био  
обезбеђен и интернат, Висока школа је имала и свој ресторан, тако да је с те  
стране било много повољније студирање.

■ То је на Бановом брду, је ли тако?

— Да, зграда је добијена од Железнице. Не знам у коју је сврху зидана,  
није била још комплетно завршена, али су биле оспособљене, како бих назвао,  
учионице. Биле су неке мале просторије које смо ми преузели као за кабинете.  
Имале су велике каљаве пећи за ложење, а подрум пун старих штипера, прагова



железничких, то је све сува храстовина натопљена свим могућим, па кад се то испекла и наложи пећ оно три дана може да греје.

Тако да кажем, већина од нас, који су били склони томе да испробамо нешто ново, уписала се на Високу саобраћајну школу и одмах је почело и са наставом. То је било негде педесете године.

■ *Опростите, само да питам да ли сте се одмах усмеравали на смерове или не?*

— Није онда било још неко усмеравање, сви смо онда слушали све. Крајње усмеравање је било тек тамо од четврте године, и евентуално у оном деветом семестру. А и то је било само можда два, три предмета уско стручних који су одвајали од одсека. Иначе, онда су била као три одсека. Био је Железнички, који је у то време био најбројнији. Ако се добро сећам наша та прва генерација на трећој години имала је преко сто и не знам двадесет и неколико студената, на том Железничком одсеку. Нас "водењака" је било чини ми се тридесет два, а друмаца можда свега седамнаест-осамнаест, тако. Данас је све то мало другачије.

Е, сад, предавања су била и пре и после подне. А пошто је то било на Бановом брду, ретко ко је уопште и помишљао да дође кући да би ручао него сви смо се ми скупљали или на Славији или негде раније, хватали онај трамвај који је ишао до Чукарице и силазили код тзв. Бродаре, где је био ремонт ЈРБ-а и онда пешке узбрдо до саме зграде.

Постојао је и неки аутобус, чини ми се да је ишао од Зеленог венца који је ишао на Баново брдо, али они су били ретки, а трамвај нам је био сигурнији. Само, у то време, путовање трамвајем до Чукарице трајало је отприлике више од пола сата. Тако да смо се ми навикли да носимо неке мале табле које би улазиле у ташну и онда док се возимо, ако смо сели на Славији, онда лепо седимо на седишту, извадимо таблу, решавамо задатке, пицемо којешта, јер је отприлике требало једно пола сата и више да се стигне до Чукарице.

У то време, ко није хтео да се храни у мензи, или оном ресторану, онда је он носио од куће шта је имао. Често смо носили неке мале шерпице, подгревали на каљавим пећима, а после смо се већ и одомаћили, сами смо дожили пећи по кабинетима и, овај, ту смо се сналазили као у својој кући.

Шта нас је још привукло?

Тако, што су за професоре, онда, у оно време, изабрани стварно највећи и најеминентнији стручњаци који су постојали на Београдском универзитету. Тако на пример, за *Хемију* је био ангажован професор Александар Леко, за *Научну организацију рада* Вукан Дешић, за *Технологију погонских материјала* Душан Величковић, за *Путеве* Мирослав Марковић, за *Саобраћај и урбанизам* Михајло Радовановић звани чика Миша, за *Луке и пристаништа и Претоварне машине и постројења*, професор Ненад Зрнић, за *Технологију материјала* Панта Тутунџић, за *Политичку економију* Радомир Лукић, за

Водне лутеве и пристаништа Реља Поповић, за *Енергетику* доктор Владимир Шлебингер, мислим да се тако звао, за *Математику* Ернест Стипанић, за *Политичку економију* Зоран Пјанић, за *Саобраћај и урбанизам* Милош Црвчанин, за *Геодезију* Младен Младеновић и још многи други.

Истовремено, са Железнице су дошли Димитрије Живковић за *Техничку експлоатацију железница* и *Организацију железничког превозења*, Влада Штудхофер за *Железничка возна средства* и за *Вучу возова*. За *Комерцијално пословање* Стеван Форгић и други.

Исто тако, дошли су и други из привреде, као цењени стручњаци. Миленко Јаковљевић за *Динамику возила* и *Економику саобраћаја*, Миленко Јаковљевић је истовремено био и први ректор Високе саобраћајне школе. Лазар Ђокић за *Организацију и експлоатацију друмског саобраћаја* и *Основи друмског превозења*, за *Електротехнику* Милорад Арсенијевић, за *Моторна возила, Гараже и сервисе и ауто-станице* и за *Основи друмског саобраћаја* Никола Ока. За нас "водењаке" дошао је професор Светозар Чолић за предмете *Бродови и бродска енергетика*, *Отпор и проулзија бродова* и *Основи водног саобраћаја*. То су, уједно, били и први наши стручни предмети на том одсеку. За *Механизацију претовара* Славко Сувајдић, а касније за *Организацију експлоатацију флоте* и *Организацију и експлоатацију лука и пристаништа* као и за *Основи водног саобраћаја* дошао је Светислав Јовић.

Поред њих дошао је и Хране Стојановић за *Урбанизам и саобраћај* и за један предмет који није био чисто дефинисан али се звао *Претпројект и калкулације*. То је касније уведено и то је требало да буде нешто као преддипломски рад, који је свако од нас морао да уради пре него што би добио дипломски.

Још један велики стручњак је нама био додељен као предавач. То је доктор Анте Обуљен, који је у оно доба редовно давао прогнозе, временске, наравно. За предмет *Метеорологија*.

Добро се сећам скоро свих тих професора и сви су нам на неки начин били драги, са свима смо имали и муке и трзавице али и лепе тренутке. Ипак, нама "водењацима" је најдражи био професор Чолић са којим смо највише и морали да радимо. А стварно, умео је да нас тера што никоме не би пало на памет. На пример, када је требало да радимо бродске линије, ми смо морали да илемо на Чукарицу у Бродоремонт, да носимо и летве и вискове и дибеле и да снимамо објекте на лицу места и да на основу тог нашег снимања касније радимо и цртамо те водне линије.

У оно доба смо сматрали да је то сувише сурово за нас, али је испало да је то нешто што је више вредело него све друге уџбенике које смо користили. И касније, када сам ја постао асистент, покушао сам то са неким генерацијама да спроведем, али већ је то било много теже, а данашњим генерацијама дамо готове линије и само са различитим гажењем, а они се муче да направе линију бродску. Тако то иде.

Многи од напоменутих професора су предавали свима, па сви ми имамо нека своја сећања. Тако на пример, да споменем професора Ненада Зрнића који је увек био озбиљан, и ретко кад је неку шалу убацивао у току свог предавања. Али, ако то уради, е, онда, је то нешто што је њега лично доста погодило па је морао на тај начин да испусти мало вентил. Сећам се једанпут ушао је на предавање и одмах је почео са причом како су радници који разносе хлеб по Београду добили беле мантиле да би хигијенски услови били што бољи. Каже: "Онда лепо са тим белим мантилима седну на хлеб који је био спакован у корпе и много не размишљају о хигијени".

С друге стране, професор Зрнић нас је терао доста да радимо пројекте и прорачуне и то је сваком прегледао и ишао у детаље да случајно не би негде нешто промакло.

Професор Реља Поповић, на пример, предавао је *Водне путеве и пристаништа*. А ми смо у нашим учионицама, морам тако да их назовем, јер то нису били амфитеатри, имали велику таблу преко целог зида и подијум који је био нешто краћи од табле. А професор Реља је био мањи растом и увек је молио неког да дође да му скине креду са врха табле да би могао да пише. А ми смо, опет, из пакости креде увек пред његов час стављали на врх табле.

■ Само да Вас мало долуним. Можда би било занимљиво рећи за професора Зрнића, да је он доцније постао члан Академије наука и то је један једини академик из редова бродараца и бродограђевинаца.

— Дивна су предавања била што нам је држао из *Енергетике* професор Владимир Шлебингер. Он је био Словенац али је знао да прича баш онако како би ми на српском причали. Стварно је садржајан био и сви смо волели тај предмет.

Што се тиче *Урбанизма*, чика Миша је причао онако како је он то знао. Улице, осветљење, распоред, дрвореди, ширине, нагиби и то, али је све то причао као да ужива у томе. А истовремено је уз њега један део држао и професор Милош Црвчанин, који је опет као неки француски ђак првог часа када је дошао на табли нацртао шему Париза и шему метроа у Паризу и онда је почео да нам објашњава да је то најсавршенија шема једног метроа на свету. Да не постоји дела у Паризу који не може да се достигне помоћу метроа и то треба имати на уму да је то било још педесете и педесет прве године.

Професор Младеновић нам је предавао *Геодезију*. Он као грађевинац полагао је много на геодезију, а да би нас заголицао да заволимо предмет, пошто изнад саме зграде није било ничега него само нека кукурузишта, цео онај терен смо ми и прекопали и испремеравали и израчунавали. И увек појемо од једне тачке па кад треба да се вратимо у исту ми промацимо за пар метара, што је сасвим било и нормално с обзиром на наше знање како да користимо геодетске инструменте.

Професор Милорад Арсенијевић у оно доба био је капитен фудбалске репрезентације. И што је најлепше он је увек са том фудбалском репрезентацијом

и путовао у иностранство, а ми смо врло брзо ухватили један штос да када Микица оде на пут враћа се са пуно књига стручних из његове електротехнике и што је најлепше задатке на испиту даје из тих нових књига. Тако да смо се трудили, кад год је то било могуће да га ухватимо да се испити полагају пре неког његовог пута да не би награбусили када се врати.

У дивном сећању ми је остао и Обуљен, наш први метеоролог коме смо се најслађе и најрађе смејали када се појави на Факултету са кишобраном а оно сија сунце или када дође кроз покисао јер од трамваја до Факултета је имало доста пешке да се иде. Он нам је то овако објашњавао. Да је Београд на таквом месту да се ни за пола сата не може унапред предвидети какво ће бити време. Да је техника осматрања свега, тих свих појава таква, да ако би се то све обрачунавало постојећим методама, требало би две-три године да се израчуна оно што треба да буде сутра, а то не може да се деси. И да зато није ни чудо, таман се прати неко кретање неког фронта, а тај фронт дође негде на пар километара од Београда, па се окрене и оде на десету страну и у Београду буде другачије време. Добро, ми смо то прихватили као да је тако, али видели смо једну другу ствар. Данас, када постоји такви моћни компјутери који могу те рачунске операције да изведу за пар секунди, да прогнозирање времена није много даље отишло. Опет се греша. Најсмешније је мени лично кад гледам како киша пада, а онај преко телевизије прича како ће у Београду бити сунчано и лепо време.

Заборавио сам раније да напоменем да су сви редовни студенти Високе саобраћајне школе имали бесплатно по две карте за превоз железницом, што смо ми итекако знали да искористимо.

Поред тога, Висока саобраћајна школа је стварно организовала изванредне стручне екскурзије, опет с том привилегијом да када крене Школа то је посебна композиција воза, која стаје у већим станицама да би студенти добили кувани оброк, иако смо ми опет сваки за себе носили да имамо шта да презалогацимо у међувремену.

Поред тога, стручна пракса је била изванредно организована, тако да смо ми, на пример "водењаци", ишли у Ријеку и у Сплит да посећујемо и бродоградилница и луке и пристаништа и да је све то трајало по двадасет пет дана. А знали смо да користимо и студентска летовалишта. Тако да се десило да који пут проведемо цело лето негде на мору, што је нама сасвим лепо одговарало.

Кад сам већ споменуо ове стручне екскурзије, крене цела композиција са студентима и професорима, а већ железничари јављају следећој станици да је вођа екскурзије Дима Живковић који је био страх и трепет на Железници. Тако једанпут, стиже воз у Винковце, а шеф станице са својим службеницима трчи око воза, носи кофу и четке и брише и пере прозоре који су уз пут испрљали само да не би Дима Живковић поднео неку пријаву да воз није био онако како треба.

Дима је био, не знам ја тачно шта је био, знам да су сви страховали од њега. Дима је био доста аскетски расположен и самог себе је терао много да ради, и да све буде у реду, али је исто захтевао и од осталих.

Кад смо код Диме, да испричам један мој утисак. Миленко Јаковљевић је био први ректор Високе саобраћајне школе. За проректора је био постављен Бора Благојевић, са Правног факултета, који је касније био и ректор Београдског универзитета. Међутим, Железница која је практично била оснивач Високе саобраћајне школе пошале за другог проректора Диму Живковића који је био на високој функцији у ЈЖ. Вероватно, тако је, бар, било мишљење, да контролише рад ове двојице а и целе Школе. Бора Благојевић је одмах дао оставку и отишао са Школе, а Миленко је остао. И ја мислим да још од тада почиње њихова нетрпељивост од које су Висока саобраћајна школа, а доцније и Факултет, имали само штете.

Волели смо ми ону нашу зграду на Бановом брду иако је била стварно ван Београда у то време и цео дан смо проводили, али када је лепо време, преко пута Школе је био неки расадник цвећа, стварно је човек могао да одмара очи гледајући ону разнобојност. Или смо ишли изнад зграде па све горе до Толчидерског брда, све је то била фина ливада где је могао човек да се разбашкари и нажива у сунцу.

А није ни зима била лоша. У згради је било релативно топло, јер смо сами ложили. А што нам је посебно било уживање после свих предавања, предвече, некако смо успевали да сакупимо санке па их вежемо једно десетак комада, одемо горе до Немачког војног гробља, па низ ону улицу, како се звахе не знам ни ја више, кроз низ брдо до некадашње станице "Ђире" која је била поред хиподрома. То се сјуримо низбрдо за једно пет минута, а после нам треба више од пола сата да стигнемо да би поновили вожњу. У то време, када падне мрак на том Бановом брду, није могао човек живу душу да види, улице су биле празне, тако да смо могли да изводимо те комбинације са санкама.

Све је то било лепо у то време.

Па, некако, напоменуо бих да смо сви ми пошто смо по цео дан били горе у Школи, живели малте не као једна породица и дружили се међусобно, али ипак смо се касније мало више одвајали по одсецима. Можда због стручне праксе, можда због појединих предмета, можда због других пројеката које смо морали да радимо. Али, ето, остало ми је у сећању бар ова моја генерација. Када су сви дипломирали, наставили смо то дружење и касније кад су се људи распоредили по привреди и по осталим установама.

Тако се сећам да је у Југословенско речно бродарство, које је у оно доба било једно од најјачих на Дунаву, већ из прве генерације отишло десет дипломираних саобраћајних инжењера. Неки су малте не цео свој радни век провели у ЈРБ-у. То је сигурно провео Здравко Ђорђевић, Докан, односно, Дојчин Неђић, Светозар Тичић, а други су, поред ЈРБ-а, касније и мењали струку.

Ако се добро сећам, у Југословенском речном бродарству дошли су, као прво запослење: Здравко Ђорђевић, Мирко Илић, Вељко Вуковић, Миљенко Жувић, Слободан Буровац, Ђорђе Лалошевић, Дојчин Недић, Светозар Тичић, Милан Бирић и Надица Јанаћковић.

Мирко Илић је касније отишао за директора Бродарске школе, а после тога био саветник у Привредној комори Југославије.

Ђорђе Лалошевић, после Југословенског речног бродарства био је у "Југоагенту", а касније председник Дунавске комисије. Он је повремено и код нас сарађивао на Саобраћајном факултету, као предавач.

Остали су отишли у друга бродарства. Тако, на пример, у Багерско-бродарско предузеће отишао је Мића Јовановић, касније је био директор Бродарске школе. У предузеће "Иван Милутиновић-ПИМ" отишли су: Александар Орсини, био је чак и у Индији неколико година, био је Влада Божићаревић који је једно време био директор ПИМ-а, и после је био представник Привредне коморе Југославије у Паризу. Нешто је био и у Бразилу, не могу да се сетим. И био је још ... а да, Миодраг Спирић је био у ПИМ-у.

Е, сад, један од наших бродараца Добривоје Петровић био је директор Бродоградилшта у Сремској Митровици, касније је отишао у "Генекс". Још да се присетим по некога. Драгољуб Јовић је био официр, отишао је у Војни институт, а исто тако још два официра, Јакшић и Аћимовић, и они су чини ми се касније радили у Војном институту. Слободан Корда је био стипендиста и отишао у "Дунавски Лојд" у Сисак, а касније је радио у Прометном институту у Загребу. Ђура Ђорђевић је радио у Саобраћајном институту, касније је то био Институт "Кирило Савић". Сви смо имали сталне додирне тачке, а можда највише ипак они који су радили у бродарству. Јер, Саобраћајни факултет је касније почео да врши испитивање бродова за која су се заинтересовали баш они наши саобраћајци, тако да су и омогућили нашој Лабораторији за испитивање бродова, да врши опсежна истраживања на пловним путевима целе Дунавске пловне мреже.

■ Само да Вас питам. Од свих тих које сте набројали, сви сте у пензији. Је ли тако. Нико више није активан.

— Па ја мислим, да јесу. Све је то генерација. Чак, има и неких који нису више живи.

Петак, 24. март 1995. год.,  
пре подне од 09<sup>h</sup> до 12<sup>h</sup>

Присетио сам се још неких лепих тренутака из наших студентских дана.

Наша Висока саобраћајна школа имала је и две једрилице, и једно десетак кајака, које смо ми студенти, посебно "водењаци", обидато користили преко

лета. А посебно нам је било драго и лепо када дођу велике воде на Сави, поплави се цела Ада Циганлија и онда кајајцима да се провлачимо између дрвећа и оних корења и да замишљамо да смо у некој дунгли, неки истраживачи, неки пионири, нешто слично.

Када је основана Висока саобраћајна школа, мислили смо да ће све то вечито да траје и све увек лепо да буде. Међутим, кроз две године почеле су неке мушке, да их тако назовем, неке је замакла за око она зграда, неке је засметало што смо ми ван Универзитета па је укинута Висока саобраћајна школа, па је формиран Саобраћајни одсек Машинског факултета, значи сви смо припојени Машинском факултету. Зграда је дата Шумарима да је користе, а ми смо добили неке просторије у баракама код Машинског факултета.

У то време је било већ и обустављено уписивање студената у све године тог Саобраћајног одсека. А много и не знам. У то време ја сам већ тада и дипломирао и запослио се у Југословенском регистру бродова. Тако да све до неке педесет девете године нисам имао много везе са Факултетом, изузев што сам се својевремено пријавио на расписани конкурс за асистента за *Пловна средства* и *Основе водног саобраћаја*.

Али, тада је то ишло овако. Када се распише конкурс покупе се пријаве, напишу се реферати и све то буде сређено, буде извршен избор, али за постављене је морало да се чека слободно место упражњено или када се обезбеди средства. Тако да сам ја практички изабран за асистента педесет осме године, а постављен за асистента 1959. године.

У то време на Самосталном саобраћајном одсеку као стални наставници били су професор Никола Ока, као старешина Одсека и професори Чолић и Хране Стојановић.

Они су од педесет прве године стали били прво на Високој саобраћајној школи, па на Саобраћајном одсеку Машинског факултета, па на Самосталном саобраћајном одсеку и тако ће наставити даље.

У то време је био за доцента постављен и Драгољуб Маџура. Ја сам постављен истовремено кад и Аца Савић. То је било 1959. године.

■ *На ком предмету је Аца Савић био.*

— Нешто у вези на Друмском одсеку. Да ли су биле *Гараже* или *Аутобазе*, не знам.

Колико се сећам, у то време за стално су прешли на Самостални саобраћајни одсек и професор Ђокић, и професор Јовић, а шездесете године Димитрије Живковић. Шездесет прве, Миленко Јаковљевић, Микица Арсенијевић и Ната Наерловић. Тек негде шездесет друге године дошао је за стално и професор Сувајдић.

Као асистенти, педесет девете године смо били само Алекса Савић и ја. Али шездесете године када је оформљен Саобраћајни факултет, расписивани

су конкурси, па су већ шездесет прве године за сталне асистенте дошли Никола Пућуз и Јосип Ленаси за *Механику*, Бане Анђелковић за асистента на неком друмском предмету, не знам тачно шта. Милутин Трајковић је дошао за асистента за *Физику*, али је он касније држао и предавања из *Физике*, као предавач. За *Математику* је дошао Светозар Вукадиновић, одмах као предавач, а Драгослав Ђурчић је био његов асистент.

Те године дошао је Златомир Раковић, али је он врло брзо отишао, само је, чини ми се, неколико месеци био на Факултету, а касније је отишао и Бане Анђелковић.

Самостални саобраћајни одсек је добио неке просторије у Таковској улици и ту се углавном одржавала настава, а администрација је још увек била на Машинском факултету. Негде педесет девете, шездесете године и један део администрације је прешао у Таковску улицу. И шездесете године када је формиран поново Саобраћајни факултет као посебан факултет, настава се одвијала углавном на три одсека: на Железничком, Водном и Друмском, али Друмски се већ био поделио на два смера: на друмски саобраћај и на градски саобраћај. Колико ми се чини у то време смо ми добили и једну зграду од Поште на Дедињу, која је била предвиђена за неке поштанске институте, па је после адаптирања тамо направљено неколико учионица и кабинета. И пошто је већ постојала тзв. двостепена настава, онда су сви стручни предмети за другу и за четврту годину имали предавања на Дедињу, а општи предмети прве и треће године, углавном, наставу у Таковској улици.

Почев од 1961. године, основан је и Ваздухопловни одсек, као, да кажемо, четврти одсек, а већ се планирало увођење и ПТТ одсека.

Када је Факултет почео са редовним радом, гледале су се и друге могућности за што бољи и успешнији рад самог Факултета и за боље образовање наставног кадра.

У то време спада и добијање, не знам ни ја да ли су то биле стипендије или средства за студијски боравак професора и асистента на америчким факултетима и универзитетима. Истовремено су стигла и нека средства за техничку помоћ за оснивање лабораторија, а ми смо кроз то гледали да формирамо и неку штампарију која би нам помогла око умножавања и штампања уџбеника и скрипата, јер за стручне предмете није било на нашем тржишту уопште таквих стручних уџбеника.

Око путовања за Америку које је требало да траје четири месеца било је доста натезања прво око тога ко ће да иде, а затим и око добијања визе и свих осталих пратећих докумената. Али и то путовање је остварено почев од 15. августа 1961. године до 15. новембра.

Ми смо практично добили четири месеца по једном путнику, али ипак је то сведено на три месеца, пошто су нам касније у Америци објаснили да је август један месец без обзира што се користи само петнаест дана и да је новембар један месец исто тако петнаест дана. Тако да од 15. августа постоје



четири месеца, иако је по нашим рачуницама свега три. Добро, то није битно. Али о томе ће касније бити разговор.

Техничка помоћ, била је нека тзв. међународна техничка помоћ. Доста је ту било средстава, а ако се не варам то је било преко шездесет хиљада долара, те помоћи. И сви који су били на Факултету, и хонорарци и стални наставници, трудили су се да на неки начин оспособе за рад неке своје лабораторије.

Ми "водењаци" смо набавили динамометре. Поред тога, добили смо индикаторе за мерење индицираних коњских снага и притисака у парним машинама и дизел моторима, и-метар за одређивање средњег индицираног притиска, уређај за мерење потрошње горива код бродских дизел мотора, електронске бројаче обрта са фото ћелијама, уређаје за анализу издувних гасова мотора, ултразвучне дубиномере за мерење и снимање дубина пловних путева и још неке друге ручне инструменте.

Истовремено, и Друмци су формирали своју Лабораторију, са уређајима који су њима били потребни. А посебно је обраћена пажња да се формира једна скриптарница или како смо је ми звали Лабораторија за графичко и фото умножавање, која би омогућила једном практично новом Факултету да може на лак и брз начин да дође до одређених уџбеника.

После искуства у Америци, ми смо набавили један уређај, офсет мултиграф, који је могао да отискује листове до размере Б-4, електрични гештетнер за умножавање, уређаје за озолид, нарочиту посебну писаћу машину која је у то доба била чудо технике јер је могла да мења слог. То је тзв. "веритајпер машина" па смо ми поручили те сегменте са слоговима, са словима и латиницу и ћирилицу и грчку азбуку и математичке ознаке. Само, на жалост, та машина баш се није показала бог зна како у раду, јер није имао ко са њом да ради. Она је имала своју нормалну тастатуру, али чим се промени слог, уместо означене тастатуре метне се један картон и онај ко ради мора да зна слепо куцање да гледа у картон и да притиска одговарајуће тастере. А то нико од наших постојећих дактилографа није хтео да ради. Онда смо успели да нађемо једну дактилографкињу која је то радила, али је то релативно доста споро ишло.

Међутим, оно што је битно, то је да смо ми уз ту машину поручили, чини ми се, једно двадесет хиљада папирнатих матрица, за машину за умножавање, рачунајући да ће те матрице моћи да остану као трајни документ, да се сачувају, јер се оне само за једанпут употребљавају. Али, иако су сви то Бог зна како желели да пишу, ипак је мало стизало за штампање и за куцање. И нама је после две три године остала огромна количина тих матрица неискоришћена па смо се и му довијали да са неким другим сличним штампаријама, ми, конкретно са штампаријом Извршног већа, извршимо размену матрица, ми њима да дамо папирне матрице, а они нама да уступе металне, неке алуминијумске, које су могле да се неколико пута премазују и користе.

Што се тиче "веритајпер машине" она је имала специјалне траке које служе само за једно откуцавање, а истовремено тај откуцано текст остаје на тракама. Свакако да је та машина имала и додатни уређај да се касније та

трака убади у уређај, па машина аутоматски куца текст са траке, али ми тај додатак нисмо имали, а ја мислим и да нам и није био нешто нарочито потребан.

Лабораторије су смештене где је било места. Наша Лабораторија за испитивање бродова и пловних путева своје инструменте је прво држала на Дедињу, а касније када смо од Југословенског речног бродарства добили хидробус, онда је све то пренесено на брод и тамо је служило и за обуку студената и извођење практичних вежби и за наша лабораторијска истраживања и испитивања.

Наша прва штампарија је такође смештена била у подруму зграде на Дедињу. А у оно доба су као главни запослени били чика Марко Благоћић, који је био и менаџер, како се то данас каже, и штампар и трговачки путник и набављач. Фотограф је био Трша, како ли се звао, сад није важно, и била је као књиговезац Грозда. Наћићемо како се зову. Касније је дошла и Зденка као дактилограф на "веритајпер машини".

Међутим, без обзира на све то, те машине су нам послужиле и прве књиге и први уџбеници су штампани на њима и умножавани и то је за нас био велики успех и добродошла ствар јер других није ни било.

Уторак, 28. март 1995. год.,  
пре подне

■ *Замолио бих Вас сада ако можете нешто да нам кажете о студијском путовању у Америку наставника и сарадника нашег Факултета, које је било шездесет прве, шездесет друге године.*

— Па, негде средином шездесет прве године, професор Ђокић је, чини ми се, од некуд ишчачкао могућност да се добију нека средства за студијско путовање у Америку и да се испитају њихове саобраћајне школе уколико и постоје.

Било је питање ко ће моћи да иде на то путовање, па је на крају одређено да путују: од професора Миленко Јаковљевић, Лазар Ђокић, Светислав Јовић, Никола Ока, Светозар Чолић, Храње Стојановић и од асистената Алекса Савић и ја.

Вршене су све оне припреме, то су ишле и фотографије и извештаји. Када је све било готово, на крају је нешто запело око визе за професора Миленка Јаковљевића и за мене. Зашто за њега још и да ме чуди, али зашто за мене, то се стварно питам. Никада се нисам бавио никаквом политиком.

Добро, на крају и то је било сређено и одређено је да се 15. августа крене за Америку.

Путовање је било предвиђено да се иде возом до Париза, па после авионом из Париза за Америку, али чини ми се не директно за Вашингтон. Да ли је био Балтимор, Филадельфија као прво место, није битно.

Међутим, пред сам полазак, професор Чолић је одустао од пута. Нешто се жалио да му вилица није у реду, али доста смо били сумњичави за његово објашњење. Тек, у сваком случају он није кренуо и кренуло је само нас седморо.

Путовање од Београда до Париза то је било спаваћим колима. То је трајало далеко дуже него путовање преко океана. Била је једна интересантна ствар пошто смо морали у Паризу да преспавамо и да сачекамо сутрашњи дан за даљи лет. Свако је од нас понео од куће понешто да се грицка, овако, успут. И не знам ни ја како се задесило да баш на самом аеродрому у оној великој хали једемо неки кекс из кутије. И у зло доба професор Ока се сети да су у то доба пластикари, они тзв. терористи из Алжира најчешће на неким кутијама за чоколаде и кексе остављали бомбе по тим великим аеродромима, железничким станицама, метроу, итд., и да је свуда било велико обезбеђење. Сви су посматрали шта ко ради и нико се од нас није сада усудио да празну кутију од кекса иде и убаца у канту за љубре. Онда смо сели и једно пола сата цепкали ону кутију на најситније папириће и сви заједно однели и бацили у канту. Добро, све је то било мало и у вези са предстојећим путовањем јер за сваког од нас је то било прво дуже летење. Чини ми се да је у то доба авион летео неких десет сати, на релацији од Париза до Америке. Али када смо се једанпут укрцали, свако је у себи рекао "помоз' Боже", па шта сад буде.

Е, сад, свакојака реаговања. Одмах на почетку лета, изађе стјуардеса, донесе неки уређај тамо, па нам објашњавала како свако испод седишта има појас за спасавање, па како се тај појас намешта преко главе, па не знам како се где привеже, па где постоји неки чеп, нека полуга, ручица, шта ли би, не знам где се отвара ваздух под притиском, који надувава тај прслук, да ако се падне у воду да нико не потоне, итд, итд.

Професор Ђокић је то прокоментарисао. Казао је: "Шта ми прича како се меће, нек ми каже као епихратељ као наши попови и сви би знали шта је". Добро, некако смо се докотрљали до Америке и ту нас је сад сачекао један наш човек, да га тако назовем, дал' се зваше Петровић, јесте, ал' да ли је Милан, не знам. Углавном, неки чубурац који је још као клинац побегао преко границе, и, сад, тамо се мувао по Америци, па је некако доспео до ове организације која је све смислила за наше путовање. И ту су га одредили за неког аранжера, менаџера, преводиоца, шта ли? Углавном, он нас је сачекао. Правио се, Бог зна како, паметан, да сваког препознаје како се зове, а, у ствари, имали су од сваког од нас по две три фотографије на расположењу. Вероватно су га тамо упознавали са тим.

Добро. Пребацили су нас у Вашингтон и сместили у неки њихов студентски дом. Пошто је то био август месец, дом у то време није радио са студентима тако да је нама добро дошло. Али је то, у ствари, као двособан стан са доброопремљеном кухињом, са купатилом, увек свежом водом, топлом водом, грејање, наравно, није било потребно. И, стварно, смо ми тих месец дана колико смо остали у Вашингтону лепо ту живели.

Некако у једној смо соби били професор Миленко Јаковљевић и ја, у другој је био професор Јовић и договорили смо се да, пошто нам је самопослуга, и то од оних мало већих, била на домак руке, да сами себи купујемо и припремамо храну. А ко и не би кад имамо комплетан, огроман фрижидер "Денералелектрик", ваљда је имао 500 литара. Имали смо шпорет на гас који је имао рерну и све, а све што се у самопослузи купи за припремање ако треба да се пече онда пише толико и толико минута на толико и толико степени. И ми смо то стварно обилато користили и врло јефтино прошли.

Ту смо били, у ствари, гости Католичког универзитета америчког и већ на почетку је била нека мала збрка око тога ко смо ми, шта смо ми? Ни случајно нема никакав сличан факултет у Америци. Па ко су ти саобраћајци, па чему служе ти саобраћајци? Све је то требало некако објашњавати да би се и цео програм на неки начин прилагодио томе. Ми смо, у ствари, кренули да видимо какви су програми одговарајућих школа у Америци.

Онда су нас поделили у две групе. У једној су били професор Јаковљевић, Јовић и ја, као "водењаци" да тако назовем. У другој групи су били друмци, а то су значи професори: Ђокић, Ока, Храме Стојановић и Аца Савић.

Они су нама "водењацима" одредили једну турнеју, да обиђемо све чувене поморске академије на источној обали, а успут још да свратимо и на неке универзитете. Сада не могу тачно свега да се сетим, али знам да нам је прво путовање било у Бостон, ту је био онај Масачусетс институт, један од најчувенијих који имају неки огранак који се у неку руку бави саобраћајем, али то је ипак било везано за друмски саобраћај више, који се тамо највише развија, него што би то било за наш речни.

Онда смо обишли неке војне академије, скоро да и не знам више како су се звале, знам да је последња била у држави Мејн у неком месту које се зове Бенгор, како ли? А све што је заједничко за те академије морнаричке, то је да је свака од њих имала по неки школски брод велики, а неки су имали и комплетну академију на самом броду.

Наравно, свуда смо били гости тих адмирала, који су били управници тих академија или директори, или команданти, већ не знам како се то код њих зове. Свуда је лепо, све. Спроводили су нас кроз све просторије, кроз све лабораторије и оно што нам је одмах запало за око, то је да просторије нису Бог зна како удобне и луксузне, него су више практичне. Исто тако и учионице. Зато су оне вежбаонице и лабораторије изванредно опремљене.

Јер, уопште се у Америци у школству више придаје значај практичном раду него неким сувим теоријама. Наравно, у то доба, они су имали чак и рачунске машине, ове што се сад зову компјутери. Само, све је то било мало друкчије. То су били читави зидови препуни неких сијалица које светле, ко у филмовима. За нас је то тако и деловало. А сваки је био програмиран да кад човек седне па на некој као писаћој машини откуца своје име, онда му избаце текст једно двадесетак реди, као поздрав господину том и том, посебно

су задовољни што смо их посетили, итд. И сви су били Бог зна како поносни што они то могу нама да покажу.

Али, ми као ћурићи, у то доба нисмо много ни знали о теме, па били смо и задивљени на неки начин.

После тога требало је да посетимо и ону њихову чувену Вестпоинт у Њу-јорку, али некако смо дошли у незгодно време, када су они имали не знам ни ја, не знам шта, тако да нисмо провели ни пуна два сата у Академији и вратили се назад у Вашингтон.

Све би то било дело, али по њиховом добром обичају сва путована иду авионом. Човек проведе два, три сата док оде на аеродром, док чека на ред да се укрца у авион, седне у авион, десет минута лети, после тога га сруче на следећи аеродром и опет иста процедура до места, итд.

Ми смо веровали да би пре стигли да смо ишли колима или аутобусом него што смо се ломатали авионом. Авиони су били неки стари преправљени од ратних авиона, а пилотирали су неки, опет, пилоти који нису много заборавили своје ратне вештине, тако да су се у једном изражу спуштали са неколико хиљада метара доле на писту, а о нама што цела утроба оде у главу нико није водио рачуна. Дешавало се кад смо волели да седнемо, опет, у реп тог авиона и пошто су све писте биле тако окренуте да им је крај негде у океану, деси се да кроз прозор видимо испод себе воду, а точкови су већ на писти.

Добро, прошло је и то.

С нама је све време путовао и овај наш пратилац и преводилац, што сам га поменуо на почетку, који нас је дочекао. Он нас је свуда упознавао, преводио, јер ни један од нас није Бог зна како знао енглески. А десило се, чак, у то време, да се у Балтимору одржавао да ли беше 20. међународни конгрес навигације или пловидбе, како би то назвали. Наравно, и нас су послали тамо, добили смо и торбице и оне значке – бецеве, како се то сада зове. И овај наш Мика, преводилац, прочачкао некако и дође и каже нам: "Од сада слушајте на шестом каналу симултани превод свега што се догађа, на српском језику". Ја мислим да смо ми једини били тројица који су то слушали, тај канал. А Мика је, за то време, седео у некој кабини стакленој. Ми смо га видели одоздо и кад он почне да маше нешто, онда знамо да ће да исприча неку договорштину и, наравно, кад му досади да преводи он почне да нам прича вицење, и онда ми њему припретимо одоздо, онда се он опет уозбиљи, настави даље. Све у свему, било је врло забавно, али је и поучно јер човек све види како се то одвија.

Све ово је било у току боравка у Вашингтону, где смо, између осталог, посетили и њихов локални Универзитет који се баш не рангира Бог зна како у Америци.

Е, после тога је била предвиђена једна путујућа турнеја по целој Америци, где смо пре почетка тога изгубили једног члана. Наиме, професор Храње Стојановић је изјавио да је све то кичерај, да њега то више не занима, а он има и неке породичне проблеме и захтевао је да га врате натраг, што су Аме-

риканци врло радо учинили. Тако да је на пут кренуло уместо предвиђених осам, само нас шест. Сада више нисмо били подељени по стручним групама, нисмо били ни "водењаци" ни друмци, него смо заједно сви ишли.

Знам да смо прво отишли до, овога, како ли се зваше? Неко место ту код Нијагариних водопада, Бафало. И то је било мало и туристичка атракција обићи ове водопаде Нијагаре. Све је то тамо лепо уређено, само лепши је поглед са канадске стране, а ми нисмо могли да одемо у Канаду. Американци су на својој страни изградили један велики торањ са једном истуреном конзолом која долази скоро до пола границе, и оданде је стварно велелепан видик на саму Нијагару. Онда смо то користили.

После Нијагаре требало је да одемо у неко место, како ли се зваше, не знам да ли Гран Рапид, тако нешто. Ту су били у изградњи неки силни чворови и петље ових аутопутева њихових. У то доба су ти аутопутеви били highway, неки freeway и неки express way. Нико није успео у то време да нам тачно објасни шта значи, које какве квалификације има. Али, било је пријатно отићи, обићи и видети како се све то гради и то врло брзо и спретно и ништа од оног текућег саобраћаја није било угрожено том изградњом.

При том путовању стигли смо некако и до Детроита. Ту смо отишли у неку базу за испитивање ових фордових аутомобила. И, између осталог, било је и испитивање оних каишева сигурносних који се стављају преко груди и преко струка возача и оних сувозача. То се радило овако. Направе се неке лутке, које имају могућност гибања свуда где би и човек некако могао да настрада. Те лутке су постављене у нова кола. Знам да ме је срце болело, тек су избацили неки нови тип форда – фалком и сад тај нови фалком служи за испитивање појасева. А они га захуктају и сјуре га да удари у зид, за све то време се све то снима и онда се гледа како је и који појас утицао на могућу и немогућу повреду онога који седи унутра, да ли је могао да га заштити да ли није. Испитивали су како издржавају гибњеви и гуме на различитим врстама путева, наравно вештачки направљени да буду што лошији.

Нас су провозали једним делом те стазе и захвалили смо им се после пар минута на вожњи, али ја не знам како смо остали читави и какво је то било труцкање, трескање, нагињање. Али, то је њима неопходно да би могли да виде колика различита та оптерећења кола могу да издрже.

Исто тако, имали су вештачки направљено као некакво брдо са нагибом од неких педесет степени или бар четрдесет пет, где су сада у рикверц вожњом ишли аутомобили узбрдо и спуштали се. То нам ипак нису понудили да пробамо, јер често се свашта ту догађало.

После тога, чини ми се да смо путовали за Чикаго. Дочекала нас је нека ветруштина гора од наше кошаве. И ту смо провели пар дана разгледајући опет неке њихове институције. Све у свему ништа слично нашој замисли факултета до сада нисмо пронашли.

Према редоследу путовања требало је из Чикага да путујемо авионом за Сан Франциско, па оданде опет за Лос Анђелес. Тада сам ја први пут предложио да се мало измени траса путовања, односно не траса, него начин путовања и уместо авионом да стигнемо за шест сати, да путујемо возом. Прочитао сам негде да постоји неки Калифорнија–Зефир воз, који путује кроз најлепше пределе Америке. И мало су се Американци чудили, како то, зар ми пристајемо да путујемо педесет два сата уместо да стигнемо за неколико сати. Али и други су се исто сложили да би можда ипак било лепо да путујемо возом и да све то видимо. И то је врло брзо регулисано, јер је путовање требало да се обави између петка и понедељка, тако да смо времена имали.

И са тог путовања има разноразних сећања, присећања и добрих и лоших. Да наведем неколико. Одредио сам да путујемо спаваћим колима, а у то време тај воз је имао вагоне где је сваки купе био издвојен као за једног путника. То је, у ствари, мали један одељак који је имао једну широку фотељу која заузима целу ширину купеа, имао је шибер врата и у једном ћошку једно као орманче, а, у ствари, wc. Било је дивно путовати, јер је могао човек ноге да метне на то орманче па фино да ужива. Све је било лепо док није дошло време за спавање. Сам кревет је био изнад главе, изнад фотеље, и човек да би могао да га спусти морао је да изађе у ходник и да спусти кревет који покрива сада комплетну површину овог малог купеа и човек нема где више ту да стане. И сад остају му две ствари: или ће да се попне на кревет па да се пресвлачи или ће да користи амерички изум за пресвлачење у ходнику. А то значи: човек стане у ходник, сваки купе је имао завесу са рајфешлусом, завесу из два дела, по средини се повуче, рајфешлус се затвори па се направи као неки мало шатор, да нико не види тога који је испод шатора, сем крајева ногу. Онда се човек лепо пресвуче, попне се на кревет, затвори врата и сад је сам.

Све то не би ни било лоше, било би чак занимљиво. Али, сами кревети у вагону су окренути у правцу вожње. Ми смо некако навикли на ове наше кревете попречне, па сад колико се човек љуљушка још му не смета. Али у овим креветима се љуљушка и лево-десно и напред-назад, ко да се пржи у неком тигању који се окреће. И, стварно, за нас је било, бар за мене, врло неугодно спавање у тим спаваћим колима.

Међутим, сам воз је имао једну другу лепу особину, да су неки ти вагони изнад нормалних седишта имали, како бих то назвао, по један спрат, где је све у стаклу била као једна просторија са седиштима опет као у авиону, где је човек могао лепо да се попне горе, седне и осматра пределе свуд наоколо. Ништа му није сметало. То је било дивно. Међутим, баш негде испред Денвера поче одједанпут воз да успорава. "А", рекох, "Ево и ови су као наши железничари. Сигурно су стигли раније или не могу да нађу слободан перон". И док смо се ми онако здурало подсмевали да смо и то доживели, видимо одједанпут на вагону испред нас да неки рамови са силним четкама и са водом и неким детергентима полако али сигурно перу воз, и наравно, те стаклене куполе где смо ми били, тако да воз после пролаза кроз те рамове са четкама ушао сув, умивен, очишћен, опран што код нас нисмо могли ни да замислимо. Улази у

станицу очишћен. А то је све, опет, зато што после Денвера, наравно после неког времена, почиње полаки али благи услон кроз оне стеновите планине. Тако да смо ми до сада путовали кроз непрегледна житна поља, у то доба то као да је човек негде задутао у Банат или Бачку. После почиње да се мења и клима и предели. То су сад већ онако планинске, прво су то биле шуме, па онда високе планине стеновите, али у сваком случају једна дивна и лепа природа. Бар ја сам уживао док смо све то време путовали. Јесте да је трајало дуго, али исплатило се.

После, опет, из тих планина се полако спушта према Сан Франциску.

Е, Сан Франциско је за нас био, опет да кажем, бар за мене, стварно нешто до сада недоживљено. То је сасвим друга Америка него она која је била на Истоку. Источни градови личе некако на Европу, имају нешто своје, а западни су опет нешто сасвим друго. Међутим, колико ће се видети разлика између Сан Франциска и Лос Анђелеса, то је тек каснија прича.

У Сан Франциску смо малте не били више као туристи, пошто ту не зна човек шта не би могао све да види. Али, истини за вољу, преко пута Сан Франциска преко залива је и чувени Беркли, а нешто ниже од Сан Франциска, јужније је и Стенфорд.

У Берклију смо провели пар дана и ту је било први пут да наиђемо на нешто што може бар нас ”водењаке” мало да заинтересује. У једној, на изглед, обичној бараци, смештен је њихов Институт за испитивање бродских модела. Међутим, морам опет да испоставим разлику. Та барака, кад би је гледали, мислили би да је склепана негде у Маринковој бари. Али, зато је базен био са стакленим зидовима, са исцртаном мрежом да може приликом снимања да се прати понашање тих таласа и свега, са комплетном електронском опремом за испитивање тих модела и стварно ми смо, онако, загледали то. Није то оних димензија какви су били европски институти за испитивање у Дуисбургу, на пример, или у Бечу, али све што је могло да се ради, све се ту радило и одмах аутоматски пребацивало на рачунске машине и добијани резултати који су се тражили. Кажем, то је први пут да смо нашли нешто што је могло нас да заинтересује.

Иначе, Беркли је много боље опремљен за разна ваздухопловна истраживања и те њихове студије су чувене у целом свету.

После Сан Франциска, где смо обавезно прошли неколико пута преко оног чувеног моста Golden Gate, а још више пута, преко онога, не знам више ни како га зову, моста што је ишао за Беркли, отишли смо у Лос Анђелес, који је, опет, неко своје чудо ове Западне обале. То је град који, у оно доба, није имао уопште неких великих зграда, све је то било ниско, приземно, спрат-два, једино у Down Town ако је било неколико облакодера, али ни слично ономе у Њујорку. Али зато град који је испресецао highway-има, freeway-има, неки иду испод терена, неки иду изнад терена, изнад градских улица, и ја мислим да другачије и не може да се спроведе саобраћај у Лос Анђелесу, него на тај начин.



Тамо смо били баш гости њихове те Градске управе за саобраћај и знам да су имали једну огромну собетину, која је цео зид имала начнчкана са телевизорима, односно неким мониторима где су камере биле постављене на мостовима који прелазе преко аутопута и могао је човек једно возило да прати све време док се креће кроз цео Лос Анђелес, само скида поглед с једног екрана на други, јер тако камера хвата како прелази преко одређеног подручја.

Ту, сад, у Лос Анђелесу сам се опет ја копрцао нешто. Па сам предложио ако могу да нам за дан одложе путовање за даље, а тај дан да искористимо да у току путовања свратимо до Великих кањона. И то је могло врло брзо да се стигне, одређене су опет нове карте, опет све, за један дан све се то заврши код њих. Тако да смо стигли и до тих кањона. У ствари, иде се возом до неке станице, па после аутобусом до самог места. И могу да кажем да оно што човек види и ако проведе цео дан на тим кањонима стварно је нешто величанствено и велелепно и сам доживљај је нешто што ретко ко може и да објасни себи како то изгледа. Ту човек први пут има утисак да је довољно да пружи руку и да стигне до друге стране, а, у ствари, она друга страна је који пут и сто миља далеко.

Онда, сами они Кањони са оним њиховим избразданим ивицама, током дана како сунце сија тако се мења изглед и облик. Кажем, нешто стварно невероватно, нешто величанствено и стварно би нам било жао да смо прошли Америку, а нисмо то видели.

■ А, Холивуд?

— Добро, у току Лос Анђелеса, били смо обишли и Холивуд, и ишли у Warner Bros, онај њихов студио. Наравно, тамо је обавезно чим се дође у студио да се сликамо те са младим глумцима, те са чувеним режисерима, па после нам стигну и те слике и још неке слике од тих глумаца са посебним поветима. Све је то спадало у ону њихову редовну ... Само шта сам запамтио из Холивуда и баш из тог њиховог студија. Одвели су нас тамо на неки ланч, у њихов ресторан. И у то доба, не знам како је сада, али човек скоро да се уплаши како гледа лица оних који су дошли са снимања. Све је то нека јарка румена боја по лицима. Казали су нам да тако морају да се офарбају да би на филму деловали природно.

Били смо чак и у оном Дизниленду. Бар, ко је хтео. Чудо над чудима. У то доба јединствено у свету. И воз на једној шини и путовање подморницом и путовање на месец, а мени се највише свидела њихова Main street она главна, куда су пролазили трамваји са коњском вучом, где су све оне кафане, кафанице, салуни и све остало као што је било негде у 19. веку. То је све толико присно и весело да човек сам себе сматра да је неко дете које је залутало. Ту треба да кажем, да колико знам у Дизниленду су све зграде, све ствари, сва возила, све је смањено за једну десетину величине. Тако да човек то некако несвесно осећа, као да је у некој бајци. Наравно, ту је био и замак успаване лепотице и све остало. Провели смо цео дан незаборавно. Шта је мене посебно још овако заинтригирао? Могао је човек да купи и плати улазницу за улаз и онда да

плаћа сваку представу коју хоће да доживи или види. А могао је да купи један блок тих улазница са одређеним вредностима, 20 центи, 20 центи, 50 центи, то је било нешто јефтиније, а што је најважније, на свакој карти је писало да ће та карта да важи докле год Дизниленд буде постојао.

Сачувао сам био те две карте и донео кући, сад наравно и не знам где су, али сад би ме интересовало да ли то још увек важи или не важи.

Добро. После тога и путовања за Кањоне и од Кањона смо отишли, чини ми се, у Њу Орлиенс. Е, сад, то је опет трећа врста градова. Иде човек улицом и онај га позива да уђе у кабаре, да уђе у не знам ни ја, нуди програм, нуди ово, мисли човек да је негде у Паризу на Пигаду или Монмартру. Наравно, нисмо били много расположени да залазимо ту, јер Њу Орлиенс има и ону другу страну где су црни одвојени добрим делом од белих, где на железничким станицама има станица за обојене, станица за беле, где су вагони одвојени за црне, за беле. Али, ту смо се договорили да покушамо ми да одемо, рекао бих у неки Институт за водне токове. Цексон, чини ми се да се звао. То је, па, двадесетак-тридесетак миља од Њу Орлиенса. Отишли смо и тамо нас је стварно дочекало једно чудо. У ствари, шта је?

За време рата су Американци изградили комплетан слив Мисурија и Мисисипија у одређеној размери у бетону, са свим могућим. Али, потпуни веран облик и са оним како бих казао, вештачким препрекама току које се појављују у природном току, што се овде радило, наравно, помоћу неких мрежица. На свим станицама које постоје на стварном Мисисипију и Мисурију, водомерним станицама, постојале су одговарајуће мале мерне станице и на том моделу. Па, модел је неколико хектара велики. И сад, чему служи тај модел?

Они, на пример, узму неку поплаву тамо из тридесете године која је тад и тад направила такве и такве штете. Та, таква поплава се сад симулира на том моделу, и створе се исти услови и исте појаве и онда се посматра шта би било да је негде урађено то и то. И кад то раде, долазе до значајних искустава за убудуће шта би могло. Наравно, свака таква појава ту може да се спроведе за неколико сати. И, тврде они тамо који раде да су две такве поплаве они благовремено симулирали на моделу, када су се појавиле у природи. И да су захваљујући резултатима те симулације успевали благовремено да склоне стоку, заштите не знам ни ја неке објекте и да сасвим на други начин усмере поплаву него како би она стихијски кренула даље.

Кажу, да су два таква рада исплатила комплетно све ово што је рађено на самој тој станици, том моделу. Једна дивна ствар. Сетио сам се одмах да ми имамо нешто слично испод Авале, али не таквих димензија, не таквих размера, и свакако не тако перфектно технички опремљено да може све да се ради.

Полако смо се враћали, опет, назад у Вашингтон. Све је то путовање, сада, ишло возом. Мислим да после овога Цексона нисмо нигде стајали, а било је предвиђено да се још последњих неколико дана проведе и у Њујорку.

У Вашингтону нас је примио наш амбасадор Марко Никезић. Десило се да је тада тамо био и Милентије Поповић, високи ондашњи руководилац, тако да је и он био у Амбасади, кад и ми. Миленко Јаковљевић и он су се добро знали још од пре рата. Да ли са Факултета, јер су обојица завршили Грађевински факултет, или преко Партије, не знам. Тек, каже Миленко: "Видиш, Милентије, ми смо у Америци видели доста тога и све ћу ја то да применим и спроведем код нас на Факултету". И све тако. А кад је завршио, гледа га Милентије, па му каже: "Знаш шта, нећеш ти ништа од тога свега да урадиш". А на то ће Миленко: "Хе, хе. У праву си. Има млађих па нека они све то спроведу у дело". Ето такав је био Миленко. Час овако, час онако.

Сад опет, мени "водењаку", паде идеја на памет да видимо да ли можемо да заменимо наше авионске карте за брод. У то време још је била та преокеанска пловидба путничка на висини. Наравно, ишао је "Квин Елизабет" који је од Њујорка до Шербура стизао за пет дана. У оно доба је он носио и плаву траку. И сад, опет, може не може, па на крају може. Пристану и ови остали путници да проведу пар дана на таквом броду. И ми тако одосмо пред полазак, полазак је био предвиђен за 15. новембар, одемо неколико дана раније у Њујорк. Опет обилазили неке универзитете, где, практично, нисмо нашли ништа што одговара нама, али смо понели пуно искуства, која могу код нас да се примене.

Сачекамо тај дан. И, сад, долази, опет, свечаност улажења на једну такву грдосију од брода какав је био "Квин Елизабет" у то време. Стварно, добили смо неку Ц палубу, испод главне палубе још три, али свака кабина је поред оног стандардног округлог прозорчета имала и комплетно купатило и све остало.

Али, шта је нама сад ту можда сметало. То је што смо ми ваљда били једина група која је долазила једнако обучена и на доручак и на ручак и на вечеру. Иначе, у то доба, ти који су путовали бродом преко Океана то су били они који су сматрали да треба нешто да доживе, па се на један начин обуку ујутру, на други начин у подне, увече су већ вечерње тоалете и вечерња одећа. Ми, ипак, то нисмо имали.

Дивно је било и то путовање. Понекад мало узнемирено. Понекад као по глатком. Ја лично сам то страшно волео, али зато сам и покушао да то доживим. И тако смо се докотрљали после стварно пет дана у Шербур. И, сад, излазак. Брод стане уз кеј, на кеју огроман хангар од неколико спратова и такође са неколико спратова силази се са брода. А испод тога чека нас специјални воз који само служи за путнике са "Квин Елизабет" да нас одвезе у Париз. Воз нигде не стаје, зна се какве су француске железнице, то само шишти и пишти и за час стигосмо у Париз. И, сад, то је крај нашег путовања за Америку, 1961. године.

Доживели смо оно што је стварно ретко ко могао да доживи. И што је најлепше, ништа нас није коштало још смо неки долар и уштедели.

Сад, кад гледам, овако, цело то путовање, поред стварно добрих искустава које смо покупили, чак и записали, било је неких ствари које су нам бар добро дошле, пошто истовремено кад смо добили средства за ово путовање добили смо и средства за набавку техничке помоћи за оснивање разноразних лабораторија.

Да поновим још једанпут. Оно што су америчке лабораторије опремљене ми стварно нисмо могли ни да рачунамо да ћемо ускоро добити. Али, за оно што смо ми могли непосредно код нас да примењујемо добра смо искуства извукли и, наравно, донели и одговарајуће проспекте.

Тако да после повратка из Америке ми смо овде на Факултету почели да гледамо могућности шта би нам било најнеопходније за оснивање неке будуће бродарске лабораторије, али истовремено и да видимо могућности да направимо неку малу штампарију која би нам помогла око издавања скрипата и уџбеника из ове наше саобраћајне струке. Стварно их нигде нема. Једино су били неки руски уџбеници који па, опет, нису могли баш непосредно да се примене код нас.

Тако смо за лабораторију набавили, односно поручили динамометре, пиметре, разне уређаје за испитивање мотора и слично, али су нам добро казали да када проучујемо нешто из Америке морамо тачно све да наведемо. Мислили смо да је довољно да се каже да је за нас овде напон струје 220 са 50 херца. Међутим, ако се поручи неки уређај, а не наведе се да треба да има и одговарајући кабл и да има одговарајући утичник, они ће стићи и без кабла и без утичника. Тако да смо разгледајући инструменте и оне проспекте добро водили рачуна да наведемо све, да не стигне нешто што не може да се користи. Па, ипак, нам се десило да су нам, једанпут, без нашег пристанка послали електронски дубиномер, који је радио на напон од 32 волта. Е, сад, долази оно, како направити 32 волта. Па смо морали да повезујемо акумулаторе да, некако, дођемо до тог напона и да можемо инструмент да користимо.

Што се тиче Лабораторије за графичко умножавање, како смо ми назвали нашу будућу скриптарницу, то смо тачно знали шта хоћемо после оних обилазака у Америци. Они су имали те мултиграф апарате малтене у сваком факултету или институцији. Сви су користили палирне матрице. То је ишло веома брзо и једноставно и ми смо међу првима набавили ту мултиграф машину са матрицама и одговарајући веритајпер машину. Међутим, за оно што непосредно треба да се одмах користи, набавили смо неки термофакс уређај који је на специјалној хартији извлачио копију. Наравно, то је било у Америци виђено у сваком ходнику, где је, наравно, урађено тако да убациш пет центи и вадиш копије. Ништа нема бесплатно. Али, ми смо набавили ту машину и она нам је стварно послужила када треба нешто брзо да се умножи благовремено. Једина незгода је била што је тај уређај користио неке сијалице које овде у Европи нису могле да се набаве. И што је могао да ради једно пет шест минута, па је морао да се пусти да се хлади.

Добро. Ипак са овом оформљеном нашом Лабораторијом за испитивање бродова, ми смо почели прва истраживања, а далеко више смо развили тај рад када нам је Југословенско речно бродарство дало један хидробус. Онда смо могли да кренемо и на испитивање пловних путева, и на испитивање бродова, не само из Београда него и на даљим овим подручјима.

Тако да у последњих, не знам ни ја колико бих казао, двадесетак и више година, Лабораторија је вршила опсежна истраживања која су се углавном сводила на испитивање пропулзионих и потисних или вучних особина бродова, на испитивању отпора теретњака и баржи. Испитивали смо и неке путничке бродове. Тако да сад, морамо да кажемо, скоро да нема типа брода који ми нисмо испитали и то под различитим условима. И не само да смо вршили испитивања него смо уз те резултате испитивања брода давали увек као неку малу студију о његовим могућностима, уз препоруку шта би евентуално могло ту да се побољша или исправи.

Није то све ишло тако лако. Сећам се добро. Багерско-бродарско предузеће је стално радило на релацији Дубравица-Београд, где су ишли мали бродови тегљачи од 600 коњских снага, који су вукли отприлике по око пет-шест малих шлепова од по 600 тона носивости. И, сад, ми смо у оно доба учили да су најмањи отпори једне поворке када се сви бродови повежу у једну линију. Значи, сваки шлеп за претходни. Међутим, ови бродарци, из Багерско-бродарског су везали два-два-два. Значи, све по два заједно па на размаку следећа два. Они су то радили из једног сасвим једноставног разлога. Кад су сви теретњаци у једној бразди, онда на сваком теретњаку мора да буде крмар. А овако када се повежу, онда у првом реду буде један крмар, другог нема, у другом реду нема их уопште, а у трећем реду опет један крмар, па и тај последњи је знао по који пут да намести неку метлу и капу одозго па издалека изгледа као да он стоји за точком, а у ствари њега нема. Наравно, да таква поворка врда лево десно. И често се догађало и да наседне негде и да путује доста дуже него што треба.

У оно доба у Багерском је био наш један колега који је хтео да испита целу ту ствар, позвао је нас и нашу Лабораторију. Наравно, ми смо понели наше динамометре и остале инструменте и кренули са поворком која је била повезана у бразду. Снимили смо цео ток путовања од Дубравице до Београда, али овим крмарима се то није допадало, па су се договорили кад смо пролазили поред Грочанске Аде и у једном моменту покидали су вучнике, сви су се међусобно откачили и одвезали и расули по Дунаву. Мислили су на тај начин да ометају ово наше снимање. Међутим, ми смо ту стали са снимањима, поново направили вучу и кренули до Београда.

Следеће путовање смо мерили време путовања и брзине пловидбе са њиховим стандардним начином два-два-два. И доказали смо да када се путује у бразди стигне се два и по сата брже него када се путује њиховим уобичајеним начином. Уз та два и по сата бржег путовања, следи и већи број обрта,

веће количине превезеног терета тако да су то за годину дана биле огромне количине шљунка.

Прошло је неко време од како смо ми њима дали комплетне резултате са студијом, и питамо ми какви су резултати, да ли су нешто предузели. А онај наш колега каже да све иде по старом јер је тако одлучио Раднички савет. То је била врховна власт и сва наша истраживања могу да се баце у воду.

Међутим, било је и других примера. На пример, када смо испитивали "Слогу", то је био потискивач "Дунавског Лојда", они су то схватили врло озбиљно, довели су чак и једног мајстора из фабрике мотора. Па док смо ми у току овог испитивања вршили разне пробе и разна мерења, тај је све то записивао са своје стране што је он приметио. У току пловидбе већ смо нешто изменили на моторима, па се показао неки бољитак. А после извршених мерења и после подношења тих резултата и студија, они су се са своје стране обратили и произвођачу пропелера, и средили су брод тако да су дуго година после тога имали знатно боље успехе него други остали бродови.

То су овако као два примера, сасвим супротна једна другом, док су једни ометали, други су потпомагали и користили.

Међутим, у то време су се градили и канали Дунав-Тиса-Дунав, тако да смо ми са нашим хидробусом, нашом лабораторијом, често ишли и на путовања и вршили мерења по самим каналима, како токова, како профила, како понашање брода. И те смо резултате благовремено свима достављали кога је то требало да интересује. Међутим, на тим каналима шта је урађено урађено је, колико је урађено урађено је, шта се у међувремену засуло, покварило, нико о томе изгледа није много водио рачуна. Тако и оно мало пловидбе што је ишло кроз канале често је незгодно завршено, бродови су наседали, јер је неко на доњој брани испустио воду, а онај на горњој није, итд.

Све у свему када погледам, много смо ми радили као Лабораторија. Јесте да смо ми били први који су основани на Факултету, јесте да смо имали доста потешкоћа да набавимо брод. Јер, увек сам гледао нешто. Нека друга струга може да врши нека испитивања. Увек сам завидео пољопривредницима. Узме неко зрно тамо, обрађује га, ради кад хоће, где хоће, ствара сам себи услове, добије резултате, побољшава, а ми смо увек били принуђени малте не да мољакамо бродарства да нам у то и то време дају неки брод.

Ми смо били присталице да се та сва испитивања спроведу систематски. Значи и са бродовима, и са разним режимима рада и при разним водостајима. Међутим, тешко смо кад могли то да урадимо. Једно од комплетних испитивања су била, рецимо, испитивање једног шлепа који смо испитали са пуним теретом, са пола терета и са празним. Међутим и то је било опет само при једном водостају. Можда би резултати били друкчији да је рађено при ниском водостају, а исто тако и при високом.

Кажем, ретко смо могли да створимо комплетна испитивања, али, ипак је све то давало оно најосновније о чему се до тада није ништа знало.

Могу да кажем овако. Без обзира на сва та разумевања или неразумевања, сви ти подаци које смо ми прикупили, а они су толико драгоцени да просто не вреди причати о њима, а сад што неко још увек не уме да их користи - то је друго, навело ме је да често кажем да су сва ова наша испитивања за 21. век и да ће можда тек следеће генерације схватити да без тога не иде. Јер, као што сваки човек мора сам да испитује свој организам, тако и сваки брод има неки свој организам у коме треба видети како му ради срце, како му ради пумпа, како му ради мотор, како му ради пропелер, а о томе се данас много не води рачуна. Добро, сад последњих година су изузетне прилике, све је то остало, нигде ништа нема, али верујем да ће једног дана свему томе да се много, много више обрати пажња.

Међутим, морам нешто друго да напоменем. Ако се сама бродарства нису много интересовала за та испитивања, ипак је Институт у Академији наука, на челу са професором Зрнићем, итекако користио резултате наших истраживања, а и наши студенти су често радили, да не кажем само дипломске радове, него и магистарске па и докторске радове из тих области.

С те стране кад гледам, ја сам, ипак, задовољан што је све то тако обављено. Није баш увек то све ишло лако. Знали смо ми да радимо и целе ноћи, да би кад брод крене ујутру сви инструменти били намештени. Знали смо да испитујемо бродове и на отвореном шлепу по мразу и по киши, када ни бунде нису биле довољне да нас заштите од тих неприлика. Али, резултати су ту, и ја могу у крајњој линији да кажем да сам задовољан што сам се тиме бавио и што сам тиме заинтересовао и многе своје бивше студенте да на том пољу наставе са радом.

Субота, 1. април 1995. год.,  
пре подне

- *Замолио бих вас да сада нешто кажете о набавци опреме за нашу Лабораторију, о изградњи лабораторијског чамаца, и како смо добили лабораторијски школски брод "Неготин".*

— Па непосредно после добијања инструмената преко техничке помоћи гледали смо, некако, да на најбољи могући начин те инструменте можемо и да користимо. Свакако, сви инструменти су били за нека теренска испитивања, а не за кабинетски рад. Тако да нам је неопходно било да на неки начин прибавимо себи неко пловило. Најједноставније нам је било да изградимо мали моторни чамац од дрвета. То нам је градила "Бродотехника" и мотор смо купили, неки енглески "Листер".

- *Добро, али Ви сте пројектовали.*

— Добро, ја сам пројектовао. Није битно. Тај дизел је био са веома високим степеном компресије, па без обзира што смо добили курблу морало је

да иде да се пали преко акумулатора. Међутим, због саме конструкција чамца, пошто је био мали чамец, свега седам метара, а морао је да има и кабину и где да се смести мотор, акумулатори су морали да дођу кроз напред у прамчаном пику, тако да који пут се због велике дужине каблова мотор тешко палио. У тим случајевима ми смо врло једноставно то решавали, да уместо дванаест водти пребацимо на двадесет четири, па кресне, грмне мотор и после се иде лако.

У то време као неки техничар или техничко лице које је помагало, радило у Лабораторији био је Миленко Ђого. Он је вишегодишњи бродски стројар, који се стварно разумевао у све те ствари и био веома велики практичар. Са њим смо извршили прва та испитивања, углавном стабилитета брода и понашања у току пловидбе, али показало се да са таквим чамцем не можемо да користимо друге инструменте.

На основу личних познанстава, другарства, итд, успели смо некако да од Југословенског речног бродарства, као пренос основних средстава, добијемо један хидробус. То су они хидробуси из Мађарске који су стигли на рачун репарације, али код нас никако нису успели да нађу себи место где ће да раде, где ће да превозе.

Захваљујући том хидробусу, ми смо могли да почнемо са радом са испитивањима, али је претходно морала да се изврши одређена реконструкција. Избачена су она стандардна седишта која има сваки хидробус, а у предњем делу брода направили смо два кабинета, а у задњем крменом делу брода оспособили смо једну велику учионицу са столовима и столицама.

У то време покушавали смо да добијемо још један инструмент који је био врло битан за наша испитивања, а то је торзиометар. Међутим, торзиометар је сам по себи био веома скуп, и ми, као Факултет, ни у ком случају нисмо могли да одвојимо толико средстава, а као Одсек још мање. Олет, захваљујући личним познанствима, склопили смо уговор о дугогодишњој срадњи са Предузећем у изградњи Ђердапа, нарочито када дође до оног тренутка када треба преграђивати Дунав, па се у суженом делу појављује веома јака струја. Е, ту је требало вршити испитивања са бродовима, како изгледају односи погонски мотор и пропелер и на основу тих испитивања који ће бродови бити могући да се употрече као допунска вуча итд, итд. Углавном, ми смо преко Ђердапа успели да набавимо торзиометар, који је по уговору имао да се користи првенствено за испитивање брода у сектору Ђердапа, али је дата могућност Лабораторији да те инструменте користи и за сва остала друга истраживања.

Торзиометар смо набавили са могућношћу да мери сва вратила од 50 мм до 300 мм, што је било сасвим довољно да се у то уклопе сви могући изграђени бродови, бар на Дунаву.

Е сад, опремљени лабораторијом, односно школским бродом, и свим тим инструментима, ми смо почели углавном да испитујемо, онда је то било још у изградњи, каналски систем Дунав-Тиса-Дунав. Али, то није било довољно



да задовољи наше, да тако назовем амбиције, јер смо хтели да испитујемо постојеће бродове, али на правом Дунаву, на главном току Дунава.

Опет смо морали да кренемо у акцију, преко познанстава, преко убеђивања, преко свих могућих аргументација, да од наших бродарстава добијемо одређене бродове за испитивања. То су били: ПИМ - Предузеће "Иван Милутиновић", ББП – Багерско бродарско предузеће, Југословенско речно бродарство, "Дунавски Лојд" из Сиска па чак и Бродоградилнице "Бродотехника" из Београда, итд, итд. И гледали смо кад год је могуће да вршимо испитивање на одређеној стази на Дунаву, са одређеним оптерећењима и још више смо гледали да уз све то упознамо и уведемо у рад и наше студенте.

Али, врло је тешко бродарцима да издвоје брод, да га одвоје од рада неколико дана да би се вршила испитивања. Па смо били принуђени да се ми прилагођавамо могућностима бродарства.

На тај начин смо се опет договорили да испитивања вршимо у току саме редовне пловидбе тих бродова, с тим што би се брод задржао неколико сати само на почетку, пре испитивања, да се монтирају инструменти.

Кад је дошло до такве врсте испитивања, опет смо ми унутра убацили наше студенте, тако да смо имали вишеструку корист. Прво и прво, испитивали смо брод на целој пловној мрежи Дунава. Упознали смо студенте како се врше та испитивања. Студенти су са своје стране упознали и пловни пут и живот на броду, и сама та испитивања, па тако да је то за њих био и лабораторијски рад и лабораторијске вежбе, па чак и пракса.

На тај начин смо бродовима Југословенског речног бродарства, углавном, и "Дунавског лојда", обишли и испитивали цео Дунав, од Рениа у Русији до Регензбурга у Немачкој.

Касније се то увело као пракса да се сваког лета студенти, уместо практичне обуке, укрцају на неки брод и кренемо сви заједно са инструментима и вршимо испитивања. Сада је то, опет, још шира могућност, јер кад се крене на пример из Београда или Вуковара до Регензбурга онда се који пут остајало и по месец дана на броду, а вршена су испитивања и проулзиона и рад мотора и потрошња горива и брзина пловидбе, и брзина оптерећења и то стварно на целом пловном путу Дунава, и од Београда и од зоне тзв. Средњег Дунава, а Регензбург је већ у зони Горњег Дунава.

Та испитивања су стварно била врло опсежна, студенти су водили дневнике, вршили испитивања, истраживања, обрачунавања. Морали су да пишу неке реферате итд, итд. И ми лично сматрамо да смо успели све наше студенте не само да заинтересујемо за ту врсту посла, него и да науче све што је било неопходно, а у самој учионици то нису могли.

Морам да напоменем да је нама лабораторијски брод служио и као учионица. Чим прођу они јаки зимски дани, ми смо се селили на наш брод и ту су одржавана сва стручна предавања из наших стручних предмета.

■ *Где је брод био, кажите Професоре?*

— Брод је једно време био испод Савског моста у Бранковој улици, а касније је био премештен тамо близу Аде Циганије.

Услови на самом броду баш и нису били некако идеални, али смо сматрали, да није згорег да и студенти виде и како то изгледа на броду. Али, покушај са цртањем водних линија није успео јер се паус под оном влагом увек скупљао и губио своје праве размере. Исто тако, кад дођу мало топлији, летњи дани, када сунце упече, брод је од алуминијума, није постојала могућност да се унутра створи сношљива температура за учење. Али, били смо издржљиви и ми наставници и наши студенти.

После оног поменутог Ђоге, као помоћник на хидробусу, као лаборант, дошао је Иво Мазић, који је истовремено као лаборант и студирао и дипломирао на нашем Одсеку, не знам ту је негде, шездесет девете, седамдесете. И пошто је он био фамилијаран човек, ожењен са двоје деце, он је себи тражио после неки бољи посао, а уместо Иве Мазића, дошао нам је Мома Николић, који се и најдуже задржао у том својству на броду.

И Мома је, такође, студирао истовремено са обављањем посла и завршио је Први степен код нас, али га је његова прерана смрт отргла од даљих могућности.

■ *То је било 7. октобра 1986. године.*

— Да. Мома се стварно показао као један ретко брижљив човек. Он је тај хидробус сматрао малте не својом кућом, све је сам уређивао, поправљао, кад је требало да се премешта брод у зимовник, кад да се извезе опет на Саву, све је то било Момино. Он се није никад женио, па је можда због тога имао више привржености.

■ *Морам да додам да је и нама, млађим асистентима у то време, Мома помогао и показивао. И стварно смо га сви волели и лепо смо сарађивали и баш нам је било искрено жао када је отишао. Али, тако је то.*

*Остаје само још да кажемо шта је са резултатима тих испитивања, како су они објављивани и коришћени?*

— Да, то нисам споменуо. Студенти су били обавезни, као што сам казао да воде дневнике. Али студенти су морали да врше испитивања и то свако је морао своје податке неке да одређује, а ми смо, пошто је таква била обавеза према бродарству које нам је дало брод или боље рећи које нас је примило на брод, били дужни да им дамо извештај о испитивању.

Ми смо уместо извештаја увек правили једну малу студију, где су ушли комплетни извештаји, комплетни резултати, али и све оно друго, што би исходило из тих резултата. Значи, анализа тих резултата, препоруке шта би требало да се уради. Неко бродарство је знало то добро и корисно да искористи, а неки су се о све то оглушили. А било је и доста људи који су, некако,

да не кажем са неповерењем, али с неким ниподаштавањем све то посматрали. Међутим, време ће показати своје.

- Добро. Ја само да додам, да је Лабораторија до сада испитала око педесет врста бродова, бродских састава, самоходних теретњака и да за свако то испитивање постоји одговарајући извештај, студија и да су ти резултати послужили неколицини колега за израду и магистарских и докторских теза. Ја ћу конкретно рећи да је то помогло, пре свега и мени, а доцније и колеги Влади Шкиљанци. А, сад је овде још један колега из Новог Сада. Тако да се надам да ће тај рудник тек наићи на још неке истраживаче.

Ево, сада смо разговор завршили и ја Вам се најлепше захваљујем.

## РАДОВАН БАНКОВИЋ

Рођен 1929. године. Редовни професор на предмету ЈАВНИ ГРАДСКИ ПУТНИЧКИ ПРЕВОЗ. У сталном радном односу на Факултету од 1969. г. Пензионисан 1994. године.

Са професором Радованом Банковићем разговор је вођен у два наврата у његовом кабинету број 330 на Саобраћајном факултету у Београду.

Четвртак, 8. јун 1995. год.,  
од 11 до 12 сати.

- *Замолио бих Вас Професоре да нам кажете нешто о Вашим студијама на Саобраћајном факултету? Изнесите нам Ваше услове из тог времена.*

— Па, ја ћу причу да почнем од оснивања Факултета, односно Високе саобраћајне школе, 1950. године. Тада су уписане одмах три генерације, прва, друга и трећа година. С тим, што су, наравно, друга и трећа година уписане од стране студената са других техничких факултета.

Ја сам завршио прву годину на Грађевинском факултету, и уписао сам се 1950. године у другу годину Саобраћајног факултета, односно Високе саобраћајне школе.

Ја не могу да се сетим који су мотиви моји били за упис на Саобраћајни факултет. У сваком случају то је било нешто ново, које се појавило уопште као струка. И то је било за нас изазовно, атрактивно. Саобраћај, возови, инжењери, кожни капут, тако више нека симболика, тако тога новог. То нас је да кажем мотивисало да се упишемо на саобраћај. Нисмо знали нормално шта је то, суштина тог саобраћаја.

Могу по сећању да кажем да је тај наш сусрет са Факултетом, са Високим саобраћајном школом, био врло интересант. Ми смо имали једну нову зграду на Бановом брду, која није рађена за Факултет, али је имала, да кажем, ту све услове за Факултет. То је била зграда са новим намештајем, са лепим учионицама. Имала је свој ресторан студентски, била је атрактивна и амбијент је био такав да је она била практично у једној шуми, једном парку. Тако да је то све било, тај почетак, интересант. И, то, могу да кажем, са тог амбијенталног

становишта. Али, с друге стране и са тог стручног становишта то је био један, тај почетни период, период једне еуфорије, одређене, да је то сада све могло да се уради. Дакле, све се могло савладати. Тако се онда гледало.

То би, тако, био један увод. А, затим, тада се, наравно, сећам и тих наших првих професора, оснивача, почевши од професора Јаковљевића, који је био ректор Високе саобраћајне школе, и који је био велики ауторитет и као професор, јер је он пре тога био професор на Грађевинском факултету, а имао је тако јаке политичке позиције. Затим, наравно, професор Ока, професор Чолић, професор Хране Стојановић, професор Дима Живковић, професор Сувајлић, и да, професор Ђокић. То су били ти наши први професори с којима смо имали сусрете, поред оних професора са других техничких факултета.

Морам да кажем да смо имали тада најбоље професоре са других техничких факултета за оне чисто техничке предмете, као што је био професор Панта Тутунџић са Технолошког, као што је био Базиљевић са Рударског факултета, као што је био професор Величковић са Машинског и други веома чувени професори. Тако да је ту једна елита професорска са других факултета исто учествовала.

Овде можда можемо да кажемо, да смо ипак имали ограничен број тих предмета саобраћаја, чисто из саобраћаја. Зато што је то било, наравно, у повоју. Професор Ока је предавао техничке предмете: *Возила*, била је нова, наравно, *Технологија одржавања* као и *Гараже и сервиси*. Затим, основни су били предмети професора Ђокића у друмском и градском саобраћају. Професор Диме у железничком, а слушали смо наравно и *Основе речног саобраћаја*, које је предавао професор Чолић. Тако да је тај дијапазон тих саобраћајних предмета био доста ограничен. Наравно, то онда ми нисмо могли да проценимо. То сада, са данашње перспективе, мало процењујемо.

Али, кажем, то што је било то је био период једне еуфорије и једне, да кажем, наде да је то све кренуло добро, да ће ту да се из тога ипак изроди једна струка, што је касније и показало.

Оно до чега смо касније дошли, што је везано за тај период, то је да ми можемо да будемо ипак задивљени са садашњег становишта некој видовитости професора Јаковљевића и других професора који су кренули храбро у стварање једне такве Високе школе, у покретање једне струке нове и научне области у то доба, када је, то можемо да кажемо, саобраћај на научном нивоу био у повоју. И то је и сада за дивљење. И показало се да су они били у праву и да су били веома, да кажем, далекосежни – видовити у томе.

То је један део.

Иначе, могу још да се, овако, подсетим да тамо нисмо само функционисали као Висока школа, већ да смо функционисали и под другим сегментима. Тамо је био развијен тај живот студентске организације. Затим смо имали спортску делатност веома развијену. Дакле, били смо један колектив где су се познавали сви студенти са свим професорима. Таквог је било обима. Знам да

смо имали одређена предавања из културе, из уметности, итд. Сећам се добро да је диригент, наш познати, Оскар Данон, то је овако илустрација, једно предавање држао о слушању музике, где је сала била препуна студената. И онда је, наравно, то илустровао са одређеним секвенцама, из разних опера, које су за нас биле интересантне и са разним анегдотама које је причао. Једна је остала, морам да је поновим пошто је интересантна. Када је завршено ослобађање Београда, и када је одржан један свечани концерт у Дому армије, онда када је завршен питао је Оскар Данон, пошто је он био организатор, једног генерала партизанског: "Како је било?" Овај је одговорио да му је тежа његова Шеста симфонија, него свих шест офанзива. То би била та анегдота.

Шта још може да се каже?

Може да се каже да је ту био један велики полет и у учењу. Некако је била атмосфера да се то стварно прати, да се учи. Био је неки такмичарски дух. Ми смо са великом пажњом слушали те наше наставнике и са њима разговарали. Онда је ту била таква организација да су били семинари, семинарски радови, књига није било. Ми смо скрипте правили сами. Ја сам, рецимо, за неколико предмета хватао белешке, на основу којих смо правили скрипте. Омладинска организација је организовала то издавање скрипти. То се продавало студентима не само као целе књиге, него као поглавља. Тако да је ту било ангажмана око тога. Али је био један полет, једна жеља да се то савлада, јер књига уопште није било. Тек тамо негде после три, четири године су почели професори да издају, опет у форми скрипти, њихова предавања. Дотле смо се ми сналазили и то је тако ишло, док није, из нама непознатих разлога, наравно, дошло до ту неке претумбације и гашења Високе саобраћајне школе, када је Факултет почео да стагнира, када је преформиран као Одсек при Машинском факултету.

Ја сам дипломирао педесет четврте године, као први дипломац друге генерације.

■ *Је ли на Одсеку или на Високој саобраћајној школи?*

— На Одсеку при Машинском факултет.

■ *Ви сте прешли већ доле на Машински факултет.*

— Ми смо слушали та завршна предавања, баш на Машинском факултету, тамо у тим павиљонима иза Техничког факултета и ту су завршна наша предавања била. И ту смо завршили, тако да смо ту, исто тако, и дипломске радове радили.

■ *Ко је био са Вама у генерацији од, да тако кажем, познатих саобраћајаца, посебно наших колега, професора?*

— Овде од тих познатих колега, од моје генерације, био је прво наш цењени колега Ненад Јовановић, који је, могу да кажем, био брилијантни студент, један од изузетно талентованих студената. Мислим, за разлику од њега,

ја сам био врло вредан, полагао испите, пре њега сам дипломирао, неколико месеци, али сам имао оцене ту око осам. Међутим, он је имао изванредне оцене и знало се да је то код њега све било изнад девет, тако да ми је то у сећању остало. Затим, из те моје генерације, из друге генерације, био је и колега Топенчаревић.

■ *Да ли је Златомир Раковић Ваша генерација или не?*

— Раковић је та трећа генерација. Они су старија генерација.

■ *Ви сте друга генерација. Ако је он трећа, како је он онда старија генерација?*

— Па била је прва, друга и трећа генерација. Тако је било педесете године. Одмах је уписано три генерације. Он је био трећа година, дакле, трећа генерација, а ја сам био друга година, значи, друга генерација. Тако да је то била нека разлика.

■ *Интересује ме још ово. У оно време су била само три одсека, је ли тако? Али, колико сам ја схватио, није некада била велика подела на првим годинама, тек на крају сте се одвајали. Како је то били?*

— Да, да. Ми смо, у ствари, заједнички слушали наравно прве две године, све исте предмете, али смо после у трећој години, поред друмских предмета, слушали и предмете из осталих одсека, Железничког одсека и Водног. Тако да смо то у приличној мери слушали. Не само *Основе*, него слушали смо и *Вучу*, и *Организацију*. Тако да смо доста широку ту базу имали.

■ *Да ли је Факултет трајао пет година или четири?*

— Четири године је у то доба трајало. То знам, јер ја сам завршио у року. Педесете сам уписао другу годину, ... можда је пет, то сад више нисам сигуран. Јер сам ја пре рока дипломирао. Ако сам уписао другу педесете онда значи то је било педесет четврте – пета година. Не могу сад да утврдим.

■ *Добро, проверићемо.*

Четвртак, 15. јун 1995. год.,  
од 11 до 12 сати

■ *Ја бих Вас професоре замолио да сада мало залочнете нешто о Вашем стручном раду, који сте имали после Факултета и по доласку на Факултет. Изнесите Ваше најзначајније тренутке из тог периода.*

— Ја сам дипломирао на Саобраћајном одсеку Машинског факултета, тада је тако функционисало, 1954. године, као први из те друге генерације саобраћајаца и после одслужења војног рока, педесет пете, запослио сам се у Градском саобраћајном предузећу Београд, чији сам био стипендиста.

У том периоду долази до једног прекида моје сарадње са Факултетом, јер сам био веома ангажован на организацији јавног превоза у Београду. Тако да се та веза обнавља негде шездесет треће године, када сам почео да радим као хонорарни асистент на Факултету код професора Оке, за предмет *Моторна возила* и код професора Сирковића, за предмет *Јавни градски путнички превоз*.

Затим, 1968. године, ја сам одбранио хабилитацију, био хабилован за доцента на Факултету и примљен за хонорарног доцента за предмет *Јавни градски превоз* и *Организација јавног градског превоза* да бих 1969. године био примљен у стални радни однос на Саобраћајном факултету.

И оно што је још можда интересантно, јесте моја биографија која је везана за тај научни рад, да сам од 1973. године, одбранио докторску дисертацију из области јавног превоза, као први дипломирани саобраћајни инжењер који је то урадио и то је била прва дисертација из чисто области саобраћаја.

Тада је почела једна фаза преформирања Факултета, од седамдесетих година, која је била врло интересантна и значајна за Факултет, а то је да је почео прилив нових кадрова који су завршили Саобраћајни факултет, прошли кроз привреду саобраћајну, кроз предузећа и затим се појавили као кандидати за одређена места на Факултету.

Дакле, требало је да прође одређени број година да изађе једна већа маса дипломираних инжењера, одакле је сада требало да се на неки начин изврши природна селекција и да се сада један део тих, који су постигли неки резултат, укључи у рад на Факултету.

Јер, треба имати у виду да су све до седамдесетих година претежни део наставника, били наставници других струка, углавном машинци, грађевинци, итд. Највећи је број био машинаца, који су држали те кључне предмете, било техничке било саобраћајне.

Тек седамдесетих година, значи, створили су се ти предуслови и почео је нагли прилив дипломираних саобраћајних инжењера, који су почели да попуњавају одређена места сарадника и наставника. Међу првима је ту био професор Крецуљ тада, затим Ненад Јовановић, затим сам дошао и ја, и после читава плејада саобраћајаца који су преузели те кључне саобраћајне предмете и тај период сматрам врло значајним. Направљен је један квалитетан скок у нашој струци и науци, јер су сада ти нови наставници саобраћајци, ту читаву теорију подигли на један далеко виши ниво, него што је била до тада.

То је сматрам један значајни део у развоју Факултета. Тај период седамдесетих година, негде до седамдесет пете, када је највећи број тих наставника и сарадника примљен из круга дипломираних саобраћајних инжењера који су, наравно, показали неке резултате.

То је први део.

Други део би био везан, опет, за даљи развој Факултета и нову зграду. Ја сам 1973. године био изабран за продекана Факултета у периоду када је



декан био професор Божа Милошевић до седамдесет пете, када сам ја изабран за декана за период од 1975. до 1977., а затим седамдесет седме поново за период од 1977. до 1979. године.

Тај период је био значајан обновом и појачањем наставног и сарадничког кадра на Факултету, од наших дипломираних инжењера саобраћаја.

- *Само да Вас прекинем. Тих година, када је био декан Божа Милошевић, а Ви продекан, доста младих је примљено, једно десетак младих саобраћајаца. Примљен сам и ја за асистента.*

— Да, да. Највећи број тих младих сарадника је примљен седамдесет четврте, пете, шесте и мислим да је то био тај значајан период, и мислим да сам и ја допринео у великој мери да се тај кадар обнови.

У овом сада периоду, негде од седамдесет треће године, интензивно се радило на новој згради Факултета. Додуше, ја морам да се сада подсетим да је и пре тога периода, док је био професор Јовић декан, да су већ постојали пројекти неки за нови Факултет али не овде на овој локацији, него на некој локацији на Новом Београду и да се тада радило на томе, да су професор Јовић, Мацура и остали утицајни наставници радили на томе да се то обезбеди.

Међутим, мислим да је кључну улогу тада у обезбеђењу, стварању услова и обезбеђењу пројекта за нову зграду, обавио професор, наш тада декан, Божа Милошевић. Он је то узео као главни задатак на себе. Био је врло утицајан и, наравно, користио је и друге утицајне професоре са Факултета, као што је био професор Мацура затим професор Воја Радовановић, то морамо исто да подвучемо. И друго, он је успео да обезбеди локацију, где је свакако много помогао тадашњи председник Града, Бранко Пешић, а, затим, и да обезбеди средства за финансирање изградње нове зграде. То је, мислим, тада био Сизифов посао, јер је било много старијих факултета и, да кажем, јачих факултета, као нпр. Електротехнички, који нису имали своје зграде. У тим условима обезбедити финансирање нове зграде Саобраћајног факултета, то је био један посао незамисливо тежак. И мислим да је ту највећа заслуга професора Боже Милошевића. Тако да је он обезбедио и пројекте које је радио професор Настић са Архитектонског факултета и, наравно, у оквиру свог Института, тамо. И то је био један пун погодак. Тако да је зграда почела да се ради, у том периоду, значи, негде ...

- *Ја тачно могу да Вам кажем. То сам заламтио. Тог дана, то је била субота једна када је било полагање камена темељца, тог дана је била сахрана Иве Андрића. То је 14. март 1975. године. Као данас се сећам када смо ишли на полагање камена темељца да нам је професор Божа Милошевић, на питање где је то одговорио да узмемо трамвај од Славије, па до претпоследње станице. И мени се чинило да идемо негде Богу иза леђа, а то је само десетак минута вожње. Значи, март месец 1975. године. После је, нека остане забележено, наш врли*

*секретар Богољуб Бркић организовао један коктел у старом хотелу "Младост" на авалском путу да се обележи, ето, тај тренутак.*

— Ево, то је тај значајан датум за Факултет и можемо да кажемо да је ту професор Божа Милошевић, тадашњи декан, највеће имао заслуге.

Ту су створени и други услови за то, поред финансијских. Прво, имали смо једног изванредног пројектанта са једном изузетном екипом, то је професор Настић, с једне стране. С друге стране, изабрали смо, и мислим да је ту исто било значајно моје учешће, за праћење изградње зграде, односно за надзорни орган, једну екипу из Дирекције за изградњу Града, која је тада била веома велика и значајна институција, јака, која је практично водила све послове на кључним објектима у Београду. И коју су, једино, грађевинци респектовали. На тај начин, мислим, успело се, у ствари, да се обезбеди, прво један стручни надзор, при изградњи зграде, да све буде урађено како треба и квалитетно, а друго да се обезбеде рокови за то, и да се обезбеди једна рационална градња зграда.

■ *Извођач је био "Неимар", је ли тако?*

— Да, "Неимар" из Београда. Када је та зграда завршена биланс је био да је то била најјефтинија, наравно по цени по квадратном метру, најјефтинија зграда која је урађена у том периоду, тих последњих две године у Београду. Зграда је по својој функционалности, што је врло значајно, и по естетском изгледу на једном врло високом нивоу. Тако да је резултат тога био и Октобарска награда Београда пројектанту за функционалност и естетику зграде.

■ *Јесмо ли га ми предложили за награду?*

— Ми смо га предложили, јер смо били задовољни са тим што је урађено, мада ту је било наравно неких sitница, али у основи, да кажем, функционално-естетски зграда је била врло успешна. Ето, то је био тај други део.

Ја сам се ангажовао много у том периоду на завршавању зграде, и на, сада, том уређењу зграде, опремању намештајем и расподели просторија итд. То је био један огроман посао. Ми смо се тада преселили, седамдесет осме године.

■ *То је било седамдесет осме, знам. Преко лета смо се ми селили и нову школску годину 1978/79. почели смо у новој згради.*

— Ми смо се преселили, то је био огроман посао, из неколико локација. То је био један тако квалитетан скок из тих наших врло неповољних услова.

То пресељење је био један врло велики, огроман скок у организационом смислу и ту је требало истовремено да се изврши реорганизација Факултета, расподела просторија, да се координирају све те инсталације, набавка намештаја. И ту је учествовао наш колега Стерија Салунци, који је био нека

врста координатора између Факултета и оних фирми које су опрему Факултету испоручивале. И да, наравно, у тим условима Факултет функционише нормално.

То је све веома успело, и тај прелаз у нову зграду Факултета није само физички био реализован, него то је био један огроман квалитетан скок. Не треба заборавити да је у том периоду број запослених на Факултету удвостручен. Од стотину отприлике запослених, колико смо имали пре тога, повећали смо број запослених на око две стотине. Наравно, ту је било доста и техничког особља, али је у највећој мери повећан број сарадника и наставника, јер су тада постојали услови за то.

Тако да је тај период, истовремено период једног квалитетног скока, експанзије Факултета у стручном смислу, где смо тада веома били експонирани на Београдском универзитету и уопште у оквиру саобраћајне струке. У том периоду су долазиле веома добре генерације средњошколаца и уписивале се на Факултет. Имали смо доста одличних ђака, вуковаца.

А затим, интересантно је, у том периоду смо радили веома значајне студије и пројекте за саобраћајну привреду и саобраћајну инфраструктуру, тако да је то био један период велике експанзије Факултета и афирмације Факултета. Све што је значајно у планирању саобраћаја, у побољшању саобраћајне технологије, модернизација саобраћаја, то смо ми радили на Факултету.

Истовремено је дошло у том периоду до веома значајног развоја у саобраћајној теорији и струци на Факултету. Овај нови кадар који је дошао, сада су почели да раде, у оквиру дисертација, да разрађују те проблеме саобраћаја, и дошло је до једне акумулације до проширивања тога знања из области саобраћаја и транспорта.

Дакле, тај период је карактеристичан у том смислу да је с једне стране дошло до проширивања саобраћајне теорије и саобраћајне струке, кроз катедре, али истовремено до једне дисперзије те струке. Значи, ми смо имали у појединим сегментима струке веома велике домете, али с друге стране, мало се на неки начин радило на јединственом проблему саобраћаја и транспорта. Мислим да смо ту били изгубили корак, и да је у том смислу једино можда фалило да ту неко тај проблем јединственог саобраћаја и транспорта, на неки начин, води.

Ето, то би било оно што сам могао да уочим и што сам желео да кажем.

И још нешто да додам, што сматрам као значајно за тај период седамдесетих, осамдесетих година, који је, сматрам, период највеће експанзије у развоју Факултета. Експанзије и повољних услова за рад.

Тада је постојала могућност, да је сваки наставник и сарадник који је изразио жељу да иде на неки конгрес у иностранство, на неко саветовање, могао да то реализује. Факултет је обезбеђивао средства, преко, наравно, одговарајућих министарстава, девизна средства за таква путовања, и то је се ишло масовно, где год се сматрало да је потребно, где год је декан дао сагласност.

Тада се путовало. И, мислим, да је то био период када смо имали утисак да је све доступно и где се много подлагало на то да ми те међународне контакте што више остваримо и да се што више чујемо у иностранству, посебно у европским земљама.

То, наравно, сада изгледа мало, овако, недоступно, поготово после ове кризе, али је тада то било врло развијено и уопште није било проблема, као што сам рекао, да се путује на саветовање, на конгресе и да се таква путовања остваре. Не само за наставнике, него и за сараднике. И то је један, овако, од примера који показује да је то неки период, да кажем, златан период Факултета седамдесетих, осамдесетих година, када се тај успон Факултета на разне начине манифестовао.

■ *Да кажемо Периклово доба Факултета.*

— Тако, отприлике.

■ *Добро, Професоре, хвала Вам на разговору, у име свих Ваших следбеника, који настављају оно што сте ви наставили од наших оснивача.*

— Хвала и Вама.

## МИЛАН АДАМОВИЋ

Рођен 1926. године. Редовни професор за предмете УВОД У САОБРАЋАЈ И ТРАНСПОРТ и ЕКОНОМИКА САОБРАЋАЈА. На Факултету ради од 1965. г. Пензионисан 1992. године.

Понедељак, 19. јун 1995. год.,  
од 11<sup>h</sup> до 12<sup>30</sup> у професоровом кабинету број 005 на Саобраћајном факултету у Београду.

- *Ја бих Вас, професоре Адамовићу, замолио да нам изнесете своја сећања која се односе на историју нашег Факултета. Ви сте један од савременика те нама тако и блиске и далеке историје. Изволите.*

— Па нисам од самог почетка на Факултету, мислим од оснивања Високе саобраћајне школе. Дошао сам нешто касније, доста касније, почетком 1965. године у фебруару месецу, мада сам доста сарађивао са људима, оснивачима Факултета. На крају крајева, у саобраћајној струци радим од четрдесет седме године, од септембра 1947. године, у Министарству поморства, касније у саобраћајним одељењима или секторима, или већ како се то звало, у Привредном савету, Савезном заводу за привредно планирање. А то су установе које су доста сарађивале са оснивачима Саобраћајног факултета и са људима који су имали доста утицаја на оснивање Факултета. Тако да сам био углавном у току читавих тих активности око оснивања Факултета. Коначно, почетком шездесет пете, расписан је конкурс, дошао сам на Факултет и мислим да нисам погрешно, да сам нашао и себе у тој новој струци. Бирам сам прво за предмет *Економика саобраћаја*. Конкурс је био везан за предмет *Економика саобраћаја* и то ми је био први предмет. Онда сам убрзо потом преузео, задужен сам за *Саобраћајно-економску географију*, а онда се то после развијало другим предметима на други начин, са другим концептима итд.

Шта да вам кажем о самом том почетку.

Хајде, прво да почнемо од доктората. Докторат саобраћајних наука, први доктор на Саобраћајном факултету. То ме често подсећа, ја понекад и заборавим да сам први, али тим поводом бих, ипак, указао на један момент, да то није моја заслуга што сам ја први доктор саобраћајних наука на Саобраћајном факултету. То је једноставно резултат једне традиције коју бих

ја оценио као врло здраву, у духу традиција Београдског универзитета и озбиљних универзитетских кућа, да се не жури, да се ипак створи један довољан број дипломираних стручњака одговарајуће струке, па да се тек потом из тог одговарајућег великог броја могу да се изаберу они који буду заслужили нека виша звања итд.

Зашто ово помињем? Па, сведоци смо тога да је било касније случајева, да су неки млади факултети и друге високошколске установе осниване после нас, малтене истовремено уписивали и прву генерацију редовне наставе, а истовремено исте или следеће године и прву генерацију постдипломских студија и кроз годину, две дана лиферовали већ прве докторе наука.

Мислим да једна таква концепција не би одговарала духу, и ономе што се код нас тражи. И на крају крајева поменуо сам већ традицију Београдског универзитета коју је Саобраћајни факултет преузео и наставио.

Можда у вези са докторатом. Ја сам доктор саобраћајних наука. Децембра шездесет пете сам докторирао. После мене, седамдесет прве, на Саобраћајном факултету докторирао је Мома Ивановић из Сарајева и он има докторат саобраћајних наука. Већ седамдесет треће преовладале су неке друге идеје, докторат саобраћајних наука замењен је докторатом техничких наука. Наиме, Саобраћајни факултет је ушао у ону групу факултета који су давали докторат техничких наука. Може се правдати и једна и друга концепција. И то је у духу неке светске тенденције. Како ја знам многе земље света укључујући и Америку, имају само докторат филозофије, других доктора нема. Значи, само једна врста доктората, значи да се иде на те крупне области и да докторати буду те врсте. Међутим, у Београду није задржана та концепција, бар на Београдском универзитету колико ја знам, тако да имате на неким факултетима малтене свака катедра даје други докторат. Значи, имамо пуно тих специфичних доктората, не општих већ специфичних и у том смислу можда је нека средина право решење.

А саобраћај као струка је тачно у средини. Није детаљ, а није ни целокупна област техничких наука. Нису ми познати прави разлози зашто није задржан докторат саобраћајних наука, већ се прешло на докторат техничких наука, мада има неких тенденција, да су ту неке тежње да Саобраћајни факултет даје докторате који нису стриктно везани за саобраћајну струку, а то је у том случају давања доктората саобраћајних наука мало теже. Тако да једна таква општија формулација, значи шири назив доктората, пружа могућност да се дају докторати и неким струкама које су тангентне за саобраћај, које нису баш из саме области саобраћаја у ужем смислу.

Знате, можда за машинство, електронику, електротехнику, докторат техничких наука је разумљив, прихватљив. Јер, то су струке сигурно, науке јесу сигурно, али нису привредне области. Значи, да су ипак једнобојне, техничке. Али агрономија, шумарство, као прве да поменем, основане пре саобраћајног факултета, пре саобраћајне струке, они дају докторат агрономских наука, докторат шумарских наука и, наравно, има и других. У том контексту чини ми

се да је докторат саобраћајних наука имао своје оправдање и тиме се он не би бавио стриктно техником, само техником. На крају крајева, саобраћајна наука јесте техничка наука али не искључује техничку науку. Саобраћај је једна наука где без одговарајућих примеса друштвених наука, економије, права, психологије, језика, итд., није комплетна струка.

Саобраћајна струка се, на крају крајева, добрим делом базира на природним наукама. Шта је саобраћај него кретање, а кретање је физичка појава, значи он је физичка наука. Према томе, тим бојењем техничким, у саобраћајној струци, односно где се даје докторат саобраћајних наука, можда се у жељи да се прошири отишло у једно сужење, да је захваћен део саобраћајне струке, да се није добила њена пуна боја.

Добро, интересује вас и сама тема моје докторске дисертације. Наслов је "Промене тенденција развоја саобраћаја у функцији промена у развоју привреде". То је наслов. Брањена у старој петици, сади број пет у Таковској улици. Било је доста света. Наравно, ту је било света, пријатеља саобраћајне струке, саобраћајне науке. Тај први докторат је изазвао доста пажње, а и Комисија је била респектована: Миленко Јаковљевић, професор Борис Прикрил са Ријечког факултета, професор доктор Богдан Пилић који је радио на Машинском факултету, а био је хонорарно и наш сарадник, сарадник Саобраћајног факултета и доктор Михајло Алексић из Института економских наука.

■ *Ја само морам да Вам кажем. Онда сам био на другој години студија. И сећам се да је тада била једна, овако, посебна свечана атмосфера на Факултету. Знам да су нам Чолић и Јовић говорили да се брани први докторат на Саобраћајном факултету.*

*Сада бих Вас замолио да кажете неколико речи, да нам изложите, тако, неке Ваше скице портрета људи који су значајни за развој Факултета, а поготову ако се сећате људи који нису били запослени на Факултету, који су били јако корисни за Факултет, и који су Факултет на неки начин сматрали и својим и борили се за његову афирмацију.*

— Ја сам врло захвалан за ово питање, јер је то прилика да се сетимо и оних људи којих се обично не сећамо. Ми овде имамо и фотографије ових оснивача Факултета, па ако ништа друго та фотографија, хтели не хтели, нас подсети на те прве људе. Па и књиге које имамо, наши годишњаци који су излазили поводом двадесет, тридесет, четрдесет година Факултета.

Не знам да ли да почнем да неког не прескочим, сигурно нећу, то би било врло незахвално. Али, ту су, свакако, професори: Јаковљевић, Ђокић, Ока, Чолић, Јовић, управо сам данас чуо да је преминуо, Арсенијевић, Сувајдић, и многи други. Има ту људи, сигурно сам се огрешио о некога и сад, овако, на брзину прескочио. Управо зато што мислим на оне чијих се имена ређе сећамо.

Мислим посебно на Благоја Богавца. Благоја Богавца, једног великог ентузијасту у саобраћају, који је стварно пуно радио и код оснивања Високе

саобраћајне школе, а касније је био генерални директор Железнице, и на другим функцијама, наравно, је био. Тако да уз тај ентузијазам, љубав према саобраћају, жељу да се тај Факултет оснује, имао је одређени утицај, без чега се у оно време није могло. Без обзира на сву оправданост оснивања једне овакве школе, без обзира на сав ентузијазам, без једне подршке људи који су имали ту могућност да дају такву подршку, тешко би могао да се постигне тај резултат.

Даље, ту је Милош–Миша Стаматовић, такође личност која је радила на многим местима у саобраћају. Наравно, раније он је био командант слободне теорије Трста, што је за овај моменат мање важно, али у саобраћају радио је у Савезној планској комисији на сектору саобраћаја. Касније је био и председник прве Саобраћајне коморе док је постојала Савезна саобраћајна комора. Председник Синдиката саобраћајца, између осталог чак је и то био, ако се сећам, нисам баш сасвим сигуран, али у многим тим форумима саобраћајним, је био. Такође, врло поодоран, врло вредан и амбициозан. Амбициозан у смислу да помогне Факултету, не себи лично, тако да сигурно без њега, као и без Благоја Богавца, тешко да би могао Факултет да стане на своје ноге. Да, били су касније и Миша Стаматовић и Благоје Богавац у једном или два мандата и председници Савета Факултета. Све је то било пре него што сам ја дошао на Факултет, па овако знам нешто из књига, нешто из разговора са њима пре него што сам био директно на самом Факултету.

Поменуо бих и Љубишу Веселиновића. Љубиша Веселиновић можда није имао тај утицај, ту моћ утицаја коју су имали Богавац и Стаматовић али је зато био спреман да помогне, увек. Такође, велики заљубљеник у саобраћај, саобраћајну струку, саобраћајну науку. Вудар дух који је такође заслужан, да кажем из неког другог плана, из неког другог реда. Наравно, нису њих тројица једини, њих се сад сећам. Сигурно да је ту било и других људи, нарочито са Машинског факултета посебно истичем зато што је Саобраћајни одсек био једно време у интерегнуму између Високе саобраћајне школе и Саобраћајног факултета, при Машинском факултету. Без Машинског факултета тешко да би могао да се одржи као Одсек, а то је значило много, тај континуитет рада, спремање саобраћајних стручњака, значило је много за касније оснивање Факултета и наставак рада у посебној установи.

- *Као што је познато, наш Факултет је био први факултет те врсте у нашој земљи. Е, временом су се оснивали и саобраћајни факултети у другим републичким центрима. Ту је, наравно, наша помоћ њима била неопходна. И ја бих Вас сад замолио, пошто сте Ви били и један од тих који су пружали помоћ, да нам кажете нека Ваша искуства о томе. Дакле, помоћ нашег Факултета у оснивању других саобраћајних факултета у нашој земљи.*

— О тој помоћи може се говорити на два начина. Једно је сигурно. Та помоћ можда и без активног учешћа Факултета јесте што су углавном највећи



део или први наставници свих тих факултета наши ђаци. То је логично, као најстарији Факултет. Тако да је та помоћ већ тиме остварена.

Друго, ти исти људи будући да су потекли са нашег Факултета, они су понекад прекинули наставу и логично је да су они позивали и тражили помоћ која им је била потребна од Саобраћајног факултета, која им је у сваком тренутку давана несебично. То је ишло, сигурно, на тај начин. А организовано, колико ја знам, и где сам могао и директно био на више начина укључен, било је са Војнотехничком академијом – Саобраћајни смер. Била је својевремено у Подгорици, после је прешла у Загреб, сада је опет у Београду. Значи, она се селила, али у Загребу се највише развијала. Директно када је оснивана та школа, тај одсек при Техничкој војној академији, када је осниван Саобраћајни смер, Војска је једноставно одабрала један значајан број, ту су неке три генерације, ја мислим по 15 до 20 врских официра општег смера који су се код нас директно уписали на трећу годину. И овде су завршавали по правилу успешно, под једним доста строгим режимом. Поред наше факултетске строгеће, била је још и војна контрола. Ја се сећам да су потпуковници тамо из Саобраћајне управе и не знам из којих још других управа, ваљда Персоналне и која је још ту била надлежна, долазили три до четири пута годишње и гледали у досијеа да ли се уредно полажу сви испити, да ли има заосталих испита, какве су оцене. И сви они који нису по неким њиховим мерилима задовољавали, а по нашим мерилима у положили и имали довољно број испита за упис следеће године, губили су право на даље школовање код нас и они су одлазили у војне јединице, у труп, нормално.

На тај начин је школован тај први кадар који је преузео, да кажем, и саобраћајну науку у војним круговима, а посебно тај Саобраћајни смер. И први докторати који су дати у Војсци су у њиховим просторијама, али су чланови Комисије били наставници нашег Факултета. Да ли сви или већином или присуством једног члана зависно је када је тај докторат добијен. Тако, кажем, да је та помоћ била и сасвим конкретна. Па и касније, ево до данашњег дана, још увек наставници нашег Факултета на дуже или краће време држе наставу из појединих предмета на редовној настави, а поготово на Постдипломској настави код Војске.

Друго је Сарајево. Основ или језгро сарајевског Саобраћајног факултета био је Одсек, наш Одсек, наш Први степен, тада се то могло. Значи, наше истурено одељење, Први степен, где се настава држала по пуном програму, наравно само за ванредне студије, тада још није могло да се организује другачије, са једним интензивним предавањима преко викенда и одређеним поподневним часовима. Али, цео програм се прелазно и са испитима по критеријуму нашег Београдског факултета. Тако да је ту створена, такође, једна групација, уз наравно, оне кандидате студенте који су овде код нас завршавали. Јер је добар број сарајевских наставника потекао са Београдског факултета.

И та сарадња се наставила и касније у последипломској настави, и у докторатима и у размени литературе уџбеничке итд., све до ових трагичних догађаја.

Мање ми је познато, то је било већ касније када сам ја престао да се бавим тим делом проблематике, као што је организација наставе на Факултету, али знам да је доста помоћи пружано и Саобраћајном одсеку Техничког факултета у Битољу. А на неки начин кроз овај наставни програм, Саобраћајни одсек Факултета техничких наука у Новом Саду, такође, добрим делом се испомаже у одржавању наставе од стране наставника нашег Факултета. Па имамо сад Вишу школу у Крагујевцу. Сарадња постоји, али сам мање упознат са детаљима те сарадње са Крагујевцем.

- *Е, ја бих Вам сада поставио једно питање које би отприлике било овакве садржине:*

*Ваш педагошки рад је нама свима познат. Из Ваших књига су бројне генерације радиле. Ваша предавања су посећена, јер сте омиљени наставника. То је све познато. Али, можда није довољно познато, поготово младима, да сте Ви једно време били и у Управи Факултета.*

*Па бих хтео да нам, тако, мало о томе нешто испричате, сећања ради и трајности ради.*

— Па добро, ако и о томе треба да се говори, то може да се веже за догађаје из шездесет осме. На Факултету сам био у разним комисијама, можда зато што сам дошао из управе, па сам мало имао и тог чиновничког, да кажем, мада никада нисам радио на правим чиновничким пословима, али добро, било је и тог чиновничког мало. Па сам био у многим тим разноврсним комисијама које су тад осниване, почев од оне прве Комисије за израду оног Елабората о потреби изградње нове зграде Факултета, па шта ја знам, у комисијама за разна акта Факултета, укључујући ту и Статут и разне правилнике. Али, мислим да су пресудни за ту моју врсту активности, за избор на такве функције управне, ипак били догађаји шездесет осме. Наравно, сматрао сам, сматрам и сада, да наставник увек треба да буде уз студенте и када су се десили догађаји шездесет осме када су се студенти затворили на факултетима па и на нашем Факултету, ја сам донео пољски кревет од куће и био сам стално са студентима.

Ја врло често говорим да су та предавања, која сам спонтано у два или три сата ноћу држао, била чак и успешнија него она која сам држао званично са катедре. То свакодневно дружење тих неколико дана колико су ти догађаји трајали учинило је да сам се доста зближио са тим генерацијама студената, па је и то утицало да сам следеће шездесет девете године на изборима убедљиво добио довољан број гласова и изабран за продекана. У то време, не заборавите, да су у избору декана и продекана учествовали активно студенти са значајним бројем гласова, чак су имали трећину или половину, сад нисам сигуран колико гласова у том изборном телу које је бирало руководство Факултета. Постао сам продекан, прво општи. Професор Јовић је био декан тада. Иако је ту био један продекан за све, ја сам се више усмерио на ову наставну делатност док је професор Јовић задржао финансије и тај сектор, тај део, све те активности везане за ...

- *То је више одговарало његовом менталитету.*

— Да. Наравно, после две године за декана је изабран професор Божа Милошевић. Онда су већ били одвојени ресори, два продекана су била. Продекан за финансије и продекан за наставу. Ја сам задржао тај ресор наставе. Професор Крецуљ је држао финансије.

Па не знам, испало би да се нешто посебно хвалим. Али, да сада говоримо о једном начину рада, о функционисању Факултета. Неке ствари које још данас постоје, из тих дана датирају. Прво, што су ме страховито нервирали дуги редови пред Студентском службом за пријаву испита. То је мени било несхватљиво да се губе толики и толики драгоцени сати и дани те наше омладине, чекајући у реду да пријави испит.

Решење је било врло једноставно, да се уведу сандучићи. То је та идеја била као поштански сандучићи, тако да су се пријаве убацивале у те сандучиће.

Наравно, то није била тако једноставна операција, јер када се пријава испита предаје на шалтеру, онда се проверава ко има право да полаже, а ко нема право да полаже. Овакав начин пријављивања је захтевао нешто веће ангажовање администрације, службе ...

- *Извините, да Вас прекинем. Сећам се да је тада, када сам ја био студент, а то је било мало пре тога кад сте Ви постали продекан за наставу, да је у Студентској служби била службеница Ружица Рајковић, која је била референт и за питање испита. Она је нас све знала. Какав компјутер! Ви се појавите на шалтеру, а она само каже да не можеш да пријавиш испит, немаш услов јер ниси, на пример, положио тај и тај испит. Према томе, она је била филтер и она је то врло лепо радила. Кажем, Ружица је била незаменљива.*

— Слажем се са том констатацијом. Само, пазите није само то. У читавој Служби, почев од Гаре, Станимирке Терзић која је била шеф Студентске службе, наравно Ружица је била ту незаменљива, Душица Магдић, она је дошла нешто касније али и она је ту била, значи владао је и тај менталитет и тај дух познавања студената. Зашто?

Сви су они почели да раде у Студентској служби када је Факултет уписивао двадесетак–тридесетак, педесет или највише сто студената. Уписивао, а озбиљно је студирао далеко мањи број студената и оне су познавале не само шта је ко положио, докле је стигло, него где ко станује, кога има, цео комплетан лични живот, све су знали.

У време када сам је преузео наставу већ је број студената постао прилично велики тако да то није могло да функционише на тај начин. Ја сам имао грдне муке да уведем мале картончиће годишње, кад студент упише годину као у лекарској амбуланти. Како дођете, на картону имате све податке о том студенту за ту годину. После је имао генерални картон. И ови мали картончићи су коришћени, па се добије коначно цео картон, досије, целокупна документација. Али, било је доста, тако да кажем, доста отпора.

Али, ово што сам почео малопре. Овај нови начин пријављивања испита подразумевао је да се контрола ко има право, ко нема право врши накнадно. И то је, сад, био један озбиљан посао да се све те пријаве изваде и да се онда гледа. Ако постоје ажурни ови картончићи и картотека, онда је то ишло брзо, да се утврди ко има право ко нема и да се одбаце, избаце све пријаве оних који немају право.

Наравно, било је ту и непријатних сцена касније. Студенти који нису имали право да полажу испит су протестовали, па је чак и Скупштина Факултета морала да интервенише итд. Било је ту свега и свачега, али коначно и тај начин пријављивања испита одржао се до данашњих дана све до прошле године, до увођења рачунарске технике.

Па онда, знате, број досијеа. И то је било класични: тај и тај број кроз годину уписа, па онда, број један ванредни студент, број један редовни студент, број један први степен, број један први смер Водни смер, па имате три, четири студента број један. И онда сам ту мало променио тај број. Иде прво број генерације, па онда шифра врсте студија па онда број који је био редни број. Тако да смо увек имали до ког броја се дошло, толико је студената и уписано. Добро, колико се то после одржало или није, идеја је била да та шифра садржи и смер тако да и то не мора да се пише. Наравно да то одмах није уведено, али се сад нешто уводи. Видим опет пицу смер, тако да то буде једноставније. Но, то је ипак један небитан детаљ. Опет чиновнички дух, морао је да прави неке чиновничке послове.

Друго је било распоред часова, ти распореди по смеровима, групама то је било десет зидова излепљено.

■ *Тешко је то било усагласити, мало је простора било.*

— Није, могло је све. Свака група је имала свој распоред као у основној школи. Јединствени, то је моје. Тај јединствени распоред где имате горе само дане и сате, а овамо се уписују по вертикали одсеци, групе, смерови итд., и све то стаје на један лист итд. Затим извештај о одржаним испитима. Пуно тих чиновничких ствари, али добро колико је тога успело. То је читав низ одлука о правилима студирања, на крају крајева. Али, добро, то ћемо оставити касније. Правила студирања, то је доста важно за Факултет.

■ *Па интересовало би ме Ваше мишљење о томе како сте Ви, као наш дугогодишњи наставник, задовољни са пређеним путем развоја Саобраћајног факултета и нека Ваша виђења о његовој будућности.*

— Сигурно да је на том пољу доста урађено. Развијена је једна наука, прате се сва светска достигнућа из те области. Сасвим слободно могу да кажем да можемо стати раме уз раме светским достигнућима из области саобраћаја и саобраћајне струке. Тако да је ту развој био онај који се и очекивао. Можемо га више хвалити, мање хвалити, али резултати су сигурно такви да можемо њима бити задовољни.

Можда у једном другом смеру, у начину преношења знања млађим генерацијама, да је остало још једно, не бих рекао ситно већ крупно питање. А то је стварање духа струке.

То је нешто што ми се чини да стално недостаје.

Ми смо својеврсни Факултет организације, организације превоза, организације коришћења саобраћајница, организације одржавања средстава, организације или регулације саобраћаја итд. Значи, све те активности саобраћајних стручњака су својеврсна организација рада, организација пословања.

Рекао сам малопре да су достигнућа науке из те области заступљена сасвим довољно и у нашим уџбеницима, сигуран сам и у предавањима, у настави, у вежбама, све је то ту. Али нема тог духа, чини ми се. Ма колико студент све то добро научио, положио испит, неће прихватити као што би прихватио када би осетио организовано функционисање свакога дана на Факултету.

Управо оно што сам малопре говорио, оно што сам карикирао. Говорио сам да је то чиновнички менталитет уводио организацију пријављивања испита, организацију уписа, овере семестра. То је читава организација. Настojeћи да кроз такав један организовани живот на Факултету, организовано функционисање, студенти не науче из књиге како се организује, него да схвате да то другачије не може. Да мора организовано да се ради.

Па ево и данас слушам, организован испит, па дезорганизован. Шта ја знам, има три пута више уписано студената него што може да стане у салу у којој се испит држи. Онда читав хаос настаје у ходнику.

Мислим да такве ствари не би смеле да се догађају на Факултету. Почев од тог пријема студената, када дође прва генерација, када дође нова генерација, када се уписују, па до изласка, то мора да се осети стално, тај дух. То је, ја кажем, дух струке.

У контексту тога, ја имам још многих других запажања, других примера. Знају колеге поједине ту моју анегдоту или ту причу: ”Замислите лекара који ће у кругу болнице пљувати? – Незамисливо”. А можете ли замислити саобраћајног стручњака који испред зграде Саобраћајног факултета-прелази мимо пешачког прелаза.

■ *Има нас доста . . .*

— Па то је исто кад лекар пљуне у кругу болнице. Знате, можда негде у граду, мада не би требало ни тамо. Не може студент да научи из предмета *Безбедност саобраћаја* да пешачки прелаз служи зато и зато, а да га он не поштује испред зграде Саобраћајног факултета где и други то још виде. Да не говоримо о томе како нам се паркирају прописно наставници из *Безбедности саобраћаја*. Како паркирају своја кола.

То недостаје.

Мислим да је то оно што мора да започне да се гаји на Факултету. Не знам, ја то упорно овде браним сам самцит. И професори и наставници и са-

радници и студенти иду мимо пешачког прелаза. Ја покушавам да пружим пример да пређем преко пешачког прелаза. Па, ако не раније, сетите се тамо на некој комеморацији коју ми будете давали, да Вам то остане у аманет.

На тај начин треба да почне да се ствара дух струке, једно понашање духа струке. Пазите, правимо ред вожње, знамо значај реда вожње итд. Али ред вожње подразумева да се тачно придржава. Како ће студент да се научи да се придржава реда вожње, када ред полагања испита, ред функционисања се не поштује.

Ево, код мене је била пуна демократија у погледу права, избора права термина када ће студент да полаже. Може да изабере хоће ли да полаже, петог, осмог, десетог, постоје термини. Значи постоји ред вожње, први, други, трећи или пети аутобус, брод како хоћете и он бира брод, воз. Он га је изабрао. Када је купио карту за тај воз он мора стриктно да се држи да дође тачно на време када му је испит заказан. И ја дођем тачно на време. И нисам дозвољавао, наравно у оправданим условима, под оним истим условима под којима ћете вратити карту и узети за други аутобус, напр. Може и то, али да бане у аутобус за коју нема карту, то не може.

Можда смешно. Можда ситница. Али с обзиром на карактер нашег Факултета и наше струке, ја мислим да поред свега што пратимо шта се догађа у свету треба и сами да креирамо више тога. И треба да се креира у овој кући и да се, наравно, преузима све што се користи у свету. Али, и тај дух.

На крају крајева то је оно што сте осећали увек из средњих школа. Кажу: "Добра школа итд". Добра школа је јер у њој влада тај дух и више се научи у дружењу студената, ученика, понашању, режиму који влада у школи него кроз саму наставу. Јер настава је мање-више универзална. Све школе имају исти програм, раде по истом програму. Е, сада, ово је добра школа, а ово је лоша школа. Можда ту има нешто бољих наставника, или педагога или мање добрих педагога, али основно је то што та школа чува традицију и дух једног понашања ван часова. То је оно што мислим да нашем Факултету недостаје.

А у том смислу, наравно, онда и разрада. Споменуо сам малопре Правила студирања која треба управо да иду у том смеру. Да се тачно знају права и дужности студента и онда се њих стриктно држати. Не због неке дисциплине, него баш у овом контексту стварања духа.

То је оно што је моје сагледавање. А то још није постигнуто.

■ *Ја бих Вам се захвалио у име Ваших некадашњих студената, а сада Ваших следбеника. Хвала Вам још једанпут што сте издвојили време за овај разговор.*

— Хвала и Вама. Ако од овога нешто остане, добро ће бити.

## НЕНАД ЈОВАНОВИЋ

Рођен 1930. године. Редовни професор за предмете ПЛАНИРАЊЕ САОБРАЋАЈА и ОСНОВИ ПЛАНИРАЊА САОБРАЋАЈА. На Факултету ради од 1966. г. Пензионисан 1995. године.

Среда, 28. јун 1995. год.,  
од 11<sup>h</sup> до 12<sup>h</sup> у професоровом кабинету број 234 на Саобраћајном факултету у Београду.

— Када сам ја завршио гимназију, Саобраћајни факултет још није ни постојао. И ја сам се у то време, како се то обично дешава под утицајем неког свог друштва, уписао на Геолошки факултет. И после друге године сам са друштвом ”Ртањ”, то је планинарско друштво Техничког факултета, отишао на Црно Језеро на неко логоровање. И једног дана, негде око поднева, појавише се тројица са руксацима. Кажу: ”Ми смо студенти Саобраћајног факултета”. ”Какав Саобраћајни факултет”. ”Па, зар не знате?” ”Откуд да знамо”. Ту је био неки Иво Момировић, ту је неки Аћим који је био официр ваздухопловства и био је Бане Анђелковић. Тако да смо седели и причали и тако сам ја сазнао да уопште и постоји Саобраћајни факултет, а та тројица су били прва година.

Наравно, ја се прилично запалим за ту њихову причу. и када се вратим у Београд ја одем на Саобраћајни факултет да се пребацим, односно да се упишем. Кажу ми да морам да донесем документа са свог бившег факултета, са Геологије. И ја одем тамо. Они ми не дају, јер сам био један од бољих ђака и не дају ми документа.

И ја сам ишао тада код ректора Техничке Велике школе, како се то звало ТВШ, који је био наш чувени математичар Кашашин, и он је исто рекао да неће да ме пусти.

И ја пређем на Саобраћајни факултет без уписа. Слушао сам неколико месеци наставу и онда, на крају, су пристали да ми дају документе. Ја сам се, у ствари, уписао са једним семестром закашњења, али сам све испите који су постојали у међувремену припремио, тако да сам надокнадио то неуписивање од пола семестра.

■ *Која је то година?*

— Па то је било педесете године. У ствари, ја сам друга генерација. Прва генерација, колико сам после видео, то су углавном били људи који су дошли из привреде, односно из предузећа, који су већ били запослени и пропали студенти са других факултета. Због тога што је то био релативно затворен круг, јер се ради о предузећима, у јавности је било врло мало познато да уопште постоји тај Саобраћајни факултет, па је то био разлог што ја за две године, у ствари, нисам о њему ништа чуо.

Наша друга генерација је била доста боља по саставу људи, јер су ту, већ, били људи који су се определили. Неки су се први пут уписали, значи нису прешли са других факултета. Јер, прве две године, дефакто, у то време нису ни постојале. Биле су заједничке за све техничке школе на ТВШ.

■ *Ви сте се уписали на другу годину?*

— На трећу. Тако да сам се ја уписао на трећу, а и ови су се сви, у ствари, уписали на трећу годину, јер још неколико година су све припремне предмете слушали сви на Техничком факултету, заједно. То је било, чини ми се, једно добро организационо време, када су технички факултети имали заједничку наставу.

Ја сам, рецимо, слушао са грађевинцима *Математику*, са електричарима *Физику* итд. То значи, било је пуно тих општих предмета где су студенти разних факултета то слушали.

Можда је интересантно да кажемо нешто о условима који су владали тада.

Ми смо добили неку зграду на Бановом брду, где је сад Шумарски факултет, а то је било, како се каже, "Богу иза ногу". Ишло се трамвајем, мислим да је била "тројка", не сећам се више који је то број. Ишли смо Радничком улицом до Аде Циганлије, ту је била последња станица – можда "четворка"? И онда смо одатле пешке ишли уз Баново брдо, до школе у Кнеза Вишеслава улици. Ја се сећам да смо пролазили кроз кукурузе. Нормално, када су кукурузи високи, ми се и не видимо, идемо један за другим кроз кукурузе. Тада је тамо било мало кућа. И онда је, баш у то време када сам ја почео да студирам, саграђена нова улица – Пожешка, која је била огромна, 14 метара широка, што је било јако много. Рецимо, Улица Кнеза Милоша је те ширине. И поставили су кроз дебеле стубове бетонске, бандере. И ми смо се јако чудили што толике бандере. Е, кажу: "Туда ће да иде тролејбус, па је то направљено да се обеси тролејбуска мрежа, а зато треба да буду дебеле бандере".

Са мном на години је било, ја се тачно не сећам, али, рецимо, осамдесетак људи који су долазили уредно. Од наших садашњих професора са Факултета био је професор Банковић, Љуба Топенчаревић, не сећам се да ли је још неко од ових био. Углавном, друштво је било подељено тада на три одсека. Јер је постојао само Друмски, Железнички и Водни. А касније су ови остали одсеци формиран.



Ми смо онда слушали, рецимо предмете свих одсека. Код *Возила* смо имали комбиноване предмете, па смо слушали *Друмска возила*, *Железничка возила*, и *Пловна средства*. Слушали смо *Организацију* исто тако и појединачно и мешано. Имали смо *Железничке станице*, *Путеве*, имали смо и *Пловне путеве*. Тако да смо ми итекако били профил који је прекривао делимично и друге профиле, тако да би били способни да евентуално радимо и на пословима који нису само уско за једну струку везани.

Занимљив је случај о тој згради. Та зграда је добијена од Железнице. И тада је Железнички одсек био и најјачи и најбројнији и, мислим, под утицајем Железнице тај Факултет је дефакто и настао. Јер су хтели железничари да Вишу железничку школу, то је, у ствари, била школа са две године студија, да прошире, односно да је претворе у факултетску наставу. И онда се дошло на идеју да би то било потребно и за друге гране. Ту је, рецимо, професор Сувајић одиграо једну важну улогу. Он је, онда помоћник министра за грађевинарство, а после је био директор, то се звао Савезни завод за планирање. И његов утицај, и других људи, наравно, био је такав да су они успели да формирају Високу Саобраћајну школу и да добију од Железнице ту зграду на Бановом брду.

Она је била усред шуме, горе, окружена. Када смо ишли на Предвојничку обуку, ми смо одмах из зграде улазили у шуму и тамо смо копали ровове и тако. Тада зграда уопште није било околно. Тако да је зграда јако била изложена кошави, ветру.

И једне зиме, сећам се да смо промрзли стигли горе по некој лапавици да подажемо испит из *Основа права*. И дођемо ми горе. Била је једна велика пећ, једно четири метра дугачка и ми се поређамо леђима уз пећ, а кроз прозор звижди кошави и чекамо професора. Нема га, нема професора. После једно пола сата улази он, то је наш садашњи академик, Радомир Лукић. Онда је био млад и црн, мислим није био сед. Залеђени му бркови, са капута му висе иње. Улази унутра, тресе се и каже: "Има ли ко новине?" А онда се јавља један студент и каже: "Професоре, хоћете "Политику", хоћете "Спорт" да Вам дамо?" Он каже: "Свеједно које новине". Узе новине, простре новине поред катедре, изу ципеле, да их осуши јер су му ноге биле мокре, стави ноге на новине, и каже: "Јел' испит беше". "Испит". "Е, ја заборавио питања да понесем. Има ли ко папира?" И донесемо му онај кариран папир, и он седе и тако једно двадесет минута исписује по три питања на том папиру и исцпа оне папире. Ја сам седео у првој клупи и гледам како он слаже оне папире, а пошто је било руком цепкано, онда су се тешко слагали, па је он дуго куцао оне папире окренуте на доле, а то окренуто на доле било је у ствари окренуто према мени, тако да сам ја видео питања са задњег папире. Сећам се и сада да је то било нешто "Улога државе, као апарата за угњетавање", не знам, "Хипотека на хипотеку" и било је нешто о економским елементима у праву. И док су други одговарали, ја прелистам књигу, и само пазим тамо да ми неко не узме ту цедуљу коју сам упознао, односно коју сам видео шта да њој пише. И извучем, наравно, ту цедуљу и добијем банку из цуга и сви

су били одушевљени како сам ја тада знао. Тако да и тада су се студенти тако понашали и довијали на разне начине. И, ја, наравно, нисам био никакав изузетак.

Мени су била најзанимљивија предавања професора Ђокића, који је умео лепо да прича. Ту је био и Никола Ока кога је требало увек слушати из првог реда, јер се у другом реду већ једва разумело шта каже. Ту је био и професор Сирковић који је предавао *Јавни градски превоз*.

А од лепих предавања је, рецимо, био неки Шлебингер који је био Словенац и предавао нам је, у ствари, *Енергетику*. Али, он је то предавао тако да је објашњавао због чега, рецимо, хидроцентрала треба да буде тамо где има воде, где је разлика у нивоу воде велика. Онда нам је објашњавао зашто цементара треба да се прави поред, рецимо, рудника угља, јер се од шљаке од угља добија цемент. А, онда, ту треба да буде и централа, термо централа, због тога што је много лакше пренети кроз жицу енергију него превести вагоном, камионом или бродом. Онда, друге пратеће, рецимо, хемијска индустрија, прехранбена индустрија итд. Тако, да, у ствари, његово објашњење енергетике је створило код мене онај концепт о размештају активности у простору, што је област којом се ја и данас бавим. Планирање саобраћаја везано за активности које се дешавају у простору. Јер, саобраћај се дешава у простору управо зато што неке активности не могу да буду на истом месту. Па, онда, морамо да превозимо било људе, било робу. Па, у суштини је тај његов предмет лично или могао да личи на неки *Увод у саобраћај* иако се звао *Енергетика*.

Други занимљив предмет нам је предавао тадашњи ректор Миленко Јаковљевић. Он се звао *Теорија вуче*. У ствари, ми смо ту слушали о отпорима, о пропулзији и то на генералном нивоу. Дијаграми вуче код локомотива, код бродова, код авиона, код камиона итд. Мислим да су та предавања била јако занимљива.

*Електротехнику* у то доба нам је предавао Микица Арсенијевић. Његова предавања су била прилично, тако, да не кажем, збркана, тешко се то пратило и ја се сећам да увек после његовог часа имам осећај мучнине јер, у ствари, се измучим покушавајући да схватим шта прича.

У то време је исто био, проректор је тадашњи био, Дима Живковић, који је предавао *Организација железничког саобраћаја*.

Био је неки Стјепан Форгић који нам је предавао *Економику*. То је, исто био врстан предавач, практичар, који је умео да објасни зашто се роба разног квалитета не може да превози по истој цени, ако су трошкови исти. И објашњавао нам је зашто има дванаест, у то доба дванаест тарифних разреда на железници, зашто је рецимо, код путника је било три разреда, па сад два разреда, зашто постоје у градском саобраћајном две класе итд. Објаснио нам је неке принципе како се привлачи, у ствари, одређена роба, или одређени путници снижавањем тарифе испод нивоа трошкова и подизање за оне који се могу оптеретити подизањем тарифе да се покрије та разлика, да се оствари баланс.

У то доба су биле у моди радне акције и студенти су сваке године ишли на радне акције у групама. И та другарства тамо створена, била су веома чврста, и створена, у ствари, у Студентском дому. Јер, зграда је била велика и један део зграде је био Студентски дом у самој згради тако да је већина студената, да не кажем већина али знатан број студената било стално присутна и дању и ноћу тамо. А и ми који смо долазили, јер је зграда била јако далеко, практично смо остајали цели дан. Тако да су се та другарства и те везе које су постојале јако учврстиле, тако да смо представљали један доста добар колектив и били смо успешни, као и данас, у спортским активностима, у односу на друге факултете. Имали смо, рецимо, развијену техничку секцију, имали смо свој аутомобил, неки ”Рено”. Ту је био Јова Ђурашевић, онда је био Кић Јефтовић, обојица су после радили у ФАП-у, онда је био Слободан Корда, који је био из Сиска, и он је био руководилац кајак секције.

Па смо имали једриличку секцију. Тако да смо, пошто је Сава била близу, односно Ада Циганлија, оно време када нисмо били на Факултету, углавном групно проводили тамо доле негде не Сави. И учење и купање све је то некако било спојено са том зградом која је била близу Аде Циганлије.

Ја сам био релативно вредан студент, уредно сам полагао испите и имао сам добре оцене. Рецимо, завршна оцена после студија је била 9,36, тако да сам био најбољи студент у тој генерацији и имао сам за дипломски ”Прогноза производног програма фабрике ФАП у Прибоју”, која је управо тада била организована. Ми смо ишли на те екскурзије, рецимо, аутобусом да обиђемо ту фабрику, па смо ишли вагонима железничарским да обиђемо ријечку железничку станицу и бродоградилнице и уопште, мислим, да смо као студенти доста тога видели и ван Факултета.

Углавном, ја сам доста труда уложио у тај дипломски који је био по обиму и по садржају, тако да кажем, дебео и успешно сам одбранио тај дипломски рад, добио сам десетку. Чак је професор Сирковић рекао: ”На жалост, можете добити само десет, не можете више”.

И у то време док сам још био апсолвент и припремао последње испите професор Сувајлић је запазио мој годишњи рад који је био из *Механизације претовара*, одвојио га код себе и однео га својој кући. Једном ме позвао да дођем код њега и каже: ”Да ли би Ви сарађивали на једном пројекту Луке Плоче, где сам ја добио да радим механизацију Луке Плоче.” ”Што да не”, кажем. Па сам у међувремену добио стипендију од фабрике ФАП. И ја кажем: ”Али, ја треба да идем после овога, после студија, у фабрику у Прибоју”. Каже професор: ”То ћемо да средимо, ништа Ви не брините”. Тако да сам ја, уместо да дипломирам међу првима, почео онда да се бавим пројектовањем, и то изгледа успешно, јер је тај пројект био похваљен и прошао је кроз. И нађем човека који је пристао да му ја исплатим стипендију коју сам примио од ФАП-а да оде у Прибој уместо мене.

Тада је био директор ФАП-а Лавренчић, који је био познат по томе што су га у новинама нападали што је пио из женске ципеле у Баден-Бадену, када

је уговарао неке послове, са фирмом "Саурер". Јер ми смо, у ствари, у ФАП-у почели да производимо камионе по лиценци "Саурер", тако да су ти односи са Аустријом били јако развијени.

Тај који је прихватио да оде у Прибој је био мој кум Богдан Малешевић, који је отишао тамо и био доста успешан инжењер у ФАП-у. А ја одем у Плоче још као студент и дођем из Плоча, дипломирам као што сам описао, и продужим да радим две године у Плочама. Тамо сам био шеф Техничког експлоатационог сектора. Дођем у кратким панталонама и тамо све барбе, седа брада, разни радници у Луци који су сви били, да кажем, чврсти и груби људи и ја дођем тако као неки дечкић у панталонама.

Био је тада у Плочама Ђура Ђорђевић и био је Соколовић који је погинуо у саобраћајној незгоди, он је из Славонског Брода. Њих двојица су већ били од саобраћајаца, али су они радили у делу који је био пројектантски, а ја сам отишао у експлоатацију. И, наравно, ту је почело са оним: "Инжењеру, пукла нам је нека спојница, горе на крану". И онда иде техничар и гледа да ли ја идем за њим на тридесет метара висине. Оно дува ветар, све се љуља и кад стигнемо на врх, окрене се да види да ли сам ја пошао за њим. И, тако, пар таквих догађаја били су довољни да тамо стекнем поверење и углед.

Добијем и стан, оженим се и после две године када ми је истекао тај рок, ја кажем да бих сада хтео да идем натраг у Београд. Кажу ми да не идем у Београд, испослују ми да одем три месеца у Констанцу, да одем на неку специјализацију и повећају ми плату за дупло. Био сам чак и политички активан у то доба као млади инжењер. Био сам одборник Котара Метковић. Касније је то што је било хрватско припало Босни – Плоче су, у ствари, припале Босни, тако да је припао и Котар Метковић.

Ишао сам тамо и у лов. Ту је била војна база тако да сам, пошто сам се бавио једриличарство овде, добијао неке добре једрилице да се тамо возам по Корчуланском каналу, ишао сам у Трпањ итд. Све је то био један леп период. И, рецимо, интересантно је да сам ја тада бициклом ишао дуж обале, дуж јадранске обале да обиђем она места: Играле, Заострог, Макарска. Све сам то ја обишао бициклом, иако није било асфалтираних путева у то доба. Сав тај крај је, тако да кажем, био доста дивљи у то време, као прави Дивљи Запад.

Из Плоча сам се вратио у "Аутомобилско Београд", на упола мању плату, али то је, ипак, био мој Београд. И ту сам био једини саобраћајни инжењер у то време и постао сам главни инжењер фирме која је тада била, углавном за превоз разне робе по граду. Гаража је била на углу улица Рузвелтове и Димитрија Туцовића и ту сам испекао један леп занат, практичарски, радећи са људима, са шоферима. Ја сам примао шофере у радни однос, пробао како умеју да возе камионе итд. Наш највећи камион је тада био пет или седам тона носивости, све друго су били двотонци и тротонци, за развоз по граду. Ја сам био заговорник тога да требају велика возила, да се иде на дуже линије, па и међународни транспорт. Тако да се предузеће преоријентисало под тим мојим утицајем и набавило је велика возила, приколице. Прве приколице

сам као колону организовао и отишао у Титоград. У Титограду нису видели дотле приколице. Онда смо тамо добили велики публицитет и добијемо велике послове доле да радимо. Тако да смо основали пословницу доле.

После тога смо основали пословницу у Милану. Касније сам ја добио стипендију италијанске владе и провео сам годину дана у Милану на Политехници ”Леонарда да Винчи”. Завршио сам специјализацију, то је било шездесет пете године.

Ја сам био у ”Аутомобилско Београд”, али сам остварио контакте са Факултетом и радио сам један пројект преко Факултета који се односио на организацију одржавања возних паркова Србије. То је водио професор Ђокић, ако се не варам, учествовао је професор Ока и нас неколико млађих. А онда, први већи посао је био ”Израда генералног урбанистичког плана Панчева” и понуда Саобраћајном факултету да уради саобраћајни план. Ја добијем да радим тај саобраћајни план иако на Факултету дефакто нисам био ангажован. То је још било педесет девете године. И тада је урађен тај први план, који је између осталог интересантан по томе што је то први план те врсте који је урађен у Европи уопште. Јер, први планови су рађени у Америци за Детроит и за Чикаго педесет шесте године.

Шездесет прве године је једна екипа наших професора отишла на студијски боравак у САД. И тада пошто су професори били отишли, а ја сам у то доба постао хонорарни асистент на предмету *Организација друског превозења* код професора Ђокића, кад је он отишао са том екипом, онда сам ја почео са првим предавањима на Саобраћајном факултету. То је било шездесет прве године. А професор Ђокић је, у то доба, поред предмета који се звао *Организација превозења друмом*, добио задатак да држи предавања из предмета који се звао *Безбедност саобраћаја*.

Пошто то њему није баш било толико блиско, он препусти тај предмет да под његовим надзором ја предајем. Тако сам ја стартовао на Саобраћајном факултету као хонорарни сарадник, шездесет прве, као асистент на два предмета, при чему сам самостално држао предавања из *Безбедности*. Дефакто сам оформио тај предмет у облику у коме је он и данас егзистира на Факултету. А онда сам шездесет пете године добио стипендију италијанске владе и проборавао тамо у Милану. Отишао сам као доцент тамо. Годину дана раније ја сам урадио хабилитациони рад и добио статус доцента. То је, мислим, било шездесет четврте године. Шездесет пете сам отишао на ту специјализацију и када сам се вратио, у то доба је, мислим, шездесет шесте, професор Ђокић отишао у пензију, па је остао да предаје још две-три године, ако се не варам.

Тако да када сам се ја вратио са те специјализације, ја сам преузео тај предмет и прешао у стални радни однос на Саобраћајни факултет шездесет пете и шездесет шесте године, не сећам се тачно. И држао сам наставу из та два предмета. А онда када су биле реорганизације наставе, уведена је област која је била запостављена на Саобраћајном факултету, а то је било *Управљање друским саобраћајем*. Тако да се мој предмет у првом моменту

из *Безбедности* претворио у *Планирање, регулисање и безбедности* и тиме су обухваћене области које су недостајале у односу на сличне факултете у свету.

У каснијој фази тај предмет се претворио у пет различитих предмета, од њега су настали: *Безбедност*, настало је *Управљање саобраћајем* или *Регулисање саобраћаја*, настао је *Урбанизам*, настала је *Теорија саобраћајног тока*. Значи, неколико предмета се развило из тог предмета и то је у то време доста значило за Саобраћајни факултет, јер су се отворила врата нашим студентима у области која није транспорт него оно што ми зовемо саобраћај, управљање саобраћајем. У полицији, у урбанистичким заводима, у секретаријатима за саобраћај и у разним фирмама које се баве пројектовањем, планирањем. Тако да углед, кажем, наших људи у то доба је био довољан да они заузму и данас држе доста значајних места, захваљујући том проширењу које је тада било.

После свих оних перипетија које су пратиле Високу саобраћајну школу, као њено укидање, па припајање као Самостални саобраћајни одсек при Машинском факултету, ми смо изгубили ту зграду коју нам је узео Универзитет и касније дао Шумарском факултету. А ми смо онда били подстанари на разним местима, били смо и на Машинском факултету и на Рударском и добили смо неку зграду од Поште, неку несуђену телефонску централу, горе код Музеја "25. мај", то је било на Топчидерском венцу. И ја сам тада имао тамо своје просторије, ту је била и Библиотека и био је тзв. Институт. Тада се није звао институт него се звао Завод. И ту је било неких последица, углавном скромних и по броју и по обиму, три четири такве студије су се радиле годишње за мале паре, и учествовало је пет-шест људи укупно.

А онда је једног дана дошао представник Фонда за путеве из Војводине и питао ме да ли би ми могли, да ли бих ја могао да преузем да радим "Студију оправданости изградње ауто-пута Нови Сад – Београд", који је највећим делом био на територији Војводине, па су због тога Војвођани били носиоци тога посла, и да се са тим конкурише код Међународне банке.

Објаснили су ми шта треба да се ради, дали су ми неке садржаје, и ја сам сматрао да ми то можемо успешно да обавимо. А Новосађани су били заинтересовани због тога што су раније две године они правили неке елаборате и два пута су им ти елаборати били одбијани од стране експерата Међународне банке. Сећам се да је управник тог Фонда био Злато Фуручић. После тога се то претворило у неку велику аферу, око варијанте куда тај пут треба да прође.

Углавном, ја сам добио један изузетно кратак рок, релативно неограничена средства и организовао сам врло јаку екипу и са Факултета и ван Факултета која је урадила Елаборат на време. И када је дошла мисија Међународне банке да то прегледа, они су само отворили очи, јер ми смо по зидовима окачили сва истраживања која смо вршили. Било је ту дванаест књига посебно урађених, пројекти. И казали су: "Е, ово је оно што смо ми очекивали да добијемо". И, наравно, тај посао је добро оцењен, зајам је добијен и аутопут је изграђен. Ја сам онда био у државној делегацији у Вашингтону да браним тај пројект и мислим да је то, такође, прошло доста успешно. И то је, дефакто, био највећи

посао који је икада урађен на Факултету по материјалној вредности и по броју ангажованих људи на том послу.

Нећу да помињем цифре, али, рецимо, ја сам од тог посла купио ауто "Ауди 100" и сећам се да је могло од тог посла да се купи 25 аутомобила "Ауди 100". То је био тај ред величине, у то време. Наравно, то сад не може да се директно упоређује са садашњим новцем.

У то време, због тих активности, ја сам тражио да секретар Факултета ангажује особље, да Штампарија ради прековремено, долазило је по три стотине студената који су били на истраживањима, ангажовали смо око двадесет пет такси аутомобила са радио станицама да би имали контролу на тим пословима. Углавном, то је покренуло цео Факултет.

И после тога изабери мене за директора, тако да сам једно време био директор Института. Мислим, био сам бољи као радник, него као директор, претпостављам. Али свеједно. Од тада је та активност на Факултету постала довољно значајна, раширила се и на друге области. У то време сам само то ја радио, ретко неко други да је радио. И ту је било пуно послова око регулисања система семафора, око безбедности, почело је вештачење саобраћајних незгода и пуно тога се тада развило. И мислим да та активност, тако да кажем, да је на једном доста високом нивоу остала тако и до данашњег дана.

Значи, то је покренуло и видело се тада да то може, и да то могу да буду врло велики ангажмани људи са Факултета и врло велика средства се могу остварити кроз то.

Ето, то би било можда занимљиво, а почело је негде шездесет девете, седамдесете године.

## ЈОСИП ЛЕНАСИ

Рођен 1933. године. Редовни професор за предмет МОТОРНА ВОЗИЛА. На Факултету од 1961. године

Уторак, 11. јул 1995. год.,  
од 11<sup>h</sup> до 12<sup>h</sup> у професоровом кабинету број 102 на Саобраћајном факултету у Београду

— Па, ево, овако. Ја имам једно велико задовољство да вам кажем шта ја знам о мом конкурисању на Високу саобраћајну школу која је расписала конкурс 1951. године за упис прве генерације.

У то време, пошто сам био завршио средњу техничку школу, нисам имао право да конкуришем на факултет, јер су тада, да би конкурисали, техничари морали да имају две године праксе. Ја сам тада већ почео да радим, радио сам у предузећу "Давид Пајић". А пошто је у условима конкурса било написано да могу сви да конкуришу за упис на Високу саобраћајну школу, ја сам замолио у предузећу да радим ноћну смену, па сам припремао пријемни испит, који сам положио педесет прве године на Високој саобраћајној школи, која се тада налазила где се сада налази Шумарски факултет, на Бановом брду.

■ *Само нешто да Вас питам. Педесете године су примали само на другу и трећу годину. Ви сте педесет прве године уписали прву годину. Да ли је то први пут да су примали студенте на прву годину студија?*

— Педесет прве године је први пут објављен конкурс за редовне студенте, а ја не знам како је то било раније. Вероватно су то били прелазници са других факултета. Ја сам прва генерација која је конкурисала редовно. Знаш да нас је било прилично на пријемном испиту, и сећам се да је на пријемном испиту долазио да обилази и врши контролу полагања пријемног испита, професор Кашанин и професор Милан Неђић. И знам како који пролази кроз салу, он онако погледа задатак и баца га само. Ја сам се охладдио када је дошао до мене и узео задатак и бацио ми га нормално на сто. Ја мислим ко зна шта је и како је. Међутим, све је лепо прошло.



И тада је, значи, формирана прва година на Високој саобраћајној школи која се налазила тада тамо на Бановом брду.

Тадашњи ректор и оснивач, практично, Високе саобраћајне школе је био професор Миленко Јаковљевић. Висока саобраћајна школа није била у оквиру Техничке велике школе, него је то био посебан Ректорат. Зато се професор Јаковљевић и звао Ректор Високе саобраћајне школе. Његов заменик је тада био професор Дима Живковић, секретар не знам ко је био. Мислим да није био Богољуб Бркић. Видим, у индексу имам неке податке, чини ми се пише неки Јовић, нема везе са нашим професором Јовићем. Не знам ко је био секретар Факултета.

На првој години, у првом семестру, имали смо практично следеће предмете, ја ћу да их прочитам овде из индекса као и наставнике који су нам предавали и фонд часова који је био. Значи, за 1951/52. годину.

*Математика I*, био је професор Стипанић, са фондом часова 6+6, *Хемија*, професор Александар Леко, са фондом часова 2+2, професор Збутега, *Нацртна геометрија* са 4+2, професор Бора Ђурчић, *Техничко цртање* са 1+5, *Енглески језик*, Иванка Типисаревић са 0+4, *Политичка економија*, држао је професор Зоран Пјанић са 2+0 и Панчевски *Предвојничка обука*. То је први семестар.

У другом семестру, такође, била је *Математика* са 6+6, исти фонд часова, Љубица Букалов, *Физика* са 4+4, Александар Леко, 2+2, *Хемија*, професор Збутега, *Нацртна геометрија*, 4+2, значи исти фонд часова и у другом семестру, професор Зоран Пјанић, *Политичка економија* 2+2, *Предвојничка обука*, исто Панчевски и *Енглески*, 0+4, Иванка Типисаревић.

■ *То су били наставници који су у то време били хонорарни?*

— Сви су били хонорарни наставници. Ниједан од ових наставника није био стални.

Сећам се професора Пјанића, у то време је био изузетно млад, мислим да је почео као асистент, добио је задужење од свог професора, па већ је следећег семестра био наставник. Да ли је био редован код нас, или је био већ на Економском факултету не сећам се. А од ових наставника ниједан тада није био стални на Саобраћајном факултету.

Ми смо били генерација која је имала ту несрећу, да се Одлуком Министарства, како се тада звало Министарства за просвету, науку и културу Народне Републике Србије, број, ево имам овде, 16889 од 4.08.52. године, укида практично Висока саобраћајна школа. Студенти који су на другој, трећој и четвртој години могу да наставе школовање на Машинском факултету, а ми који смо завршили прву годину, једноставно смо добили указ такав да морамо да идемо на друге факултете, било где да нас приме.

У то време пошто је важио тај пропис да техничари не могу да се упишу на Технички факултет без две године праксе, ја сам се једино могао уписати на Природно-математички факултет. И у оно време Једена је била главна на

Машинском факултету за студентска питања. Она једноставно није хтела да разговара, а она је била и највећа власт на Факултету за студенте. Онда сам се уписао на Природно-математички факултет, Група за Механику, која је тада основана.

И тада сам практично и прешао на Природно-математички факултет који сам завршио педесет седме, јануара.

Ево, то би овако био кратак приказ како је изгледао наш упис и наше бављење на Факултету.

Од тога периода, од периода педесет прве године сећам се колега који су тада студирали. Тада смо били, ипак, некако прилично заједно, а тамо на Високој саобраћајној школи, постојао је и интернат. Од те генерације могу само да напоменем ове колеге који су сада на Факултету. Био је професор Ђуђуз, уписан исто на Високу саобраћајну школу, прва година. Мислим да је чак и он био тамо на интернату. Од тих колега сећам се Банковића, професора Банковића сада, онда професора Крецуља. У том времену мислим да је био Радмило Миловановић – Панта што је у Железници. Био је ту Лејш, Јосип Лејш. Сећам га се и по томе што је једини, вероватно, који је завршио све испите, а остала му је само *Електротехника*. Да ли се посвађао нешто са професором Арсенијевићем или не, никада није хтео да дипломира. И остао је да ради на Железници до пензије.

Тако да је то било једно интересантно дружење, пошто смо били сви горе, а практично тај део Чукарице уопште је био неизграђен. Тамо смо се бавили и спортом. Баш смо се дружили на Високој саобраћајној школи.

- *То је причао и професор Крецуљ да сте имали чамац, да сте имали и неку једрилицу и богату спортску активност.*

— Да, да, тако је било. Онај део изнад, где је сада парк на Бановом брду, ту је тада било игралиште. Да ли је био ”Бановац” или ”Шећеранац”, не сећам се више, али то је био фудбалски клуб на Чукарици. И ту смо ми практично били активни у свему, јер то је генерација која се у то време бавила прилично са тим спортским активностима.

Тако да се моје бављење у том периоду на Саобраћајном факултету завршава и онда сам прешао на Природно-математички факултет, који сам завршио, рекао сам, педесет седме, јануара. Па после тог завршеног Природно-математичког факултета, пошто сам имао, овако, прилично добре препоруке од професора, и још га нисам ни био завршио, а већ сам почео паралелно да студирам и Машинство.

- *Да ли је то све било уз рад?*

— Уз рад. Ја сам почео да радим педесет шесте године, септембра месеца. Почео сам у Школи ученика у привреди број седам у Земуну.

- *”Механику” сте предавали? А онда сте Машинство студирали уз рад у школи?*

— Да, предавао сам *Механику*, а Машинство сам студирао уз рад у школи. Ја сам практично на четвртој години, у то време је то могло, писао молбу деканатима Природно-математичког и Машинског факултета да одобре паралелно студирање на два факултета. Тако да сам ја отишао на Машински факултет као и Пућуз. Заједно смо дошли на Машински факултет. И по завршеном, значи, Природно-математичком факултету, ја сам педесет седме на јесен отишао на одслужење војног рока. Практично, ту сам провео годину дана до педесет осме године. По повратку из војске добио сам место у Војном институту у Катанићевој улици, добио сам на Електротехничком факултету, добио сам исто у оној школи одакле сам и отишао у војску. У то време могло је да се задржи место где сте радили пре војске. Међутим, сматрао сам да ми је најинтересантније да одем у Војнотехнички институт. И у том Војнотехничком институту сам практично радио до 1960. године, када сам, да бих завршио Машинство, да бих мало више имао слободног времена, прешао да радим у школу "Петар Драпшин", где сам био до шездесет прве године. Тада сам конкурисао за асистента, али тада је био конкурс заједнички, за све техничке факултете, па сам конкурисао и на Електротехничком, и на Машинском и на Саобраћајном. Тако да сам био примљен на сва три факултета.

Е, значи, дошли смо до тога да шездесет прве године поново почиње једна нова епизода у мом животу, када сам конкурисао за асистента и рекао сам где сам све био прихваћен. И наравно, пошто сам претходно завршио машинско-техничку школу, ја сам сматрао да ми је место да будем на Машинском факултету. Јер, ето, тако некако, човек ваљда има тај афинитет према ономе с чиме је почео.

И тада сам отишао да се пријавим, лето је било када сам се пријавио, у секретаријат Машинског факултета. Мислим да је у то време био продекан професор Никола Обрадовић, а да је декан био професор Витас, чини ми се да је тако било, нисам баш сигуран. И отишао сам код професора Обрадовића да се јавим на дужност, јер сам изабран за асистента. А професор Рашковић је био тај који је писао реферат за то.

И отишао сам. Значи то је био септембар шездесет прве године. Да се јавим професору Николи Обрадовићу и рекао сам: "Професоре, знате шта, мене интересује само да не буде неких проблема, пошто ми је остао још један испит и дипломски на Машинском факултету. Да ли ће бити због тога неких проблема да будем и асистент и студент Машинског факултета?" "Па, колега, то је била нека грешка, ви нисте могли да будете изабрани, јер не може нико да буде изабран док није дипломирао." Ја сам му онда објаснио да сам ја конкурисао као дипломирани механичар, а не као машински инжењер. "А, добро, колега, ништа то неће бити проблема, Ви ћете писати молбу Савету за полагање испита и дипломског." "Добро, професоре, хвала." И тада сам практично захвалио на том месту, отишао и прихватио сам место на Саобраћајном факултету, код професорке Наерловић.

Тада је, у то време, шездесет прве године, дошао исто и Никола Ђуђуз који је изабран за асистента кад и ја. У то време дошла је једна већа група нових асистената на Саобраћајни факултет. Ђуђуз је био годину дана хонорарни. Значи, он је почео практично од шездесете до шездесет прве, али шездесет прве је прешао за стално, па сам тада био ја изабран. Том приликом изабран је Светозар Вукадиновић, за асистента из *Математике*. Из *Математике* је био изабран и Миле Богдановић. Вукадиновић је био изабран за асистента код Часлава Станојевића који је тада био доцент код нас. Он је исто тако тада био изабран за доцента. А на Факултету су тада били, већ су изабрани вероватно, Добрен Крецуљ, он је дошао за асистента, мислим педесет девете, а Аца Савић и Бане Анђелковић били су асистенти на предметима на Друмском одсеку, исто тада изабрани шездесет прве године. Знао још, да је тада на *Математички* изабран за асистента и Драгослав Ђурчић.

Од професора смо ту затекли професора Јаковљевића, професора Чолића, био је професор Јовић, професор Дима Живковић, професор Микица Арсенијевић из *Електротехнике*, професорка Наташа Наерловић. Она је тада исто изабрана за сталног наставника и она је бирала себи асистенте. Био је још и професор Хранислав Стојановић. А професор Јовић је био декан.

Ето, то је тада био Саобраћајни факултет. Имали смо, практично, ја мислим, две учионице, које смо користили само ми, то је било, значи, у Таковској улици, где је била и Група за Енглески језик Филолошког факултета. Ту је постојала једна велика сала, тзв. "Енглеска сала", где смо имали заједно наставу са Групом за Енглески језик, тако да смо то делили, то смо мењали. Имали смо практично само ово крило према Рударском факултету, где смо практично имали само један кабинет и где је био декан и продекан. Сви су заједно били у то време. А у партеру је била Студентска служба и после је на спрату прешла Финансијска служба.

На Топчидерском брду смо тада имали само стручне одсеке. То је било на Брду она зграда, где је била Библиотека и Штампарија. Ја мислим да је већ 1961. године она егзистирала горе.

Тако да из тог периода, значи из шездесет прве године, када сам дошао поново на Саобраћајни факултет, то је та група која се ту нашла.

Могу рећи да ми је у том периоду рад на Саобраћајном факултету, као и данас, причињавао посебно задовољство. А тада је била посебна једна атмосфера, много приснија и много смо се некако више дружили него данас. Вероватно сада пошто свако има свој кабинет сувише смо одвојени једни од других, исувише мало комуницирамо. Мислим да немамо баш довољно тих контаката као раније што смо имали.

И у то време, значи када сам ја био, кад смо дошли на Саобраћајни факултет, тада нису постојали посебни одсеци, постојао је само Саобраћајни факултет.

■ *Били су, били су.*

- Онда, 1951. године.
- Педесет прве су били. Али, кажу, одвајање је било тек тамо на крају студија. Али, када сте Ви дошли шездесет прве године била су три одсека. То је био Речни, Друмски и Железнички.
- Тачно. Речни, Друмски и Железнички. Та три одсека.
- И после шездесет прве године је формиран и Ваздушни одсек.
- Ваздушни, да. Тада је био код нас, да ли хонорарно или не, био је Димитријевић ...
- Ика Димитријевић. Он је први стални наставник на Ваздухопловном одсеку.
- Професор Зорић је касније дошао.
- Да. С њим имам разговор прекосутра, у четвртак.
- Иначе, мислим то је период када је на Саобраћајном факултету био веома велики број студената. Ја сам тада држао вежбе из *Механике*. У то време, не само ја, и професор Ђуџуз и сви ми држали смо практично вежбе из већег броја предмета. Ја знам да сам држао и из *Машинских елемената* и из *Техничког цртања*, па чак и из *Нацртне геометрије*, поред *Механике*. Значи, имали смо једно четири-пет предмета и знао сам да је фонд часова у средњој школи било негде око 18 часова, ми смо имали по 24. Јер тако је време било, није било довољно ...
- Нисте споменули Буцу Трајковића.
- Извињавам се, тачно. Са нама је био Милутин Трајковић, један врло фин господин који је био код нас до своје смрти, практично.
- Нашој генерацији је остао у једној врло лепој успомени, као диван предавач из "Физике". Ето видите. Он није имао докторат. Али то нема везе са предавањима.
- Не, не. Ја мислим да то није примарно. Ја мислим да за наставника треба бити рођен и треба имати неку жицу, знате. Мислим да је можда и грешка у пропозицијама да је за наставника неопходно да има докторат. Ја се сећам, ево сад овако мало се удаљујемо, сећам се да нам је причао професор, да ли Вушковић или је то професор Витас, да су тражили пре рата на Машинском факултету посебно једног врсног стручњака, који је важио за изванредног инжењера, да дође на Факултет, да мало обогати наставу, да помогне Факултету. Човек је дошао и после једног семестра, одржао је ваљда серију предавања, рекао: "Извините, али ја ово не могу, јер ја више не знам шта њима да кажем."

Јер, ипак, бити наставник то је мало специфичан начин у односу на посао који очекује пројектанта или инжењера у пракси. Тако да, мислим, за наставничко звање мора се имати ипак и неки афинитет према томе и неку жицу за те ствари. А професор Трајковић је био баш један изузетан господин са којим смо овде лепо време провели заједно.

- *Баш ми је драго што сте га поменули, није више међу нама, али нам је свима остао у драгој усмени.*

— Па знате шта, има сад још колега, као што је Драгослав Ђурчић, једна таква трагична судбина. Фин један човек који је тако имао неке проблеме личне природе и који је трагично и завршио.

Иначе, од свих тих професора, морам рећи, није то сад, овако, никаква специфичност, то је, посебан једна човек, то је један господин изузетан, који је свима нама остао у дивној усмени. То је професор Светозар Чолић, један од ретко непосредних људи који је био на овом Факултету. Прво, могу да кажем, да никада није хтео да буде ни декан ни продекан. Он није желео то, а није хтео ни да чује за такве ствари, што мислим није карактеристика нашег поднебља и нашег човека. Иначе, како бих ја могао да га назовем, он би могао да се сврста у сталне опозиционаре. Волео је своју струку изузетно, био је врло цењен од студената и био је од врсте људи који су увек за неку правду, који су стални адвокати другима. Мислим да је професор Чолић био један изузетан господин, који је тражио, пре свега једну изузетну чистоту језика. Сви ми имамо тај проблем и ја мислим да је тај проблем и дан данас присутан на Факултету. Ми немамо практично усаглашене начине обележавања. Не обележавамо сви на исти начин нити рад, нити снагу, нити силу. Има, мислим, свако своју специфичност, мада би то могли да се договоримо. Јер, свако користи неку француску, енглеску школу итд.

Иначе, да Вам кажем. У том периоду, значи, када сам ја дошао на Саобраћајни факултет, пре него што је дошла професорка Наерловић тада је био још професор Базиљевић. Исто тако један фин господин који је био на Рударском факултету професор. Професорка Наерловић је њега практично заменила.

- *А где је била пре професорка Наерловић?*

— Била је асистент на Грађевинском факултету. Стицајем околности, ја се сећам професорке Наерловић, јер, када сам ја почео да студирам на Природно-математичком факултету нама је предавао професор Хлитчијев *Еластичност*, а професор Раденковић је тада исто тако био. Ево, видим ту у индексу, да сам и код професора Раденковића и Хлитчијева полагао својевремено. Пошто смо те све предмете које смо слушали на Природно-математичком факултету полагали на Грађевинском, предмете које смо слушали код професора с Машинског полагали смо неки пут на Машинском неки пут тамо, тако да смо се Наташа Наерловић и ја упознали и пре него што сам дошао на Саобраћајни факултет.

Иначе, морам да кажем да је сарадња са професорком Наерловић била, овако, мени једно изузетно и драгоцено искуство, и право задовољство. Мислим, посебан један диван однос наставника и асистента.

- *Па ја могу само да долуим да је она мени предавала "Механику I" и "Механику II". Ћућуз ми је био асистент. Нисте били Ви. Ви сте били другим групама. Према нама је заиста имала један диван однос. Имала је стрпљења за нас, без неке журбе, и тако. Ми смо је сви веома волели и поштовали. И сада исто.*

— Само да Вам кажем, она је једна заиста права госпођа. Код нашег мушког света увек важи да су жене прзнице, да могу да буду личне. Могу да Вам кажем да тога код ње није било. Она је била дивна.

Само још нешто шта је карактеристично за тај период рада на Саобраћајном факултету.

Пошто смо Ћућуз и ја били и машинци и механичари, ми смо веома лепо сарађивали са професором Чолићем, са којим смо вршили нека мерења на броду. Имали смо и оне динадинанометре, имали смо мерење снаге, па смо имали снимање дна са ехосондером, итд. Имали смо изузетну сарадњу у то време и са професором Маџуром. Ја сам тада, рецимо, мерио отпор котрљања, и то сам ишао на аеродром, па сам узео камионе из "Аутомобилског", где сам некада радио.

Период мог боравка на Саобраћајном факултету има, тако да кажем, два дела, је ли, до шездесет четврте, пете године ја сам био стални на Саобраћајном факултету, када сам прешао у "Аутомобилско Београд". Али нисам напуштао Факултет. Ја сам на Факултету практично остао и даље са обавезама за наставу, за вежбање, а у "Аутомобилском Београд" сам провео две године, у гаражи, где сам радио на одржавању возила. И, значи, сво то време увек сам био у изузетној сарадњи са Саобраћајним факултетом.

Могу да кажем да је клима била таква да се није тако лако човек могао да одвоји од тог колектива, јер то је ипак једна специфична атмосфера на Факултету била. Без обзира што смо у то време имали изузетно тешку, како би рекли, стамбену ситуацију на Факултету.

Сећам се да смо држали наставу на шест места. Хајде да почнем. Прво, наша зграда у Таковској улици, па смо онда били горе код Титовог музеја, па смо онда имали амфитеатар у Сарајевској улици, па смо имали наставу у Радничком универзитету "Ђуро Салај", па и Народном универзитету "Браћа Стаменковић" и не знам где смо још били ...

- *Да Вас прекинем. Била је настава и у Улици Високог Стевана на Дефектолошком факултету. Тамо сам ја држао вежбе из "Механизације претовара", 1974/75. године.*

— Па знам да је било на шест места. Тако да је био посебан проблем направити и распоред и било шта.

И када сам завршио Машински факултет и док сам радио на Саобраћајном факултету, ја сам сарађивао и са Институтом ”Јарослав Черни” са професором Брчићем, јер је професорка Наерловић сматрала да је корисно да имамо и таквог неког искуства у тој тензометрији, у том моделском испитивању. И, онда, пошто сам провео извештајан број година у ”Аутомобилском”, ја сам прешао поново на Факултет. Ја сам дошао и професор Ока и професорка Наерловић су сматрали да ћу бити много кориснији на стручном предмету, на *Моторним возилима* и тада сам и прешао на *Моторна возила*, значи негде седамдесетих година, вероватно. И ту сам и дан данас. Тако да сам ја, ваљда, седамдесет друге магистрирао на Машинском, па сам касније и докторирао и ту сам сада до данашњег дана. Значи, на Катедри за Моторна возила, где сам сада и шеф Катедре.

И морам да Вам кажем да имам изузетно задовољство какав је колектив где радим и посебно какво је моје уже окружење, значи овде на самој Катедри. Тако да мислим да нам још једино фали мало више дружења. Веома велика зграда можда нас је мало отуђила. Вероватно да би могли некако неки интерни скуп да направимо, да неке проблеме који су везани и за наставу и програме изложимо, али, добро, то су већ неке друге ствари, ово је било мало више о историји Факултета.

■ *Па, ето, да Вам се захвалим најлепше на ово што сте нам казали.*

— Па не знам колико је сад, овако, то било интересно.

■ *Било је и те како. Хвала Вам још једном.*

— Хвала и Вама.





## ЉУБИША КУЗОВИЋ

Рођен 1933. године. Редовни професор за предмет ТЕОРИЈА САОБРАЋАЈНОГ ТОКА И КАПАЦИТЕТА САОБРАЋАЈНИЦА. На Факултету ради од 1977. године.

Среда, 12. јул 1995. год.,  
од 10<sup>h</sup> до 13<sup>h</sup> у професоровом кабинету број 208 на Саобраћајном факултету у Београду.

- Љубиша, ја бих Вас замолио да изнесете Ваша сећања на студије, на Факултет, на саобраћајне институте. Кажите нешто о Вашем боравку на Самосталном саобраћајном одсеку при Машинском факултету, испричајте нам о оснивању у развоју саобраћајних института, где сте деловали пре доласка на Факултет.

— Ја сам се на Саобраћајни факултет, односно на Самостални саобраћајни одсек при Машинском факултету уписао негде, мислим да је то било 56/57. школске године. Иначе сам кандидирао на Грађевинском факултету. Био сам заједно са нашим колегом Вуканом Вучићем, знаменитим познатим стручњаком светским. Били смо заједно у генерацији, учили смо заједно *Физику*, *Геодезију*, дружили смо се итд. Он се годину дана раније уписао са том првом генерацијом студената у пети семестар тог Самосталног саобраћајног одсека при Машинском факултету. У то време је било њих четворица. То су били: Вукан Вучић, Душко Малбашки, Пера Лунгулов и не сећам се тог четвртог.

Мене је Вукан тада позивао да и ја пређем. Ја сам се колебао. Али касније сам прешао. Морам да кажем да сам се бавио спортом. Играо сам рагби, био сам капитен и државне репрезентације и "Партизана". И таман кад сам и кандидатуру завршио на Грађевинском факултету, тада наступају они предмети: *Мостови*, дрвени мост, камени мост, *Челичне конструкције*, итд, итд. велика *Статика*, који су студенте више везивали за цртање, израду радова, семинарских итд. И мени је то мало сметало за моје активно бављење спортом. Тако да сам се мало, морам да кажем због тога колебао, односно то ми је био неки мотив додатни да прихватим Вуканов наговор да пређем на Саобраћајни факултет, јер ми је он рекао да тамо нема таквих много везивања

за неко цртање итд., а будући да имам кандидатуру целу, сматрао сам да ми је то сад мало шири простор за моје активније ангажовање у спорту.

■ *Само да Вас питам. Шта је то кандидатура?*

— Кандидатура, ми смо је тако звали популарно. Ја се не сећам који је то био члан, да ли беше 51, Статута или Закона о високом школству. Кандидатура је заправо испуњење свих услова за упис у пети семестар, трећу годину на техничким факултетима, а подразумевала је положене све испите из прве и друге године. Грађевински факултет је био један од првих који је тај праг прихватио да се у пети семестар не може уписати ако није положио све те испите. Међутим, Машински факултет је још пар година, ја мислим да је негде све до близу педесет девете задржао и даље могућност уписа у пети семестар, са неположеним свим испитима из прве две године, али у шести није могло. То је вероватно био додатни мотив за многе са Електротехничког факултета, с Машинског, са Грађевинског, да дођу на Саобраћајни факултет. Мој мотив то није био. Ја сам рекао, мој мотив је био помало спорт и ето, то друговање са Вуканом.

Дакле, ја сам рекао малопре, мој мотив је био добијање тог једног слободног простора, временског за успешно бављење спортом. У поступку мог преласка на Саобраћајни одсек при Машинском факултету имао сам мало неких проблема, јер администрација на Грађевинском факултету није баш одмах прихватила да ми изда документа. И, можда, једна мала прича везана за Вукана који ме је на неки начин просто зивкао, терао, звао да идемо заједно. Ја сам обећавао. Једног дана кад смо се тако среди код Карађорђевог парка, ја још увек нисам прешао, рекао је: "Па, добро, шта је. Чекамо те?" Ја сам одговорио: "Ма, био сам, али ме је она шефовица Студентске службе, Косара чини ми се звала, изгрдила и није ми дала документе". Казала ми је: "Па ти си практично већ грађевински инжењер, где ћеш ти тамо, итд". И неку ружну реч, мало, казала. И ја кажем Вукану: "Па, ето, није дала".

Он ми онда, онако неуобичајено за њега, једним ружним прекором каже: "Е, какав си ти, кад на твоју будућност утиче једна Косара". Ја се, разуме се, онда окуражио, наљутио, отишао и без околишања казао: "Молим вас ја хоћу моје документе, итд". И тако сам прешао на Саобраћајни факултет, односно не на Саобраћајни факултет него на тај Саобраћајни смер при Машинском факултету.

Дипломирао сам шездесете године. Ја не знам колико од тих који су уписани на тај смер пре тога дипломирало, али чини ми се да је дипломирао први Душко Малбашки, па иза њега, можда, Вукан Вучић, па, не знам, Радослав Драгач, Света Орлић, не сећам се ко је још, Пера Љунгулов, ја, итд. Шездесете године је, ваљда, дипломирало нас једно пет, шест из те прве и друге генерације, тих уписаних у пети семестар у Самостални Саобраћајни смер при Машинском факултету, они који су имали могућност да дођу.

- *Да ли могу да Вас питам нешто. Које су Вам најлепше успомене остале на професоре који су Вам на Друмском одсеку предавали из тог времена. Ако се сећате?*

— Ја бих тешко могао да издвојим било кога, јер ми тада нисмо имали поделу на одсеке. Мале разлике су биле једино у деветом семестру у облику семестарских радова, с обзиром на опредељење за дипломски рад који је био обојен одсечки. Искључиво је разлика била само на дипломском.

- *Значи, дипломски испит је био тај који је определио студенте за одсек?*

— Тако да заиста сви професори су били нама врло драги. Иако су различити мотиви утицали, иако довољно нисмо знали где долазимо, али могу да кажем да смо имали, овако, једно врло добро разумевање и један добар прихват од професора. И они су заиста успели да нас довољно мотивишу, да ту струку и заводимо и да се касније на неки начин осећамо врло пријатно.

- *Е, добро, сад идемо на главни део приче.*

— Па ја сам дипломирао шездесете године. Иза тога сам се запослио у Истраживачком развојном центру у Индустрији мотора трактора и машина на Новом Београду. И то је, овако, један посао који је био, не резултат мог избора, него просто примио сам неку стипендију последњих годину или годину и по, тако нешто беше. Не сећам се сасвим добро. Тако да сам због те обавезе стипендијске, тако да кажем, ступио на посао у Индустрију трактора што можда мало није сасвим у корелацији са саобраћајем, са саобраћајном струком за коју сам се ја спремао на Факултету, или још мање је био у вези са оним што сам претходно био на Грађевинском факултету. Али то је било тако.

Био сам у ИМТ-у од шездесете до шездесет друге године негде до маја-јуна месеца. А онда сам конкурисао за асистента на Саобраћајном институту. Саобраћајни институт је наша прва научна институција у области саобраћаја која је формирана у раздобљу 1960-1961. године. Тај Саобраћајни институт, да кажем још једном, је прва научна организација, значи, научна институција ван факултета која је у области саобраћаја вероватно икада и организована у бившој Југославији.

Саобраћајни институт су организовали или, боље да кажем, оснивачи су били Савезни секретаријат за саобраћај и везе, на чијем челу је тада био Марин Цетинић, савезни секретар, затим, тада је постојала Савезна саобраћајна комора, на чијем челу је био Милош Стаматовић, познати првоборац. У оквиру тих оснивача била је заједница Југословенских железница на чијем челу је био генерални директор Николић, бивши генерал.

Као суоснивач, један од оснивача тог првог Саобраћајног института у нашој земљи, била је и Заједница Југословенских ПТТ-а на чијем челу је био генерални директор Првослав Васиљевић. Разуме се, било је ту још Удружење друмског саобраћаја на чијем челу је био Дракулић. Дакле, то је био један

Институт који је имао велике амбиције. На челу тог института, постављен је тада за директора, тада је било постављење, доктор Стојан Новаковић, мислим да је тада био у звању доцента на Економском факултету. Иначе, он је предавао и *Економику саобраћаја саобраћајцима*. И мени је предавао.

Тај институт по жељи и по намери оснивача требао је да се бави подједнако, да кажем у размери 50:50, проблемима економике у саобраћају и технологије и технике. Дакле, то је била намера оснивача. Затим, намера оснивача је била да Институт буде Југословенски. Значи, да у њему кадрови буду из свих република, свих нација и народности, свих народа итд. И најзад, да Институт буде по кадровском профилу састављен од стручњака из редова економиста и инжењера. Отприлике у оној размери 50:50.

Први председник Савета тог Института био је заменик савезног секретара за саобраћај и везе Јосип Томц. Јоже Томц који је касније био генерални директор ЖТО Загреб. Тада су те институције имале Савет у проширеном саставу. У тај Савет су били укључени и представници оснивача и других друштвено-политичких организација заинтересовани за рад таквог Института. Имао је Савет у ужем саставу и Управни одбор. Дакле, тај Савет у проширеном саставу је водио једну активну кадровску политику која је требала да осигура остварење жељеног профила Института. Значи, да поновим, да је била намера да буде и по профилу и по кадровима педесет посто према педесет посто. Педесет посто инжењера, а педесет посто економиста. Стојан Новаковић, као директор и као предлагач и кадровских и тематских подручја за истраживање, у већини постављених циљева доста се добро држао и поштовао је услове које је оснивач захтевао. И у погледу порекла кадрова и са гледишта националне структуре, доследно је то испоштовао. Дакле, било је кадрова из свих република и свих националности: и Хрвата и Муслимана и Срба и Мађара и Руса, чак и Јевреја, итд. Али, није испоштовао са гледишта профила. Били су то све економисти. Када је реч о старијим сарадницима, о научним сарадницима, то су били све економисти међу којима је било више професора Економског факултета из Београда, Сарајева, Скопља и Суботице.

За то непоштовање те структуре пола инжењера, пола економиста, директор Стојан Новаковић је имао реално образложење. Рекао је да једноставно нема довољно квалитетних кадрова из реда саобраћајних инжењера. Јер, заиста, Саобраћајни факултет је стасао тек шездесете године, а пре тога је деловао као Самостални одсек при Машинском факултету.

Дакле, за старије кадрове је оправдао. Међутим, Савет је инсистирао да он бар код асистента мора обавезно испунити тај услов. И њему је било наложено да предложи дванаест асистената, од којих шест мора бити економиста, а шест инжењера. Стојан је на неки начин покушао да тај захтев испуни. Расписан је конкурс и услови за пријем асистената били су врло строги. Захтевала се просечна оцена преко девет. Ја не знам колико се њих било пријавило на конкурс, али знам да се знатно више пријавило него што је примљено. И примљено је у првом том кораку пет економиста и један инжењер. Тај један

инжењер сам био ја, а остало су били економисти. Касније је био примљен још један економиста, тако да није ни у том асистентском кадру испоштована та структура. Но, поново, директор, мандатор, доктор Стојан Новаковић је имао једно рационално образложење, а то је било да су критеријуми за избор асистента били врло строги. Од економиста, све оне које је примио, они су испуњавали не праг од просечне оцене 9, него, чак, и праг од 9,5. Такве је примио. А од инжењера примио је само мене, и то је морао да прогледа кроз прсте. Примљен сам са неком просечном оценом око осам. Дакле, објективни разлози су вероватно утицали. Примљен је био додуше, још један наш колега. а то је Велибор Видаковић, али он је већ радио у Заводу за изградњу Београда. Директор тог Завода је био професор Ока. Мислим да је Велибор Видаковић примљен, али за стручног сарадника, јер није имао довољан просек. Иначе, Велибор Видаковић је један наш еминентни колега, у Холандији је докторирао, професор је итд. Ја мислим да је познат нашој стручној јавности, бар међу саобраћајцима.

Тај Саобраћајни институт је, као што смо рекли, представљао прву научну институцију из области саобраћаја у читавом југословенском простору. Тај Институт је почео са радом у Улици 14. децембра број 51 у једној вили двоспратној са два четворособна-петособна стана, сад се не сећам тачно. Значи, шездесет прве године је ту почело, а већ шездесет друге у јесен, односно шездесет треће на пролеће Институт се преселио у нове просторије на Трг Маркса и Енгелса број 8 где је купио, заправо, два спрата, пети и шести спрат. И то је било седиште тог Института, а вила, у Улици 14. децембра, та првобитна наша станица, претворена је у станове, враћена је у првобитну намену.

Институт је финансиран од стране оснивача, дакле, оних које сам набројао, пре свега од стране Савезног секретаријата за саобраћај и везе и Саобраћајне коморе. Касније је ова комора укинута, односно, коморе по гранама су се интегрисале у једну заједничку комору, у Привредну комору Југославије.

Ту су главни били оснивачи, пре свега Секретаријат за саобраћај и везе и Комора. Али најглавнији је, заиста, у томе старту у почетку био Савезни секретаријат за саобраћај и везе на чијем челу је, да поновим још једном, био Марин Цетинић.

Тада су издвојили једну приличну суму новца, то је заиста тешко прерачунати у садашње вредности, али та сума новца је била довољна за пет година рада Института и за набавку просторија, па чак и набавку станова, набавка библиотеке, куповине часописа, штампање публикација, стипендирање младих сарадника, асистената, пре свега итд.

Средства су, кажем, била прилично велика и она су расподељена била у првих пет година на тридесет истраживачких тема. Теме су формулисали представници Института. Заправо Институт је имао своје Научно веће, имао је и свој Научно-стручни колектив. Не верујем да до данас има тако организованих института који су поштовали слово закона како је то било тада прописано.

Стојан Новаковић је био једна врло педантан човек, научни радник и директор, добар организатор, добар, чак, ако хоћете, и администратор. Он је заиста све држао у својим рукама, иако смо, кажем, имали Научно веће, Научно-стручни колектив. Имали смо Правилник о уздизању асистената. Сваки асистент је био додељен неком вишем научном сараднику, професору итд. Са асистентима се сваки дан дискутовало, радило, добијали су поред редовних задатака и обавезу да прочитају неку књигу, да је реферишу Научном већу, Научно-стручном колективу, односно, пре свега, свом ментору. Тако да је један доста строг режим био направљен, добар режим рада, тако да кажем.

Да се вратим на начин финансирања. Значи, то Научно веће, разуме се, на предлог, пре свега, мандатора, значи директора Стојана Новаковића, предложио је оснивачу, односно Савезном секретаријату за саобраћај и везе, тридесет тема и те паре, ту суму пара која је била оцењена као довољна да пет година ради Институт чак и за набавки просторија, опреме итд. Те паре су се, овако, процењивале по темама. Теме су трајале по годину-две, неке и три године. Али, углавном, тематско подручје рада било је усмерено ка проблемима економике, економике саобраћаја, и теме су, углавном, биле тог типа, као на пример: "Утицај транспортних трошкова на цену производа", "Економски положај железнице", "Економски положај друског саобраћаја", "Економски положај водног саобраћаја", "Економски положај ваздушног саобраћаја" и "Политика цена у саобраћају и транспорту". Једна од тема је била "Утицај сервисне службе на развој моторизације", па је тема била "Економски аспекти приградског – путничког саобраћаја", "Утицај техничко – експлоатационог стања на трошкове експлоатације путне мреже Југославије", затим, "Робни токови Југославије", итд. Али, мање више, то је све било окренуто и усмерено ка неким економским ефектима, економским проблемима. Разуме се, Институт је организовао и пар врло залажених саветовања, а остварио је и међународну сарадњу са институцијама сличног профила.

И од тих средстава, која су, да кажемо, кроз те теме подељена, Институт је успео да улаже у опрему и кадрове, и посебно бих хтео да истакнем Библиотеку. Кад смо се преселили из Улице 14. децембра на Трг Маркса и Енгелса крајем шездесет друге почетком шездесет треће године, једна од највећих и најлепших просторија намењена је Библиотеци. Постојао је Библиотекарски одбор. Морам да истакнем да је на челу Библиотеке била једна врло педантна особа, један врло велики прегалац, Даница Мишић, звана Дула. Постојао је Библиотекарски одбор на челу са еминентним професорима и економистима, професором доктором Рељом Остојићем и Драженом Бејаковићем. Иначе, овај први је био из Скопља, Македонац, други је био из Загреба. А, онда, смо у том Библиотекарском одбору били укључени готово сви ми асистенти. И ја сам био. Нисмо баш много знали шта нам треба, а шта нам не треба, него по насловима све оно што смо мислили да би нас могло интересовати, ми смо наручивали и пунили ту Библиотеку.

Тако да смо шездесет четврте, шездесет пете године, створили један фонд публикација, часописа, тако модерних, тако савремених да ниједан фа-

култет, па ни Саобраћајни факултет, није имао приближно такав фонд публикација из области саобраћаја. Не само из економике, мада су ту већином биле публикације из економике. Али, било је ту и те како и из области саобраћаја. Ја могу да кажем да је било, чак, и из области којом се ја данас бавим везано за проблеме теорије саобраћаја, капацитета, тока, вредновања пројеката итд.

Можда је од значаја и интересантно рећи о неким људима који су учинили тај састав Института. Пошао бих баш од овог асистентског кадра у тој првој тури изабраних асистената. На жалост, ту се стало. Никада оних осталих дванаест није изабрано, а поготово није се ишло на неко проширење.

У тих првих шест асистената били су, поред мене, од економиста: Петар Бјелица који је доктор економских наука, иначе био је директор Института за економику инвестиција, па и сад је тамо. Затим, Аца Вираг, такође доктор наука, познат је експерт Уједињених нација, многе пројекте је водио у оквиру развојних пројеката неразвијених земаља. Затим, Даница Кајго, магистар је, мислим да није докторирала, она је у Институту ЦИП, сада Саобраћајном институту ЦИП. Па, Снежана Зечевић, исто је магистрирала одавно, али није докторирала, такође се налази у ЦИП-у. И магистар Никола Цвијић, мислим да и он није докторирао. У том Институту као асистент је фигурирао и Слободан Унковић. Истина, он је био асистент на Економском факултету код професора Воје Коларића, али је интензивно сарађивао са Саобраћајним институтом. То је био тај асистентски кадар.

Међу сарадничким кадром, кадром научних сарадника, поред Стојана Новаковића, који је био директор, били су Воја Коларић, професор Економског факултета, тада је био у звању доцента при оснивању, затим професор Велимир Зековић, затим др Гојко Половина итд. Међу спољним сарадницима било је доста професора са Економског факултета из Београда.

Што се тиче техничког кадра или, да кажем, кадрова из ове сфере техничко-технолошких наука, били су повремено ангажовани на изради одређених тема и професори Саобраћајног факултета и са других техничких факултета. Најчешће су то били професор Миленко Јаковљевић, професор Светислав Јовић, професор Славко Сувајић у разним комисијама, рецензентским, око избора звања итд. Били су ангажовани и професори Никола Ока, професор Лазар Ђокић и не сећам се још детаља, али, ето, то је била нека сарадња, врло блага, слабачка, тако да кажемо, са структуром техничком.

Ово што сам казао због профила Института, тематике којом се Институт бавио и кадровске структуре, то је све било везано за сам његов почетак или сам почетак рада Института. Значи, у првим годинама шездесет друге, шездесет треће и шездесет четврте. Већ шездесет пете године је било са гледишта техничких, тако да кажемо, кадрова једно појачање. Дошао је инжењер Бура Ђорђевић, који је пре тога био шеф кабинета секретара Савезног секретаријата за саобраћај и везе, Марина Цетинића. Он је дошао у Саобраћајни институт и од тада је било званично два саобраћајна инжењера.



Можда је интересантно споменути, на неки начин, неке проблеме који су се јављали у самом том раду Саобраћајног института. Узгред, да не заборавим да кажем, да је Саобраћајни институт у оквиру програма развоја младих сарадника, пре свега асистената, асистенте ослободио знатног дела редовног радног времена да би припремили магистарске тезе.

Дакле, сви асистенти су били укључени у постдипломску наставу или у израду докторских дисертација као што је мало пре и споменуто. Асистент Петар Бјелица је већ дошао са магистратуром. Он се ангажовао одмах око припреме своје докторске дисертације, и, такође, је користио све те бенефиције ослобађања од неког практичног укључивања у велике послове и неке значајније обавезе. Сви остали асистенти, економисти, су били укључени у постдипломске студије. Мени је понуђено, такође, да слушам курс постдипломских студија на Економском факултету.

Морам да кажем да сам ја тада то морао мало на неки начин да објасним, јер се мени лично интимно није ишло, нити сам желео да одем на Економски факултет јер, некако сам се бојао да се не отуђим, да се не удаљим сасвим од своје оријентације, поготову што сам, чак, ја на, неки начин, изворно био грађевинац. Нисам, разуме се, смео гласно да кажем да то не желим, него сам правио изговоре да очекујем да ће на Саобраћајном или Грађевинском факултету или на неком од техничких факултета убрзо почети редовне постдипломске студије. И са те стране могу да кажем да су врло коректни били сви ови старији сарадници, научни сарадници који су, тако да кажем, бринули о нама младима. И, посебно, професор Стојан Новаковић је то прихватио. Али, консеквенца тога је била да сам ја морао бити укључен у послове по истом критеријуму као и старији сарадници. Ето, један куриозитет тога, да кажем, да сам добио чак улогу да будем носилац или самостални аутор ако хоћете, једне тада можда и највише вредноване студије, то је била студија "Проблеми сервиса ремонтне службе". Онда, одмах иза тога студија "Утицај техничког стања путева на трошкове и експлоатације моторних возила", а после тога "Ефекти модернизације путне мреже" итд. Само сам један мали период у старту био придодат Мирку Милићевићу носиоцу студије "Проблеми приградског путничког превоза".

Дакле, ја сам био укључен директно у производњу и ово је, мало можда нескромно рећи, али ето као асистент, као једини саобраћајац, једини инжењер, имао сам, да кажем, почасти и могу да се захвалим на поверењу које је директор имао и Научно веће према мени, јер сам ја био носилац, и одговорни носилац тих студија иако су гро ових научних сарадника, виших научних сарадника, професора универзитета, стартовали као сарадници у неким другим темама, нису били носиоци.

Дакле, у том погледу ја заиста не могу да кажем да су економисти били секташки према мени настројени. Према младом човеку, једином инжењеру, ето, имали су до те мере пажње и разумевање и поверење да ми доделе да водим послове за које ја вероватно нисам ни био дорастао.

Но, то је тако било. Сви асистенти су исполагали своје постдипломске студије и магистрирали су. У међувремену је Петар Бјелица и докторирао. Касније је Слободан Унковић докторирао, такође, из саобраћаја. Ја мислим да је његова тема била "Продуктивност железничког саобраћаја" код Воје Коварића.

И морам да кажем још једну ствар која можда делује мало нескромно. Али, након свог првог изборног периода од три године у асистентском стажу и негде на половини другог изборног периода, покренут је поступак за унапређивања асистента у виша звања. И једини који су добили статус научног сарадника, били су Петар Бјелица који је докторирао и ја који нисам био ни магистрирао. Сви остали, који су били или пред докторатом или су имали магистратуру, остали су и даље асистенти и, разуме се, ~~нижим~~ радним местом итд.

Дакле, то је нешто што морам да кажем из простог разлога да будем поштен и коректан према тој средини која је била толико премоћна и у већини да је могла и другачије да поступа, могла је увек и да прегласа, итд.

Мислим да је период када смо ми добили то звање био ваљда шездесет седме-осме с обзиром да је научно звање по закону било изједначено са звањем доцента, и ја сам вероватно био један од, можда, првих саобраћајних инжењера који је стекао, да кажемо, то звање које се зове звање научни сарадник у рангу доцента, истина не на Факултету него у Институту.

Али, ја сам опет стартовао са једном реченицом, рекао сам да кажем нешто и о проблемима.

Проблеми су били, мање више, они који су се, на неки начин, створили и при самом оснивању Института. То је једнострана оријентација Института за економију, на економске проблеме. Друго, једностраност оријентације Института, са гледишта финансијера, инвеститора, наручиоца студија. Тако да су то били државне организације, Савезно министарство, Комора итд. И на крају, та кадровска структура која је била врло једнозначна, једнострана. Ја сам споменуо да сам био асистент, па сам аванзовао у научног сарадника и самосталног истраживача. У међувремену је дошао и инжењер Ђура Ђорђевић који је биран у вишег стручног сарадника, затим је постао стручни саветник итд. Али, то је још увек било 2:20 или 2:25 у корист економиста.

То је на неки начин, изазивало помало подозрење код стручњака из области техничких наука, саобраћајне и транспортне привреде, Факултета. Па, морам да кажем, да смо и ми мало били на, неки начин, критички настројени, пре свега, колега Ђура Ђорђевић и ја, зато што смо, на неки начин, у једној огромној мањини и у погледу броја људи а и тематски. Ми смо се и темема морали бавити које су биле пре свега економски проблеми, или пак темама које су више интересовале неке државне органе, а не непосредну привреду. Дакле, нису били непосредни технички, технолошки проблеми, за које смо ми сматрали да смо се, на неки начин, спремали као инжењери, као стручњаци, а не да се бавимо тамо неким теоретским стварима, макро-економским итд.

И тај црв, та сумњичења, ти приговори са стране, значи техничких структура, примедбе, помало изнутра, стварали су одређене проблеме, а онда су биле и реформе, уставне промене, привредне реформе. Шездесет пете године је позната она привредна реформа када су биле отворене границе, када су ти наши први гастарбајтери кренули у иностранство. И тада је почело мало и стезање каиша са гледишта начина финансирања, и промене у понашању државних институција, значи Савезног секретаријата за саобраћај и везе, коморе итд, да они не могу бити једини или главни финансијери, него полако да сами институти, Саобраћајни институт и други институти, који су живели, мање више, на терет државних институција почну да сарађују са привредом. Дакле, била је једна интенција, једна иницијатива, и општа интенција у привреди и у нашем друштву да се институти преоријентишу на непосредне наручиоце у привреди, да служе привреди.

То је, овако, био и додатни мотив, да смо се на, неки начин, и у самом Институту почели поларизовати. Казали смо: "Па, чекајте, морамо мало да радимо и за непосредну привреду, а не за државу која треба да одумире", тако је било онда итд. Те ствари су споро ишле. Мало смо се поделили. Сви млађи су били отприлике на овој страни да треба Институт престојити, реорганизовати и опремити га и кадровски и на други начин да буде спреман да решава непосредне проблеме привреде у области саобраћаја и транспорта.

Дакле, сви млади људи су били оријентисани ка томе. Природно је било да смо на тој страни били Ђура Ђорђевић и ја, као инжењери. Нама су се придружили и остали млађи кадрови, да не помињем и неке старије, као што је доктор Гојко Половина који је био економиста и правник, револуционар итд. Он је то сагледавао и био је, на неки начин, један од активних заговарача те реформе.

И то је, нормално, мало сада стварало одређене проблеме у самом Институту, али и ван Института. Тако да је било ту разних покушаја како и на који начин да се тај проблем разреши, до идеје, чак, да треба променити и директора, јер је директор економиста иако све најлепше о Стојану Новаковићу. А, ето, ја сам био, на неки начин, у тој групи младих људи и оних који су мислили да треба извршити ту реформу Института, преоријентисати се ка непосредним наручиоцима, саобраћајно-транспортној привреди, итд. Били смо спремни да ту промену извршимо довођењем директора из редова инжењерске неке струке и да будем конкретан зват је био професор Миленко Јаковљевић. Тако да је то доста овако, потреса изазвало у самом раду Института.

Тако да се вратим на питање тих проблема, проблема заправо транзиције или реорганизације тог нашег Саобраћајног института. То је изазвало пуно потреса и одмах, на овај начин, хоћу да уведем једну ствар у игру, која се касније, седамдесете године завршила са гашењем тог Института, односно његовом интеграцијом.

Наиме, у том неком истом периоду, вероватно шездесет треће, четврте године формиран је Железнички институт при Југословенским железницама.

Али, он у почетку није имао никаквих претензија да буде научни институт нити му је то била уопште намера. Тада су по Закону о царинским дажбинама, институти имали право да увезу опрему без царине. Железници је требало да увезе нека мерна кола за давање атеста оним вагонским кукама. Требала им је таква опрема, односно мерна кола. Е, сад, ако то увезе Југословенска железница платила би грдну царину. И онда су се досетили, формирали су Железнички институт и онда су то безбодно увезли без царине. И тај Институт је имао намеру само да атестира те куке и да се ослободи царине код увоза опреме.

Формирали су неко одељење на челу са машинским инжењером Јовишом Прокопијевићем, који је пре тога радио у војној индустрији у "Крушику" у Ваљеву. Он је врло предузимљив човек био. Окупио је око себе пар тих механичара, пензионисаних железничара. Није му у почетку падало на памет да прави неку библиотеку и неки институт или неке развојне програме, него су просто радили један рутински посао и зарађивали паре. Када се накупило прилично пара онда су порасли апетити и направили су зграду Железничког института у Улици Војводе Степе, мислим да је број 51. А малопре сам рекао да су у Саобраћајном институту почеле мале трзавице везане за ту неку реорганизацију, престројавање Института, окретање ка непосредним наручиоцима, привредним субјектима и окретање главе од државних институција јер држава је, на неки начин у општем духу реформи требало да одумре, држава да одумре, а не да буде наручилац посла, оснивач и одгајивач института.

Онда су полако почели, вероватно, да расту апетити Железничког института, јер кажу: "Имамо своју зграду, па ми непосредно радимо за привреду, сарађујемо, итд". А у Саобраћајном институту, ма колико да је био савршено организован у организационом смислу, у смислу функционисања, почеле су, мало сам рекао, трзавице. У Саобраћајном институту је за сваку студију, пре него што се почне рад, морао носилац посла да изложи концепцију како мисли то да ради, са којим тимом, па чак и неки предрачун трошкова, итд, итд. А када се заврши, следило је обављање рецензије од стране наручиоца и рецензије од стране Научног стручног колектива. И то је био заиста филтер, када су се студије враћале на дораду или, једноставно, многи пројекти нису прихваћени. Није било у рукавицама да се пролази како, чини ми се, данас готово да нема студије или пројекта који финансира Заједница наука, Министарство технологије и науке, итд, а да не прође. Увек се нађе нека форма да је то успело, итд.

Морам да кажем да је тада било врло често оштрих критика, заиста стручних, принципијелних, коректних и у том погледу, морам још једном да кажем, тај Институт је формално непревазиђен. Његова мана је била та кадрoвска једностраност итд, а све друго је било изванредно.

Е, сад да се вратим поново на ово што сам почео са Железничким институтом, и његовим предузимљивим директором Јовишом Прокопијевићем. Када је он видео да Саобраћајни институт има мало муке, има мало трзавице

итд, он је добио идеју да можда, на неки начин, неком удајом, или неком интеграцијом, венчањем за Саобраћајни институт да Железнички институт добије ону димензију коју пре тога није имао. И посебно бих испричао један мали куриозитет везан за то. Ова група, да кажем и екипа, део колектива који је био у Саобраћајном институту настројен за брзе промене, престројавање Института ка непосредним наручиоцима и привредним субјектима из области саобраћаја и транспорта и кадровској некој преоријентацији, пошао је путем да позове професора Миленка Јаковљевића да конкурише за генералног директора. Обављен је разговор са Стојаном Новаковићем. Стојан се, чак, сложио да се распише конкурс и да он не конкурише, да Миленко Јаковљевић буде примљен. Миленко Јаковљевић је то прихватио. Преговарачи су били Гојко Подовина, Ђура Ђорђевић, Тоша Костић, Пера Бјелица. И ја сам био међу млађима, овако, што кажу, више слушао и извршавао одређене задатке.

Миленко Јаковљевић је хтео, пре него што се прихвати посла директора, да се и обезбеде неки већи послови из техничко-технолошког домена, мислим непосредно везан за решавање проблема привреде. И у том погледу споменуо бих поново Ђуру Ђорђевића. Ђура Ђорђевић је преко својих пословних контаката и веза тада са Комбинатом "Трепча" успоставио један дијалог, разговор и предао понуду опсежну, комплексне "Студије решавања проблема саобраћаја и транспорта комбината Трепча", од унутрашњег до спољњег транспорта. Један веома амбициозан и комплексан задатак. И тај задатак је као пројектни нацрт био прихваћен, били смо на разговорима, у тој делегацији стручњака био сам и ја. Професор Миленко Јаковљевић је замолио да се одмах укључи још неко са стране од саобраћајних инжењера, па је у овом случају поред професора Јаковљевића, из реда стручњака изван Института био укључен Славољуб Стефановић, саобраћајни инжењер, звани Цаца, а из Института Ђура Ђорђевић, Петар Бјелица. И тај посао је утаначен, то је био огроман посао. То је требало бити једна припрема, залога или као доказ: "Ево, то што ми желимо да Институт крене у том другом правцу, то и реализујемо".

Е, али шта се догађа. Тај процес конкурса за избор директора релативно споро се одвијао. Професор Миленко Јаковљевић је, ваљда, имао своје неке проблеме са Саобраћајним факултетом, не бих у то улазио. Конкурисао је преко Завода за међународну техничку сарадњу као експерт за проблеме саобраћаја и транспорта. Био је и Гвинеји годину дана, то је било, мислим ... да, шездесет седме године. Па је онда Ђура Ђорђевић, као кључна моторна снага у напорима за реформисање Саобраћајног института, имао, такође, неку специјализацију у Паризу, отприлике у истом временском периоду када је и професор Миленко Јаковљевић боравио у Гвинеји.

Заборавио сам да кажем да је професор Јаковљевић инсистирао да још пре него што он дође на кормило, да поред тих послова дођу и појачања у стручном смислу из редова саобраћајних инжењера. И посебно је инсистирао на Славољубу Стефановићу – Цаци, железничару, нашем колеги, сада покојном.

Славољуб Стефановић је, чак, био примљен на нашем расписаном курсу Саобраћајног института. Примљен је за вишег стручног сарадника, једним брзометним експресним конкурсом, тако да кажем. Славољуб Стефановић је онда условљавао да он неће сам да дође уколико Институт не прими још једног младог инжењера, и тада сам први пут чуо за Мирка Чичка. Каже: ”Имам ја једног железничара, мислим да ради негде у Добоју, који је одличан, добро је завршио факултет, са високим оценама итд. И ја сам у контакту са њим, да њега примимо за асистента приправника итд”. Група која је целу ту реформу водила у Саобраћајном институту се сложила, Миленко Јаковљевић поготово. Нема проблема да се прими. Тада нисам знао, ја сам први пут чуо за њега. Е, онда је Цаца рекао: ”Разговарао сам са њим и он има једног друга нераздвојног, који се зове Машан Јокић и он неће без њега”. Па смо казали: ”И њега”. И то је ишло. Истина, тај конкурс није био завршен. Био је у процедури. Хоће ли бити примљен није било дискусије и мислили смо све је у реду. Миленко је добио позив и отишао у Гвинеју, Ђура у Париз. Требали су они чак и да скрате тај свој боравак, па када се врате да то све доведемо како треба.

Међутим, шта се догодило у међувремену. Јовиша Прокопијевић сазнавши за те наше планове и комбинације, изврши, просто да кажем, једну врсту ”удара” и једноставно придобије за себе Славољуба Стефановића званог Цаца и ја мислим да је ту био и Страхиња Јовановић, чини ми се, исто у игри. И каже им: ”Па, хајде бре, шта ви идете тамо да радите у том Институту, остаће и даље ту економисти у већини и наметаће своје ставове итд. Него, ево, ми смо спремни да Железнички институт развијамо, дођите ви, добићете боље услове”.

Цаца прихвати понуду и оде у Железнички институт, и не само што он прихвати, него наговори и Миленка Јаковљевића. Иако из Гвинеје, он се сагласио да и он дође тамо. Али, не само то, него је Јовиша успоставио директну везу са Комбинатом ”Трепча”, да тај посао дође у Железнички институт који је касније променио име у Институт ”Кирило Савић”.

Вероватно је важна улога у том отимању посла, тако да кажем, или пребацивању посла, скретању скретнице са правца Саобраћајног института ка Железничком институту била и та што је генерални директор ”Трепче” тада био Часлав Живковић, он је из Ужичке Пожеге иначе, мислим да је машински инжењер, чини ми се, нисам сигуран. Да ли рударски? Рударски инжењер, вероватно. А Јовиша Прокопљевић је из Гугља, ту су некако близу, па је и то можда имало неког утицаја. Ми смо остали нејаки, једноставно они су нас надиграли, одвукли су тај посао и отишли су они кадрови који су требали доћи код нас. Разуме се, Славољуб Стефановић звани Цаца, је одмах прекартирао и Чичка, који још није дошао код нас, и Машана и не знам кога још.

Ми смо у међувремену имали још једну акцију коју смо по мало били правили у комбинацији са Саобраћајним факултетом, са Одсеком за друмски саобраћај и транспорт. Хтели смо да формирамо и Центар за безбедност саобраћаја при Саобраћајном институту, дакле и те разговоре смо повели и

почели и у том смислу да примамо кадрове. Ту смо примили Илију Албрехта за асистента приправника и започели процес примања Вере Ковачевић. То је све било у тој фази наших припрема. Међутим, када је Јовиша Прокопијевић и то чуо, он је одмах брзометно формирао у оквиру свог Железничког института Завод за безбедност.

Дакле, у целини је преузео ону нашу програмску оријентацију за тај Центар за безбедност саобраћаја, он га је мало другачије преиначио. И морам да кажем, био је коректан или су били коректни професор Јаковљевић и Славољуб Стефановић – Цаца, па су казали, ваљда, Јовиши или је Јовиша сам, тек позвао је мене да ја дођем и будем на челу тога Центра.

Разуме се, тек сам тад сазнао да је дошло до неке врсте издаје, удара, и ја сам тада казао: "Не, хвала". Једноставно, нисам хтео да учествујем у једној таквој ствари, јер ја сам се био определио за једну реформу у мом институту, мог Саобраћајног института. Ово ми је изгледало прљаво, морам ту грубу реч да употребим. Тад сам, чак, рекао: "Ја сам само пре пола године, годину дана, не знам када је то било тачно, биран за научног сарадника – самосталног истраживача. Дакле, од ове овде куће где су само економисти. А ја сам се укључио у неке реформе које ће, на одређени начин, да промене стил живота и положај економиста. И у таквим условима они су били часни и поштени и између шест нас асистената, двојицу бирају само за научног сарадника, од којих сам један био ја без доктората и без магистратуре. Ја бих био врло прљав када бих ја сада прихватио то. Ја сматрам да сам отворено играо на реформи, јер мислим да су то била позитивна престројавања, без обзира што се то није свиђало можда ни професору доктору Стојану Новаковићу директору, није можда, него није сигурно, јер смо њега хтели сменити". Али, ето када је он био коректан мени, ја нисам хтео да пређем. Писам отишао.

Разуме се, због свих догађаја у вези реформе Института, криза је постала још сложенија. То је било шездесет шесте – седме године, када је по први пут после рата, био припреман велики макропројекат из области саобраћаја и, разуме се, ко је могао бити носилац тих припрема, него Саобраћајни институт, јер других Института таквог профила није ни било. Стојан Новаковић је још увек био директор и он је те припреме извео до краја.

И када је посао добијен, то је за то време био један огроман посао, да смо се ми тада сви радовали, мислили смо сада то је једна велика прилика, велика шанса, први пут да држава финансира макропројекат у области саобраћаја. Тада је Јовиша поново заиграо на карту преотимања посла и кадрова и морам то да кажем, не могу рећи да је поткупио Стојана, него је наговорио и њега да и он дође у Железнички институт. Отприлике казао му је: "Шта ћеш ти тамо код њих који те јуре, дођи, имаћеш све почести итд". И оде и Стојан.

Тако да се Институт нашао у једном вакуму. Вратио се Ђура Ђорђевић из Француске, Миленко Јаковљевић се вратио из Гвинеје. Он је отишао одмах у Железнички институт, са свим извињенима да је то мимо њега учињено, ето он позива да се ту скупимо, свеједно је итд. Ја сам остао у Саобраћајном

институту, Воја Коларић је покушао, кад је Стојан Новаковић отишао, да спасе Институт да остане и даље самостални Саобраћајни институт, и договорио се са Стојаном да му Стојан не односе цео тај макропројекат, да му остави део тога. И то су, заиста, били неки тешки тренуци у раду тог Института.

Ја сам у почетку овог разговора рекао како је Институт имао и Савет у проширеном саставу, где су представници били врло еминентни политички и научни радници. Тада, у том саставу Савета је био, рецимо, Вања Врањичан, онај што је касније био председник Сарајева, био је генерални директор ЖТО Сарајево, за време Олимпијаде био је председник Координационог одбора зимске олимпијаде у Сарајеву итд. Затим, члан је био онај познати маспоковац Хрвоје Шошић, научни сарадник из Хрватске, Младен Буљевац, секретар Савезне саобраћајне привредне коморе, и да не набрајам. На једној од тих седница спољног Савета, када је Воја Коларић покушао да задржи тај и даље стари курс, будући да је пропала наша реформска комбинација, тада је Ђура Ђорђевић направио један екцес, невиђен, екцес у коме је извређао чланове Савета, залупио врата и разбио све. Било је ту присутно много познатих друштвено политичких и научних радника, и они су сви, на неки начин, били из те економске категорије, они су се слагали да остане Саобраћајни институт при оном старом економистичком курсу и Воја Коларић се за то залагао. Ђура Ђорђевић је одржао једну тираду невиђену, нечувену. Ја мислим да је тај човек у то време био најречитији од свих саобраћајних инжењера и свих техничких структура. Заиста је умео то да каже на један громогласан начин, критички, страшно, једино то данас може да се пореди са неким овим нашим политичарима, вођама наших странака.

На тај начин је то Ђура врло емотивно казао, и на крају се врло увредљиво обратио управо овим спољним члановима Савета као гробарима. Шошића је, дакле, назвао тада гробаром, Врањичана гробаром над гробарима, преврнуо сто и залупио врата.

Та тирада Ђуре Ђаковића је трајала једно четрдесет пет минута, можда и више, причао је критички, врло жестоко показао слабости рада института у протеклом периоду.

И тада је Институт, тако рећи, доведен пред зид. Поготову што је Јовиша Прокопијевић, у међувремену, све оне кадрове које је намеравала она група у Саобраћајном институту у сарадњи са Миленком Јаковљевићем да прими, он их је већ попримао, чак и оно када је мене звао да пређем да преузем тај његов Завод за безбедност саобраћаја. Чак је врло ојачао екипу. Попримао је неке наше колеге, Драгољуба Бекчића, Славка Симоновића, довео је једну младу колегиницу која је тек дипломирала, Веру Ковачевић. Миленко Јаковљевић је мени њу довео у Институт да ради дипломски. Нисам био званичан ментор, ментора је имала на Саобраћајном факултету, и ја сам јој помогао и намеравали смо били да је примимо у тај наш неостварени Центар за безбедност саобраћаја.



Дакле, једноставно Јовиша је купио све те кадрове на које смо ми рачунали у том нашем престојавању.

После овог екцеса са Ђуром Ђорђевићем и са Саветом у проширеном смислу, тада се то сматрало великом бруком, да смо увредили, повредили еминентне личности и научне раднике, посебно Вању Враициана и Хрвоја Шошића, данас ми то баш није много жао, али онда сам ја то трагично доживео. И иза тога је једноставно ствар била готово јасна да Институт мора да капитулира, да дође до интеграције са Железничким институтом који сада није више само имао зграду, него сад има и послове, па чак сада има и кадрове.

Јер су, већ тад, били, поред Миленка Јаковљевића и Стојан Новаковић, а мислим да је узео и Рајка Томовића, електроничара. Направио је он брзометно један врло помпезан имиџ од тог свог Железничког института.

■ Само, која је то била година?

— То је све било почетком 1969. године, јер све те гужве су трајале од шездесет пете, шесте, седме, осме. Шездесет девете је расплет. Те године, значи, долази до једноставно немања куд, до интеграција између Саобраћајног института и Железничког института. Договорено је да након интеграције Институт добије ново име. То ново име било је "Кирило Савић". И то је име додељено на дан тог Института негде у јесен шездесет девете године.

И разуме се, тај нови Институт "Кирило Савић" могу рећи да је малте не по први пут добио библиотеку, једну савремену. И Јовиша је био врло вешт човек који је одмах тражио да се сви кадрови и библиотека са Трга Маркса и Енгелса преседе горе у Војводе Степе бр. 51, а она два спрата на Тргу Маркса и Енгелса је уступио, да ли под кирију, не знам ни ја, формирао неке заводе друге итд. Он је био врло у том тренутку менаџерски способан. Дакле, онда када то није било много популарно он је био изванредан менаџер у том погледу.

Дошли су из Саобраћајног института, њих је сместио у Завод, Завод за економисте, како се звало тачно не знам. У почетку је дао мандат директора тог Завода проф. др Воји Коларићу, касније је дошао неки неспоразум, па га је сменио, поставио је доктора Мирка Докића, опет из тог бившег Саобраћајног института.

Миленко Јаковљевић је био као на челу свих тих саобраћајних института јер је "Кирило Савић" постао један колгомерат сада. Поред Железничког института био је Институт за саобраћај, Институт за економику, Завод за безбедност итд., имао је и још неке погоне. На челу Железничког института је био Цаца Стефановић, на челу Завода за безбедност саобраћаја је био Драгољуб Бекчић, значи колеге. Ја се не сећам свих осталих завода. Могу да поменем Никодија Пауновића који је био главни, овако, менаџер и Јовишина десна рука у свим тим комбинацијама. Он је економиста, касније је докторирао. Иначе, он није био у Саобраћајном институту. Дошао је у Институт у оном периоду када су нагло порасли апетити Железничког института, да могу на неки начин да узму нови имиџ и привуку кадар.

■ *Опростите, када је дошао Риста Першић?*

— Риста је дошао нешто раније у Железнички институт, док је још тај Институт био сасвим маргиналан, док није имао никакве научне претензије. Претензије је можда имао, али није формално био научни.

Риста је био једини саобраћајац. Ја мислим да је Риста био једини и можда је још био Синиша Антонијевић, то је један наш колега, железничар.

■ *А после је Мирко Чичак дошао са Вашег Института?*

— Не, Мирко је дошао пред ту интеграцију и у току саме интеграције. Он је дошао по вољи Цаце, онога Славољуба Стефановића који је хтео да га доведе у Саобраћајни институт.

■ *Значи, он није дошао код Вас, него је дошао тамо у Железнички институт?*

— Не, дошао је тамо. Превео је све, све кадрове превео. Сви они који су намеравали да дођу овамо, у Саобраћајни институт, да се реорганизује овај Институт да добије нову боју, нове послове, нове наручиоце, нову програмску оријентацију, све је то прешло у Железнички институт. Извршен је најпросто један преврат.

Дакле, они су отишли горе. Мени је то било прљаво, ја нисам хтео да одем. У том тренутку се формирао и Институт за путеве који је настао такође, у пролеће шездесет девете године. Настао је након завршетка изградње, тако се звало, Ауто-пута "Београд-Ниш", али, то је био онај пода ауто-пут.

То је била некадашња Дирекција за изградњу ауто-пута, на челу ње је био Радојица Јауковић, и он је имао једну добру стручну екипу, посебно лабораторијата, и за надзор инжењерски, нешто мало и пројектаната. И, сада, када је завршен Ауто-пут није било више у моди да постоје неке такве дирекције као неке парадржавне организације, он је тражио место под сунцем и саветовано му је да формира Институт за путеве, пошто је већ био од шездесет прве године са Саобраћајним институтом пробијен лед научних института у области саобраћаја, постало је сад то на неки начин модерно. У међувремену је дошао Железнички институт, па после интеграцијом та два "Кирило Савић". Е, онда се ваљда сетила једна група, мислим да ту ваља споменути професора Драгољуба Мацуру, нашег професора, затим професора Живорада Ђукића, професора Мирослава Марковића.

■ *Са Грађевинског факултета?*

— Добро, Мацура је са нашег, али су Ђукић и Марковић са Грађевинског, мада је Миле Марковић некад држао наставу и код нас. Дакле, они су сугерисали, било је још тих кадрова који су сугерисали Јауковићу да организује или формира Институт за путеве, али су му рекли да ако формира тај Институт за путеве, да не може само овако да се пререгиструје, него мора да

донесе организациону нову шему, кадровску шему да уведе ту и саобраћајне стручњаке за студије и анализе, економске итд. итд. И то је Радојица Јауковић прихватио, организовао Институт и расписао је прве конкурсе почетком шездесет девете године.

На мене су одмах, бар ови професори које сам помињао, бацили били око, јер сам се ја већ у Саобраћајном институту помало бавио проблемима, којима се, могу рећи, и дан данас бавим. Рецимо, радио сам једну студију која се звала "Утицај техничког стања путева на токове експлоатације друмских моторних возила" која је била високо оцењена, и могу да кажем да су ми на име те студије која је добро била примљена, професори Стојан Новаковић, Воја Коларић, професор Зековић, сви са Економског факултета, позивали, да не кажем нудили, да њу само прекартирамо да јој дамо форму и да ми то признају као докторат. Ја сам то опет избегао из сличних разлога, као што сам избегао да одем на магистратуру на Економски факултет.

То је била њихова понуда да бих са докторатом ја испунио услове да ме бирају за научног сарадника.

Ја сам и то одбио. Међутим и поред тога на иницијативу професора доктора Стојана Новаковића Научно Веће је покренуло поступак о мом избору за научног сарадника. Тако, присећам се мало, али заиста је поштено рећи о једној ситуацији у којој сам ја био насупрот економиста, програмски и кадровски итд. и нисам то ни крио, а, ето, они су имали један поштен, један частан став и нису ме кочили у напредовању. Од свих асистената тада смо само др Петар Бјелица и ја бирани у звање научног сарадника, с тим што ја нисам био чак ни магистар.

Тако да су на мене поново бацили око одмах у том Институту за путеве, да ја пређем тамо. У почетку ми није падало на памет да пређем. Али, оног тренутка кад сам видео ту игру, у преотимању послова и кадрова који је спроводио Железнички институт, тако да кажем, и на који је начин дошло да интеграције Железничког и Саобраћајног института, ја сам онда, једноставно, на пречац, донео одлуку да идем у Институт за путеве. Повео сам са собом Илију Албрехта, који је таман био, ваљда, у процесу да буде примљен за приправника за научни рад у Саобраћајном институту.

Ја сам отишао у Институт за путеве. На жалост, моја документа су прошла кроз администрацију Железничког института, али ја, заиста, нисам хтео да уђем тамо. Једноставно сам сматрао да су неке моје колеге учиниле нешто што није добро и није било коректно и да ја себе не желим да видим тамо.

Разуме се, дошли смо у Институт за путеве. Поред мене био је Бане Анђелковић, наш колега некада асистент на Саобраћајном факултету, па Жарко Катић економиста, он је дошао из Секретаријата за привреду Извршног Већа Србије. Затим, био је ту Тика Тепавчевић, који је дошао са Косова. Био је пре тога помоћник секретара за привреду покрајине Косова, задужен за саобраћај. Нас четворица смо тамо дошли. Ја сам "шлеповао" просто Илију Албрехта.

Дуго га нису примили, али су га ипак примили. Било ми га је жао да га оставим тамо јер је кренуо на врсту посла са којим сам се ја бавио.

Значи, отишао сам у Институт за путеве. ”Кирило Савић” је почео да делује, а бивши Саобраћајни институт је угашен. И морам рећи да није дуго времена прошло, тамо је дошло до раздора у том Институту ”Кирило Савић”. Дакле, како стваран, изгледа, после, тако је и кусао.

Једна од првих жртава је био Страхинја Јовановић. Мислим да је вредно њега споменути, из простог разлога, што је по моме мишљењу то један од првих саобраћајних инжењера који је заиста дотакао дубине једног научног рада или једног доктората, јер он се бавио унутрашњим транспортом, проблемима складишта, итд. Направио је био докторат. Предао га био овде на Факултету. Ментор му је био професор Сувајчић. Па онда су му смислили да мора полагасти неке допунске испите. Полагао, па пао из *Математике*. Тако да је пропао тај пионирски рад, заиста један вредан рад. Не бавим се тиме, али, мислим, да плодове тога рада вероватно они који се баве данас том проблематиком користе. И, ако, то је добро.

Он је дошао први у сукоб. Ваљда, разбијен тим поразом и крахом, једним неправедним крахом, једним неадекватним реакцијама са стране Саобраћајног факултета, али и разним интригама које постоје, а постојале су и тада, у вези кадрова, био је мало и на ивици нерава. Дошао је у сукоб са Јовишом Прокопијевићем и Јовиша га је просто најурио или је он отишао, није ни битно. Он је једноставно онако, демонстративно отишао у Економски биро, формирао тамо неко одељење и почео врло успешно да ради.

На том његовом страдању врло су се флегматски понашале његове колеге. Миленко Јаковљевић га је на неки начин бранио, али недовољно. На неки начин то је учинио и Цаца Стефановић.

Мислим, пола године, можда ни толико није прошло, једног дана у Ку-модрашкој улици где сам ја био у Институту за путеве, долази Миленко Јаковљевић, код нас у канцеларију, код мене, Жарка Катића и ваљда је Тика Тепавчевић био и каже: ”Ја тропа”. ”Шта?” Он нама покаже парче папира са десет тачака неких принципа рада Института које је он поставио Јовиши, јер је дошао у сукоб са Јовишом, око програмске оријентације. Наиме, Јовиша се почео навелико бавити менаџерством. Он је почео да интегрише сада све те институције у којима је дошло до неке промене начина финансирања, неких кадровских сукоба итд. Уколико ошације да нека организација са проблемима финансирања има добру зграду, он их интегрише, а онда узме оно што је вредно итд., и тако је на пример, Институт за механизацију и пољопривреду у Земун Пољу интегрисао, мислим да је овај Институт страдао. Интегрисан је био и ”Аутоматик”. Ту је Јовиша изгубио битку. Разуме се, почео је после рејтинг мало да му се топи.

Дошао је Јовиша у сукоб са Миленком Јаковљевићем. Миленко је рекао да се нису тако договорили. Написао је, као неки генерални директор те групе Завода за саобраћај, девет, десет тачака ултимативних. Јовиша је

за пет минута сазвао Управни одбор, упознао је све чланове са Миленковим писмо. Поставио је ултимативни став да ако се прихвати то онда он није више ту. Ови све то одбију и за пет минута Миленко је био разрешен дужности.

Разуме се, с њим тада пође и Славољуб Стефановић звани Цаца, и њих двојица, куда ће, дођу код нас. Мада, морам да кажем да сам био мало резервисан због оног претходног његовог понашања код интеграције Саобраћајног и Железничког института, односно код реформе Саобраћајног института. Али, опет, посебно проф. Јаковљевића сам ценио и волео. Желео сам да они дођу код нас у Институт за путеве, с обзиром на репутацију коју је Миленко Јаковљевић већ имао. Добро, сматрали су га за железничара, али ако. Али, осим Жарка Катића и мене остале колеге из нашег Завода нису били расположени за долазак проф. М. Јаковљевића и Цаце у Институт за путеве. Међутим, кључно питање је било, што генерални директор Радојица Јауковић није баш волео да они дођу и тако проф. М. Јаковљевић и Цаца нису примљени. И њих двојица су отишли у Економски биро, код истог оног Страхине Јовановића кога су својевремено оставили, пустили низ воду. Страхине се мало већ био окућио. Ова двојица су дошло код њега и тамо су направили прилично велики бум. Направили су Завод при Економском бироу.

Разуме се, касније су се они међусобно посвађали, итд. Страхине је настрадао у некој саобраћајној несрећи, да о томе не причамо. Цаца је, потом, такође, умро због великог притиска и болесног срца итд. Цаца је био један врло продоран инжењер и амбициозан човек који се борио за решење железничког чвора у Београду, сматрао је да му је то животна преокупација итд. Тако да су они по питању локације путничке железничке станице у Београду постали прилично значајне фигуре у то време итд.

Ево, тако су се, значи, рађали ти институти од Саобраћајног института, као што сам рекао до интеграције Саобраћајног и Железничког и стварања Института "Кирило Савић". У то време је створен и Институт за путеве.

Морам да кажем, то је сад ван наше садашње Југославије, да је негде шездесет четврте или шездесет пете године по истом моделу Саобраћајног института из Београда, потпуно је прсликано као индиго, оформљен Институт прометних знаности у Загребу. На челу тога Института био је, доктор економских наука, презиме му је било др Барчот, првоборац-револуционар. Двојица првих сарадника су били познати економисти саобраћаја Вегар и Варланди. Тај институт прометних знаности био је пука копија Саобраћајног института. То је можда по реду други Институт у земљи који је имао неки саобраћајни имиџ.

Ето то је нека прича.

Иначе, у Институту за путеве сам радио на изради тако рећи свих физибилити студија за пројекте најзначајнијих путних праваца за које је коришћен зајам од Светске банке из Вашингтона. Био сам координатор израде "Генералне студије Транс Југословенског ауто-пута Караванке-Ћевђелија", одређен од стране СОП-а са седиштем у Љубљани и уз сагласност Светске банке. Такође сам био координатор израде "Студије избора система наплате путарине

на Транс Југословенског ауто-пута Караванке-Ђевђелија", затим координатор "Студије одржавања путне мреже Југославије", све уз сагласност светске банке.

Ја сам у Институту за путеве остао све до 1977. године. Од 1969. године пролеће, до јесени 1977. године. Седамдесет шесте године сам докторирао. Али то је онда споро ишло, споро је то ишло. Одобрено је седамдесет треће, па сам ја онда мало мењао нешто наслов, па ово, па оно. Па сам тек седамдесет пете предао тезу и требао да је браним. Али, опет због неких рокова, термина испало је да сам бранио 19. марта 1976. године. Онда сам још мало остао у Институту за путеве и од 1977. године овде сам биран у звање ванредног професора.

Многи мисле да сам ја директно биран, да сам прескочио звање. Нисам. Ја сам најмање десет година имао звање научног сарадника што је звање доцента. Али то нисам много ни причао.

■ *Само нешто да вас питам. Када је ЦИП узео део Института "Кирило Савић"? То ме интересује.*

— Питање је добро, сад ћу. Ја сам мало већ начео ту тему када сам рекао како је стваран Железнички институт односно "Кирило Савић". То потпуно одговара нашој пословици: "Ко сеје ветрове, жање олују".

Е, Железнички институт, односно "Кирило Савић" на неки начин је тако стваран и сви главни учесници у томе су доживели прилично велике трауме, падове и међу собом су се свађали па чак и судски тужили. Они су на судовима завршили. Смењивали су се. Коларића су изиграли. Сменили га. Мирка Докића су, исто тако, отерали. Тамо је било пуно бура, смена, ја се у то нисам мешао, гледао сам то са стране. Испричао сам само оно најважније што је било везано за неку моју тада активност.

Али знам да је ту било таквих страшних потреса, да се на крају ишло до судова. Судили су се Гојко Половина и Јовиша Прокопијевић, ко све није, ни сам не знам. Ето, на крају крајева, та кућа је добила један ужасно лош имиџ оптерећена свађама итд. И онда, у једном тренутку, када је Стојан Новаковић схватио и она група економиста да су они ту само изгубили и просторије и онај свој имиџ, а да ништа нису добили, онда су се они, на неки начин, договорили, да кажем, са Железницом али не са Железничким институтом него са ЦИП-ом и вратили се у своје бивше просторије на Трг Маркса и Енгелса 8, али само на један спрат, један су изгубили. А ЦИП је касније добио назив Саобраћајни институт ЦИП.

Иначе, ЦИП је у ствари Центар за истраживање пројектовање и то је било при ЖТП Београд. Али, то је некада настало из оног Завода за изградњу, за студије, за истраживање, пројектовање и контролу или надзор грађења железнице. Тако некако, се отприлике звао, Завод за истраживање, пројектовање и надзор грађевинских радова. То је била југословенска позната институција и део тога је био Центар за истраживање пројектовање и надзор ЖТП Београд.

Сада када се све то ломило, тим мешањем карата кадровским, тим кадровским разним сукобима у "Кирило Савићу", онда се једноставно једна идеја појавила са две стране, једна из ЦИП-а и друга од Стојана Новаковића, односно оних још пар преосталих кадрова што је остало из бившег Саобраћајног института, да се они издвоје од "Кирила Савића". И, чак, мислим, прво се издвојио Саобраћајни институт, дошло је заправо до дезинтеграције и вратио се на Трг Маркса и Енгелса, али у том враћању изгубио је пети спрат. Значи, изгубио је део иметка и изгубио је највећи део кадрова итд, итд.

То је, рецимо, било негде осамдесет девете, деведесете године, ту негде, онда су се они одмах иза тога договорили са ЦИП-ом да формирају заједнички институт под називом Саобраћајни институт ЦИП.

Дакле, не знам тачно од када фигурише, од ког датума, али је то, значи, име настало простим збрајањем, комбинацијом једног и другог и то је данашњи тај ЦИП громогласни.

- *Е, па добро, да Вам се захвалим о једном стварном исцрпном и драгоценом сведочењу о нашој саобраћајној струци и науци. Баш Вам хвала.*

— Ја се захваљујем Теби што си ми пружио прилику да причам и уз једно извињење да ли сам био баш прецизан. Нарочито када су у питању датуми. И можда сам, негде мало слободније неке кризне тренутке назвао преопштрим именом. Ипак би у неком редиговању ваљало наћи неке погодније изразе.

- *Свакако. Још једном Вам хвала на овоме трочасовном разговору.*

## ДУШАН ЗОРИЋ

Рођен 1930. године. Редовни професор за предмете ВАЗДУХОПЛОВНА ПРЕВОЗНА СРЕДСТВА и МЕХАНИКА ЛЕТА. На Факултету ради од 1964. г.

Четвртак, 13. јул 1995. год.,  
од 11<sup>h</sup> до 12<sup>h</sup> у професоровом кабинету број 324 на Саобраћајном факултету у Београду.

■ *Професоре Зорићу молим Вас да изнесете Ваша сећања на наш Факултет, Ваздушни одсек и све што сматрате да је од интереса за историју нашег Факултета.*

— Добро, ја ћу покушати да испричам оно чега се ја сећам. Нешто од онога што се сећам док сам овде на Факултету, а прилично сам дуго, и оно што се сећам да су ми рекли они који су дошли пре мене. Па да почнемо, тако, некако хронолошки.

Девет стотина шездесете године, када је Факултет први пут регистрован као самостални Факултет, тада је професор Сувајџић, тако су мени рекли, добио задатак да нађе погодну личност да се формира Одсек за ваздушни саобраћај.

Међутим, треба пре тога рећи да то није почетак Одсека, него да је за време оног периода, док је Саобраћајни факултет егзистирао као Самостални саобраћајни одсек на Машинском факултету, у то време било студената који нису имали комплетан *curriculum* на ваздушни саобраћај, али су били усмеравани и дипломирали као саобраћајни инжењери ваздушног смера. Двојица таквих који ми одмах падају на памет су Кривошеја Димитријевић, који је отишао у пензију као саветник генералног директора ЈАТ-а и Брана, Бранислав Крстић, који је водио Планско одељење ЈАТ-а, био представник ЈАТ-а у два маха у Француској и Енглеској. Они су као студенти смера, да тако кажемо, ваздушног, дипломирали за време егзистенције Самосталног одсека.

Значи, то формирање Одсека је било некакав континуитет, одржавање континуитета у односу на те студенте који су усмерени у ваздушном саобраћају и дипломирали раније.



Професор Сувајдић, је у ЈАТ-у тада прво контактирао Бранислава Крстића, који је био прихватио позив. Међутим, појавио се још један други кандидат, Добривоје Мандић, па су онда, у оно време, политичке квалификације одлучиле и на Факултет је дошао за наставника Добривоје Мандић.

Са Добривојем Мандићем који је држао *Експлоатацију ваздухоплова* за све време своје активности на Саобраћајном факултету, дошао је као његов сарадник Слободан Разуменић. Обојица су били тада стално запослени у Техничкој дирекцији ЈАТ-а. И тада су, ваљда тако у заједници, Мандић и Сувајдић формирали наставни кадар од људи који су били активни у ваздушном саобраћају у оно време. Саобраћајних инжењера, био је тамо Брана Крстић у то време, није било, него су били они људи који су у ваздушном цивилном саобраћају били тада активни. Дошао је као стручњак за аеродроме Милош Лукић, он је тада био савезни инспектор за аеродроме, онда је дошао Александар Патрнोगић, електроинжењер, он је био у Савезној управи за контролу летења, Мандића сам већ споменуо и Разуменића. На навигационе предмете са гледишта електронике и ваздухопловних навигационих средстава ангажован је Предраг Пећинар, иначе инжењер Савезне управе за контролу летења. *Ваздухопловне моторе*, исто као хонорарац, држао је на Одсеку професор Милош Вујић са Машинског факултета. Њему се касније, као асистент, придружио Здравко Габријел, који је и данас наставник за *Моторе, опрему и инструменте*. *Ваздухопловно право* је држао професор Ђуровић Радомир са Правног факултета и оно што се данас зове *Ваздухопловна превозна средства и Механика лета* је у то време држао професор Сима Милутиновић са Машинског факултета, чији је у то време асистент био Јован Чубрило.

■ Добро, а ко је био од сталних наставника?

— Сад ћемо ми доћи до сталних наставника. Ово је сада хонорарни састав наставника који се у почетку појавио. И за *Инструменте* је ангажован Никола Марцикић са Машинског факултета.

У то време, боље речено за време оног Самосталног одсека, предмет који се сада зове *Механика лета*, звао се *Отпори и проулзија ваздухопловних превозних средстава*. За тај предмет био је ангажован Илија Димитријевић. Илија Димитријевић је у то време био доцент на катедри професора Мирослава Ненадовића на Машинском факултету. И треба, ваљда, сада у овом моменту, одмах да се помене да се слабо код нас помиње професор Мирослав Ненадовић. Он је, иначе, био академик, секретар Техничког одељења Српске академије наука. Њему треба да захвалимо што постојимо као Факултет, јер када смо изгубили као Висока саобраћајна школа зграду, онда је било питање где да се удомимо и одлука о формирању Самосталног одсека је донета од стране Министарства просвете или Извршног већа Србије, наћи ће се у документацији ко је то донео, тек кад се нашао један технички факултет који је био спреман да прихвати такав Самостални одсек.

И од свих тадашњих декана Техничке велике школе, једини је професор Ненадовић то прихватио и на тај начин, тако да кажемо, дао место где је могао Саобраћајни одсек да живи даље, док се није формирао Факултет.

Када се формирао Факултет и Одсек, онда је, у ствари, било питање сталног наставног кадра и први стални наставник који је дошао на Саобраћајни факултет, на Одсек за ваздушни саобраћај, је био Илија Димитријевић, ваздухопловни инжењер, дипломирао на Машинском факултету, дошао овде у звању доцента, ако се не варам. Тада се то постизало хабилитационим радом. Тако да је он био први стални наставник на Одсеку. Ја не знам тачно, то ћете можда негде наћи, али то је било после шездесете године.

Следећи у томе сам био ја. Илија Димитријевић ме је убедио да имам перспективу бољу на Саобраћајном факултету него на Машинском факултету и ја сам ту идеју прихватио. Конкурисао сам и дошао сам деветсто шездесет четврте године на Саобраћајни факултет. Постављен сам у звање асистента у априлу шездесет четврте године.

То је, у ствари, било угодно време, јер тада је дошла до ваздухопловних стручних предмета прва генерација студената, они који су уписали 1960. године. Деветсто шездесете године су се уписала двојица на Ваздушни одсек, можда се уписало и више, али двојица су стигла до стручних предмета. Ја знам да сам држао вежбе за прву генерацију студената Ваздушног одсека, њима двојици. То су били Мирослав Савић и Драгослав Радић.

Мирослав Савић, колико ја знам, био је на крају стално запослен у Савезном ваздухопловном инспекторату, сада живи у Аустралији. Драгослав Радић сада води СИТ-а Центар у Београду, то је доста, овако, одговоран посао. Био је у ЈАТ-у где је водио Комуникациони центар, па је онда прешао. То је била прва генерација.

Тако да су 1964. године била двојица стално запослених, Димитријевић Ика као шеф Одсека и ја као асистент до краја школске 63/64. године. Тада је професор Сима Милутиновић одустао да држи предавања на *Ваздушним превозним средствима* и на тај начин је мени био тај предмет предат. Тако да сам ја у јесен, значи, почетком 64/65. школске године постао предавач и преузео тај предмет. У пролеће сам завршио скрипту за тај предмет, тако да је то био први, ваљда, уџбеник на Одсеку, мора се проверити. Илија Димитријевић је направио уџбеник за *Моторе*.

И та шездесет пета година ми је остала у памети, нешто не знам да ли други то помињу, али чини ми се да је то била последња година школска у којој смо ишли на екскурзије као целина Факултета.

Ишли смо заједно сви одсеци, имали смо неки *itinerair* кроз Југославију, и те шездесет пете године у лето ја сам био помоћник руководиоца екскурзије, а руководилац је био професор Миленко Јаковљевић. И ишли смо у Љубљану, па доле на Ријеку. Тамо смо гледали заједно онај центар саобраћајни лука-железница и враћали се натраг. А ваздухопловци су ишли бродом до

Дубровника па нас је онда ЈАТ возио из Дубровника за Београд. И то је била генерација . . . добро се сећам садашњи генерални директор ЈАТ-а је у тој генерацији био. То је била последња заједничка екскурзија.

А још смо шездесет пете направили једну заједничку екскурзију. Исто је Миленко Јаковљевић руководио и ишли смо на светску изложбу саобраћаја у Минхену. И то је било све дивно организовано и било нас је таман толико да смо напунили један кушет вагон. Онда је то Железница организовала са осталим железницама, тако да где год смо дошли вагон је остао у станици, а ми смо имали свој хотел. Тада смо били у Бечу, у Минхену, па били у Паризу у Цириху и мислим и у Венецији и у Трсту, у шопинг већ тада, и вратили се назад. Тако је то било, овако, и шаљивих ствари, да кажем. Из Цириха смо врло брзо побегли, јер су студенти открили да двадесет динара тадашњих ради у аутоматима. Да избацују пакло цигарете или женске чарале и још врате кусур. То, овако успут.

Значи, шездесет четврте у јесен сам ја преузео предмет, то је школска година 64/65. Тако да сам једну годину одрадио и шездесет пете сам у току године добио Фулбрајтову стипендију, па сам 1966. године у лето, у јулу, отишао у Америку. Предмет који сам овде држао, тада на Саобраћајном факултету је за време мог боравка у Америци држао Драгољуб Гајић, професор Машинског факултета. Илија Димитријевић је остао шеф Одсека и овај цео састав како сам га малопре испричао.

Шездесет седма година је била трагична година јер једини наставник, стални, који је тада био овде присутан, Илија Димитријевић погинуо је у саобраћајној несрећи у Сплиту. Тако да је Одсек остао без сталног наставника. Формално је Одсек преузео Добривоје Мандић. Он је имао много свог посла, јер је тада био Технички директор ЈАТ-а. Тако да је Одсек скоро замро.

Ја сам се вратио 1968. године у јесен из Америке. За те две године сам тамо докторирао. Професор Јовић је био декан у то време. Ситуација коју сам затекао на Одсеку није била нимало ружичаста. Ја сам се вратио и јавио на дужност 05. новембра, то ми је остало у памети. Ни једно предавање те школске године још није било одржано. Сви су се наставници, да кажем, разишли. Нису направљени уговори текући за те хонорарне наставнике за ту годину. Тако да их је требало све скупљати поново.

Ја се сећам тада, отишао сам код Милоша Вујића, професора *Мотора*, он ме је знао као свог студента са Машинског факултета и асистента тамошњег. Прво што ми је рекао кад ме је видео, рекао је да не мисли да дође више на Саобраћајни факултет. Па сам онда ја рекао: "Професоре, ако не дођете, ако нема наставника, угасиће се Одсек". "Е, па ако тако треба да буде, пабе ћу да држим предавања". И током новембра је почео поново да ради Одсек. Почела су да се држе предавања и од тада, наравно, имамо неки континуитет.

Ја мислим да године могу да се провере, ја сад не знам тачно датуме, али памтим да смо тада имали још једну незгоду. Шездесет девете године, ако се добро сећам, професор Милош Лукић је имао инфаркт. Тако да га скоро две

године није било. Ми смо тада као Одсек у целини били горе на Дедињском булевару, тамо су нам биле и просторије, неке мале просторије на спрату. И сећам се добро. Професор Лукић на лечењу, иде време и једног дана појави се на вратима један човек непознат и каже: "Добар дан". И када је рекао "Добар дан" онда сам препознао професора Лукића. Јер је толико ослабио за те две године, сасвим ми се променио. Онда се он, значи, вратио. Састав се није мењао. Дошао је Здравко Габријел у том међувремену. Професор Ђуровић је отишао у Међународни суд у Хагу, па је онда био једно време наставник за *Ваздухопловно право* професор Трајковић са Правног факултета.

Добро, са овим смо ушли у седамдесете године. Седамдесете године су најпозитивније за овај Факултет. Ја мислим да не само наш Одсек, него и сви одсеци су се седамдесете године нагло развијали. Ако се добро сећам, чини ми се, морао бих да проверим, али мислим да смо седамдесет друге године почели да радимо студије. Знам да је тада да ли Београдска комора наручила развојне студије за све делатности, тако да смо ми радили Студију развоја ваздушног саобраћаја на Београдском саобраћајном центру. То је био врло велики посао. Доста света је ангажовано и ван Факултета. И мислим да и данас доста ти подаци важе. Било је доста добро урађено.

Тада смо били врло активни, тих седамдесетих године. У току седамдесетих година смо имали разговоре са Пилотском школом у Вршцу, односно то је био ЈАТ-ов школски центар, па је, онда, требао да се осамостали и ми још имамо нацрте докумената о томе да та школа треба да буде при Факултету. Међутим, то је некако пропало, не због наше кривнице, нити због ЈАТ-ове, него што се тај Школски центар прогласио за власника аеродрома и зграда и свих тамо инсталација, а, у ствари, стварни власник је било Ратно ваздухопловство.

Међутим, ми смо у то време направили једну врло добру сарадњу са Савезном управом за контролу летења. Било је то време степенасте наставе. Тако да смо имали Одељења за обуку контролора летења као одељење нашег Одсека и то је пар година врло лепо радило.

У том времену, то је био онај период када је Закон о високом школству мењан, па је онда требало за наставника да се има докторат. Онда је због тога дошло до некаквих извесних промена у наставном кадру. Са предмета *Навигација и средства безбедности и веза* је отишао колега Патрновић. Мења се и план и наставни програм, тако да се тај предмет поделио на три: *Навигација*, *Контрола летења* и *Средства безбедности и везе*. Па су дошли нови наставници. Од ових са Факултета то је професор Лазовић. А као хонорарни, споља, дошао је магистар Милан Моковић из ЈАТ-а, који је, иначе, и активни саобраћајни пилот, лети у ЈАТ-у. Из Савезне управе за контролу летења је дошао правник Милорад Шљивар, који је у време док је још био у Савезној управи, био помоћник министра, а после је био и директор Савезне управе за радио-везе. Он је онда држао *Ваздухопловно право*. Тако да је то био период када смо имали доста, овако, комплетно покривене предмете. Предмет који је држао професор Мандић и који се звао *Експлоатација ваздухопловних*

средстава смо поделили на два. Тако да је сада то била *Експлоатација ваздухопловног средства* који је држао професор Мандић, а део који се прво звао *Техника летења*, а сада се зове *Перформансе саобраћајног и транспортног авиона*, држао је колега Слободан Разуменић.

У то време смо имали и неке уговоре о сарадњи и сада имамо те уговоре, који још важе, мада ове санкције су све замрзле. Имали смо једну сарадњу са Немачком, са институцијом која се зове Немачка служба за академску размену. Они су нам једном, ја мислим седамдесет осме – седамдесет девете године финансирали једну екскурзију по немачким аеродромима. Онда смо направили уговор о сарадњи са Француском. То је Државно друштво за студију ваздушног саобраћаја, па смо са њима имали уговор о сарадњи. То је било у време деканства професора Банковића. А садашњи декан је потписник последњег нашег међународног уговора који је пред саме санкције потписан са Швајцарском асоцијацијом ваздушног саобраћаја. Међутим, то сад све стоји. Можда ће се једног дана нешто урадити.

Ето толико, то је све што ми сада пада на памет.

Имали смо још неке друге сарадње. Још увек имамо са часописом "Аеросвет". Што се тиче Одељења за контролу лета, оно је престало са радом, јер више нема степенасте наставе.

■ *Добро, сада када се осврнете уназад и видите како је то био један скроман почетак, ја мислим да Ви као један од првих наставника ипак можете да будете задовољни како се Одсек развио. Да будете задовољни са студентима које прима, јер су од почетка најбољи ђаци увек ишли на Ваздушни одсек, као и са нашим колегама који раде у ваздухопловној привреди. У овом тренутку и у ЈАТ-у и на Аеродрому наше колеге су на челним позицијама и на многим другим. Заузели су дакле, места која им по стручном образовању припадају.*

— Знате шта, ја сам уложио, да тако кажем, у овај Одсек, целу своју каријеру, свој живот. И са овим шта је настало од Одсека који је почео са оном двојицом, човек мора да буде задовољан. Могло би бити боље. Могло је што шта, што је заклоњило Одсек да се избегне и да Одсек буде, да кажемо, организован оптимално, а сад се то не би могло рећи.

■ *Добро Ви сте то из пристојности превидели. Нисте хтели да нам причате неке ствари.*

— Нисам хтео о томе да причам. То се зна, о томе су написане читаве књиге, како да кажем. Мислим да је то било врло лоше.

■ *Али, генерално гледајући ...*

— Генерално гледајући, мислим један озбиљан успех је био 1985. године када је Конгрес Југословенског ваздухопловног друштва одржан у Загребу, када смо ми добили признања, ја сам добио неку плакету, јер не би

Конгреса било да није било нашег Одсека. А што се тиче тога колики ми имамо, колики ми вршимо утицај, да кажемо, на ваздушни саобраћај и у ваздухопловству у Југославији, он је, ја бих рекао, огроман. Зато што гледајући или ону претходну Југославију, како се то сада каже, и ову садашњу, наши студенти су у великом броју запослени, да кажемо, да почнемо од некаквог административног врха у државним институцијама. У Савезном ваздухопловном инспекторату већина људи тамо су наши бивши студенти, наши ђаци. Онда, Служба пловидбености, уопште тај део Секретаријата за саобраћај који се односи на ваздушни саобраћај. Затим, Ваздухопловна служба савезних органа, која авионима опслужује савезне органе. Све што се тиче формирања летења, перформанси, прихвата и отпреме авиона на аеродромима, поготову на Београдском аеродрому, то су све наши бивши студенти, они то воде. Сад се појављују и у овим новим компанијама, приватним. Бора Раичевић има компанију "Монтеер". Ја мислим да иза њега "Монтекс" стоји. То је приватна компанија која вози у Русију и по Русији. Онда, један наш бивши студент има приватну компанију у Дубајију.

- *То сам хтео да поменем. Доста наших студената је нашло запослење и у иностранству.*

— То сам хтео да кажем, да је било врло тешко ући, где наших студената није било, а то је у производњу авиона. Данас имамо једну нашу бившу студенткињу, она је код De Havilland-а у Канади. Па један наш студент је код Bombardie-а, такође у Канади. Тамо је анализатор ваздушног саобраћаја. Онда, рецимо, бивша република Македонија. Целокупан ваздушан саобраћај и ваздухопловна законска регулатива су наши бивши студенти, од Инспектората до Службе пловидбености. Било је девет компанија на Скопском аеродрому, сад су остале три. У све три, дефакто, стручну службу воде наши бивши студенти. У Љубљани, исто може да се каже за "Адрију" и на Аеродрому љубљанском има их. И, наравно, у садашњој Југославији на аеродрому у Подгорици, код нас у Београду. У сваком случају оправдали су постојање нашег Факултета.

- *Е, па добро, ја бих Вам се сада захвалио на разговору. Наравно, уколико бисте још нешто хтели ...*

— Па не знам, мислим да овде не мора да буде дефинитивна тачка. Ако ми нешто падне на памет, што би било интересантно ...

- *Разуме се. Увек се овај разговор може наставити. Хвала Вам Професоре.*



## МИЛОШ ЛУКИЋ

Рођен 1916. године. Редовни професор за предмет ВАЗДУХОПЛОВНА ПРИСТАНИШТА. Хонорарни наставника на Саобраћајном факултету од 1960. до 1973. године. У сталном радном односу од 1973. г. Пензионисан 1982. године.

Са професором Милошем Лукићем, у његовој кући у Хекторовићевој улици број 13. у Београду, разговарали су Владета Чолић, декан, Војин Тошвић и Обрад Бабић, професори на Одсеку за ваздушни саобраћај Саобраћајног факултета. Било је то у два недељна предвечерја 11. и 25. јуна 1995. године. А онда је професор преко лета написао своја сећања и успомене.

— Рођен сам у Петровграду (Зрењанину) 28. априла 1916. године. Школовање – гимназију завршио сам, један део (до Мале матуре) у Сењу, други део са Великом матуром у Петровграду. Док сам био у интернату у Сењу заволео сам море и све што је у вези са морем. У Петровграду, у вишим разредима гимназије, био сам председник омладинске организације "Јадранска стража". Љубав према мору определила ме да се за даљње моје школовање припремим за Поморску војну академију у Дубровнику. Школовање је било у рангу Факултета. Сматрало се да је то елитна Академија у којој је кандидат могао да успе са одличним предзнањем из гимназије. У Академији се примало из целе Југославије свега 20 питомаца за школовање поморских официра. За школовање у Академији требало је полагасти пријемни испит. Обично се кандидовало 300 до 500 завршених матураната из целе Југославије, а на само школовање примано је 20 студената у свакој школској години.

У Поморској војној академији примљени смо према резултатима квалификационих испита. Ја сам примљен у Академију као трећи у рангу на квалификационом испиту. Од 1.10.1936. године почело је моје школовање на Поморској војној академији коју сам завршио као други у рангу 1939. септембра.

Биле су то године проведене у сталном учењу, а поред тога и на практичним вежбама на мору. У последњој години школовања, на научно-стручном путовању по Медитерану у трајању од три месеца, по претходно положеним испитима, унапређен сам у чин поручника корвете.



Специјализирао сам уз допунско школовање од шест месеци у Ваздухопловној војној академији у Панчеву и у Хидро бази у Дивуљама код Сплита. По завршеном школовању у ваздухопловству добио сам звање дипломираног поморског летача. У том звању затекао ме рат 06. априла 1941. у Боки Которској.

После велике издаје наше "браће" 21. априла 1941. за мене се рат завршио. Мањи број поморских официра успео је да побегне са хидроплановима до наших савезника у Грчку, а после у Египат. Ја сам се једно време крио по Боки и на тај начин успео сам да избегнем заробљеништво агресора. После два месеца, са организованом групом, преко Босне и Србије пребацио сам се у Београд. Ту сам се запослио као књиговођа, захваљујући што сам успео у Дубровнику да добијем легитимацију као приватни банкарски службеник, са налогом да се протерујем у Београд где сам био после регистрован као банкарски чиновник у једној приватној фирми. Слободно време сам користио у учењу енглеског језика, усавршавању у математици, метеорологији, механици, и у применама терестричке, астро и радио навигације. Три месеца пре ослобођења Београда прешао сам у Делиблатску пешчару, где сам радио у специјалној бази на скупљању ратног плена одузето у диверзијама од Немачке Армије.

По ослобођењу Југославије од окупатора био сам наставник ваздухопловне навигације и активни летач у транспортном пуку при Команди ратног ваздухопловства. Извршавао сам специјалне задатке у транспортној авијацији у превозу хране и лекова из Земуна у Земуник (код Задра) преко делова још окупиране територије. У току ноћи извршавао сам неколико задатака. Слетао сам на аеродромима дислокационим на слободној територији у непосредној близини непријатеља. Навигацију сам водио копловану да би авион довео до тачно одређене дислокације. Са тих аеродрома пребацивали смо тешке рањенике до аеродрома Земун. Једно време био сам у Ајдовшчини на специјалном дислокационом аеродрому, у транспортној групи ваздухопловства у строгој приправности у односу на зону Трст.

По завршетку рата одмах сам се демобилисао и наставио са студијама. Уписао сам се на Грађевински факултет – конструктивни одсек у Београду крајем 1945. године где сам студирао, да би моје школовање усавршио као дипломирани инжењер на планирању, пројектовању и руковођењу изградњом аеродрома и великих војних ваздухопловних база. У току 1951. године добио сам први оперативни задатак: санирање старе полетно слетне стазе на аеродрому "Земун" за привремену употребу за јавни ваздушни саобраћај са критичним авионом *Convaig 440*, док се не изгради нови интерконтинентални аеродром "Београд" на новој локацији. Први задатак, санацију старог аеродрома "Земун" завршио сам успешно.

Савезна управа цивилног ваздухопловства крајем 1951. године донела је решење да конкуришем за организацију Уједињених нација ИСАО за даљњу специјализацију за пројектовање и изградњу аеродрома. У току 1952. године, добио сам преко ИСАО специјализацију 8 месеци у Швајцарској и 6 месеци

у Француској. На Високој техничкој школи прослушао сам: Основе испитивања локације аеродрома у односу на топографске, навигационе и грађевинске услове, као и саобраћајне; Основе за пројектовање генералних решења аеродрома, димензионисање крутих и еластичних коловозних конструкција на маневарским површинама аеродрома; Технологију експлоатације, посебно технологију маневарских површина аеродрома са свим физичким особинама – карактеристикама; Технологију експлоатације пристанишног комплекса аеродрома, нарочито саобраћајно функционално решење пристанишних зграда; Основу технологије базе за повремене и генералне ревизије ваздухоплова (змаја и авионских мотора). Поред студирања наведених стручних предмета радио сам на пројектовању и надзору при извођењу међународног аеродрома ”Zurich-Kloten”.

Други део стипендије добио сам за рад у Управи цивилног ваздухопловства у Паризу, ”Base aerienne”. Радио сам на испитивању локације аеродрома и студији генералних решења аеродрома, код Ј. Блока и проф. Р. Пелтиера.

При томе сам се упознао са новим методама димензионисања крутих коловоза на маневарским површинама аеродрома, са основама пренапрегнутог бетона на пистама, са методама димензионисања еластичних коловоза и утицајем термичког градијента на крутим коловозима, као и са методама испитивања конструкција писта од фреквенције саобраћаја. Код проф. Висариоа упознао сам се са основним елементима саобраћајно функционалних решења пристанишних зграда за прихват и отпрему путника у унутрашњем и међународном ваздушном саобраћају.

Радио сам на пројектовању и изградњи аеродрома ”Paris-Orly” где сам са проф. инг. Фромхајмом радио на техничким условима за градњу аеродрома.

На аеродромима ”Nice Côte d’Azur” и ”Marseille-Marignane” код проф. Мазена детаљно сам се упознао са навигационим условима локације аеродрома, као и изградњом аеродрома насипањем каменог материјала у море. По завршеној специјализацији почетком 1953. године вратио сам се у Југославију где сам наставио са стручним радом у Управи цивилног ваздухопловства.

Целу 1953. годину, по захтеву Команде ратног ваздухопловства, радио сам у Подгорици на изради пројектне документације и надзору на изградњи војно-цивилног аеродрома ”Подгорица” код Голубоваца. То је први аеродром на којем сам самостално руководио надзором уз примену свих тада најсавременијих достигнућа. То није био само полигон за мене за примену нових метода већ и за целокупну грађевинску организацију која је изводила радове по мом упутству. Захваљујући таквој сарадњи пројектанта – надзора и извођача аеродром ”Подгорица” изведен је са високим техничким квалитетом који је постигнут на свим аеродромским објектима ниске и високе градње.

По завршетку задатка, крајем 1953. године, постављен сам на дужност шефа Групе за студије, пројектовање и вођење надзора аеродрома у Савезној управи цивилног ваздухопловства. Тиме је почео мој пионирски рад на пројектовању, грађењу и истраживању оптималних метода из области аеродрома

у Југославији. То је почетак развоја посебне научне дисциплине о модерним аеродромима коју је захтевао развој цивилног ваздухопловства као једног од најважнијих параметара за даљњи развој ваздушног саобраћаја.

Мој први научно-стручни рад била је ”Студија развоја аеродромске мреже Југославије”. То је био тимски рад под организацијом Савезне Управе цивилног ваздухопловства. Садржавао је два поглавља:

- а) Економско-саобраћајна истраживања регије
- б) Техничка истраживања – испитивање макро локација аеродрома на основу топографских, навигационих, грађевинских, саобраћајних и урбано-еколошких услова.

По извршеном испитивању локације и економске оправданости дат је предлог за класификацију аеродрома у односу на врсту саобраћаја, међународни и домаћи, и главне физичке карактеристике у односу на критичан авион са одређеном апроксимативном структуром флоте која треба да учествује у саобраћају.

Студија је рађена током целе 1954. године. Овом студијом биле су дефинисане макро локације аеродрома, класа аеродрома, врста саобраћаја на аеродрому, критични ваздухоплови са очекиваним перспективним развојем ваздухопловне флоте кроз двадесет година – то је период за који се могао предвидети развој флоте.

Студијом је обухваћен за сваки аеродром оквирни пројектни задатак са грубим показатељима економске оправданости изградње аеродрома у предложеној регији.

На основу те Студије у периоду од 1958. до 1977. године изграђени су аеродроми у Југославији за интерконтинентални, европски-медитерански и унутрашњи ваздушни саобраћај (примарни, секундарни и терцијални аеродроми).

Због тешких топографских, а нарочито због сложених метеоролошких услова на Балкану студијом су дата оригинална решења којих се требало придржавати при испитивању микро локација аеродрома.

Вредност овог рада се доказала у периоду од преко тридесет година, с тим што је зацртана и изграђена мрежа најоптималнија с обзиром на потребе и могућности Југославије.

Године 1955. по завршетку рада на Студији аеродромске мреже Југославије постављен сам у Савезној управи цивилног ваздухопловства за вишег саветника, као начелник Одељења за пројектовање, изградњу и одржавање аеродрома у Југославији.

Током 1956. године добио сам налог да оформим групу за пројектовање новог интерконтиненталног аеродрома ”Београд”. У групи су били стручњаци за: навигацију, грађевинско конструкторство, архитектуру, грађевински саобраћајни инжењери, геометри, геомеханичари, електро инжењери слабе и јаке

струје, машински инжењери са познавањем технологије за ревизију ваздухоплова (змаја и авионске моторе). За главног пројектанта и за вођење надзора над изградњом као шеф групе био сам ја именован. Тиме сам, поред редовне дужности начелника Одељења за пројектовање, изградњу и одржавање аеродрома, постављен за главног пројектанта аеродрома "Београд".

Стручна екипа под мојим руководством извршила је испитивања локације аеродрома на Сурчинском платоу који је већ 1947. године био одређен за изградњу аеродрома од стране Урбанистичког завода града Београда. Извршено је испитивање и алтернативних локација у Панчевачком рити, на потезу Обреновац према Лазаревцу и на Сремском платоу. Сва испитивања показала су и потврдила да је локација код Сурчина најоптималнија у односу на саобраћајне услове. Врло је важно да се Урбанистички завод строго придржава да се на одређеној локацији не сме дозволити изградња било каквог објекта, строго чувати локацију и околину у односу на екологију нарочито да би се заштитила регија од буке авиона. Највећа референца за Урбанистички завод сигурно је да се регија сачува од изградње објеката који би могли сметати нормалном развоју аеродрома, нарочито што ће се на тој локацији градити аеродром за интерконтинентални ваздушни саобраћај.

Променили су се стандарди ИСАО-а у односу на мах. дозвољени бочни ветар за слетање и полетање ваздухоплова, због промене перформансе ваздухоплова (уместо дозвољеног стандарда мах. дозвољени бочни ветар 12 km/h, по новим стандардима дозвољен је бочни ветар мах. од 24 km/h до 36 km/h у односу на перформансу ваздухоплова). Та промена стандарда увелико је олакшала услове за дефинисање микро локације аеродрома. Тако је, уместо система од шест праваца полетно слетних стаза, по новом стандарду ново испитивање коначно дефинисало правац полетно слетне стазе са међусобним осовинским размаком од 2000 м за инструментално летење на аеродрому са максималним дозвољеним бочним ветром од 24 km/h. На основу метеоролошких података на локацији прорачуном у односу на метеоролошке услове добијен је коефицијент употребљивости 99,2 %. Стандард захтева 95%.

Са фиксирањем осовина полетно слетних стаза одређене су навигационе процедуре прилаза и одлета аеродрома. Изграђено је генерално решење са дефинисаним фазама изградње аеродрома. Код пројектовања генералног решења применио сам најмодернија сазнања која сам стекао на пројектовању међународних аеродрома у Цириху и Паризу.

На основу геодетске подлоге испројектоване су маневарске површине аеродрома, прилазни и унутарњи путеви, одводња атмосферске воде са свих маневарских површина, са фиксирањем реципијента за прихват атмосферске воде. У случају аеродром "Београд" била је то Галовица. Пројектована је пристанишна зграда са свим пратећим објектима у пристанишном комплексу. У Техничком комплексу аеродрома пројектован је хангар са анексима за генералну ревизију ваздухоплова, моторна радионица за ревизију авионских мотора са станицом за испитивање авионских мотора по извршеној ревизији, управна зграда

техничке базе, школски центар, топлана са топоводом за све објекте на аеродрому, погонско складиште за гориво за авио моторе, емшер за пречишћавање отпадних вода.

Пројектни програм, као и само пројектовање великог цивилног аеродрома у време пројектовања и изградње био је пионирски рад у Југославији. Тај рад је извршен са великом стручношћу захваљујући тиму у коме су били већ у то време стручњаци са искуством: дипломирани грађевински инжењери, који су са својом високом техничком квалификацијом углавном допринели великом развоју аеродромске мреже у Југославији и пројектовању и изградњи већег броја великих аеродрома у иностранству.

Међу тим пројектантима и одличним градитељима су били најпознатији стручњаци који су директно радили са мном и у многоме допринели да је постигнут одличан квалитет конструкције уз пројектовање технологије експлоатације аеродрома. Била је то врло стручна екипа.

На првом месту навешћу три посебно заслужна стручњака на изградњи аеродромске мреже у Југославији и аеродрома у иностранству. То су били: др Милан Милојевић, дипл. грађ. инг., луковник Петар Милојчић, дипл. инг. грађ. и луковник Тома Бабић, дипл. грађ. инг.

Поред наведених, у тако великом стручном раду на решавању свих проблема фундарања и геомеханике, редовни професор Универзитета др Радослав Стојадиновић радио је на изради пројектне документације и вођењу надзора на објектима ниско и високо градње у Југославији и у иностранству.

Дипл. инг. елек. Александар Патрновић, на пројектовању и изградњи свих објеката за снабдевање електро енергијом и избором и монтажом радио навигационе опреме аеродрома и ваздушних путева у Југославији и иностранству. Дуго година директор Аеро-инжењеринга и професор на Саобраћајном факултету за предмет *Безбедност ваздушне пловидбе*.

Проф. др Милорад Ивковић, на пројектовању великих конструкција на објектима армирано бетонским (пристанишне зграде, хангари са анексима за генералну ревизију ваздухоплова, хале - радионице за ревизију авионских мотора, разна складишта, контролни торњеве за контролу летења), на великим санацијама аеродрома у иностранству.

Проф. Гојко Ненадић, дипл. инг. грађ. на пројектовању и вођењу надзора на изградњи објеката високоградње челичне конструкције (хангари са анексима, разне радионице за ревизију мотора и инструмената, складишта, гараже).

Др Војин Тошић, дипл. инг. саобраћаја и др Обрад Бабић, дипл. инг. саобраћаја и један и други професори Универзитета, Војин Тошић редовни професор, Обрад Бабић ванредни професор. Обојица су радили на пројектовању великих пројеката технолошких и експлоатационих у ваздушном саобраћају у Југославији и иностранству.

Дипл. инг. Василије Меденица, дипл. инг. грађ., на испитивању локације аеродрома у Југославији и иностранству, на пројектовању технологије објеката ниско и високо градње, на пројектовању коловозних конструкција маневарских површина аеродрома цементно-бетонским и асфалтно-бетонским, на изради пројеката санације аеродрома (маневарске површине) у Југославији и у иностранству.

Проф. арх. Владислав Ивковић, дипл. инг. арх., на пројектовању и вођењу надзора на изградњи пристанишних зграда за прихват и отпрему путника у унутрашњем и међународном саобраћају.

Дипл. инг. Хераклије Рашић, на пројектовању и вођењу надзора на погонским складиштима на аеродромима у Југославији и иностранству.

Израда студија, локацијских, саобраћајно технолошких, генералних решења аеродрома, идејних и главних пројеката са свим елементима, извођена је преко научних института и пројектних организација.

Углавном се пројектна документација радила у Југославији преко следећих научних универзитетских института: Институт Саобраћајног факултета у Београду и Институт Грађевинског факултета у Београду као и привредних организација које су организовале израду пројеката у ваздухопловству: ИВТ - Аероинжењеринг - Београд, Union Engineering - Београд.

Мој стручни рад на пројектовању и вођењу надзора поделио бих у три групе:

- на аеродроме у Југославији;
- на аеродроме у иностранству за време моје активне службе пре одласка у пензију;
- на аеродроме у иностранство по одласку у пензију.

**Пројектовање аеродрома у Југославији у периоду моје активне службе у Савезној Управи цивилног ваздухопловства до 1973. године.**

Од 1973. по позиву изабран сам за редовног професора на Саобраћајном факултету – Ваздухопловни одсек, где сам био шеф Одсека и шеф Катедре за ваздухопловна пристаништа и безбедност ваздушне пловидбе. По законским одредбама пошао сам у пуну пензију 1985. године. Од 1985. до краја 1991. године као пензионисани професор Универзитета, радио сам на пројектовању и изградњи аеродрома у иностранству на Блиском Истоку и Африци.

Поред датог приказа за санацију старог аеродрома ”Земун”, интерконтиненталног аеродрома ”Београд” код Сурчина и међународног мешовитог (војно-цивилни) аеродрома ”Подгорица”, испројектовао сам и водио надзор на изградњи међународних аеродрома за унутрашњи ваздушни саобраћај и локалних мањих аеродрома.

Аеродроми за међународни и унутрашњи ваздушни саобраћај:

- Међународни аеродром "Љубљана-Брник" класе "А" по међународној класификацији. Дужина полетно слетне стазе са рулном стазом, дужине 3000 м за инструментално летење по IFR условима;
- Међународни аеродром "Сплит" код Каштела са дужином полетно слетне стазе 3000 за инструментално летење по IFR условима;
- Међународни аеродром "Тиват" за међународни и унутрашњи ваздушни саобраћај са дужином полетно слетне стазе 2500 м. Тај аеродром је изграђен у мочварном терену у Тиватском пољу. Мочваре су регулацијом бујице "Галовица" и сви бујични токови преко главног латералног канала одведени су у море. По извршеној мелиорацији извршено је насипање материјала са оближњег брда у Грбљу, извршено је сабијање материјала "мулина" са експлозивним набијачима и специјалним јежевима, изграђена је солидна дренажа, маневарска затрављена површина. Аеродром је пуштен у ваздушни саобраћај са авионима DC-3. Терен је био под саобраћајем и стално је вршена контрола стања травнате полетно слетне стазе у периоду од осам година. Тек после детаљног праћења функционисања травнате полетно слетне стазе, настављено је са изградњом полетно слетне стазе са сабијањем материјала "мулина" и шљунковито туцаничним материјалом са специјалном дренажом. Коловозна конструкција дужине 2500 м изграђена је са асфалтно бетонском конструкцијом. На том коловозу пуштен је јавни ваздушни саобраћај са CV 440, DC 9, и сличних типова ваздухоплова. У 1979. години у Боки и Црној Гори био је катастрофални земљотрес који је захватио и аеродром. Сви магистрални путеви били су ван саобраћаја у целој Боки Которској. Саобраћај се обављао преко аеродрома који је имао три попречне пукотине на целој дужини од 2500 м. По извршеном прегледу установио сам да су пукотине минималне и да је осигурана стабилност коловозне конструкције за прихват и отпрему ваздухоплова. Пројект санације са ојачањем коловоза израдио је и изведено Грађевинско предузеће "Планум". Ојачање коловоза димензионисао је Саобраћајни факултет преко свог Института, за структуру флоте DC-9, Boeing 707, DC-8, B-727. Техничке услове за ојачање израдио је Саобраћајни факултет (дебљина пресвлаке ојачања 17 cm за усвојени LCN 80). Надзор на ојачању водила је Грађевинска служба ЈАТ-а у сарадњи са Грађевинским факултетом Београд.
- Аеродром за међународни и унутрашњи саобраћај "Ријека" на острву Крк, са дужином полетно слетне стазе 2500 м за инструментално летење по IFR условима;
- Аеродром за међународни и унутрашњи ваздушни саобраћај "Марибор" са дужином полетно слетне стазе 2500 м за инструментално летење по IFR условима;

- Аеродром за међународни и унутрашњи ваздушни саобраћај "Задар", цивилни део, са дужином полетно слетне стазе за "бурски правац" 2200 м за инструментално летење по IFR условима;
- Аеродром за међународни и унутрашњи ваздушни саобраћај, мешовити аеродром "Пула" са дужином полетно слетне стазе 2500 м (цивилни део) за инструментално летење по IFR условима;
- Аеродром за међународни и унутрашњи ваздушни саобраћај, мешовито цивилно-војни, "Приштина", са дужином полетно слетне стазе 2500 м за инструментално летење по IFR условима.

Пројектовање и изградња аеродрома за унутрашњи локални ваздушни саобраћај:

"Вршац", "Дурмитор-Жабљак", "Иванград", "Имотски", "Хвар", "Лесце Блед", "Порторож", "Брач", "Ново Место", "Улцињ".

Уз потпуну сарадњу урбанистичких завода града Београда и Загреба одређени су у специјалним комисијама у Југославији аеродроми за интерконтинентални ваздушни саобраћај. За Београд био је то аеродром у Сурчину, за Загреб одређена је локација код Ботинца близу војног аеродрома Велика Горица. За аеродром "Загреб" на фиксираној локацији израђени су генерално решење аеродрома и сви идејни и главни пројекти. Када је завршена израда пројектне документације у међувремену је војно ваздухопловство изградило нову велику ваздухопловну базу и за јавни ваздушни саобраћај. Предало је један део војног аеродрома у Великој Горици за цивилни саобраћај и тако је Загреб добио врло брзо аеродром "Загреб" за јавни ваздушни саобраћај.

Код великих аеродрома потребна је стална сарадња између Ваздухопловства и Урбанистичког завода града. Таква је сарадња у целој Европи па је требала да буде и код нас. Међутим, код интерконтиненталног аеродрома била је стална сарадња до 1961. када је требало из Новог Београда иселити привремене објекте ради Београдске конференције. За привремено пресељење одређена је локација Ледине тачно у осовини полетно слетне стазе од прага писте до привременог насеља Ледине у осовини на размаку 1420 м. Пошто је полетно слетна стаза скоро била завршена, Савезна управа цивилног ваздухопловства одмах је упутила демарш Урбанистичком заводу. Урбанистички завод је одговорио да је то само привремено монтирано неколико монтажних објеката и да ће се у току најкасније пет година рашчистити сви привремени објекти. Од 1961. године прошло је до данас 34 године, објекти нису рашчишћени већ се Ледине изградило у виду већег насеља. Поред стамбених објеката у насељу је изграђена школа и здравствена станица. Поред тога, у Новом Београду проширена је зона стамбене изградње у блоку 45 и у блоку 63 уз саму Бежанијску косу у непосредној близини прага полетно слетне стазе у правцу 120°. На тај начин блоковске зграде су директно под ударом дејства буке од ваздухоплова, а, поред тога, то је угрожавање безбедности ваздушне пловидбе као и самих стамбених зграда. Због таквог стања процедуре на аеродрому у



генералном решењу израдио сам промену процедура за слетање и полетање ваздухоплова с тим да сам предложио да се слетање изводи у правцу  $120^\circ$ , а полетање у правцу  $300^\circ$ , док на другој полетно слетној стази, која је на међусобном осовинском размаку 1920 м, слетање је у правцу  $300^\circ$ , а полетање у правцу  $120^\circ$ . Институт Саобраћајног факултета извршио је Студију о генерисаној буци на аеродрому "Београд" с тим да у закључку није навео услове промене процедуре у генералном решењу, а није ни дата клаузула да се Једине и блокови 63 и 45 могу извести тек по изградњи друге полетно слетне стазе. Студију буке генерисано на аеродрому "Београд" од ваздушног саобраћаја израдио је професор на Саобраћајном факултету, стручњак за аеродинамику и конструкцију ваздухоплова, шеф Катедре за ваздухопловна превозна средства. У свету се екологијом баве стручњаци – акустичари електроничари којима је ужа специјалност бука на аеродрому и озвучења пристанишних зграда. Када смо пројектовали аеродром пројектант екологије и озвучења био је редовни професор Електротехничког факултета у Београду др Куртовић који је на тим студијама био у тесној вези са инг. Голдаром из организације Париских аеродрома, познатог стручњака за буку и озвучење.

Професор са Саобраћајног факултета, шеф Катедре за ваздухопловна превозна средства преко Института Саобраћајног факултета израдио је Студију буке на аеродрому "Сплит-Каштела". Он је у Студији због буке предлагао промену целокупне процедуре слетања и полетања ваздухоплова, наводећи да се велике вибрације код полетања и слетања ваздухоплова у односу на Трогир који је директно под дејством буке. Чак му се жупник Трогирске цркве жалио да услед вибрација која изазива ваздухоплов отпада малтер у унутрашњим деловима катедрале. Његов предлог није прихваћен с тим што је аеродром "Сплит" изабран као европски алтернативни аеродром.

Професор са Саобраћајног факултета израдио је испитивање буке на аеродрому "Љубљана-Брник". У свом извештају дао је мишљење да на аеродрому "Љубљана-Брник" нема у регији никаква загађења од буке. Ја, као пројектант аеродрома "Љубљана-Брник", добро сам упознат са површинама према Крању. О томе нема никаквих примедби на експлоатацији аеродрома "Љубљана-Брник". Професор Саобраћајног факултета израдио је Студију на малом спортском туристичком аеродрому "Бовец" и ту је професор установио да нема проблема. О свему томе немам коментара.

Поред аеродрома за интерконтинентални, међународни и унутрашњи ваздушни саобраћај, пројектовао сам веће опремљене хелиодроме за инструментално и за ноћно летење. Пројектовао сам следеће хелиодроме (навешћу само веће):

- Хелиодром за војну болницу "Дубрава" у Загребу са опремом за ноћно слетење и при слабој видљивости;
- Хелиодром за војну болницу Сплит-Фируле;
- Хелиодром за комплекс болница "Љубљана";

- Хелиодром у центру Љубљане на крову објеката "Неботичник";
- Хелиодром у болничком центру Марибор.

**Пројектовање и изградња аеродрома у иностранству за време  
моје активне службе пре одласка у пензију**

Пројектовање и изградњу аеродрома у иностранству израдио сам на Блиском Истоку, Африци и Русији.

- Велика ваздухопловна база "Мафраг" код Амана – Јордан. Испројектована је нова полетно слетна стаза дужине 3100 м са дренажом и органима за одводњу атмосферске воде у реципијент. Био је то први аеродром који смо испројектовали и изградили на Блиском Истоку. За тај аеродром био је краљ Хусеин посебно заинтересован обзиром да је активни војни летач, а локација није била далеко од престонице Јордана – Амана.
- Са Русима смо изградили ваздухопловну базу код пумпне станице нафтовода бр. 5. Аеродром је добио шифру "Н-5". Дужина полетно слетне станице 3000 м са целокупним дренажним системом. Аеродром изграђен у Јордану.
- Аеродром "Клеата" у Либану. Ваздухопловна војна база.
- Међународни аеродром Краља Хусеина. Аеродром за ваздушни саобраћај у Амману – Јордан. Испитивање локације и комплетно генерално решење аеродрома са пристанишним и техничким комплексом, са две полетно слетне стазе дужине 3360 м на међусобном осовинском размаку од 1900 м са целокупним дренажним системом за прихват атмосферске воде одвођен у реципијент Зиза.

Пројект је израдила група стручњака из Југославије. Том приликом у својству главног пројектанта добио сам инфаркт (срчани удар), али група стручњака из Југославије наставила је са израдом пројектне документације. Изградњу нисмо добили јер нисмо имали финансијске могућности да кредитирамо само изградњу. Међутим, у часопису Airport Forum број 1,1984. приказано је генерално решење као и опис рада југословенске стручне групе преко Union Engineering. Наслов приказа је: "Amman s Queen Alia International Airport".

- Велика ваздухопловна база "Maine Base" у Кувајту у непосредној близини Међународног аеродрома "Кувајт". База је имала систем са две паралелне полетно слетне стазе: главна полетно слетна стаза дужине 3600 м и секундарна полетно слетна стаза дужине 3200 м. Међусовински размак полетно слетних стаза 210 м. За везу између полетно слетних стаза изграђене су 4 спојнице ширине 20 м. На праговима једне и друге полетно слетне стазе испројектоване су две стартне стајанке. У генералном решењу испројектоване су развозне стазе на једној и другој полетно слетној стази са фортификационим капонирима на сваком прагу по четири (укупно 8 капонира). За везу у систему испројектована је обилазна рудна

стаза са 8 капонира и два велика капонира – радионица за поправку ваздухоплова. Изграђен је комплекс радионица за ревизију авио мотора и инструмената. Изграђена је главна штабна зграда са зградом Ваздухопловне академије. Изграђена су са сваког краја полетно слетног система погонска складишта са прикључним путем око целе базе. Поред тога, сваки капонир снабдевен је прикључком за снабдевање погонским горивом. Изграђена је посебна станица за испитивање авионских мотора по извршеној ревизији мотора. За смештај официра летача изграђени су стамбени објекти, изграђен је посебан комплекс за смештај подофицира и посебан за војнике, са мензама – кантинама. Изграђен је комплекс за смештај возила као и ремонт возила.

Сви објекти снабдевени су инсталацијом за питку воду. За фекалну канализацију пројектована је посебна мрежа са биофилтером типа "Емшер".

Пошто је локација у пустињи где нема рецепијената, изграђена су два рецепијента за прихват атмосферске воде са свих маневарских површина. Изграђено је ванаеродромско погонско складиште и муницијско складиште. База је изграђена као мали војни град.

- Велика ваздухопловна база "West Base" према граници Ирака. Извршено је испитивање правца пружања полетно слетних стаза, а да није била на располагању метеорологија регије. Детаљним испитивањем и нарочито осматрањем пустињске локације, као главни пројектант захтевао сам да се промени правац за 30°. Била су у одлуци опречна мишљења. Предлагало се да се усвоји правац пружања полетно слетне стазе као на међународном аеродрому на Maine Base. Ја сам, као главни пројектант, донео одлуку на основу осматрања пустињске вегетације. Показало се да сам тачно одредио правац пружања и добио велики проценат употребљивости у односу на ветар.

Систем маневарских површина и развозних стаза је исти као на Maine Base, систем капонира, платформа, хангара је иста као на Maine Base, радионични, гаражни простори изграђени су као на Maine Base.

Стамбено насеље за официре, подофицире, војнике са мензама и кантинама је изграђено као на Maine Base. На West Base изграђена је специјална хеликоптерска база за хеликоптере типа "Пума" за 20 великих капонира са два хангара са анексима за генералну ревизију капонира.

Друга база у тесној вези са првом базом испројектована је за хеликоптере типа "Газела" за 10 хеликоптера са хангаром за ревизију хеликоптера. У базама испројектоване су рулне стазе за рулање хеликоптера унутар базе. Између базе за типове "Пума" и "Газела" испројектована је велика платформа за школовање пилота.

Систем инсталација – водоводна мрежа, фекална канализација, атмосферска канализација са два рецепијента у пустињским условима, пројек-

тована је по истом систему као на Maine Base. Око маневарских путева испројектован је кружни пут.

Погонска складишта на бази испројектована су на сличан начин као и на Maine Base. Ванаеродромско погонско складиште и муницијско складиште испројектовано је као на Maine Base.

- Међународни аеродром "Картум – Омдурман" у Судану. Извршено је испитивање локације базе, израђено генерално решење аеродрома, направљен је детаљни пројектни задатак за израду идејних и главних пројеката аеродрома.
- Војно цивилни аеродром "Порт Судан" на Црвеном мору где је главна база ратне морнарице Судана.
- Војна ваздухопловна база "Наума" у Либији близу Мисурате, дужине полетно слетне стазе 3300 м. Систем прихватања атмосферске воде је преко два реципијента са специјалним биофилтерима пре сливања воде у реципијент.
- Специјални војни аеродром "Рутба" у пустињи на граници Ирака и Јордана.

Главни консултант на одређивању локације три велике ваздухопловне базе у Ираку. Код одређивања локације био сам ангажован од стране академика проф. Фирстова. За време грађења базе у Ираку био сам чест путник на релацији Београд-Багдад. Био сам ангажован од стране Ирачког Генералштаба, обзиром да су пројекте и изградњу изводиле југословенске организације: "Планум" из Земуна, "Енергопројект" из Београда, "Рад" из Београда, "Гранит" из Скопља. Биле су то ваздухопловне базе 202 с. 202 в. и 202 д.

Мада сам био ангажован од стране Генералштаба Ирака био сам на велику корист предузећима из Југославије.

- Ваздухопловна база "Бенгуела" – Ангола у Африци, као саветник и пројектант санационих радова у тешким условима уз грађански рат, између МПЕЛ-а и Кубанско-Руских саветника.
- Војна велика база са платформама за вежбу тенкова, тешких возова, велики број хелидрома, система одводње атмосферске воде. Геомеханички услови на бази били су врло тешки са слабо носивим материјалом и слабом одводњом атмосферске воде близу реке Тигар. Пројекте је израдио Грађевински факултет. Санационим радовима примењивали смо неткано платно ради постизања стабилизације на постелици. Применили смо неткано платно типа ЛИО из Осиека.
- Војна велика база "Балагрудж" у Ираку близу границе према Ирану. Санационе пројекте са успехом смо извели уз примену као и на војној бази "Нуманија".
- Ваздухопловна база "Кемерево" у Сибиру у 1986. години.

- Пројектовање монтажних капонира армирано бетонских, у сарадњи са др Ивковићем, ред. проф. Грађевинског факултета у Београду. Монтажни капонир пројектован је за Кувајт у 1985. години. Од свих наведених ваздухопловних база углавном сам испројектовао и водио надзор док сам био у активној служби. У време после мог пензионисања извео сам следеће аеродроме: Ваздухопловна база "Рутба", Ваздухопловна база "Камерово", Војне базе "Нуманија" и "Балагруж" у Ираку.

Моје ангажовање у Светским ваздухопловним комисијама из области цивилног ваздухопловства према решењу СИВ-а Југославије; моје даље усавршавање у Француској, Норвешкој и Финској, на пројектовању аеродрома; моја специјализација два месеца у Москви на организацији зимског одржавања маневарских површина аеродрома.

Био сам ангажован на стручном састанку у организацији Уједињених нација ИСАО на изради нових стандарда и препорука за пројектовање аеродрома за цивилни јавни саобраћај.

У 1962. години септембра и октобра био сам у Комисији за израду нових стандарда за пројектовање и изградњу аеродрома за чланове ИСАО организације. Рад комисије био је у Монреалу – Канада. У комисији као представник Југославије одређен сам био од стране СИВ-а Југославије.

У периоду од десет година у Комисији СЕВ-а био сам председник Комисије као посматрач обзиром да Југославија није била члан Организације СЕВ-а (Источне Европске земље које нису били чланови ИСАО организације). На заседањима комисије СЕВ-а од стране СИВ-а Југославије био сам одређен као председник Комисије са три стручњака из ваздухопловне привреде Југославије.

У периоду од десет година био сам на следећим конгресима:

– у Чехословачкој у Пистанима; у Источној Немачкој, у Берлину; у Мађарској, у Будимпешти; у Бугарској, у Софији и месту Златни песак; у Румунији, у Букурешту и Темишвару; у Русији, у Москви.

У Будимпешти, у Мађарској, био сам ангажован за циклус предавања из области аеродрома. Предавања сам одржао на Грађевинском факултету у Будимпешти делимично на мађарском и немачком језику.

На тим конгресима био сам у сталном контакту са мојим старим добрим личним пријатељима: академик проф. Фирстов, члан Руске академије наука и академик проф. Иванов.

Био сам три месеца на даљној специјализацији у Француској, Норвешкој и Финској на пројектовању и изградњи аеродрома у тешко приступачним локацијама у односу на топографију. У Француској, на алтипортима у Алпима, у областима Nord haute Savoie, Haute Savoie и Savoie, где су врло интересантно пројектовани алтипорти: Courchevel, Dauphine, Alpes du centre sud и Alpes Ma-

ritimes. Критични авиони за те аеродроме су DHC 6. Twin Otter De Havilland Canada и авион DHC 7. Ови алтипорти су повезани у ваздушном саобраћају са следећим великим аеродромима: Nice la Var, Marseille, Turin, Geneve, Lyon, Grenoble и Paris.

У Норвешкој су аеродроми у тешким локацијама. Аеродроми су у фјордовима и близу поморске обале. Обишао сам 10 аеродрома (такозвани STOL аеродроми за ваздухоплове DHC 6 и DHC 7). Нарочито је интересантан STOL аеродром "Соундал" који је опремљен са навигационом опремом ILS и за ноћни старт.

У Финској сам обишао аеродром "Kirkko", аеродром "Kamijarvi", аеродром "Lapland Rovaniemi" и аеродром "Ivalo" на поларном кругу.

На специјализацији у Француској у Паризу у Дирекцији цивилног ваздухопловства ментор ми је био виши марински официр у хидроавијацији за време рата под командом генерала Де Гола, ingénieur pont et chaussée, носилац ордена Легије части за учешће у борби против фашиста – господин Јангсдорф. Када сам био позван у Паризу за време моје специјализације на Булевару Raspail, господин Јангсдорф ме упитао да ли сам ја размишљао о програму моје специјализације. Ја сам му одговорио да јесам и да њему као мом ментору предлажем програм. Имао сам написани програм. Када га је прегледао, мој ментор ми је одмах одговорио: "О ла-ла, врло амбициозан програм али за такву специјализацију Југославија је требала да пошаље стручњака за навигацију, метеорологију и добро познавање аеродинамике. Господине Лукићу, ви треба да знате да сам ја случајно можда једини у Европи који је такав стручњак као бивши летач, нарочито за навигацију и ваздухопловну метеорологију".

Ја сам говорио: "Поштовани колега, господине Јангсдорф, моје школске квалификације су као и Ваше. Ја сам бивши поморски официр, летач у хидроавијацији, дипломирани инжењер конструктивног смера".

Господин Јангсдорф је реаговао: "Знам да сте по народности Србин, које поштујем. Мој покојни отац је био са Србима на Солунском фронту у I светском рату. По причи покојног оца, Срби су му остали у успомени као интелигентан народ, да су одлични борци и велики јунаци, да имају духа и да се воле шалити у ситуацијама када им је натеже. Господине Лукићу ми се не можемо шалити, ја Вас молим да кренемо на озбиљан разговор". Ја сам остао упоран у свему што сам причао, да ту нема шале, већ да су сви моји наводи тачни. Он је предложио да ми постави неколико питања, али да се ја не увредим. После неколико постављених питања, на све моје одговоре био је одушевљен да има још један дипломирани инжењер конструктивног смера, да је завршио Поморску војну академију која је у рангу факултета и да је као поморски официр био летач у хидроавијацији. Донео је флашу вискија, позвао ме да попијем братство и да се убудуће ословљавамо са "ти". Секретарици је казао да по подне неће доћи на посао и да обавести фамилију да ће до касно бити на ручку, а она да наручи ручак у једном ексклузивном ресторану за две особе на Булевару Raspail.

Пре одласка на ручак позвао је телефоном два његова добра пријатеља архитекту Анри Висариоа и свог генералног директора "Aeroport de Paris" господина Пјера Кота, то је његов стари кадар из ваздухопловства, учесници у рату у борби против фашизма – у директној вези са генералом Шарл де Голом. Саопштио је да је сада код њега Југословен који је завршио Грађевински факултет конструктивног смера, да је завршио елитну Поморску војну академију, да је завршио летачку школу у Хидро-авијацији, да је за време рата учествовао као поморски официр летач у борби против фашизма. Рекао је: "Сутра ћу доћи у Ваше радне кабинете и довешћу колегу Милоша Лукића да га лично упознате". На ручку смо се дуго задржали, углавном смо причали о морнарици, хидроавијацији и грађевинарству.

То моје познанство на специјализацији после ми је помогло у даљем мом усавршавању.

Интерконтинентални аеродром "Београд" свечано је отворен 28. априла 1962. године (управо на мој рођендан).

Свечано отварање обавио је председник Републике Југославије Јосип Броз са својим главним министрима и страним амбасадорима акредитованим у Југославији. Био је присутан генерални директор Управе цивилног ваздухопловства Батрић Јовановић и командант Ратног ваздухопловства, генерал пуковник Зденко Удлич.

Ту су били гости из иностранства, представници ваздухопловних компанија. Из Француске, генерални директор "Air France" господин Пјер Кот, његов први помоћник господин Јангсдорф, пројектант аеродрома "Paris – Orly", проф. архитекта Анри Висарио; из Швајцарске, главни пројектант "Zurich-Kloten", мој ментор господин архитекта Карл Винигер, његов помоћник господин Ханс Хуглер, представник Универзитета др професор Рош; представник Шведске, познати пилот – SAS Компаније господин Бенстон; представник Чехословачког цивилног ваздухопловства генерални директор проф. инг. Мирослав Клода; представник компаније "Swissair" господин Штриклер из Цириха; представници Цивилног ваздухопловства СССР – академици – проф. Фирстов и проф. Вадим Иванов.

После отварања интерконтиненталног аеродрома "Београд" неки гости су остали у Београду још недељу дана. Француска делегација на челу са господином Пјером Котом, мој ментор господин Јангсдорф, архитекта Анри Висарио, швајцарска делегација – арх. Карл Винигер, шведска делегација – господин Бенстон. Они су желели да пођу на Авалу на гроб Незнаоком јунаку – Маузолеј – рад вајара Мештровића, на Оплепац, задужбину династије Карађорђевић. Обишли су Златибор и Крагујевац, били су на Спомен гробљу стрељаних ђака Крагујевачке гимназије, за време окупације Немачке солдатеске. Предали смо им песму преведену на француски језик наше познате песникиње Десанке Максимовић о стрељаним ђацима и професорима. Све су то снимали и казали: "још један велики злочин Немачке солдатеске у режији главног злочинца Хитлера".

После проведених незаборавних дана код нас уз наше традиционално српско гостољубље кренули су наши гости 5. маја 1962. године на аеродром ”Београд” – на њихов повратак за Париз и Цирих.

Приликом испраћаја мој ментор, господин Лангсдорф, ми је у опраштању казао: ”Мој Милоше, ја ћу ускоро пословно доћи у Београд и том приликом желим да ти предложим даљње усавршавање преко наше организације ”Air France”. То усавршавање било би даљње упознавање са највећим аеродромима света. Моја је жеља да из Београда пођеш на путовање према Истоку – обилазак аеродрома Тел Авив, Њу Делхи – Индија, Банкок – Тајланд, Хонг-Конг, Токио. У повратку преко Хонг-Конга, Карачи-Пакистан, Техеран-Иран, Бејрут-Либан, Атина – Грчка, Париз – Француска, Београд. На свим тим аеродромима имамо наше хотеле. На аеродромима било би задржавање од три до шест дана – стручно путовање трајало би укупно 40 дана. После би организовали путовање на Запад – од Београда до Париза; па за Монреал-Канада, Денвер-САД, Лос Анђелес-САД, Лонг Бич-САД, Сан Франциско-САД, Лос Анђелес-САД, Париз, Београд. Путовање би трајало до 25 дана. На свим тим аеродромима ”Air France” има своје хотеле у којима би био гост наше Компаније. То путовање би ти много користило за што веће отварање твог научног хоризонта”. Источна и Западна рута у трајању укупно два месеца била би трећа моја специјализација.

Врло брзо по његовом повратку у Париз господин Лангсдорф се вратио поново у Београд. Одмах по његовом доласку у Београд, представник ”Air France” господин Шабер позвао ме на мој службени телефон и јавио да је стигао његов шеф, да је смештен у резиденцију Француског амбасадора на Калемегдану и да моли да дођемо сутра увече мој директор Батрић Јовановић и ја у резиденцију амбасадора где смо позвани на вечеру.

У Амбасади смо били врло лепо примљени. Господин Лангсдорф се обрадовао да нас после краћег времена опет види. За време аперитива пре вечере обавестио нас је да је Источна рута осигурана – да ће нам у представништву ”Air France” бити дате авионске карте за I класу и да то има да нам среди представник, господин Шабер. Вече смо провели у Амбасади врло пријатно. Иза тога, господин Лангсдорф наставио је своје пословно путовање у обиласку представништва ”Air France” према Блиском и Далеком Истоку.

Све до јесени директор Батрић Јовановић и ја били смо ангажовани око организације руководећег кадра у предузећу ”Аеродром Београд”. За директора аеродрома постављен је Јанаћко Ђорђевић, представник ”ЈАТ” у Франкфурту. Он је одмах довео за комерцијалног директора некадашњег представника ”ЈАТ” из Париза, иначе незавршеног питомца Ваздухопловне академије у Панчеву. Ја сам по жељи директора Батрића Јовановића требао да останем шест месеци да бих уходао у рад сам аеродром јер од нових руководиоца нико није имао појма шта је аеродром. На аеродрому сам вршио дужности техничког директора поред моје редовне дужности у Савезној управи цивилног ваздухопловства као начелник Одељења за пројектовање и изградњу аеродрома у



Југославији. На аеродрому сам остао свега четири месеца. Ново руководство ме је разним сплеткарењима и понижењима натерало да напустим аеродром. Од тога времена почело је раубовање аеродрома на чисто мафијашки начин. Да би се ситуација смирила успео сам да наговорим дипл. инг. Жику Марковића који је био код РО "Планум" и познавао проблеме одржавања аеродрома. Доласком дипл. инг. Жике Марковића ја сам одмах напустио аеродром и вратио сам се у Савезну управу цивилног ваздухопловства уз пуну сагласност мог директора Батрића Јовановића.

#### Моје ангажовање у Светским Комисијама из области цивилног ваздухопловства према решењу СИБ-а Југославије

На стручном састанку Организације уједињених нација ИКАО, ангажован сам на изради нових стандарда и препорука за пројектовање аеродрома за цивилни јавни ваздушни саобраћај – Anex XIV.

У 1962. години септембра и октобра био сам у Комисији за израду нових стандарда за пројектовање и изградњу аеродрома као пуноважни члан организације. Рад Комисије био је у Монтреалу-Канада.

На изради нових стандарда је сам био члан Комисије одређен од СИБ-а Југославије. Комисија је израдила нове стандарде са препорукама за пројектовање аеродрома за јавни цивилни ваздушни саобраћај. У Монтреалу на раду смо се задржали два месеца.

У периоду од десет година био сам представник Југославије као посматрач у Комисији СЕВ-а за стандарде за пројектовање и изградњу аеродрома у источно европским земљама. Ја сам одређен за председника Комисије, за потпредседнике: Др Милан Милојевић, дипл. инг. грађ. и дипл. инг. Милош Палић (углавном, у раду је највише учествовао др Милан Милојевић). Секретар Комисије био је мр Душан Трифуновић, дипл. инг. Који пут као посматрач био је из Словеније инг. Ерловић.

#### Специјализације у Француској, Норвешкој, Финској и Русији

Поред свих досадашњих специјализација преко Уједињених нација и међуфакултетској сарадњи у договору моје Управе цивилног ваздухопловства и Команде ратног ваздухопловства и сагласности мог Факултета (Саобраћајни факултет у Београду) био сам на специјализацији нових типова аеродрома:

- а) Алтипорти (у Француској у Алпима)
- б) STOL – аеродроми (у Норвешкој и Финској)
- в) Зимско одржавање маневарских површина под најгорим метеоролошким условима (велики снег, ледена киша – блокирање полетно слетних стаза – стварањем леда на маневарским површинама).

Преко ИКАО-а био сам на специјализацији јануар-фебруар 1964. године у Москви на аеродрому "Внуково" – чишћење снега, одлеђивање маневарских

површина – са специјалном механизацијом, улазним турбинама авионским, којима је прошао ресурс за даљу употребу на ваздухоплове. Све те демонстрације Руси су нам показали при температури од  $-62^{\circ}$ . Улазни мотори брзо су скидали лед – истовремено, одмах површину осушивали. Свакако, био је то велики термички шок и скоро су потпуно растопили масу на спојницама тако да је требало стално одржавање спојница новим затварањем да не би атмосферили продирали у тампонски слој и нападали постељицу која се требала одржавати при оптималној влажности – самим тим и МЕ као и PROKTOR постељице.

Са мном на специјализацији био је и пензионисани ратни пилот – пуковник Мијо Ковачевић који је за време рата био школован у Ваздухопловној академији у Русији.

#### Референце о пројектима аеродрома у Југославији и иностранству

За пројектовање и изградњу интерконтиненталног аеродрома ”Београд” добио сам Октобарску награду града Београда за 1962. год. Прву честитку добио сам 20. октобра од мог директора Батрића Јовановића. Честитку прилажем у целокупном тексту.

ШЕФУ ОДСЕКА ЗА ГРАЂЕЊЕ И ОДРЖАВАЊЕ  
АЕРОДРОМА УПРАВЕ ЦИВИЛНОГ ВАЗДУХОПЛОВСТВА  
инжењеру другу Милошу Лукићу

Београд

Драги друже Лукићу,

Са најискренијим задовољством честитам Вам Октобарску награду града Београда за 1962. годину.

Ви сте ту награду добили за заслуге у изградњи новог међународног аеродрома ”Београд”.

Чврсто сам убеђен да сте то високо признање заслужили више него било који други носилац те и сличних награда. Ви сте у изградњу новог београдског аеродрома унели целога себе, своје велико знање и неисцрпну енергију. Ваша је, пре свега, заслуга што је нови београдски аеродром испао тако квалитетан објекат, којим се могу поносити не само сви југословенски ваздухопловци, него и цела наша земља.

У току свога рада на социјалистичкој изградњи земље, на разним пословима, у својству инвеститора, извођача или друкчије, упознао сам на стотине инжењера. Али, међу свима њима Ви сте за мене велики технички ентузијаст, који свој посао ради са неизмерном љубављу, зато што воли своју струку, без обзира на награду. Такви људи су зацело мотори нашег развитка и сталног прогреса.

Од свег срца желим Вам много личне среће у животу и пуно нових успеха у раду.

Београд, 20. октобар 1962. год.

Ваш

Батрић Јовановић

На прослави десетогодишњице отварања аеродрома "Београд" у посебној публикацији која је том приликом издата под насловом "Аеродром Београд 1962-1972" у уводном реферату директор Савезне Управе цивилног ваздухопловства Батрић Јовановић написао је:

"Главни пројектант аеродрома "Београд" био је проф. Милош Лукић, технички ерудит, талентован и велики ентузијаста, стручњак широког ваздухопловног образовања. Захваљујући њему, пре свега, аеродром је изванредно пројектован и квалитетно саграђен, уз најниже могуће трошкове. Пилоти су били одушевљени пистом и опремом. Познати Шведски пилот Бегстон је изјавио да је то једна од најбољих писта од око 50 у целом свету, на које је он слетао.

Цео аеродром је стајао око 360 милиона динара у 1962. год. Вредно је напоменути да је шеф надзора проф. Милош Лукић од првобитно понуђених износа на лицитацији, скинуо извођачима преко 20 милиона динара. Иностранци стручњаци су оценили београдски аеродром као један од најуспелијих у Европи у оно време.

У 1971. год. израђено је ново генерално решење аеродрома "Београд" за период до 2000 год. Главни пројектант је професор инг. Милош Лукић. Садашњи аеродром "Београд" могућно је проширити за капацитет од 15 милиона путника годишње".

За успешан рад на пројектовању и вођењу надзора на ваздухопловним базама у Кувајту добивена је референца за проф. Милоша Лукића. Министарство одбране Кувајта, Engineering Departement за војне објекте издало је званичну референцу.

Референца је добијена преко Union Engineering-a у Кувајту, 03.07.1977. (Ref. MDED C/1-74 2381). Референца се даје у преводу.

Драга господо,

Проф. Милош Лукић, редовни професор, преко Union Engineering-a, Београд, од марта 1974. до данас био је ангажован на испитивању локације ваздухопловних база у Кувајту, изради Lay out планова маневарских површина и путева, изради целокупне ваздухопловне технологије прилаза и одлета авиона, маневарских површина, путева, дренажа свих маневарских површина, снабдевање ваздухопловних база питком водом, снабдевање техничком водом, дренажом маневарских површина и фекалном канализацијом са биофилтером.

На основу тако израђене технологије, као главни пројектант, руководи са израдом техничких спецификација за све наведене инжењерске радове. На основу израђене тендерске документације, као главни пројектант руководио је са израдом главних пројеката свих инжењерских објеката на ваздухопловним базама.

У току 1974, 1975 до 1. маја 1976. год. проф. Милош Лукић је долазио у Кувајт за давање свих потребних тумачења из пројектне документације као и консултације на терену код изградње војних база.

Од 1. маја 1976. проф. Милош Лукић је са сталним боравком у Кувајту, где је у Union Engineering радио као главни пројектант на свим детаљима пројеката, консултацији код саме изградње на променама инжењерских конструкција због мањих промена технологије. Код израде техничке спецификације за све civil engineering works којима је руководио показао је одлично познавање грађевинских радова на ваздухопловним базама.

Код руковођења израде главних пројеката civil engineering works као главни пројектант дао је најбоља техничка и економска решења у свим пројектима.

Као консултант на састанцима у MDED (Ministry of Defence – Engineering Departement) и на терену сваком приликом, његовим познавањем ваздухопловне технике брзо и ефикасно решавани су сви технолошки проблеми. На основу свега изложеног проф. Милошу Лукићу дајемо референцу да је у његовом раду на пројектима и консултацији показао високо стручни ниво познавања аеродромске проблематике, нарочито што је у својим пројектима давао оригинална техничка решења.

M.s. AL – RIFAI

Председник Engineering Departement-a за војне објекте

Пројектовања и сама изградња великих ваздухопловних база у Кувајту је велика афирмација за моју стручну референцу и велики успех, да сам на једној великој међународној конкуренцији као што су две велике ваздухопловне базе у Кувајту успео на крају да будем победник.

Одмах по добијању референце за пројектовање и изградњу ваздухопловних база у Кувајту написао сам писмо мом великом пријатељу у Паризу, у то време помоћник директора компаније "Air France" господину Јангсдорфу. "Ево, на једном од мојих највећих пројеката успео сам у потпуности на великој међународној конкуренцији да успешно завршим мој задатак. Шаљем ти моју референцу за ваздухопловне базе у Кувајту. Знаш да ће те обрадовати. Ти си ми био ментор и многе ствари сам научио од тебе. Поново велика ти хвала на свему што си за мене учинио".

Поред успеха у Кувајту, у мојој пројектантској каријери навешћу да сам после интерконтиненталних аеродрома "Београд" и "Загреб" успешно испројектовао аеродром "Подгорица" код Голубовца. Затим сам пројектовао међународни аеродром "Сплит" за који сам добио награду града Сплита са специјалном повељом. За међународни аеродром "Љубљана" добио сам награду и повељу Љубљане. За међународни аеродром "Тиват" добио сам награду "Ослобођења Тивта".

Желео бих напоменути да сам аеродром "Тиват" од првог дана па до данас (санацију) пројектовао потпуно без икакве наплате хонорара чак ни дневнице нисам хтео да примим јер сам живео код моје тазбине у Котору, где сам имао комплетан смештај и исхрану. Моја је била велика жеља да нешто учиним за лепу Боку коју сам толико заволео и то је главни разлог да дам том лепом крају мој скромни допринос.

За међународни аеродром "Марибор" добио сам признање и награду града Марибора. За међународни аеродром "Ријека", награду Котара и града Ријеке и највећи Орден рада, I реда. На Крку, где је пројектован и изграђен аеродром "Ријека" код Омишља, добио сам у бронзи отисак Башчанске плоче (прво писмо глагољicom која је у цркви Свете Луције код Башке – "Башчанска повеља").

За остале аеродроме у југославији за мој рад на развоју цивилног ваздухопловства у Југославији добио сам претходно Орден Рада III и II реда.

За међународни аеродром "Охрид" добио сам повељу уз признање на одлично испројектованом аеродрому. На изградњи аеродрома "Охрид" велики допринос је дао дипл. инг. Василије Меденица, који је постигао одличан квалитет маневарских површина на аеродрому. Уз повељу, од Охрида са добио две велике копије фреске из цркве Свете Софије, рад академског сликара из Охрида.

За израду ваздухопловне војне базе "Мафраг" код Амана – Јордан и аеродрома "Н-5", такође базе, коју сам једним делом пројектовао са Русима, добио сам диплому Јорданског генералштаба, са потписом Бригадира Абдул

Хади Ал Мајали, уз напомену да ми се преко Генералштаба захваљује Краљ Јордана Његово величанство Краљ Хусеин. Одмах после добијене дипломе Јорданског генералштаба добио сам 13. марта 1972. понуду преко "United Trading Company" да ме по жељи Генералштаба, краља Хусеина и Бригадира Мајалија, позивају да будем на 3 године ангажован у Јордану на пројектовању и вођењу надзора на изградњи аеродрома на Црвеном мору у Заливу Акаба (за развој туризма), затим аеродрома за туризам близу Мртвог мора у близини реке Јордан поред једног од најстаријих насеља Петра који је одлично сачуван као и изградњу аеродрома Јераш, старо насеље за туризам. Ја сам се захвалио на ту њихову понуду, уз оправдање да у Југославији имам велике обавезе. Било је то у време интензивног пројектовања и грађења аеродрома у Југославији.

У периоду од пет година био сам ангажован од стране Генералштаба (Команда ратног ваздухопловства) у Ираку, где су израду пројектне документације војних ваздухопловних база израдили преко Југословенске дирекције за материјалне послове. Та Дирекција је преузела израду пројектне документације војних ваздухопловних база уместо Union Engineering-а из Београд.

Локацију три велике ваздухопловне базе одредила је специјална међународна комисија: Академик Фирстов, проф. Милош Лукић и дипл. инг. Трајко Давидовски. Једна велика база (ваздухопловна база 202-с) лоцирана је близу градића Бале, близу међународног пута Багдад-Мосул. Главни извођач "Планум" Земун. Друга база (202-б) – главни извођач "Словенијацесте". Трећа база (202-д) – главни извођач "Гранит" и "Пеелагонија" - Скопље, а за високо градњу "Иво Лапчевић", Сплит.

Као саветник Генералштаба Ирака био сам цело време ангажован на специјалним састанцима у Генералштабу, и одржавању редовне наставе на Саобраћајном факултету у Београду и на последипломским предавањима на Грађевинском факултету у Београду из области "Аеродроми". Тако сам био врло често гост у авиону Београд-Багдад-Београд.

Израдио сам много санационих пројеката са професорима Грађевинског факултета у Београду, др Радославом Стојадиновићем и др Милорадом Ивковићем.

За свој рад добио сам специјално признање Генералштаба и Команде ратног ваздухопловства Багдада, и то за санационе радове специјалних војних база (артиљерија, тенкови, специјални вучни камиони и хелодроми) у Нуманији близу реке Тигар и сличне базе у Балагружу близу Иранске границе. Извођачи су били грађевинске радне организације из Југославије. Санационе пројекте израдио је Грађевински факултет у Београду са специјалним стручњацима: проф. др Радослав Стојадиновић, проф. др Милорад Ивковић, проф. др Живота Перишић, проф. др Ж. Прашчевић и проф. др Милош Лукић, под руководством декана Грађевинског факултета проф. др Душана Јоксића.

За санирање постељице први пут је примењена мрежа и неткано платно "ЛИО", Осијек. Санација је извршена на највеће задовољство Министарства одбране Ирака. Добивена је захвалница и посебна повеља.

Већ као пензионисани редовни професор Универзитета израдио сам велики санациони пројект војне ваздухопловне базе "Рутба" близу Ирачко-Јорданске границе. То је био тешко компликован санациони пројект под најтежим термичким условима, тако да се санација нија могла изводити у току дана него само ноћу уз специјалне рефлекторе. Преко дана температура је била између 53-50°C. За тај рад добио сам посебну захвалницу Команде ратног ваздухопловства. То је први пример да се санира цела дужина полетно слетна стаза 3.500 м, ширине 60 м, одакле су полетали бомбардери на Иран у рату између Ирака и Ирана. Рад се изводио само ноћу, смештен сам био у посебном бунгалу који је имао air condition да бих се преко дана могао барем мало одмарати. Ја сам санацију завршио са успехом и поред врло тешких услова јер се радила санација са специјалним епоксилним масама где се строго морало водити рачуна о самом извођењу. За мој рад на санацији, која је трајала четири месеца, добио сам посебну захвалницу Команде ратног ваздухопловства Ирака.

После санације аеродрома "Рутба" добио сам задатак да израдим пројект санације ваздухопловне базе у Анголи. Пројект, који је израдио "Аероинжењеринг" типичан је пример промашаја, никаквог познавања ваздухопловне технологије, дренажних радова. На кружном путу, тропске кише једноставно су све обилазне путеве пресекли продором атмосферске воде. Пројектант у изради пројектне документације чак толико је био неинтелигент да није проучио на сеоским путевима колика је пропусна моћ мостова. Да је барем то мало простудирао не би се десило да им мало јача киша односи и разара "circular road". Поред тога, нивелета полетно слетне стазе потпуно је погрешно пројектована, са падовима од прага ка средини полетно слетне стазе. Свака јача падавина потапала је полетно слетну стазу. Пропуст који је био испројектован није могао да прихвати атмосферску воду па је полетно слетна стаза на средњем делу често била под водом чак дубине до 2,00 м. Изговор је био да им инвеститор није дао рачунску кишу па нису они криви што је све тако слабо испројектовано. Није то оправдање. Пројектант треба да упозна стварно стање на терену и да на основу тога изради своју пројектну документацију. Све су то били промери како не треба радити и које сам ја користио у мојим предавањима на Факултету где сам студентима давао упутство шта се треба радити и како радити када немају метеоролошке податке, хидролошко, геомеханичке и остале техничке податке. Нарочито су промашај била, поред маневарских површина, муницијска складишта, која су врло често и била потопљена од атмосфере. Промашај је био и велика изградња самог насеља ваздухопловне базе. Објекти су грађени неким монтажним елементима које им је израдила нека словеначка организација. Са тим објектима стално је било проблема јер нису били изграђени за тропске услове. Од објеката једино је солидно изграђен затвор који је рађен на класичан начин. Тамо сам ја једно време добио смештај, јер сам у самом затвору за официре имао собу и купатило у којој нису

били тропски пацови величине мачке. О промашају у Анголи могла би се написати цела стручна анализа и изнети много примера како не треба градити и пример шта може све да упропасти пројектант који не познаје тропске услове, а мислим да слабо познаје и наше. Од Анголске владе добио сам посебну повељу са захвалницом.

Израда комплетне пројектне документације ваздухопловне базе ”Наума” у Либији близу Мисурате. Извођачи су били ”Пролетерски пут” из Ужица и ”Словенијацесте” из Љубљане. Пројектант сам био ја са два млада инжењера уз велику помоћ самих извођача. То је једна од врло успешних пројеката са дужином полетно слетне стазе од 3.000 м. Одводњу атмосферске воде решио сам на начин као што сам решавао на осталим аеродромима у пустињским условима. У непосредној близини прагова полетно слетних стаза изабрао сам два реципијента где сам вађењем песка створио велики реципијент који је прихватио атмосферску воду. Такав систем одводње атмосферске воде изводио сам на свим ваздухопловним базама где нисам био у могућности да атмосферил одведем у неки природни проточни реципијент. Тако је то било на ваздухопловним базама у Кувајту, на некима у Ираку, Јордану и Либији.

Поред ордења, повеља, захвалница добио сам и следеће дипломе:

1. Спомен диплому 1961. год. Управе цивилног ваздухопловства – Београд.
2. Плакету Саобраћајног факултета Универзитета у Београду, поводом тридесет година рада и развоја Саобраћајног факултета, Београд, 1980.
3. Захвалница ”Словенијацесте” за успешан рад, Љубљана, 1977.
4. Захвалница Лукић Милошу за самопрегорни рад, пожртвовање и свестрану помоћ на изградњи објеката у Кувајту (1974-1977.), Београд, 1980.
5. Захвалница РО за аеродромске услуге ”Аеродром Сплит”, Сплит, 1985.
6. РО за аеродромске услуге ”Београд” додељује спомен повељу проф. Милошу Лукићу у знак посебног признања за допринос у изградњи и развој аеродрома у Београду, 1987.
7. Златна плакета поводом 40 година путева и аеродрома Србије, 1985. год.

У мојој пројектантској каријери у периоду од 1951. год. до коначног одласка у пензију 1989. год. испројектовао сам и изградио следеће аеродроме:

#### у Југославији

1. Санација старог аеродрома ”Београд-Земун”

Интерконтинентални аеродроми:

2. Београд-Сурчин, 3. Загреб-Ботинец



Међународни аеродроми са полетно-слетном стазом од 2.500-3.000 м дужине:

4. Љубљана-Брник, 3.000 м, 5. Сплит-Каштела, 2.800 м, 6. Подгорица-Годубовци, 2.500 м, 7. Тиват, 2.500 м, 8. Задар II, 2.200 м, 9. Пула, 2.500 м, 10. Приштина, 2.500 м, 11. Марибор, 2.500 м.

Хелиодроми:

12. Велики хелиодром опремљен за ноћно летење војна болница "Дубрава", Загреб, 13. Хелиодром-Неботичник, Љубљана, 14. Хелиодром у комплексу клинике Љубљана, 15. Вис, 16. Златибор, 17. Златар, 18. Каменица (Срем).

За Унутрашњи саобраћај:

19. Вршац-школски центар ЈАТ-а, 20. Дурмитор-Жабљак, 21. Иванград, 22. Имотски, 23. Хвар, 24. Лесце Блед, 25. Порторож, 26. Брач, 27. Ново Место, 28. Улцињ.

#### У Иностранству

1. Мафраг - Јордан, 2. Н-5 (са Русима) Јордан, 3. Клеата - Либан, 4. Картум Омдурман - Судан, 5. Порт Судан на Црвеном мору - Судан, 6. Main Base - Кувајт, 7. West Base - Кувајт, 8. Рутба - Ирак, 9. Наума - Либија, 10. Бенгуела (велика санација) Ангола, 11. Комплетне санације великих ваздухопловних база 202-с у Ираку, 12. Комплетна санација ваздухопловне базе 202 b. у Ираку, 13. Комплетна санација ваздухопловних база 202 d. у Ираку, 14. Комплетна санација Војне базе "Нуманија" у Ираку, 15. Комплетна санација Војне базе "Балагруж" у Ираку.

"Аероинжењеринг" је био пројектант база 11., 12 и 13. а "Трудбеник" и "Ратко Митровић" из Београда војних база 14. и 15.

16. Хелиодроми на ваздухопловним базама "Газела" и "Пума" у Кувајту (West Baza).

#### Мој педагошки рад на Универзитету

Са предавањима сам почео на Грађевинском факултету у Београду, где сам био хабилитован као хонорарни доцент за предмет *Аеродроми*.

Преласком на Саобраћајни факултет у Београду, где сам по позиву изабран за редовног професора, као шеф Катедре, у мојим предавањима преносио сам сва сазнања из моје богате праксе на пројектовању и грађењу ваздухопловних база и аеродрома. Све што сам на терену радио по Југославији, на Блиском Истоку и Африци на пројектовању и изградњи аеродрома, преносио сам студентима. Било је то за студенте увек ново сазнање из области аеродрома и безбедности ваздушног саобраћаја. Преносио сам студентима теорију и истовремено праксу.

Покушао сам да напишем књигу "Аеродроми". Обратио сам се писменим путем свим ваздухопловним установама, Армији и свим републикама да бих добио преко таквог анкетања стварни број потребних књига "Аеродроми". На жалост, било је то свега 236 књига и са таквим малим бројем нисам успео да нађем организацију која би прихватила издање књиге. На крају, да би студенти имали литературу за праћење и учење предмета, лично сам свако предавање писао и штампао сепарате које смо на Факултету фотокопирани и делили студентима. За израду цртежа био ми је додељен на Катедри одличан цртач Мирко Лицитар.

У прилогу дајем преглед дипломираних саобраћајних инжењера од 1965. до 1978. са мојим посебним коментаром.

**Дипломирани саобраћајни инжењери који су код мене дипломирали и после радили у ваздухопловству.**

Дипломирало је: до краја 1983. 384 студената, од 1983-1990. 51 студент. Код мене радили дипломски рад: 164, а на мојој катедри 230 студената.

Група која је радила у ваздухопловству и које сам пратио у њиховом раду у струци (по годинама дипломирања):

1964. год. Драгослав Радић.

1965. год. Мирослав Савић.

1966. год. Милица Минић.

1967. год. Винко Радица.

1968. год. Љубомир Аћимовић, Александар Војновић, Жика Петровић и Душан Трифуновић.

1969. год. Војин Тошић и Слободанка Бошковић.

1970. год. Борислав Раичевић и Душко Обрадовић

1971. год. Имре Маврак, Мира Глишић и Предраг Челановић.

1972. год. Велибор Сланкаменац, Коста Торњански, Слободан Јанковић, Радмила Јозић, Александар Павловић и Слађан Ивковић

1973. год. Душан Теодоровић, Драган Лукић, Миодраг Илић, Миодраг Раковић, Марко Вучковић и Миле Берберина

1974. год. Жарко Дозет, Миле Грбовић, Раде Шкрабар, Мирољуб Вукшић, Лаза Турњанин и Томислав Јовановић

1975. год. Слободан Гвозденовић, Мирослав Врбашки и Милан Примозић

1976. год. Златко Петковић, Милан Јанић, Лучијан Магду и Драгослав Трговчевић

1977. год. Обрад Бабић

1978. год. Горан Врачар.

Запослено у ваздухопловној привреди и установама:

- Словенија – 7 дипломираних инжењера.
- Хрватска – 2 дипломирана инжењера.
- Б и Х – 2 дипломирана инжењера.
- Македонија – 3 дипломирана инжењера.
- Црна Гора – 2 дипломирана инжењера.
- Србија – у установама, 3 дипломирана инжењера.  
у контроли летења, 4 дипломирана инжењера  
у ваздухопловним предузећима ЈАТ, Авио генекс, 15 дипломираних инжењера.  
на аеродрому, 4 дипломирана инжењера.  
у Савезној привредној комори, 1 дипломирани инжењер.  
у Пројектној организацији, 2 дипломирана инжењера.

По мојој евиденцији у ваздухопловној привреди запослено је 45 дипломираних инжењера.

Инжењери саобраћаја за контролу летења до 1990.: 147 контролора летења.

Због велике хиперпродукције дипл. инжењера, у 1974. год. на Наставном научној већу на Факултету захтевао сам да се на Ваздухопловном одсеку дозволи максимум 4 студента годишње. По том предлогу био сам нападнут од неких наставника на Ваздухопловном одсеку и на самом Факултету.

Једино је позитивно да је Ваздухопловни одсек добивао најквалитетније студенте, и да је сам Одсек имао одличне наставнике, па су дипломирани инжењери били способни да се запосле и ван ваздухопловне привреде. То је можда утеха за створену хиперпродукцију дипломираних инжењера.

Као шеф Одсека циркуларним писмом обратио сам се републичким органима да поставе захтеве колико им је потребно дипл. инж. ваздухопловства. Добили смо одговор од Словеније, Црне Горе и Србије. Хрватска је одговорила да ће се у Загребу отворити Прометни факултет.

#### Сећања о развоју Саобраћајног факултета у Београду.

Из мојих дневника и сећања износим успомене о развоју Саобраћајног факултета од године 1951. када сам дипломирао Грађевински факултет и планском расподелом био одређен за млађег грађевинског инжењера у Савезној управи цивилног ваздухопловства у Београду. Одмах по дипломирању био сам послат на терен на изградњу војног аеродрома у Подгорици где сам радио на пројектној документацији и вођењу надзора на изградњи.

Ја сам дипломирао на Грађевинском факултету на конструктивном смеру код проф. Ђорђа Лазаревића. Саобраћајнице – геомеханику и путеве полагао

сам код проф. Мирослава Марковића, са којим сам, и поред наставног редовног плана, доста радио на превођењу са мађарског језика књиге "Геомеханика" од Јакиа. У тим контактима срео сам се са моји старим познаником професором Миленком Јаковљевићем, тада на дужности првог и јединог ректора Високе саобраћајне школе.

Ја сам тада још био студент. Велики пријатељи су били проф. Миленко Јаковљевић и проф. Мирослав Марковић. Они су сматрали да је за моју будућност најбоље да се повежем са Саобраћајним факултетом, мада сам већ тада, као бивши марински официр и летач у поморском ваздухопловству, био планиран у Савезним органима – Савезној управи цивилног ваздухопловства. Проф. Миленко Јаковљевић био је сагласан заједно са проф. Марковићем да неколико година будем у Савезним органима за развој ваздухопловства, а после да пређем на Саобраћајни факултет. Проф. Марковић ме је упозорио да би за мене и факултет било добро да дођем после на Грађевински факултет, али су ме упозорили да не бих могао организовати наставу на Грађевинском факултету, јер ја бих само студентима могао држати предавања из области аеродрома и безбедности ваздушне пловидбе (конструкција аеродрома, метеорологија, навигација – оно што је из самог ваздухопловства моја ужа специјализација). То су били први наши разговори о стварању Ваздухопловног одсека на Саобраћајном факултету, где би се, поред моје будуће катедре, могла организовати предавања из *Аеродинамике, Експлоатација ваздухоплова са ваздухопловним превозним средствима, Ваздухопловна метеорологија, Ваздухопловна навигација и географија, Основи радара (основи уређаја и система), Контрола петења, Ваздухопловна телекомуникациона служба, Служба ваздухопловних информација, Ваздухопловна пристаништа-аеродроми, Основи ваздухопловног права.*

У тим разговорима ја сам сматрао да би се са таквом организацијом предавања добивали стручњаци који би радили у службама експлоатације аеродрома, на руководећим местима у ваздухопловним предузећима, на планирању аеродрома у погледу саобраћајних анализа у појединим регијама, на местима аеродрома за јавни ваздушни саобраћај, за карго саобраћај у ваздухопловству.

Проф. Миленка Јаковљевића познавао сам из рата, а нарочито непосредно по завршетку рата. Ја сам био при крају рата дислоциран у Делиблатској пешчари и на аеродрому "Ечка" који су Немци намеравали да имају као један од највећих аеродрома на Балкану за даљње продоре према Блиском Истоку. На аеродрому у Ечки био је велики ратни плен по завршетку рата, нарочито грађевинске машине за изградњу аеродрома. У Делиблатској пешчари била је дислоцирана од стране Немаца ваздухопловна опрема.

Да би се сва та опрема обезбедила била је образована Комисија. Председник Комисије је био Миленко Јаковљевић, ја сам био члан Комисије по питање војне опреме, Стева Бошковић, адвокат, по свим правним питањима. Комисија је почела са радом прво по Банату, а после Бачка, Срем, Барања. На таквом раду потпуно сам упознао проф. Миленка Јаковљевића који се пока-

зао као одличан организатор. Оно што народ каже знао је шта хоће и шта треба радити за добро свог народа. Тако сам стекао потпуно поверење у проф. Миленка Јаковљевића. Преко њега упознао сам му и брата дипл. инг. Панту Јаковљевића, који је после био руководилац изградње велике Хидро-централне Ђердап.

Већ као дипломирани инжењер, а нарочито по мом повратку са терена, где сам био на изградњи-пројектовању војног аеродрома "Подгорица", имао сам често састанке са проф. Миленком Јаковљевићем.

По повратку са терена из Црне Горе, добио сам стипендију за последипломске студије у Француској и Швајцарској. У току моје специјализације у Цириху и Паризу, обишао сам разне факултете који се баве развојем ваздушног саобраћаја. Поред Париза и Цириха, обишао сам саобраћајне факултете у Aix en Provence, који је био организовао проф. Мазен по питању навигације, а нарочито контроле летења, Лион – Факултет за експлоатацију ваздушног саобраћаја, а нарочито са економским аспектом на ваздушни саобраћај, зачетак Факултета у Тулузу за конструкцију ваздухоплова – данас SUD Aviation.

Са таквим сазнањима још више сам размишљао и сећао речи проф. Миленка Јаковљевића како он сматра да треба организовати Ваздухопловни одсек на Саобраћајном факултету.

У то време на Факултету су били већ ангажовани најбољи стручњаци из области саобраћаја (железничког, друмског, речно-поморског, ваздушног саобраћаја). То су били зачеци Саобраћајног факултета по одсецима. По сећању навешћу професоре који су ми остали у успомени као одлични инжењери и педагози, тако да су изшколовали велики број саобраћајних инжењера.

Проф. Миленко Јаковљевић, од оснивања Факултета 1950. г. био је већ ванредни професор, а 1960. изабран је за редовног професора. Био је на дужности првог ректора Високе саобраћајне школе.

Проф. Димитрије Живковић, дипломирао је Правни факултет. Са радом за цело време свог службовања у саобраћају. Једно време обављао је дужност проректора Високе саобраћајне школе.

Проф. Лазар Ђокић, 1963. год. изабран је за редовног професора. Дуго година био је шеф Одсека за друмски и градски саобраћај.

Проф. Милорад Арсенијевић, 1961. изабран је за ванредног професора. Оснивач Лабораторије за саобраћајну електротехнику и електронику.

Проф. Никола Ока. По позиву Високе саобраћајне школе 1951. год. постао је наставник за предмет *Возна средства друмског саобраћаја*. За ванредног професора изабран је 1951. год.

Проф. Светозар Чолић, 1951. год. изабран је за доцента на Високој саобраћајној школи. Ванредни професор од 1961. год. Био је иницијатор за оснивање Бродарске техничке школе у Београду.

Проф. Чолић објавио је два значајна рада у Одељењу техничких наука САНУ, 1976.

Проф. Чолића упознао сам још пре рата на његовом одслужењу у резерви као марински официр у ратној морнарици (на двомесечној вежби). Био је предавач на Машинској школи у Морнарици у Кумбору, одмах непосредно поред моје Команде поморског ваздухопловства. Виђали смо се често у Официрском дому. Када сам се појавио на Саобраћајном факултету био је пријатно изненађен, тако да смо на Факултету врло често евоцирали наше успомене из Морнарице.

Проф. Мирослав Марковић је био ангажован као хонорарни професор за предмет *Организација пројектовања и планирања аутопутева и путева I реда*.

После проф. Мирослава Марковића тај предмет је преузео Проф. Драгољуб Мацура.

Ваздухопловни одсек у почетку водио је доцент Илија Димитријевић дипломирани аеро-наутичар. Поред њега, на Ваздухопловном одсеку био је професор Радован Марковић, редовни професор на предмету *Средства безбедности и веза и навигације*. Он је био ангажован са Електротехничког факултета у Београду. Факултет је завршио у Енглеској, дуго година био је начелник Одељења навигационих уређаја у ратном ваздухопловству у чину луковника све до II св. рата.

На Саобраћајном факултету он је само организовао неколико предавања пошто се припремао да пође у пензију и да се пресели у Голубовце где је имао имање. За његов предмет припремио је свог ђака који је код њега дипломирао, Александра Патрнogiћа.

За предмет *Ваздухопловна пристаништа* били смо ангажовани редовни професор Мирослав Марковић и ја, који сам хабилован у звање доцента. На Грађевинском факултету у Београду држао сам наставу на Последипломским студијама. На Саобраћајном факултету био сам као хонораран наставник од 1960. до 1973. године када сам по позиву прешао на Факултет у звање редовног професора.

Доцент Илија Димитријевић, који је био одличан шеф Ваздухопловног одсека, имао је са супругом тежак саобраћајни удес код Солина (Сплит) у лето 1967. г. Погинуо је, тако да је Одсек остао без шефа.

Проф. Радован Марковић, када се пензионисао прешао је у Голубовце на Скадарском језеру. Као пензионисани професор оснивач је Електротехничког факултета у Подгорици. Кратко време био је на том положају. Изненада му је умрла жена у Голубовцима. Сахранио је на гробљу Св. Никола на прагу саме полетно слетне стазе аеродрома "Подгорица". За њега је то био велики губитак и врло брзо и он је пошао код жене.

у Београду, августа 1995.

## НИКОЛА БУЉУЗ

Рођен 1930. године. Редовни професор за предмет ДИНАМИКА ВОЗИЛА. На Факултету ради од 1961. године

Уторак, 12. септембар 1995. год.,  
од 11<sup>30</sup> до 12<sup>30</sup> у професоровом кабинету број 202 на Саобраћајном факултету у Београду

— Знате, послератна ситуација, пропаганда за развој саобраћаја, је утицало на то да сам се ја определио да се упишем на Високу саобраћајну школу, школске 1951/52 године.

Провео сам годину дана, а после тога, Министарство просвете је донело одлуку да се моја генерација расели по осталим факултетима, да се укине Висока саобраћајна школа и да се оснује Самостални саобраћајни одсек при Великој техничкој школи.

После тога, када је укинута Висока саобраћајна школа, ја даље не знам, ја више нисам пратио.

Значи, мој старт на Саобраћајном факултету је био прекинут.

У доба када смо ми студирали, Београд је био у некој кризи, уопште Југославија. Било је много туберкулозних болесника и онда је Град морао да оснује болницу за туберкулозне болести, и пошто није имао пара, а морало је брзо да се ради, онда су донели одлуку да се доврши за ту болницу зграда Шумарског факултета, која је била започета да се гради. То је болница на Бежанијској коси. Да би Шумаре обештетили и смирили, Министарство је са одређеним руководством Високе саобраћајне школе, донело Одлуку да се укине Висока саобраћајна школа и остао је Самостални саобраћајни одсек при Техничкој великој школи у Београду. Шумари су се преселили на Баново брдо у зграду Високе саобраћајне школе.

По завршетку прве године и када смо добили право да се седимо, ја сам у почетку, у том зимском семестру, био на Машинском факултету. С обзиром на материјалну ситуацију у којој сам се налазио, размишљао сам како да што пре завршим студије и да се осамосталим.

Тако да сам после тог зимског семестра прешао на тада основану Групу за Механику, на Природно-математичком факултету у Београду и то је била за нас стварно једна велика ствар, за Београдски универзитет и за нов начин школовања.

Ми смо тад имали најбоље професоре Београдског универзитета као професоре на Групи за Механику. Ја ћу да набројим само нека имена. То су: професор Хлитчијев, професор Вороњец, професор Билимовић, онда професор Татомир Анђелић, професор Данило Рашковић. И то је отприлике старт професорски који нас је образовао.

■ *Извините што Вас прекидам. Они су били на Машинском факултету колико сам ја схватио од ових имена?*

— Да, они су били хонорарно. Они су држали хонорарно наставу. Професор Хлитчијев је био на Грађевинском факултету.

А, у ствари, та Група за Механику је основана на предлог професора Билимовића, који је био један од врло угледних професора у то доба. Професор Хлитчијев је био врло познат у Европи, у свету, у Теорији еластичности. Има своје оригиналне доприносе итд.

Е, сад бих нешто хтео да кажем око школовања на тој Групи. То би можда било битно да се запамти, јер такав начин школовања више на Београдском универзитету не постоји.

Ми смо слушали одређени број дисциплина, значи слушали смо доста модерне предмете за то доба, на пример: *Матрице*, *Тензорски рачун*, *Теорију континуума*, *Статичку механику*, онда, рецимо, *Диференцијалну геометрију* итд. да не набрајам сад. Наравно, слушали смо и *Физику*. *Физика* је била више експериментална код професора Драгог Јовановића, али је била доста тешка да се положи.

Е, кад смо ми завршили студије, значи, полагали сваки од ових испита посебно, на крају смо радили дипломски. Е, сад је то оно што нема, на Београдском универзитету. У то време је био обичај да се дипломски ради на тај начин, да се полаже писмени и усмени, из свих предмета које смо слушали.

■ *Као матура нека?*

— Тачно. Писмени је био, у ствари, један мали допринос, један мали научни рад. Морало је да се уради да би се дошло до усменог. А усмени је извођен на тај начин да смо стављени пред таблу, а седели су сви ти професори који су нам раније предавали и сваки је појединачно постављао питања. За одговор нисмо имали времена за размишљање. И то је начин испитивања врло значајан, јер ми смо морали тад да држимо све у прстима, да би могли брзо да реагујемо, јер времена није било да се ви сада развучите пред таблом. То значи да смо требали да понесемо једну огромну количину знања.

Ја сам то хтео овде сад да испричам, нема везе са Саобраћајним факултетом, али као начин школовања. И моје је мишљење да је то јако добро, јер од



нас колико нас је било тад на Природно-математичком факултету на Групи за Механику, ја ћу рећи произвољно, тачно не знам, али мислим нас двадесетак је завршило, и осамнаест је, можда, нас професора на Београдском универзитету.

Тако да је тај начин школовања био са једним врло значајним професорским кадром и са једним Програмом одличним.

То би било о томе. И то сам хтео да кажем за испитивање које ја сад обављам, да се прозове студент и после писменог на усмени и да му се да могућност да размишља са разним "пушкицама" итд. то није права ствар. Права ствар је да се изведе пред табу и да пред таблом одговара.

Ето, то је оно што би требало да остане као моје мишљење. А, сад, да ли сам ја у праву или нисам? ... То је о томе.

И ја сам мислио тад када смо се растурили као прва година Високе саобраћајне школе, да сам завршио са саобраћајем за сва времена. Окренуо сам се механици и све је то било до момента, када ме је срео професор Љубодраг Радосављевић. Ја сам у то време радио у школи "Петар Драпшин". Моја судбина је некако била везана за његово име, и казао ми је: "Колега Ђуџуз, Ви сигурно имате мало времена, било би потребно да се помогне професору Базиљевићу, да се организују вежбе на Саобраћајном факултету".

Када сам чуо Саобраћајни факултет, ја сам поново сад схватио шансу да се враћам, је ли. Ја сам прихватио, и 1960. године, то је генерација садашњег професора Јована Радоша, ја сам почео са њима да држим вежбе на предмету *Механика* код професора Базиљевића.

Наравно, тад сам размишљао о томе да сам почео некада да студирам технику и вратио сам се негде 59/60 школске године, поново сам се уписао на Машински факултет и завршио сам Машински факултет. Званично сам прешао на Саобраћајни факултет првог септембра 1961. године у стални радни однос и радио сам на предмету *Техничка механика*.

Поред тога смо радили и на осталим предметима. Код професора Боре Пурчића, држали смо вежбе из *Машинства*. *Динамика возила* још није постојала тада. И, сад, како је дошло да се уведе *Динамика возила*, то би било интересно.

Године 1964/65. појавио се у Немачкој уџбеник од Wintergerst-a "Die Technische Physik des Kraftwagens", ја мислим да сам тачно рекао, и тада је некако створена идеја да би у овом профилу саобраћајног инжењера требало да се уведу та знања из физике возила. Међутим, некако сам ја био наклоњен више да то буде динамика, да не буде физика. И, сад, требало је некако да издвојимо из физике механику, односно динамику возила. И у то време су и професорка Наталија Наерловић и професор Миленко Јаковљевић сматрали да би требало то да се уради и дали су подршку.

Вероватно, да су били у дилеми између мене и професора Ленасија, ко ће бити на том предмету и ко ће да га развија. Ја не знам шта је њих навело да

се одреде, они су се одредили за мене, а професора Ленасија су упутили на *Моторна возила*.

И, наравно, то је врло значајан тренутак у мом животу, јер сам ја добио шансу. Сматрам да је то шанса коју би сваки млади научник, млади човек, који дође на факултет требало да цени и да цео свој живот посвети томе.

Ја нисам зарађивао новац, али сам ценио то што је мени дата могућност да могу да се бавим том науком. Ја сам на тај начин, после је то била нова област и у свету, врло брзо успоставио контакте с људима у свету и врло често сам био консултован по свим питањима. Вршио сам рецензије радова, студија, и на одређени начин сам утицао на развијање те области. Иако је у свим земљама, па и у нашој, постојао један отпор. На Саобраћајном факултету су схватили врло брзо, Научно веће је донело одлуку да се уведе предмет, и тада у почетку смо професор Миленко Јаковљевић и ја радили на том предмету. Он је био професор, ја сам био асистент. И не могу да кажем, нисам био спутаван, само што је професор Јаковљевић као грађевински инжењер више ишао на возну динамику, а ја сам ишао на динамику возила.

И некако, мислим, сад на крају моје каријере, јел' тако, да нисам погрешно и да је то предмет који је као компонента за образовање саобраћајних инжењера врло значајан. Поготову, што сам ја сад прилагодио предмет, извршио сам филтрацију, све оно што је баласт био, ја сам одстранио, и сад имамо баш оно што је неопходно и што је врло корисно у образовању саобраћајних инжењера.

Заправо, први програм из *Динамике возила* који сам ја имао је био на Саобраћајном смеру Друмског одсека. На Железничком одсеку сам имао потпуно одрешене руке, тамо сам радио на динамици возила, нисам је довршио до краја, сад бих је, исто тако, боље направио, али, углавном, то је била значајна компонента у образовању железничких инжењера.

На Друмском одсеку по оснивању Саобраћајног усмерења, виђено је да ја будем наставник на *Динамици возила*. Али, некако, сви ти професори, које ја посебно ценим, сви су имали добре намере, али сваки је шта год се сетио уносио у тај програм, тако да је било преобимно. Ја сам имао три удбеника за тај предмет. Морао сам да усавршим начин излагања, да бих постигао да у току тог фонда часова изложим ту материју. То је било јако погрешно, то сад кажем. Па сам ја то сад редуцирао и направио сам један врло комотан програм и један по мени јако допадљив програм, који би могао да се изводи на сваком универзитету у свету. Такав је сад.

То је о *Динамици возила*, о мом доласку, јел' тако.

По доласку на Саобраћајни факултет, моји први контакти су били на Катедри, код професора Базиљевића и, некако, више је то било на Рударском факултету, него на Саобраћајном.

■ *Јел' он оданде био? Са Рударског факултета?*

— Са Рударског, јесте. А у то време је био декан професор Јовић. Цела екипа запослених у моменту када смо ми прешли за сталне, била је у Америци на неком студијском путовању и када су се вратили онда смо се ми некако више зближавали.

По повратку професора са тог студијског путовања, ми смо се упознавали. Могу да кажем да су сви професори тежили, пошто је био нов факултет, да буде што више иновација у настави, да буде што модернији. Тако да су сви тежили да усаврше те наставне програме и да буде што боље. Сви су били добронамерни.

■ *Са којима сте наставницима најчешће сарађивали?*

— У почетку сам био код професорке Наталије Наерловић. Ми смо по годинама били блиски, тако да смо да кажем, били комотни у опхођењу. После тога је дошао, то је било у јесен 1961. године, дошао је професор Ленаси. Мало касније је дошла колегиница Вера Лазић, тако да смо ми радили на тој Катедри за Механику доста уиграно, никаквих проблема није било.

Као асистент на Катедри за Механику са стручњацима сам увек био у добром контакту и увек су ми сугерирали шта би то требало на *Механици* да се ради да би се што више приближило струци. И тако смо углавном стартовали. Било је све добро.

Међутим, почела су непосредно после тога нека насиља на наставни програм. Уведена је степенаста настава.

И тад је настао један општи лом на Факултету. Људи су се нашли у чуду. Мислим, људи различитих схватања, као сваки човек, као индивидуа, они су радили то на свој начин. Неко је то схватио сувише буквално, и право је неке пресеке мало непрактичне. А неки су то схватили као неку пролазну ствар и поделили су предмет како су могли, да би на крају, после, на другом степену то прерасло у једну целину.

Ту се доста овако, да кажем, ломила копља. Сви смо били збуњени, слуђени, али то је морало да се спроведе. Извесни политичар, неки Црвенковски, претпостављам да је то он нама средио. Тад се тако причало.

■ *То је Крсте Црвенковски. Тада је био савезни секретар за просвету.*

— Ми смо ушли, упловили смо тако у мирне воде. Ја сам Вам рекао. Схватио само то као врло значајно да ми је пружена шанса, и сваки слободан тренутак сам радио на сопственом усавршавању. Имао сам олакшицу у томе што сам био потпомогнут од стране Факултета. Свако моје путовање је било финансирано, за сваку набавку часописа или књиге никада није прављено питање.

Ја сам то посебно ценио, мени је то представљало задовољство, поготово што ме новац није оптерећивао. Ја сам сматрао да је то довољно, и тако сам до краја радио. Новце нисам зарадио.

Е, сад се поставља питање, да ли бих то сад радио?

Па вероватно бих исто тако. И то би била једна порука младим колегама, а то сам и мом асистенту Младеновићу рекао. Када се дође на Факултет немојте рачунати на неке паре. Вама је пружена шанса, друштво вам је дало шансу, оно што други не могу да раде ви можете. А то је да се усавршавате, да развијате науку и да се бавите научним радом. И то је неки квалитет живота.

Можда је то наивно што ја причам, можда је за неке професоре, моје колеге из моје генерације, смешно то што ја причам, али ето ја сам такав.

С друге стране, исто тако, ја се нисам бавио политиком, значи нисам био члан Партије. Једноставно сам сматрао да интелектуалац мора да буде јединка. Ни сад нисам ни у једној партији. Сматрао сам да уласком у неку политичку партију човек губи своју самосталност. Ја сам с друге стране сматрао да интелектуалац мора да размишља својом главом. Па је ту доста сукоба било, у ствари. Јер, ту је било, знате, сад . . . Ви као ванпартијац ви нисте неки грађанин, другачије сте третирани него партијац, неки састанци. Вас гурају у нешто где ви нисте могли да учествујете, јел' тако.

С друге стране, не могу да кажем да ми је то нешто посебно сметало. Једног дана, био сам изненађен, временски то је било нека седамдесета година, када је донета одлука да ја будем продекан. Знате, ја ван политике, јел' тако, сад. Е, ту бих испричао један детаљ.

Ја сам наследио тад као продекан за наставу једна правила студирања врло ригидна. А и ја сам ригидан човек. Сматрао сам да оног момента када се прекрше та правила, да ће онда и студије да буду угрожене, и то сам спроводио. Међутим, на жалост, ја нисам имао подршку на Факултету да то спроведем од стране декана тадашњег, а и политичке организације ми нису дале подршку, осим Савеза студената Саобраћајног факултета и његовог председника Зорана Рубињонија. Нас двојица смо водили битку и ми смо то изгубили. За моје време правила студирања су се поштовала и успели смо. Наравно, ја сам био извођен насилно из моје канцеларије на зборове који су били тамо организовани од стране студената који су изгубили право на школовање. Али, ја сам мислио да то треба тако и сада мислим да то треба да се поштује.

Можда у данашњим условима, ипак треба мало блаже, данашњи услови су другачији. И сматрам да не треба бити ригидан.

Ја сам имао замерке да сам престрог, да је мала проходност, било је ту интервенција од стране Савета Факултета. Некако се то превазишло. Ја сам рекао студентима: "Можда сам строг, о томе бих ја волео да судим, а о томе да ли сам добар професор и да ли вам дајем довољно објашњења ви то захтевајте, ја ћу увек да вам изађем у сусрет, немојте тражити да снижавам ниво." Јер су мени говорили, ти који су водили ту кампању, то је био Крсто Липовац, Бора Петровић. Они су ми рекли: "Ваш предмет је као "Албанија" у овим другим предметима, и то је велика препрека." Ја сам рекао: "Да, то је све тако, али ако хоћете да будете добар стручњак, да будете користан овом друштву, морате

понети знање. А ја бих молио да ми не дирате критеријум и наравно да та материја остане. А све остало ...".

- *Ја морам да Вас исправим. Ви сте били строги, али нисте били груби, а то је велика ствар.*

— У току тридесет пет-шест година колико сам на Саобраћајном факултету, не знам тачно, нисмо имали ни један инцидент што се тога тиче. Некако, студенти су сами схватили да ли су задовољили или нису. Тако смо завршавали те испите. Били су увек пристojни, ја не могу да кажем ништа лоше, од генерације до генерације то су дивна деца.

- *Ја само могу да Вам се придружим. Били сте ми асистент из "Техничке механике", асистент и на првој и на трећој години и имам јако лепе усмене из тог периода.*

— Е, тако, то би било сад око тога.

С друге стране, ја сам имао проблем око предмета, око назива предмета. Неки професори са мог Одсека нису то схватили озбиљно. Било је чак питање шта је то динамика возила, од оних од којих не би требало да буду питања. Али, интересантно је да старији професори, професор Ока, професор Ђокић, су имали врло позитивно и повољно мишљење о том предмету и сматрали су да треба да буде укључен.

Сад је мало настало неко комешање, и жао ми је што је на Друмском одсеку било мало тих проблема. Ја мислим да ће се то превазићи. Али греше страшно ако нападају *Динамику*. Јер *Динамика*, сад каква је по овом програму, морала би да остане као компонента у образовању саобраћајног инжењера. Поготово што су данас топинг теме екологија, дејство вибрација на човека. Без овог пулса и овог програма то нико не може да разуме.

Знате, људи излазе, мере буку, мере вибрације и шта ја знам, али суштину нису ухватили, а кроз овај предмет се добија та суштина. Ја не бих говорио о програму, иако сам био тад врло питан, али нисам имао пресудну реч. Пресудну реч су имали на појединим профилима, поједини стручњаци саобраћајци.

Међутим, шта сам ја урадио за Последипломске студије. Ја као продекан сам сматрао да треба да направимо прецизне правилнике и за стицање доктората и за стицање магистра саобраћајних наука. И онда сам покренуо ту акцију, задужио сам професора Добривоја Јовановића, и он је фантастично ту мени помогао. Ми смо направили два правилника, врло лепа који су дефинисали тачно и постдипломски режим, и докторате, и услове и све је ту било.

Међутим, млад сам био исувише да бих схватио шта све могу да доживим због тога. И тада је неко, можда је био тадашњи декан или неко, организовао један Збор радних људи у Сарајевској улици у биоскопској сали, где сам ја доживео фијаско са та два правилника. И ја сам исечен. Био сам нападнут, стојички сам поднео то, нисам се ја ништа нашао лично погођен, али сам сматрао да је то лоше. Једини ко ме је тада бранио то је био наставник из *Нацртне*

геометрије, Пера Станковић. Једино ме је он бранио, и он је био због тога критикован. А остали су ћугали. Ови који су имали против, они су стварно исекли те правилнике.

■ *А у чему је суштина тих правилника била? Да није била строга за оно време?*

— Да, била је строга. Ви знате да сам ја строг, и било је сувише тога. И било је и суштински стварно тако, да су после ти правилници прерађени. Ја не стојим иза тих прерађених правилника. Ви вероватно имате у архиви негде те правилнике. После тога је то ишло другим током.

И мени је жао што тадашњи правилници нису оживели. Ја сам тад научио једну лекцију, да није то све тако једноставно да се спроведе.

То је око тога.

Ево овако, хтео бих да се осврнем, на оно што мислим да је мене збунило. То је '68. година. Ја сам био тад на службеном путу. Овде је почело то. Ја сам отпутовао уочи самог дана. Јавио сам се на Факултет. Рекли су: "Седите тамо где сте." Био је то неки интернационални конгрес, па да се не би повукли са тог конгреса, речено је да останемо тамо, да не би сад тамо настала нека, шта ја знам ...

И онда сам се вратио после недељу дана. А то је имало већ сасвим друге токове. Али, ја сам био збуњен када сам видео моје студенте из прве клупе, који су држали неке ватрене говоре, које ја нисам могао да препознам. И та трансформација је оставила један тако снажан утисак на мене. Тако да сам и те студенте после гледао неким другим очима. Не те који су учествовали, него све студенте, сам после видео као потенцијалне мале бунтовнике, је ли тако. Е, сад, свакако да се нисмо снашли, поготову, ми који смо дошли после недељу дана. Знате, ту је било и разних говора од појединих људи, који су говорили, држали неке ватрене говоре, слуђени смо били тотално. Неки људи су знали о чему се ради, а ми који смо после недељу дана дошли, нисмо.

Али, кажем, оно што је на мене оставило утисак, то су ти наши студенти. Мирни, тихи, послушни, одједном када су се појавили за говорницом, ја више нисам могао да их препознам. Једна таква снажна трансформација је направљена, извршена на њима. Ето, то ми је остало у сећању и мислим да то треба да се негде региструје и да се зна, да та наша омладина ипак има неки, да тако кажем, потенцијал у себи.

■ *Сада, када је Управа Факултета препуштена Вашим ђацима, шта можете да нам кажете после Вашег пута од тридесет пет година у саобраћајној струци и науци?*

— Углавном сам са Управом Факултета имао јако добре односе. Међутим, једино када сам био заобиђен и закочен то је када нисам питан за предмете које сам ја држао. То је ишло ван мене, и био сам страшно увређен. Ви знате да

две године нисам учествовао у органима Факултета због тога. Али, били смо у неким културним односима, тако, да друге примедбе не бих имао. Мислим да сте ту погрешили, али шта да радим.

■ *А о развоју Факултета?*

— Па, једно време је био озбиљан тренд пораста. Сад нисам убеђен да је тако, тренутно. Тренутно, барем гледано у мојој средини, на мом Одсеку има неких кретања која не воде баш оном шта сам ја мислио. Конкретно ћу да кажем. Хоћу да се то запише.

Ја сам био дуго година шеф Одсека, дуго година. И једног дана ми је "пукао филм", и молио сам да ме смене. Имао сам ту несрећу да сам вршио спајање Транспортног и Саобраћајног смера. И то је био лом. Свако спајање је ужасан лом. Програм је прављен компромисно. И то је оно што не ваља. Требало је сачувати све наставнике, потенцијални кадар. Ми смо то некако направили, некако смо преживели, да кажем, то спајање, али мислим да би требало поправити тај програм.

Заправо, ми смо се сад сојузили, да тако кажем. И хтео бих да подсетим те људе који су учествовали, а који остају иза нас. Ми смо се договорили да направимо јединствен програм, односно наставни план, за наше друмце, а да при крају у петој години, оставимо изборне предмете, са циљем да запамтимо то, да се кроз изборне предмете праве два профила, Саобраћајни и Транспортни. И ако се то не уради биће грешка. А сад тренутно какве су, да кажем, акције на Одсеку, не иде се у том смеру. Ето то сам хтео.

■ *Хвала Вам професоре што сте се одазвали и пристали на овај разговор.*

— Не знам да ли сам рекао све што сам имао, али углавном то је то.

■ *Хвала још једанпут.*

— Хвала што сте ми дали шансу.

## СВЕТОЗАР ВУКАДИНОВИЋ

Рођен 1932. године. Редовни професор за предмете МАТЕМАТИЧКА СТАТИСТИКА и ОПЕРАЦИОНА ИСТРАЖИВАЊА. На Факултету ради од 1961. године

Професор Светозар Вукадиновић је своја сећања написао. Те писане успомене приређивач ове књиге је добио у четвртак, 14. септембра 1995. године.

Светозар Вукадиновић  
Београд, Шуматовачка 128

септембар 1995.

Господину др Владети Чолићу,

### Прво – о Статистици, јер ми је то било најважније

— Већ дуго времена инсистирате на разговору о мојим сећањима везаним за Саобраћајни факултет. Пре нешто више од 30 година Ваш отац, професор Светозар Чолић, спремао је промену наставног плана и тражио је од сваког наставника детаљан програм предмета и образложење за додељени фонд часова. Ја сам га тада погрешно схватио, јер сам разумео да жели мој програм новог предмета *Математичка статистика са економетријом* и образложење сваког детаља програма у том смислу да му напишем где се и у којим питањима саобраћаја сваки елемент ове нове материје може да искористи. И поред енормног броја часова недељно (предавања и вежбања око 30), ја сам пар месеци превртао уџбенике на француском, руском и немачком језику, који су се односили на поједине области саобраћаја, консултовао стручне професоре (Н. Оку, Л. Ђокића, С. Сувајџића, Д. Живковића) и детаљно образложио могућност коришћења сваког појма статистике и сваке статистичке методе и програмирања, које је тада било део економетрије. Када ме је професор Чолић прекорнио



да сам закаснио и када сам му показао шта сам урадио, био је не мало изненађен, али и задовољан, јер му је ово образложење на више десетина страница послужило да на Савету одбрани предложени фонд часова за *Статистику*, коју је подржавао.

То је било крајем 1962. године. Саобраћајни факултет је добио нови статут и нови наставни план. Нови предмет *Статистика* требало је да покаже људима са Универзитета да се тек издвојени Саобраћајни одсек са Машинског факултета, који је (1960) постао Саобраћајни факултет, разликује по предметима, по профилу од инжењера машинства. Машински факултет, као моћан и са традицијом, и даље је наметао Универзитету решење да је Саобраћајни факултет само одсек Машинског факултета, решење које је и за Универзитет било прихватљивије, јер би се ослободио обавезе обезбеђења зграде (познато је да је саобраћајцима отета зграда на Бановом брду и дата Шумарском факултету!).

За тај нови предмет нико од професора оснивача Факултета није чуо. Ја сам ишао од једног до другог професора и убеђивао их у потребу увођења таквог једног предмета. Да би донели коначну одлуку предложили су ми да им ја у току два месеца, једном недељно, одржим цео курс статистике и економетрије, који сам назначио у програму. Ја сам у Пољској провео годину дана у Центру за примену математике, посебно вероватноће и статистике, па сам тамо уочио неке од могућих примена статистике у железничком саобраћају. Међутим, сада је требало систематски да образложим сваки детаљ програма. Свакако су ми као младом наставнику (30 година) ово била најтежа предавања у ових 35 година рада на Саобраћајном факултету, јер сам морао кроз примере да убеђујем ове професоре о ефектима примене нових метода статистике и програмирања. Она поменута образложења спремљена за професора Чолића сада су ми била добродошла, али ми је помогао и већ доста добар фонд библиотеке Саобраћајног факултета.

Никола Ока, Лазар Ђокић, Хранислав Стојановић, Славко Сувајцић, Дима Живковић, Микица Арсенијевић и Светозар Чолић слушали су ме два пуна месеца, питали, дискутовали, учавали и сами нове примене статистичких метода и – дали ми "зелено светло" за увођење новог предмета *Математичка статистика са економетријом*. Зашто се и од других наставника на новим предметима није тражило овакво презентирање предмета – не знам! Али знам да је и мени било веома корисно.

Први курс сам отпочео у V семестру 1963/64. године, а већ у новембру 1963. године присуствовао сам симпозијуму "Кибернетика у железничком саобраћају", који је одржан у Паризу. Тада се немачки професор математике Потхоф, који је предавао *Математику* на Саобраћајној високој школи у Дрездену, залагао за увођење вероватноће и статистике у образовање саобраћајних инжењера Европе. Присутни европски стручњаци и сам професор Потхоф били су не мало изненађени када сам саопштио да је у Београду такав курс већ у току. Тражили су да издиктирам програм мог предмета и он је прихваћен,

практично без измена, као препорука свим саобраћајним факултетима у Европи да га уведу као обавезу у образовању инжењера саобраћаја.

Када смо као група професора са Саобраћајним факултетом обилазили европске саобраћајне факултете 1978. године (Париз, Берлин, Дрезден, Делфт), онда сам уочио да је предложени предмет *Статистика* уведен, али су се тек припремали да уведу и *Операциона истраживања*, која сам ја већ тада предавао у Београду. И доцније, средином седамдесетих година, у Москви на МИИТ-у и МАДИ-у уочио сам да се изводе предмети *Математика*, *Математичка статистика* и *операциона истраживања* – практично без битних разлика у односу на програме ових предмета у Београду. Шта више, Јелена Вентцел, познати стручњак и писац уџбеника за вероватноћу и операциона истраживања, која је тада била професор на МАДИ-у, била је одушевљена не само концепцијом програма, већ и постигнутим применама ових области у саобраћају на Саобраћајном факултету у Београду.

И факултети за школовање саобраћајних инжењера, који су се после београдског формирали у Загребу, Ријеци, Сарајеву, Новом Саду, Котору и Битољу једноставно су прихватили програме *Математичке статистике* и *операционих истраживања* са Саобраћајног факултета у Београду и користили моје уџбенике.

У вези са афирмацијом Саобраћајног факултета преко мојих предмета могу да кажем и следеће:

*Масовно опслуживање* је први пут изведено као курс на Саобраћајном факултету. Моја скрипта су 1975. године прерасла у први уџбеник из *Масовног опслуживања* који је издала "Научна књига". За сада је једини уџбеник из ове области.

*Транспортни задатак* је такође у Југославији изложен студентима 1963/64 године, а доцније (1976.) је објављен и уџбеник преко Научне књиге. И он је јединствен за Југославију.

Од уџбеника, који су такође јединствени на Београдском универзитету навешћу још два:

- *Метода Монте Карло* (са Ј. Поповићем)
- *Поузданост и обнављање* (са Д. Теодоровићем)

У многим причама конач дело краси, али то у вези са мојим предметима *Математичка статистика* и *Операциона истраживања* – није тачно! Међутим, то већ спада у домен Ваших сећања.

**Друго – о професорима које сам затекао на Саобраћајном факултету**

— После много година сваки човек изгради одстојање према својој прошлости, која је некад драматична, некада не, некада сурова и запрепашћујуће несхватљива, са много трпељивости коју моја деца и њихове генерације као и ове још млађе – не могу да схвате.

На Саобраћајни факултет сам дошао 1961. године. У пролеће те године био је расписан конкурс за асистента за *Математику* и за ванредног професора за *Математику*. За ванредног професора био је изабран др Часлав Станојевић, дотадашњи доцент на ПМФ-у и један од мојих ментора на магистратури, а ја сам изабран за асистента за *Математику*, једини курс на првој години који су до тада хонорарно водили професори и асистенти са Грађевинског факултета. У време избора био сам на специјализацији у Пољској, али када сам се вратио, регистрован сам на Саобраћајном факултету грубо, чиновнички. Моје запошљавање на Факултету замишљао сам сасвим другачије од форме коју је послератна генерација професора и персоналаца прописала. И моја напредовања написана су као решења на пелиру грубим, штурим, правничким језиком што је све обезвређивало те титуле: предавач, доцент, ванредни професор, редован професор (Једна ћерка ми је дипломирала на Берклију, где је свечано промовисана а њена диплома, као најлепше мајсторско писмо, може да украси зид радне собе!).

Ваљда зато што је већ после месец дана од запошљавања ванредни професор др Часлав Станојевић отишао за Америку, уз сагласност декана Јовића, и није се вратио, овај је пуне две године на мојим часовима држао агента, који је имао задатак да прати сваку моју реч. Да сам само једну политичку алузију направио, одлетео би са Факултета! Потребне услове за то сам испуњавао као син свештеника и нечлан Партије, па су се чекали само довољни услови! Шта више, једном су и ти услови били на Јовићевом столу: Наташа Наерловић ме тужила да нисам дошао на заказани усмени испит из *Механике* када је студент Милорад Дивчић седми или осми пут полагао *Механику* пред комисијом чији сам био члан, јер сам отишао на славу Св. Јована код родитеља! Те 1963. године, то је било довољно да вас прогласе неподобним за наставу! И када је та тужба Наташе Наерловић дошла на дневни ред Већа професор Ђокић је уз осмех прокоментарисао: "Па сигурно да је лепше бити на слави него слушање Дивчића". Овај коментар је зауставио процес мог кажњавања, али сам и даље за Јовића био непоуздан. А у погледу доделе стана Јовић се показао и неправедним!

Видите, због недовољне дистанце, мени је и сада док ово пишем непријатно када се сетим те седнице.

Претпостављам да ми се баш због недовољне дистанце још није разбистрио талог прошлости, који ми заудара, који ме боли и који ме као камен и даље притиска. У мом изанђалом памћењу и у овој мојој старости, која је можда на корак-два од нестајања, та слика мог чудног "брака" са Саобраћајним факултетом сада ми изгледа још стравичнија а да би је у правом светлу приказао – требало би да вриштим. Да вриштим од бола, од јадног сећања да сам морао много шта да урадим што нисам смео а да не урадим! То што нисам смео а да не урадим – то је било у високој корелацији са опстанком моје породице и мојих родитеља! Ја сам на неки начин био принуђен да издам себе, своје схватање моје свете дужности професора, а то је, укратко речено, да поштено научим сваког будућег инжењера математици и статистици! У томе је био мој

смисао посла, у томе је био и мој патриотизам! Наравно, још тада, тих 60-тих година, схватио сам да можеш да будеш пун врлина, али само ако ти то живот допусти. Али шта ако те живот стави пред избор између чувања два тамна вилајета?

Од студената који не само што нису донели никакво знање из математике него нису хтели ни да се помуче да науче пропуштено био је практично Сизифов посао научити их инжењерској математици. Ни професори је нису знали, па са те стране никада нисам имао подршке. Напротив, били су све упорнији да прође факултет што више студената! Уместо 50% поена на писменом делу испита, чега се и данас држе технички факултети, био сам принуђен под страховитим притиском да тај број поена снизим на 35! То је било признавање немоћи пред силом власти, то је био судар са мојим схватањем о томе да су овој земљи потребни само најспособнији инжењери саобраћаја. Никако их није требало производити у великом броју, јер ће, по природи ствари, они гори политичким заслугама а не стручним да се домогну управљачких позиција. И то је сада трагедија за коју је најодговорнији давалац дипломе!

Зар први професори Саобраћајног факултета не илуструју, са часним изузецима, управо такву слику. Ти први професори Саобраћајног факултета попели су се на пиједестал професора Универзитета, а да нису знали ни колико нису знали, који до тих титула нису стигли као моји професори даноноћним одрицањима од живота проводећи више од 24 часа дневно са књигама, са радовима на страним језицима учећи и млађе како да се баве науком.

У пар чланака и у уџбенику једног од угледних професора Саобраћајног факултета руска реч производная преведена је као производ а не као извод, што се и по баналном смислу могло уочити, па је онда стручна јавност прочитала бесмисао:

"Када је производ једнак нули, онда систем диференцијалних једначина постаје систем алгебарских једначина".

На тај начин је унижен цео Саобраћајни факултет, осрамоћен, наново бачен у блато одакле се с муком извлачио! И тај ме је професор стално нападао да високо држим критеријум, јер, ето, како он без знања статистике и операционих истраживања пише радове, књиге и спрема докторат! Када сам му одговорио да нећу да дозволим да моји студенти обрукају Саобраћајни факултет као што је он, отерао ме у мајчину и узвикнуо: – Срећа твоја да ниси члан Партије!

И дабоме, онда ноћима не спаваш, безгласно јаучеш. У коме си то тамном вилајету. Ако изађеш из овога у коме су, хоћеш ли ући у онај који ће ти обезбедити хлеб и стан да децу!

Видиш да је титула професора Универзитета срозана, укаљана, а ти то мораш да постанеш јер твоја породица мора да опстане.

Моји професори, код којих сам студирао, изгледали су ми као богови на Олимпу. Имао сам среће да су то били прави професори Универзитета и

научници. Некако су ми тада изгледали нестварни, недостижни у кабинетима са књигама на полицама до високих таваница, код којих су предавања била као најлепше позоришне представе. А када сам дошао на Саобраћајни факултет срео сам обичне инжењере, који су на састанцима Већа псовали, који су почели да пишу радове када су постали редовни професори а нису знали ни основне тригонометријске формуле, ни индексе, ни изводе, ни интеграле, а за статистику нису ни чули. А саобраћај као масовна појава – зар може да се описује без статистике, без случајних процеса, макар без средњих вредности? Први дипломирани саобраћајни инжењер (Ј.Б.С.) који је дипломирао 10 година пре увођења статистике постао је један од саветника министра саобраћаја и дозволио себи да "компетентно" прогнозира токове возила на путу од Београда ка Нишу када се припремала изградња аутопута на том правцу. Његове прогнозе да ће само једна трака бити довољна за следећих 30-40 година толико је била неука да је већ после 3-4 године експлоатације настао хаос на том путу! Већ тада је било јасно да се свих 100 надвожњака од Београда до Ниша морају срушити да би се провукла још једна трака. Зар и Саобраћајни факултет није био крив што му је тако неуком дао диплому дипломираног саобраћајног инжењера? Ја нисам био крив, али ме је било стид да од стручњака слушам критику те прогнозе!

Један од оснивача Саобраћајног факултета и један од првих редовних професора Саобраћајног факултета носио је партизанско име Цека. То сам се досетио када ме је у кабинету у Таковској улици без куцања, без пардона, без добар дан, запитао припрост човек:

– Куде је Цека!

Устао сам и повео га ка канцеларији декана. У оном ходнику на првом спрату старе зграде, где смо имали пар учионица и пар канцеларија, испред нас је ишао гегајући се поред дактилографиње огромних димензија држећи јој руку на задњим избочинама њеног тела – сам декан.

– Ене ти га декан, показао сам га овом дошљаку.

Као професора Универзитета нисам могао никако да га упоређујем са мојим професорима са ПМФ-а. Како сам могао, на пример, њега да упоредим са академиком др Антоном Билимовићем који је механику студирао у Петербургу, Хајделбергу и Цириху. Предавао ми је рационалну и небеску механику изводећи на табли најсложеније проблеме без икаквих помоћних папира! (А студенти су препричавали како је Славко Сувајдић морао да прекине час када су му студенти из првих клупа украли 2-3 листа са стола када се он окренуо ка табли!). После 10 година од дипломирања срео ме је А. Билимовић у близини Ректората, стао, ослонио се на штап, осмехом ме поздравио и рекао:

"Вукадиновић, осам из механике у јуну 1954. године".

– Тачно, признао сам запањен меморијом.

На разстанку ми је рекао:

– Хвала Вам што сте потврдили моју осмицу!

Оцена осам је била веома висока код њега. Дуго нисам разумео зашто ми се захвалио.

И једном сам стицајем околности слушао испитивање Миленка Јаковљевића једног студента, који практично ништа није знао. Као што свакако знате, Миленко Јаковљевић је био талентовани асистент Кирила Савића пре Другог светског рата, али је после рата одмах постао редовни професор Саобраћајног факултета без радова, без уџбеника, који никада није поштено одржао своје часове из вуче возова, који никада није заронио свој таленат у море текстова, који никада није оправдао звање редовног професора. И тада, када је испитивао ову незналицу, неуобичајено за њега, изнервирао се, почео да грди студента, али му на крају рече: "Не могу да ти дам више од шест!" Зар би у будућем сусрету Миленка Јаковљевића и овог студента могло да дође до разговора који је са мном водио др Антон Билимовић, академик, 1965. године. Није тешко замислити како се та шестица одразила на нашу привреду – и сада када прођете железницом кроз Лапово видите разне типове локомотива, промашаје наших куповина! Миленко Јаковљевић је сада у вечним ловиштима, али не могу а да не кажем да није ничем научио неколико генерација саобраћајаца!

И сада се стидим његове припреме напада на Воју Радовановића, кога су хтели да доведу Л. Ђокић, Н. Ока и Х. Стојановић. Претпоставља се да им је он био симпатичан због презимена из Крагујевца, које је носио и неки познати противник комуниста из тог града, што је па Миленку Јаковљевићу јако засметало. У том једном заједничком кабинету окупио је нас млађе наставнике и асистенте, сваког задужио шта ће да каже против Воје Радовановића, а онда је мени рекао да би моје негирање математичког апарата искоришћеног у његовој хабилитацији било пресудно за одбацивање тог рада! Дао ми је хабилитацију Воје Радовановића и рекао да сутра на одбрани хабилитације само треба да кажем како математика у њој ништа не вреди! И сада се осећам уморним када се сетим те непроспаване ноћи. Можда сам се исто осећао као и мој отац кога је нова власт задужила да сутрадан по ослобођењу на збору у центру села говори против краља! Он је, сећам се, целе вечери клечао испред слике краља Петра II, ридао, чуо сам његове испресеране реченице: "Ја сам се теби заклео..." Ипак је успео да се смири и напише говор којим није вређао краља а истакао да је "свака власт од Бога дата" и да зато народ треба да је прихвати. Ја сам слично оцу најпре још једном проверио свој кодекс и онда прочитао хабилитациони рад Воје Радовановића. Први пут сам у њему нашао примену корелационе анализе искоришћену за прогнозу развоја аутомобилске производње, и то је оно што је представљало и допринос и предност у односу на друге хабилитације. Сутрадан на врхунцу свађе, драња, негирања сваке вредности хабилитације Воје Радовановића од стране Миленка Јаковљевића, овај ме је прозвао речима:

– Ево колега Вукадиновић ће да потврди да у овој хабилитацији нема никаквих доприноса!

Ја сам не вређајући Јаковљевића, ту силу или боље да га назовем силецијом, истакао оно што сам у току ноћи нашао у раду Воје Радовановића. Воји Радовановићу је прихваћен хабилитациони рад, а Миленко Јаковљевић је после покушавао да ми се освети ... Међутим, штитили су ме Н. Ока, Л. Ђокић, Х. Стојановић, С. Сувајдић, Д. Живковић као и Микица Арсенијевић, који су ценили и мој рад и мој критеријум оцењивања.

Декан Јовић никако није могао да прихвати мој критеријум, стално ме звао у свој кабинет, инсистирао да положи овај или онај значајан привредник или син значајног политичара ... Тек негде 1990. године, када је Саобраћајни факултет славио 40 година од оснивања, сишао је из трамваја и полако, старачки ишао ка Факултету. Ја сам долазио пешнице, сустигао га код ружичњака па смо до улаза на Факултет попричали. Када смо се растајали, а то је био наш последњи разговор, рече ми:

– Можда си био у праву. Где би онолики народ сада радио!

Можда сам због ове реченице и отишао на његову сахрану пролетос.

### Треће – чега се још сећам?

\* На стручним предметима као асистенти радили су Алекса Савић, Бранислав Анђелковић, па један симпатичан инжењер кога смо звали Буца. Буца је брзо отишао у "Партизански пут" схватајући да нема снаге ни ту хабилитацију да уради. Бане Анђелковић је дуго покушавао да реши неки саобраћајни проблем, сам, без упутства професора (пуно је подржавао Миленка Јаковљевића, али му овај то није могао да узврати макар неком идејом о научној анализи било ког саобраћајног проблема ...) и када је видео да је то за њега недостижно – отишао је. Једино се Алекса Савић затворио у кабинет у Таковској улици. Писао Алекса месец-два и – предао хабилитациони рад професору Николи Оки. Сећам се затим те седнице Већа где је професор Никола Ока, иначе један од изузетно поштених и радних људи, сав црвен и узбуђен донео књигу неког Давидова (Руса) и Алексину хабилитацију и свима нама показивао како је Алекса од речи до речи преписивао. Чак је у једној загради оставио и напомену "види слику 13" а те слике нигде није било у хабилитацији! Професор Ока је овај чин преписивања сматрао недостојним једног наставника на Београдском универзитету, па је Алекса Савић морао да напусти Саобраћајни факултет. Сви чланови Већа су били сагласни са предлогом професора Оке.

Да ли Вас ово подсећа на сличан догађај који се одиграо на Саобраћајном факултету пре годину-две? Нажалост, овог пута Веће, скоро 10 пута веће од оног раније, није разматрало питање одласка са Факултета тројице преписивача – два наставника и асистента. Шта више, тај инкриминисани рад они и даље наводе у свом библиографском фонду?!

Слично мотивисан наш пријатељ Властимир Матејић и пише пре пар дана у "Подстици" да научници (ако су заиста то) треба да буду "правосвештеници поштења".

**\*\*** Дима Живковић је много знао о железници, али је од математике на својим часовима највише користио проценте. Једног дана ми се пожалио:

– Колега Вукадиновићу, ови наши студенти уче толику *Вишу математику*, изводе, интеграле, диференцијалне једначине, па вероватноћу и статистику, а не знају да израчунају најобичније проценте! Молим Вас научите их то!

– Па то професоре уче у основној школи!

– Свеједно, они то не знају и Ви им одржите предавање о процентима.

Ја, наравно, нисам хтео да у оквиру ни *Математике* ни *Статистике* предајем и проценте, али сам на првом следећем писменом испиту из *Математике* и *Статистике* замолио пушаче да подигну по руку. Пребројао сам их и онда замолио све студенте да као први задатак на писменом делу испита израчунају колико је пушача у процентима од укупног броја присутних студената. Отприлике половина студената није умела да израчуна тражени проценат, па сам их удаљио из сале прогласивши тај задатак за елиминаторни.

После извесног времена Дима Живковић ми се захвалио и похвалио ме рекавши:

– Сигурно сте им Ви то лепо испредавали. Сада добро знају проценте.

Додао бих о Дими следеће. Због своје ревизије Марксовог "Капитала" Дима је зарадио две године затвора, потом је одмах пензионисан. На Саобраћајном факултету је у то време био табу-тема. У монографији "Саобраћајни факултет 1950-1990" смео сам да напишем да је Дима Живковић био један од оснивача Факултета, па чак и да је објавио тај свој рад, због кога је био осуђен, у облику књиге. Моја реченица је гласила:

"Последњу књигу објавио је 1971. године под насловом: "Адам Смит – Карл Маркс – 200 годишњи научни спор и друга спорна питања економије као науке".

Последњи пут сам га видео управо на прослави 40-годишњице Факултета, када се први и последњи пут појавио после пензионисања и робијања. Тада ми је рекао да се он нада да ће написати још неку књигу. Ја сам објашњавао да сам ту књигу означио као последњу у његовом низу радова, али је, на жалост, Дима Живковић убрзо умро не написавши нову књигу.

Дима Живковић треба да буде изазов млађим истраживачима. Зашто не бисмо чули одбрану докторске тезе посвећене радовима Диме Живковића:

Он је себе у шали називао најбољим железничарем међу правницима и најбољим правником међу железничарима, алудирајући на то да је он завршио Правни факултет.

**\*\*\*** Један од најкултурнијих и најшармантнијих професора Саобраћајног факултета је свакако Лазар Ђокић, doctor honoris causa Београдског универзитета. Хвала Богу још је жив иако је рођен у 19. веку. У свакој прилици је умео да нађе пригодне речи. У вези са њим могу да испричам следеће.



У првим докторским дисертацијама које су одбрањене на Саобраћајном факултету поред професора Ђокића и других позиван сам и ја за члана комисије као математичар. Као што сам на усменом испиту из мојих предмета питао студенте 10 питања, тако сам, наравно уз договор са кандидатима, на усменој одбрани докторских радова постављао такође 10 питања. Кроз одговоре желели смо и ја и кандидат да присутна публика, а у то време је била бројна, схвате неопходност коришћења савременог математичког апарата. Када је после одбране за комисију приређена закуска, онда је професор Ђокић шaljиво коментарисао:

– Све сам мислио да и ја спреим докторат, али овај Тоза пита 10 питања.

Био сам спречен да му честитам добијање титуле почасног доктора Београдског универзитета, али свакако нећу пропустити прилику да му пожелим и још пуно година лепог живота у 21 веку – његовом трећем веку.

\*\*\*\* Када је моја супруга, тада асистент за *Математику* на Машинском факултету у Београду, конкурисала у моје име за асистента за *Математику* на Саобраћајном факултету у пролеће 1961., а у време када сам био у Пољској, она је конкурисала и за асистента за *Математику* на Техничком факултету у Нишу и то и у своје и у моје име. Заправо, желели смо радије да живимо у Нишу него у Београду, јер су моји родитељи живели на 30 км од Ниша.

У Пољској сам видео да ниједан професор, доцент или асистент није без стана, поготову ако је ожењен и има децу. Са једним дететом и без стана сматрао сам да је логично да ми декан Техничког факултета у Нишу обезбеди било какав стан за породицу, јер смо и ја и супруга тамо били изабрани за асистенте. По повратку из Пољске отишао сам прво код декана Драгољуба Мацура и изразио жељу да ја и супруга прихватимо избор на Техничком факултету. Све формалности око пријема су биле брзо завршене, а онда сам га упитао за стан. Он ми грубо рече да идем и по Нишу тражим собу. Када сам му рекао да би он могао да нам уступи једну собу у свом двособном стану који је као декан користио у Нишу 3-4 дана недељно или краће, он устаде, скочи и издра се:

– Марш бре напоље. Ти ли хоћеш да ми узмеш стан!

Ја се вратим у Београд, нађем собу у Београду и прихватим посао на Саобраћајном факултету.

Када се 1970. године Д. Мацура вратио на Саобраћајни факултет избором за редовног професора, и ја га после једног Већа подсетио на тај наш сусрет у Нишу, он ми рече:

– Добро сам урадио. Боље је што си овде.

Када је пред крај службовања завршавао и докторску дисертацију био сам чест гост у његовом стану у Београду. Желео је да чује моје мишљење о свакој страници његове дисертације.

Због оног првог сусрета у Нишу, због његових бучних коментара на Већима сматрао сам га некако робусним, неприступачним али поштеним човеком.

Када ме је једног јесењег дана позвао на разговор у стану и ја приметио да му нема пса, он ми је ридијајући испричао како му је пас умро на рукама поред виле на Дивчибарама од уједа змије.

Тада сам схватио да о људима никада не треба прерано доносити закључке.

\*\*\*\*\* Колега Владета Чолићу, мислим да сам Вам за сада доста испричао.

Побуђен последњим коментаром о Мацури дозволите да додам да о Вама још нисам донео коначан закључак. До сада сте ми давали повода да моји утисци о Вама варирају у облику синусоиде. Надам се да ћете ми пружити уверавања да моји утисци убудуће не варирају. Јер то варирање замара Вашег старог професора.

Ваш

Светозар Вукадиновић

## РАДОМИР СТАНОЈЕВИЋ

Рођен 1911. године. Редовни професор за предмет МАШИНСТВО. Хонорарни наставник од 1952. до 1963. г. У сталном радном односу на Факултету од 1963. г. Пензионисан 1977. године.

Са професором Радомиром Станојевићем вођен је разговор у четири наврата у његовом стану у улици Станка Пауновића број 47/II у Београду, на Миљаковцу.

Среда, 13. септембар 1995. год.,  
од 10<sup>h</sup> до 12<sup>30</sup>

— Рођен сам 1911. године, 24. јула, у селу Брусник, општина Зајечар. Отац ми је погинуо 1914. године. Остао сам са мајком, и то је било велико имање које је било тешко да обрађује сам човек. И било је то све тако док нисам дипломирао.

Основну школу сам свршио ту у селу. Гимназију, шест разреда у Неготину и после шест разреда уписао сам се у Зајечарску гимназију, јер скоро сви Бруснички ђаци су школовани у Зајечару.

Та гимназија је била чувена по гласу и директор је био познат по томе што се бавио једним наречјем између Зајечара и Сврљига. У том домену и професор Јовић је из тог краја. То наречје се зове "торлак", торлачко наречје. Оно се доста разликује од овог наречја одакле сам ја. Јер ми смо ближи вуковом наречју него торлаци.

По завршеној гимназији уписао сам се на Технички факултет у Београду. И он је имао четири одсека: Машински, Грађевински, Технолошки и Електрику.

Ја сам био на Машинском одсеку. Уписан сам био 1930/1931. године, а завршио сам на време и војску тридесет пете године. Тако да је то било на време.

■ *Извините, да ли је Факултет трајао 4 или 5 година.*

— Факултет је трајао четири. На крају четврте године, ја сам изашао на дипломски испит, нас седам, осам је било, а уписани смо око сто двадесет. Према томе, ми смо одскочили знатно раније, него остали.

Е, то сам завршио, и војску сам тридесет пете одслужио. И после војске сам био два семестра у Минхену. Уписао сам се на Техничку високу школу, тако се звала онда, и тамо сам слушао предавања из термодинамике и преноса топлоте код овога, како се зваше? ... Познат је научник био. Слушало је свега његова четири асистента и ја пети. Добили смо све оне његове радове, екстрат извучен из појединих часописа, тако да ја сам то имао до скоро, ту.

Слушао сам исто и онога чувеног конструктора авиона, Масершмита, то су ти авиони који су у току рата оперисали. Он је био из те околине око Минхена и имао је врло мек нагласак, није имао оштар нагласак. Он је, рецимо, "их" изговарао "иш", и тако.

Тако да сам ја та два семестра провео тамо углавном понављајући оно да видим шта се више тамо радило, него што смо ми овде. Мислио сам да треба да завршим то, да се упишем код неког професора, да радим неки докторски рад, и шта ја знам, али ја нисам имао могућности, нити сам имао стипендију, ишао сам о свом трошку.

Када сам се вратио овде, онда сам чекао скоро годину дана на запослење и запослио сам се септембра, крај септембра тридесет седме године у Радионици речне пловидбе.

Е, сад нешто о тој речној пловидби, о тој Радионици речне пловидбе. Било је доста инжењера. Био је управник Владимир Валдинген, то је Босанац-Немац, завршио је Бечки факултет, Бродоградњу. Био је Миле Ђорђевић, био је Самсонов, Вернер, Матељни итд. Било је доста инжењера. Од свих тих инжењера они су били распоређени по одељењима. Једино је Вернер водио машинство, Самсонов бродоградњу, надградњу, палубне радове, тако се онда звало, а они други су по одељењима: фарбарско одељење, електричарско одељење, дрводељско одељење и тако, сви су имали задужења по одељењима. А ја сам био као помоћник надзорном органу за палубне радове.

Ја сам после брзо постао надзорни орган за бродоградњу. Ја сам водио, значи, бродоградњу као млади инжењер, палубне радове, а овај инжењер Вернер – Шваба, он је водио машинске радове.

У том периоду, дошло је, до пријема младих инжењера. После мене, после, мислим, пола године, наредне године, дошао је Хранислав Томашевић, па инжењер Светислав Јовић, па Милан Илић ...

■ *Наш Јовић, је ли тако?*

— Наш Јовић, јесте. Па Мира Ђорђевић, то је исто машинац. И сви смо се после, некако, окупили и нашли смо се у Одсеку за пројектовање, то је било Одељење за пројектовање. Шта смо пројектовали? Ја се сећам само да сам ја имао задатак да направим пројекат колица за заваривање са електродинамом

и дизел мотором. Направио сам та колица, и та колица су функционисала. Шта су они други радили, не знам.

Било је то време врло тешко за нас почетнике, с обзиром да је плата била врло мала. Рецимо, била је плата физичког радника динар и по или два динара на сат, а то је врло мало. Ми смо једног месеца примили по педесет седам динара. То је било мало. И ми смо се договорили, скупа сви ми млади инжењери да одемо код директора да изнесемо ситуацију и да тражимо побољшање.

То није била, како да кажем, то је био захтев, није то побуна или штрајк, или шта ја знам, како би се то дефинисало. И мене ове наше колеге одреде да ја будем тамо носилац, а руководилац Техничке службе је био Мирко Димитријевић. И код директора смо се нашли Мирко Димитријевић, ја и генерални директор, Аца Поповић је био, онда. И од тог периода, када сам ја изнео какво је стање код нас, онда су одмах мене и не знам кога, да ли беше Милана или Јовића, одмах, како се каже, разврстали у те групе, тако да се добије сталан статус чиновника, а не дневничара.

И после извесног времена и остали су постављени: Томашевић, Илић и Мира Ђорђевић и тако.

У току рада нисмо имали сметње. Имао је свако, како да кажем, слободу рада, могао је да иде по осталим одељењима. Тако су мене, рецимо, иако сам водио палубне радове, нарочито интересовали машински уређаји на бродовима које је водио овај Вернер, који је био добар инжењер. И ја сам ишао тамо. Он се за време окупације понашао коректно, после рата није био интерниран, нити је био осуђиван. Он је био после у "Змају" инжењер, долазио је код мене у Бродоградилште, да сарађујемо. Шта ја знам, разноврсне ливачке послове смо обављали за "Змај".

У том времену углавном су били у ремонту парни бродови на точак. Ми смо имали свега четири комада, мислим у то време, на моторни погон. То су: "Ускок", "Јунак", "Витез" и "Слобода". То је било на пропелер, погон пропелерски. А остало је све било на парни.

■ *Извините, ова четири брода. Да ли су они били тегљачи или су били и тегљачи и теретњаци?*

— И тегљачи и трететњаци. Они су имали сталну линију до Беча. А ови остали парни бродови су били све на точак. И највеће оправке на њима су точкови, то се највише хабалом и тако.

■ *Радионица је била где је сада Бродоградилште "Тито", или на Чукарици?*

— Била је у Зимовнику где је сада "Тито". Па је све то било у Зимовнику до рата. А до рата је била још једна радионица на Чукарици. То је такозвано СДБ – Српско бродарско друштво. То је било акционарско друштво и тамо су грађена два од ових моторних теретњака које сам малочас споменуо.

■ *То је било приватно друштво.*

— Приватно друштво, али акционарско. Акционари су били министри. Био је Стојадиновић, он је био председник.

■ *А ви сте радили у државном?*

— Ми смо радили у државној служби. А тамо је био Јосип Кирац. Јосип Кирац, главни руководилац радова на Чукарици. То је добар стручњак био. Настрадао је после.

Пословође су били високи стручњаци. То су били мајстори свог заната. Тако рецимо, кад кажеш Милан Марковић, или Драги Белановић, то значи да је то доктор, специјалиста за те послове у машинству.

Тако је исто био у браварском одељењу Душан Јовановић. У тапетарском одељењу и другим одељењима, столарском, фарбарском итд, све то су били мајстори перфектни у свом занату.

Е, после, када је настао, како да кажем, период припрема за рат, ја сам врло често био позван на војну вежбу. Ови наши нису. Јовић није био позван ни једанпут. Милан Илић исто тако. Сви остали инжењери, ни један од њих није био позван на војну вежбу. Ја сам позван.

■ *А, да ли је то због тога што је Ваш род војске био такав или не?*

— Изгледа да је то било. Нисам ја био, овако, кључни човек да све зависи од мене, да ако ја не будем тамо да ће да пропадне Југославија.

Е, тако ме је дочекала објава рата четрдесет прве године у околини Враћа. Тамо сам био мобилисан, мој пук је био 92. пешадијски пук. И ја сам био вођа, командир једног вода.

И када смо се приближавали Бугарској граници, тамо близу Страцина то је било место где су требали Немци да прођу, ја сам био одређен једини из нашег вода да браним, да штитим артиљерију. Ја сам из рата дефакто заробљен. Ја сам се борио цео дан од ујутру од пола осам мислим или пола седам, колико, када су почеле "штуке" да туку нашу артиљерију. И ми смо се борили док смо имали муницију. Али смо били тако, како да кажем, уклопљени да нисмо могли да се извучемо. И Немци нас заробе и ја проведем заробљеништво у Немачкој, преко Бугарске, Румуније, Аустрије, Мађарске и, шта ја знам, дођемо до Нирнберга. И после су нас селили, све до четрдесет пете године.

Четрдесет пете године сам ослобођен од стране Енглеза. Ови наши остали инжењери, сви који су били у Радионици речне пловидбе, сви су били за време окупације у Београду. Да ли у Београду или око Београда, ја не знам, али, углавном, нису били у заробљеништву. Ја једини.

Тај заробљенички живот је тежак, свакако, а најважније је то да смо извукли главе сви. Бомбардовани смо, бомба је пала поред мене на метар и по.

Моја срећа што није експлодирала, иначе бих отишао у парам парчад. Много људи је тада страдало, преко 125 је било мртвих, и исто толико рањених.

После рата ја сам отишао и посетио гробове тамо где су они сви сахрањени у једној гробници, једна велика плоча . . .

■ У Нирибергу?

— Није. То је горе у Оснабрику.

Наравно, за време окупације, за време док сам био у ропству, ја нисам био, како да кажем, до те мере експониран да будем уз монархију. И све смо овако критиковали онај систем, који није био повољан за младе људе. Треба да свршим школу, чекаш док нађеш место, треба да идеш сто пута код посланика. Сваки од ових наших инжењера је имао свог посланика, јер без њих нисмо могли да се запослимо.

И Јовић је имао, и Томашевић, и Милан Илић је имао генерала неког. Цукавац, како ли се зваше.

У заробљеништву сам имао једног друга, био је пет-шест или десет година старији од мене, доктор Ђура Лешчић. Био је неки директор у Бору. И он је успео да се код Енглеца после убацам у њихове канцеларије, тамо, као помоћник за тумачење и издејствовао да се вратимо колима.

И ја и он седнемо лепо у кола, не чекамо. Кад је дозвољено било већ да се креће, пошто је саобраћај већ био оспособљен да може да се прође. Биле су то рушевине, страшне рушевине, није могло да се за месец или два дана подигне. Али је рашчишћено тако да може да се прође.

Ја сам с њиме дошао после два три дана путовања од Оснабрика до наше границе, до Марибора, (Марбург се зове Немачки). До Марибора смо дошли и ту смо чекали, саслушали су нас, лепо све, и одузели кола.

Уз пут, нисмо имали неке тешкоће, али могли смо да прођемо са овом дозволом коју смо добили од Енглеца, свуда где нико други није могао да прође. И тако смо дошли лепо до Београда, после, возом.

Из Београда, заједнички смо пошли. Он је ишао за Бор преко Зајечара, а ја у село код мајке. И уз пут у возу, у разговору, наиђе Чолић. Како се он тамо створио не знам. И у разговору један са другим, ја кажем да сам био у Речној пловидби. Чолић одмах запише име. Каже: "Хоћете да Вас позовем да дођете?" Кажем: "Хоћу". И пре него што сам се ја одморио, дошао је захтев да се јавим Речној пловидби.

И, наравно, ја после две недеље се јавим, и одем у Дирекцију. Ко је био генерални директор не знам. Било је много инжењера у Дирекцији. Чолић је био помоћник генералног директора. Не знам ко је био генерални директор, неки Словенац мислим. И Чолић у разговору са овим нашим старијим колегама, каже: "Не можемо ми да држимо оволики број људи, а да нема никог у производњи". И ја добијем једно решење где је потписао Чолић да будем управник Бродоградилшта у Панчеву.

Ја узмем оно решење, одем у Панчево са женом, да погледам какви су услови. И ја дођем натраг. Пожалим се ја некоме од ових инжењера, Мишићу или не знам коме, кажем да ја тамо не могу да идем. Тамо је блато, нема тамо посла за мене. И ја останем ту у Дирекцији.

После извесном времена, ја добијем решење да се преселим на Чукарицу. Већ је било формирано Бродоградилште Чукарица. Био је директор неки инжењер Пауновић, Петар Пауновић. Он је из Морнарничког института, пуковник, партизански одевен са шајкачом партизанском. И ја дођем, кажем да сам додељен. Он каже: "Врло лепо, колега Станојевићу". Он је био врло, овако, пријатељски расположен према мени.

И ту сам ја био задужен за машинске радове, овај Кирац је био, остао је ту, он је био задужен за шлепове, за ремонт шлепова. Ми смо углавном на Чукарици ремонтовали шлепове. Они су имали механизовани навоз. Могли су шлепове да извуку и да спусте, а могли су и бродове.

Бродови су обично били до воде, тако да ако би било негде неки подводни део да се поправи, чим га извуку, поправе то и одмах га баце у воду. Шлепови су били горе, као стални део посла за бродоградитеље. И ту је био Кирац. Кирац је био исто задужен за извлачење бродова. Он је био мајстор за то.

И била је реорганизација, а реорганизација се састојала у томе што је у сваком бродоградилшту формирано једно Припремно одељење. То Припремно одељење имало је задатак да спроведе одлуке из Дирекције, да се ради по листама, по радним листама. Значи, један одређени посао, једна радна листа. И све су те радне листе морале да буду нормиране.

Ја сам био шеф Припремног одељења у Чукарици. Подамном су били инжењери који су радили машинске радове, инжењер који је водио стругарске радове, Кирац који је водио шлепове, и спуштање и дизање и извлачење објеката и било је још неко одељење. Још неки инжењери, не могу се сетити који су.

У то време, измењало се неколико директора. Међу њима је био сада и Јовић. Јовић ми је причао да је за време од завршетка рата био делегиран од стране владе, и тих владајућих органа, да иде у Беч да прикупља ова средства која су била тамо и он је то обавио и вратио се. И он је постао директор.

За то време док је био директор, направили смо један леп успех. Четири пет бродова смо оспособили и предали у пролеће ЈРБ-у и не знам ко је још био. Била је једна велика конференција ту. И Јовић је одржао један леп говор о томе како смо успели да то све свршимо и да обогатимо речни саобраћај са четири објекта. То су били велики објекти, међу њима је била и "Србија".

После тога, Јовић видим отишао. Отишао је горе у Планску комисију, дошао је Милан Илић.

Е, за време Милановог директоровања, донета је одлука да се направи "Крајина". Брод "Крајина" за Тита. То је био врло леп брод направљен.



■ *То је предратни брод био, краљев, ваљда. Је ли тако?*

— Не знам како се звао, углавном је преправљен и направљен и звао се "Крајина".

"Крајина" је био репрезентативни брод за Тита. Намена му је била одређена.

И ми смо договорно одредили да Милан буде надзорни орган. Он је директор и надзорни орган. И то смо направили лепо све. Машина није била проблем. Унутрашњи уређај је радио загребачки неки, да ли институт или неко предузеће, "Браћа Кавурић". Инжењер је био из тог погона "Браћа Кавурић", долазио је и опремао је брод. То је био луксуз велики, то је да ти памет стане.

На крају када су завршили тај брод, била је проба. Знао да је био само Тито и Моша Пијаде. После су били и остали, али, стварно, њих двојицу сам запамтио.

У то време Милан је отишао у Дирекцију. Чим се завршио неки овако грандиозан посао, онда се повуку ти људи и одлазе горе на више звања. А ја сам био сталан, константан. Не мењам се.

Тада је било време тзв. обнове. Бродови су вађени са дна река, језера и шта ја знам, где су били потопљени. И, инжењер Хранислав Томашевић, наш, који је био задужен за тај посао у "Ивану Милутиновићу" прославио се у вађењу тих бродова. Пише у новинама о њему. Рекох: "Бре, Храно, о теби пишу, ја овде робујем, ти тамо седиш лепо на води и сунчаш се, а ја овде цркавам од рада".

Ништа нисам рекао о бродовима који нису пловна средства, као што су рецимо, ови точкаши реморкери.

■ *Техничка пловила.*

— Да, техничка пловила. Техничка пловила уопште нису била оправљена у Радионици речне пловидбе, пре рата, а после рата исто тако нису поправљена дуже време ни у Чукарици. Не знам који је разлог. Ја мислим да је то било тамо у Митровици, да су они та средства поправљали тамо.

Углавном то није долазило код нас.

Тек та пловна средства су почела да долазе код нас са појавом багера "Züdhafen" после рата. И он је вршио насипавање овог терена, ту где је сад Нови Београд. То је пре рата, а и после био, како да кажем, брлог један.

Ништа, о томе ћемо касније, када буде реч о насипавању.

Једну ствар сам заборавио да кажем, да Зрнић није радио у бродарству, овако, за оправку бродова. Он је радио у приватном бродарству, не знам како се звало ...

■ *То је било пре рата?*

— Пре рата.

■ *Код Савчића.*

— Код Савчића? Брзаковић или не знам које, неко предузеће је било које је радило приватно и он је радио на тим багерима, на истовару, утовару.

■ *Да Вас питам кад је о Зрнићу реч. Је ли он први од свих вас дошао на Факултет? Од ваше генерације: Јовић, Чолић, Ви, он је први дошао?*

— Интересантно. Када је он био горе у Дирекцији речне бродоградње, онај Перишић је био директор Речне бродоградње. И када је Зрнић долазио код нас заједно са Мишићем, ми смо се познавали овако добро из рада са Бродоградилишта, он се код мене жалио да болује од срца. И каже: "Морам да напустим ја бродарство, хоћу да идем на Факултет". А Хлитчијев је долазио са студентима код мене у Бродоградилиште.

■ *На праксу?*

— Јесте. И ту сам се ја упознао са Хлитчијевим мало боље. Он је прву генерацију где је Цоцо био, где је Аца Новаковић и не знам још неки студенти су били, то је та прва генерација мислим изашла из његових руку. Он је долазио са њима у Бродоградилиште.

И тада се десило да Перишић настрада, он и помоћник директора Багерског предузећа. Они су пошли чамцем низ Дунав. Оптужени су зато и смењени јер се сматрало да су били ИБ-еовци и да су покушали да побегну и зато су ухапшени.

Е, после тога, Зрнић ми је рекао да мора да иде. Он ми је ту много што шта рекао, али то није сад важно за ово, да се не оптерећујемо непотребним стварима. И, он је отишао на Машински факултет код Хлитчијева. А тамо је већ био Стева Стевовић. Стева Стевовић је долазио десет пута код мене у Бродоградилиште на Чукарици, да ме веже, да ме врбује да дођем на Факултет. Али ја сам покушао и тај Перишић мене није хтео да пусти да одем на Факултет.

Каже: "Не може". Рекох: "Неће ово Бродоградилиште да пропадне ако ја одем, нисам само ја ту организација". Ништа то не вреди. И други ми нису дали да одем на Факултет.

И Зрнић је отишао. Зрнић је на Факултету радио. Ту је морао да се уклопи, то ми је он причао, из математике, онда из механике. Хлитчијев је тада предавао *Теорију еластичности*. То је Зрнић исто морао све да проанализира и почео је Зрнић да пише. Написао је рад за прорачун ребренице. То је штампано, сепарат сам добио. А Хлитчијев је написао, исто, о чврстоћи лимова између ребреница. Напрезање тих лимова између ребреница.

И пошто је то Зрнић тако објавио, дошао је и тај његов докторски рад. На том докторском раду који је био, Хлитчијев је пронашао једну идеју од не-

ког Иванова, његовог професора мислим, да се димензионирање шлепова може вршити анализом помоћу вероватноће и шта је уграђено где је носивост једног објекта таква, шта је уграђено кад је носивост једног објекта другачија.

Тај рад ја сам требао да штампам кад сам био задужен, ја сам био и директор овог "Бродарства" часописа, док сам био у Југорегистру. Ја кажем: "Дај колега Зрнићу то да штампам". Каже: "Добро, донећу". Донео је он то. Где је тај рад, не знам, али он је тај рад направио. У Комисији за Зрнићев докторат је био Хлитчијев, овај из Загреба, како се звао, чувено за испитивање модела бродова.

■ Шиловић.

— Шиловић је био у Комисији са Хлитчијевим. И Зрнић је одбранио тај рад и после се бавио пројектовањем.

Зрнић је предавао *Чврстоћу брода*. Рибар је држао *Теорију брода*, а Стевовић *Пролузију и Машинске уређаје*. А, Поцо? Он је код Зрнића био, не знам код кога је био?

■ *Он је дошао после. Он је прво радио у Институту код Зрнића, па је после дошао када се упразнило место. Да ли после Стевовића? Тако нешто. Углавном, морао је да сачека.*

— Али је био у Америци. Из Америке је дошао са знањем о једној општој једначини из Теорије еластичности. И Поцо је за тај рад предложен од стране Академије наука да добије високо неко признање.

■ *Октобарску награду Београда је он добио.*

— Јесте, Октобарску награду је добио. Он се бавио, углавном, осцилацијом брода.

Е, сад да се вратимо на Бродоградилште. У Зимовнику на Ади Циганлији била је једна зграда од трошног материјала. И једно одељење, једна радионица за обраду на машинама, стругарско одељење. Друго ништа нисмо имали, то је било све тамо.

Е, пошто су се директори променили, овај наш нови директор Мића Стефановић, врло агилан човек, он би одговарао сада за менаџера, каже да направимо један инвестициони план за доградњу Бродоградилшта.

И ја кажем да направимо. Ко да направи? Да направимо Јовић и ја. И он то нама повери, да ми то направимо ван радног времена. Јовић је пристао и узео је на себе да обради потребне капацитете у речној пловидби, у "Багерском бродарском" и у "Ивану Милутиновићу".

Анализирао је сваки објекат, кад је грађен, када је поправљен. Јовић је то врло савесно обавио и он је то мени презентирао, да ја, на бази тих података које је он обавио, одредим потребне капацитете за извршење тих послова.

Те капацитете сам ја урадио, написали смо књигу, одштампали ту књигу и доставили у Град. Град је имао тада руководиоца тих инвестиционих радова, био је Родољуб Станић. Он је после прешао у ЈРБ. Ту су биле и зграде и машине, и све што треба. Они одлуче да је Инвестициони рад добар.

Капацитети су били углавном такви, какве смо ми направили од преласка из Бродоградилшта на Чукарици, овамо у Бродоградилште на Ади Циганлији. И сад је то требало, наравно, подићи све. Извођач радова је био "Трудбеник".

Изградили смо ми, значи, бродограђевинско одељење, изградили смо ливницу, довели водовод, довели пут, све је то садржано у овом Инвестиционом програму.

Када је све то тако почело да се уходава у производњу, да се то уштимује, што би рекао народ, појавиле су се потребе за новим радовима.

И ми смо имали врло солидну и јаку везу са "Инвест-Импортом". То је била извозно-увозно предузеће за инвестиције. И "Инвест-импорт" је довео нама преговараче да направимо неку дизалицу за Турску. То је био наш први извозни посао за иностранство, не само од стране нашег Бродоградилшта, него и они на мору нису још имали извозне послове.

И ту дизалицу пројектује Зрнић, заједно са Хлитчијевим, јер он ништа неће да ради без Хлитчијева. Увек укључује Хлитчијева у неки посао.

Уторак, 19. септембар 1995. год.,  
10<sup>15</sup> до 13<sup>30</sup>

Ја сам покушао да повежем, овако, календар овог нашег излагања. Тешко иде, не може да се то реконструише. Догађаји су толико били повезани међу собом, тако да се није могао да нађе један пресек, рецимо одавде доведе и тако редом како су се одвијали ови наши радови по бродоградилштима.

Али ја бих хтео да нагласим велику улогу и значај коју су играли инжењери Милош Мишић и Светозар Нешковић. Мишић је био главни инжењер Дирекције бродоградње, а Нешковић је био шеф Техничке службе у ЈРБ-у.

Тај њихов заједнички наступ код оправке бродова, реконструкције, код замене погона са угља на мазут је био велики. Тако, на пример, ако капетан брода или машиновођа пријаве неки недостатака на машинским постројењима, палубним радовима, онда Мишић и Нешковић обично изађу на лице места да то провере и још у вожњи ако треба да се изврши преглед недостатака они су то обављали и на бази тога заједнички одлучивали у које бродоградилште да пошаљу брод на поправку.

Била су два, овако, крупна бродоградилшта, велика, која су могла да раде. Нарочито је Бродоградилште на Чукарици било способно за велике

парне бродове, а Апатин је више био за моторне тегљаче. Нешковић је после смрти Мишића играо велику улогу у модернизацији флоте. Замена парних бродова са моторним тегљачима. Учествовао је и лично контролисао пројекте заједно са нашим пројектантима.

Сада онај део када смо се преселили са Бродоградилшта на Чукарици у Бродоградилште на Ади Циганлији, Бродоградилште "Тито", после усвајања нашег Инвестиционог плана и после тог Пројекта где смо Јовић и ја то направили, а Зрнић је био рецензент.

У Општини града секретар за привреду је био Родољуб Станић, који је после постао директор ЈРБ-а. И са тим Инвестиционим планом је почела изградња Бродоградилшта. Грађевинске радове је изводио "Трудбеник", а све остале радове – механизација навоза, "Иван Милитиновић".

Истовремено с тим, у "Титу" је формиран Пројектни биро. У том бироу су били врло млади инжењери. Били су ђаци нашег Факултета, ђаци Хлитчијева и Зрнића, а било је инжењера из Загреба, који су завршили тамо, код Шиловића. Ту треба поменути инжењера Мојсиловића, па Бранко Билен, па Гледић, па Степа Фотић.

Југобанка је била главни кредитир наш. Нису пристизале паре онако како је то требало да буде.

На Ади Циганлији, у Бродоградилшту "Тито" ми смо имали неколико крупних објеката у изградњи. То је брод "Христо Ботев" за Бугарску, јачине  $2 \times 1000$  KS и један огроман брод на граници наших моћи. То је брод за Италију, од 5000 BRT. Али, да идемо редом.

Брод "Христо Ботев" пројектовао је Рибар. Да ли је Рибар био у Пројектном бироу или на Факултету, не могу да се сетим. Јер, поред нашег Бироа, које је само наше Бродоградилште имало, сва остала бродоградилшта су имала своје пројекте наручене код Јове Поповића, који је био директор Пројектантског завода речног саобраћаја.

И Рибар је то урадио и ми смо склопили уговор са Хамбургом, где је био познати инжењер Хелм. Отишао сам тамо. У уговору је стајало да брод у каналу треба да извуче два комада теретњака носивости од по 650 тона, у одређено време, мислим да је било 40 минута. Канал је радио са локомотивском вучом. Зашто су Бугари тражили да имају сопствени погон да могу да извлаче своје бродове, то је вероватно било политички.

■ *То је Сипски канал у Ђердапу?*

— Сипски канал, преко пута Оршаве. И још је било у уговору да стане водомера Оршава буде 250. Тај водостај је изгледа био најчешћи за извлачење шлепова помоћу реморкера. Иначе, локомотива је то извлачила. Велика једна локомотива.

И тако је посао завршен. И изградили смо брод под надзором Германског Лојда. Пробе су вршене у Ђердапу, код Кладова и у Сипском каналу. Проба у

месту, на Сави са друге стране Бродоградилшта. Наш купац преко "Инвест-Импорта" је био задовољан. После смо реконструисали задњи део брода да би побољшали маневарске способности брода. И то смо урадили.

После тога брода, грађен је још један брод по истим пројектима које је Рибар дао, али ја сам већ изашао из Бродоградилшта.

У међувремену је ЈРБ, поручио код Бродоградилшта 4 нова брода, тзв. Савске бродове, "јота" флотила. Био је услов да не сме гажење да буде веће од 1,4 метара. Инжењер Ђукановић, који је био мој помоћник, пројектовао је тај брод. Нисмо били баш прецизни у одређивању гажења. Али је Нешковић то прихватио и нисмо имали проблема с њим. Али, ставио је примедбу: "Знаш, Станојевићу, 1,4 метара и 1,5 метар то је велика разлика за нас када је ниски водостај у Сави". Па, кажем: "Немој да шаљеш кад је ниска вода. Мање товари". И тако смо то пријатељски решили.

Малопре смо рекли да су Мишић и Светозар Нешковић, инжењери и једни и други, задужили бродоградњу и ЈРБ много, својим знањем, својим искуством, својим предлогом да се нешто поправи или да се догради итд.

После Мишићеве смрти, мене позову и поставе за главног инжењера Дирекције, уместо Мишића. И ја за време док сам био тамо, обављао сам ту дужност, овако колико је било мени познато шта је Мишић све радио.

■ *Када је то било?*

— После 1950. г. од педесете до педесет прве године, сам ја био у Дирекцији главни инжењер. И наравно, даља сарадња између мене и Нешковића је постојала, исто онако као између Мишића и Светозара Нешковића. То је било тешко време за нашу земљу, јер је била са свију страна опкољена Русима. Постојала је опасност да Руси уђу сваког момента. Било је то тешко. А када је већ то тако било, онда је, да одмах напоменем, била донета одлука због те спољне опасности од стране Руса, односно СССР-а, да се све што може да се повуче из радних организација пребаци преко Дунава, преко Саве и Дунава, доле.

Наравно, ја сам од стране Дирекције био задужен за бродоградилшта. И извукли смо разне машине из Апатина, мислим из Новог Сада нисмо имали шта, јер Нови Сад није ни имао ништа, Бегеј исто тако. Зрењанин није имао. И то што смо из Апатина извукли све смо метнули у Митровицу. Тако да је Апатин дефакто остао без ових радних машина за машинске обраде.

Истовремено када се то радило, повлачење, дат је налог да се израде врло велики број скела, за прелаз.

■ *У случају ако се мостови сруше?*

— Јесте. Било је ја мислим негде око четрдесет комада скела и то велике носивости од десет или двадесет тона.

На том пројекту је радио Рибар и инжењер Стојановић, не знам како му је име. Он је брат овог Илије Стојановића, академика. Исто тако, била је донета одлука да се изгради понтонски мост између Сремске Митровице и Мачванске Митровице. Понтонски мост је направљен тако да може да се отвара за пролаз бродова и да се затвара.

Идемо даље. После неке реконструкције у, како се каже, горе у врху, није било више интереса да ја будем тамо и ја преузем Бродоградилиште "Тито", тамо где смо радили већ ...

■ *Значи, вратите се?*

— Вратим се тамо.

■ *Да ли могу да Вас питам нешто? Како је направљен тај "Дунавски Лојд" у Сиску? Да ли је "Лојд" основан као неки пандан српским предузећима или како?*

— Ја мислим да је он наследник онога руско-југословенског паробродарства, када је оснивано после рата. Руси су заједно са Речном пловидбом формирали једно друштво које се звало Југословенско-руско друштво. Е, после четрдесет осме године то се друштво распало.

Можда је и кад су се осамосталила предузећа, да је код поделе средства створен "Дунавски Лојд". Јер је вршена подела средстава и у железници и у речној саобраћају. Е, сад, "Дунавски Лојд" је један део пловила добио и тако. Ја претпостављам да је тако било.

■ *Што су га чак у Сисак завукли, то питам?*

— Е сад. Био сам у Сиску. Како се зове, овај, задрти Хрват, који је био за време Тита премештен из Службе политичке у неку установу, Хрватска заједница или како се зове, то не знам. Он је премештен, али је он дао идеју да се у Загребу формира пристаниште.

И мене и Јовића позову једног дана да ми тамо идемо да видимо шта можемо да направимо од тог пристаништа. Био је један инжењер у Дирекцији речне пловидбе, или у Пројектантском заводу, који је био задужен за пловне путеве и за обале, не знам како се тај инжењер зове ...

■ *Да није Хрват неки. Јаша Безлај?*

— Е јесте, Безлај. Видиш, заборавио сам много.

■ *Какви заборавили!*

— А, да. И одемо Јовић и ја тамо, Безлај је већ био тамо и још неки инжењери. Погледамо, и да ли смо направили неки записник или смо ми сада дали неку идејну скицу, ја мислим да смо Јовић и ја дали само неку идејну скицу. Ја знам да је то пристаниште требало да буде сувише угнуто тако да

ниси могао да окренеш објекат, него си морао да вучеш са крмом, натраг, је ли тако, спустиш сидро напред и извучеш га. То је било једно извесно време актуелно и после не знам како се то завршило. Ја мислим да су они одустали.

Али, рекао сам за "Дунавски Лојд". Његов постанак то не знам тачно, али претпостављам да је овако било. Они су имали више склоности да раде са Апатином него са Бродоградилштем "Тито" и то је био један политички проблем.

У Пројектном заводу за речни саобраћај, Јова Поповић је био директор, радио је инжењер Ђурчић Никола, врло способан инжењер и направио је шлеп од хиљаду тона, први, такве врсте. Значи димензије је одредио, ширине, носивост и тако даље, хиљаду тона и то без грешке. Ја мислим да су тај први шлеп радили за "Дунавски Лојд".

Наравно, ми чим смо видели тај шлеп, одмах наш Пројектни биро изврши неке преинаке тако да смо ми имали исти такав пројекат, у Бродоградилшту, са свим оним основним карактеристикама. Не знам које су измене извршене, тако да он не може да нас тужи, а не би ни било фер, нити је Јова Поповић хтео да нас тужи. Али нам је приговарао за то. Јер ни један пројекат Бродоградилште није радило код њега, све је радило у сопственом Бироу, а то је била конкуренција.

И директор каже мени: "Станојевићу, то је политички проблем. Одмах да узмемо неки објекат од "Дунавског Лојда" да радимо". И један од тих објеката, не знам да ли је било и шлепова, али је био моторни тегљач теретњак "Сисак".

Е, Веља, како се зове, Вељко, он је радио код ЈРБ-а, али је сарађивао врло много са Заводом за пројектовање и са "Дунавским Лојдом". И он је израдио тај пројекат, Вељко. Сетићу се ја, имам записано његово име.

Израде они тај пројекат. Сви ови нови објекти за унутрашњу пловидбу, били су под надзором изградње од стране Југорегистра, и тако је основан Југорегистар овде, ова филијала његова из Сплита је била у Београду.

Ту је мислим, Јовић био први управник. После Јовића сам ја дошао. Јовић је отишао на Факултет, а ја заменио Јовића.

И тај Вељко, инжењер Вељко Једић, сетио сам се, је израдио тај пројекат за "Дунавски Лојд", и "Дунавски Лојд" то пошаље у наш Регистар, да Регистар доле у Сплиту овери, конструктивно да је исправно, по прописима Германског Лојда. Германски Лојд је већ имао сарадњу са нашим Југорегистром доле, и према томе ми смо били исто тако у сарадњи са Германским Лојдом.

■ *Да Вас питам. Није нека велика разлика била у нашим прописима и прописима Германског Лојда?*

— Ког Лојда? Германског? Не, ми смо копирали. Мислим да је написано о том Германском Лојду. Да је преведен.



- *Да, Крецуљ је то превео. Ми смо по њему радили на Факултету. Нема неке битне разлике.*

— Нема. Е, доле у Сплиту, главни преглед је вршио Лајбенпрост чувени.

- *Немачки инжењер?*

— Не, Југословен, да ли је Хрват или Словенац, не знам које је нације. Али, он је врло савесно гледао сваки објекат, сваку ставку тамо. И наравно да где је он сматрао да нешто треба поправити, он је то црвеном оловком.

- *А, шта? И речни бродови су ишли код њих доле?*

— И речни. Сви који су рађени, сви су ишли доле код њих у Сплит, преко нашег Регистра у Београду.

Наш Регистар у Београду је био, како да кажем ... Инжењер Мозетић Влада је био само одашиљач доле. Он је понегде погледао нешто, па ако му се учини сумњиво, он је ставио у писмо да погледа Лајбенпрост детаљније.

И Лајбенпрост је то прегледао врло савесно и тај објекат је рађен у Бродоградилшту ”Тито” на Ади Циганлији.

Када је објекат завршен, он је отишао у експлоатацију. Међутим, у експлоатацији се показало вибрирање. Са десне стране, мало напред од средине, ту негде је вибрирао, врло је јако вибрирао.

Позову мене и Зрнића у Комисију, ја не знам да ли сам ја био тамо још у Бродоградилшту, када су изградили. Мене и Зрнића зову да погледамо. И ми наравно пустимо брод оптерећен да иде. Уз Дунав смо ишли. И видимо стварно вибрира. Ја рекох: ”Да ми то не прерачунавамо”. Зрнић би хтео да то прерачуна, у заједници са Хлитчијевим. Кажем ја: ”То је дугачак посао, да ми то другачије решимо”.

Ми испод палубе провучемо вартикалне јаке лимове, заваримо и пустимо то да иде. И ми смо то тако одлучили, и дамо предлог да се то тако обави. Ја мислим да је то Бродоградилште обавило, и после није било рекламација.

И то је било са ”Дунавским Лојдом”.

Затим, после извесног времена, пробили смо ову изолацију Хрватску и још неке објекте смо радили за ”Дунавски Лојд”. Мислим да је инжењер Чолић доста радио за ”Дунавски Лојд”, не знам које врсте робе је вукао одоздо ”Дунавски Лојд” до Вуковара или горе до Сиска, то не знам. То је инжењер Чолић радио за ”Дунавски Лојд”. А Јовић је радио превоз, не знам, да ли те исте робе за Југословенско речно бродарство.

Видите, ту сад када говоримо о тим бродарствима, појавило се ово бродарство доле на Дунаву, доле у Крајини, у Прахову.

- *То је занимљиво да нам кажете, то је нов податак.*

— Пре него што се то предузеће појавило, ја сам сазнао, не знам да ли ми је Јовић рекао, али неко ми је рекао, да је директор из Бора, Словенац, у Београду, и да ја одем тамо да га интервјуишем, да га питам шта мисли, како ће да превезе робу, од Браиле, не знам тамо где је било истоварно место, до Прахова.

И, наравно, прими мене тај директор. И ја кажем: "Слушајте директоре, чуо сам да Ви планирате да превозите робу Дунавом. Ја сам мислио да би требало да организирате превоз као унутрашњи транспорт. Да имате сопствену пловидбу". Ја то гледам, овако, како да кажем, с једне стране са гледишта Бродоградилшта, јер мора да изгради нове објекте, је ли тако, то је посао за мене. А с друге стране да му помогнем јер овај превоз од стране предузећа са којима је он склопио уговор није то тако поуздан. Биће ту прекида у технолошком процесу.

И он каже: "Знате шта, ми смо тај проблем решили на тај начин што смо склопили Уговор са ЈРБ". Сад, ЈРБ нема интереса да држи шлеп тамо два месеца или две недеље празан, док чека да дође онај са товаром. И испоставило се да је та констатација моја била тачна и добра. Јер они су морали да изграде сопствена пловила и вуку робу доле до Прахова.

■ *Значи, тако је настала та тзв. "Праховска флота".*

— Тако је настала. Да ли су они мој предлог послушали или су имали тешкоће са ЈРБ, па су самоиницијативно, то је друго питање. У то не улазим.

Сада се, исто тако, поставило питање изградње бродоградилшта у Кладову. То је Младен радио, Младен Јовановић је пројектовао то бродоградилште.

Толики велики број бродоградилшта имамо. Имамо Митровицу на Сави, Бродоградилште "Тито" овде, горе на Дунаву код Бездана имамо Апатин, имамо Зрењанин, имамо Нови Сад и не знам још ...

■ *Има у Бачком Моноштору, и у Бечеју, и оно доле у Кладову што сте казали. Доста има бродоградилшта.*

— Е, сад је питање да ли је то све оправдано?

■ *Знате, они су јако добро радили, док је био овај тзв. "Руски програм" док нису дошле санкције, док се није распао СССР.*

— У Кладову?

■ *Не. Сва су бродоградилшта лепо радила, сви су имали посла и посла. За Русе су радили, а сада стоје као и наше бродоградња. И ону су се сви развили на рачун тог "Руског програма". Све су то савремена бродоградилшта, имају савремене навозе, савремене хале. Изванредно, верујте.*

— Има још једно бродоградилште овде. Како се зове? "Бродотехника".

- Јесте, "Бродотехника". Они су прешли код Остружнице. На Сави су. Они праве мање бродове, јахте и такве ствари, ситније. Специјализовали су се.

— Како раде бродоградилштва, рецимо, у Регензбургу? Они кампањски раде. Кад имају посао, они сви се покупе из свих тих околних села и околних места и дођу и раде. Када заврше посао они се врате. И нема сталног посла код Регензбурга. Тако су ми говорили када сам био у Регензбургу са Нешковићем.

Интересантно је још овде код овога рада у бродоградилштима. Знате, бродоградилште није један погон који има континуалан рад, капацитет искоришћености, него наиђу празни ходови. Зато је бродоградилште било принуђено да ради друге радње, које нису везане за бродове. Тако смо ми направили цевоводе за канализацију и за водовод са инсталацијом. Па смо правили три уљаре. У Врбасу, у Зрењанину, и још једна, овде код Пожаревца, не знам како се звахе оно место код Пожаревца, на обали Дунава. Уљаре, то је засебан погон. Ту треба направити велике бачве или казане, па цевоводе.

Осим уљаре и цевовода, радили смо и грађевинске машине за "Партизански пут". За кување смоле, за кување мазута и дистрибуцију тог мазута. Значи, имали смо фабрику за прераду тога и објекте који су носили. И једну такву композицију, да кажем, направимо и извезе то "Инвест-Импорт" у Шпанију код Франка. Ми смо били једини из Србије и Југославије који је извезао једну овакву машину.

- Када је то било?

— То је било све до педесет друге године. Е, сад дође прелазак мој у Регистар.

Али, педесет и друге године нисам прешао ја из Дирекције одмах у Регистар, него сам био доле и радио оне објекте све до педесет и девете године. Педесет и девете или крајем педесет и девете године, ја сам тек онда прешао у Регистар код Јовића. Тек тада. Све ово време, о коме сам говорио, у Бродоградилшту сам био. То је било педесет и друге године, односно стално, како да кажем, од тридесет и седме године са малим прекидом за време окупације јер сам ја био у ропству, био сам стално у вези са бродоградњом.

- Али, Ви сте, колико ја знам, и на Факултету у то време деловали.

— Е, то је други проблем.

- Док сте били у Бродоградилшту били сте и на Факултету, хонорано.

— Јесте, ја мислим од педесет и прве, педесет и друге године. Тек, ту је интересантно како сам ја дошао на Факултет.

Инжењер Сувајчић је преузео *Механизацију претовара* и он је тражио сарадника, да ли од Јовића или од некога. Инжењер Сувајчић није одмах

директно био на Факултету, он је хонорарно радио. Е, он је био у Планској комисији. Прво је био помоћник министра за железницу, не знам ко је тада био министар, а он је био његов помоћник за експлоатацију. И одатле он почиње да ради на Факултету.

И, наравно, после када се то Министарство расформирало, он је био у Планској комисији, ту где је споменик Кидричу у Кнеза Милоша улици, у приземљу. И питао је он некога кога би могао да дође на асистирање за *Механизацију*.

И неко је предвидео Хранислава Томашевића, из ПИМ-а. Како је до тога дошло да се одустало, да њега не позову, него да позову мене, то не знам. Можда је Јовић био ту, овако, главни арбитар.

И ја, наравно, добијем место хонорарно. И било је доста студената, знам.

■ *То је значи било још на Бановом брду?*

— На Бановом брду. То је била прва Висока школа наша тамо на Бановом брду. Миленко Јаковљевић, је то основао, је ли. Вероватно је то Светозар Чолић лепо написао у овом, како се зове, у једном поглављу о развоју Факултета, у овој плавој књизи поводом 20. година постојања Факултета.

И ја сам наравно добио решење о хонорарном раду на Факултету. Мени није било питање пара, мени је било питање рејтинга. И рад се одвијао на тај начин, што сам ја радио после радног времена. Вежбе су држане после рада, а, углавном, се ишло дотле док се не заврши последњи. Није се гледало на време, до девет, пола десет се прегледало, радови су се прегледали један за другим, како је који студент дошао на ред.

То је ишло стално докле год нисам прешао на Факултет. Ја сам био стални сарадник, асистент хонорарни код Сувајцића.

И Сувајцић је, наравно, писао и књиге. Ја сам те књиге и гледао, неке сам ја и студирао, али касније. Он је доста то лепо написао, те књиге...

■ *Четири књиге је он написао, док смо били студенти, од 1964. до 1969. г. Четири књиге, које и дан данас вреде, верујте ми.*

— Интересантно, сад нема везе са овим. Кад је било, кад си ти дипломирао, ја сам ти био у Комисији. Јовић каже: "Шта да му дамо?" Кажем ја: "Немој да му дамо десет, јер ће сви да гракну на нас да је он син Чолићев и да смо му зато дали десет, да му дамо девет". И Јовић се сложи.

Одем ја код Сувајцића после тога, после извесног времена, прошло је време. И кажем му: "Знате шта сам ја урадио сад. Ја сам био у Комисији за полагање дипломског испита код сина Чолића". "И?", пита он. И рекох: "Момак је знао све и било је питање да ли да му дамо десет". Ми смо се били сложили да је тај твој рад био за десет, али била је ова примедба, није Јовићева, Крецуљ није рекао ништа. А Сувајцић ме је укорио за то.

Каже: "Ако је он заслужио десет, требало му је дати десет, без обзира чији је". И ето, кажем, тада сам погрешно, али, шта ћете, тако је, деси се грешка.

- *Да ли знате да када сам ја дошао на Факултет 1974. године, једно време сам, поред рада на Одсеку за речни и поморски саобраћај, био и код њега асистент на предмету "Основи механизација претовара" на Првом степену студија. Баш сам био задовољан што ме је позвао.*

— Сувајдић је био врло коректан у односу на сараднике.

- *И велику је слободу мени дао. Припремао сам, прегледао и оцењивао задатке. Ето, то су моја лепа сећања на њега.*

— После рада у бродоградилушту, од педесет друге до краја педесет девете мислим, прешао сам на рад у Југорегистар, и ту сам срео инжењера Јовића, који је помогао да ја дођем ту, и, наравно, био сам задужен за моторна постројења и парне котлове. Поред мене за парне котлове је био задужен и инжењер Луковић, а Владимир Мозетић је био за бродски труп и надзор над варењем бродског трупа.

Ту, у Регистру није био велики неки и, овако, тежак посао и мене, ко ме препоручио не знам, зове једног дана Станић, директор ЈРБ-а да ја преузем од Поца уредништво часописа "Бродарство". И, наравно, ту није била никаква примопредаја. Од Арбутине жена, не знам како му беше име, његова жена је била секретарица тог часописа.

- *Госпођа Љубица, Лула ... Он је Милорад, Милорад Арбутина који је после постао директор ЈРБ-а.*

— Е и ја кажем Станићу шта би требало да буде. Кажем: "Толики велики број бродова смо изградили, а ми немамо нигде писмени докуменат да се то урадило". И, наравно, Станић се сложи. Ту је био мислим и Зрнић. Не знам зашто је то Поцо оставио. Да ли зато што је отишао на Факултет или био преоптерећен?

- *Није још отишао на Факултет ..., код Зрнића у Институту је радио.*

— Није? Е, он је радио значи горе у Академији, у Институту.

Ја сам казао бродоградилуштима и инжењерима који раде: "Имате да направите опис сваког новог објекта, са малим цртежима, у размери наравно, да се има податак једном написан, да је тај и тај објекат, такав и такав изграђен у том и том бродоградилушту". И рекох: "Ја ћу то да штампам. Вероватно ће бити и награђено". Да ли је награђено, не знам.

И тако се то, како да кажем, спровело. И, поред тога, биле су још штампане и друге ствари, научне ствари. Рецимо, инжењер Димитрије Јовановић из Пројектантског завода, који је на овом скупу у Академији, када је Зрнић организовао, седамдесет шесте, написао један чланак о кретању бродова помоћу цилиндра, на цилиндрима који се окрећу.

Али Дима Јовановић је био познат не само по томе, него он је имао идеју да се бродови крећу по систему као што се рибе крећу, значи не са пропелером или са точковима, него кретањем ових пераја задњих и ових бочних, итд. И он је написао неколико чланака, мислим, у том нашем "Бродарству".

Затим, писао је он још неке ствари. Рецимо, о компресији без клипа и шта ја знам. Он је написао оно што је вероватно видео у часописима страним, па је он то прерадио, итд. Углавном, био је сарадник.

Осим тих наших инжењера који су били конструктори и извођачи радова, у "Бродарству" је радио и писац који је писао о животу бродара на броду. Не знам како се зове, његова књига је била преведена, књига приповетака је била преведена.

- *Е, знам, Младен Ђуричић. Он је био некада капетан брода и књижевник итд.*

— Е, јесте. Младен Ђуричић. С њим сам ја сарађивао. И био сам код њега неколико пута и његова жена је била песникиња, исто. Морам да кажем да једну његову приповетку нисмо докрајчили, због тога што Станић није хтео да тај чланак прихвати, јер у том чланку су биле слике старих жандарма. А ја кажем: "Па нема везе то друже Станићу то је било, ми то не можемо да избришемо". "Немој ти мени Станојевићу да причаш и готово".

Ето, и остаде тај део те приповетке недовршен. Мислим да је та књига, где је написана као приповетка, да је још код мене. Списак тих радова од тог Ђуричића, још је негде по овим наслагама књига.

И тако тај Ђуричић ми је у разговору говорио када сам био код њега, да је живот на броду тежак и тако и да је интересантан и да је то његова преокупација. И изнео ми је књигу где је нека његова приповетка штампана пре неког чувеног писца у Немачкој. Пре њега он је дошао на првој страни, или рецимо друга страна, а тај Немац, који је био врло познат, он је дошао касније. Био је врло поносан што су му дела преведена.

А, видим, после када је он умро, он је био члан Друштва писаца, није се ово Друштво писаца много огласило, није много било забринуто због смрти овог Ђуричића.

Е, кад смо ми тако организовали наш часопис "Бродарство", то ми је била главна преокупација, поред онога што сам радио службено. Наравно, да ми се то није ништа плаћало.

- *Могу само да кажем, да ми имамо на нашем Одсеку за водни саобраћај, а и у Библиотеци Факултета комплете тих часописа, и да, и дан данас, ми студентима дајемо да их користе, јер су ту изванредни технички описи, генерални планови, цртежи бродских линија, свих тих наших уникатних бродова.*

— Јесте. Е, лепо. Е, добро, је. То је једно. А, друго, што још хоћу да кажем за тај часопис је да Станић према мени није био тако отворен као према људима који су били у Партији. Не знам какав је према Зрнићу био.

■ *А како је часопис престао да излази? Зашто? Да ли због пара или нечег другог? Њега је ЈРБ практично финансирао.*

— Јесте. За време моје владавине у том часопису, значи док сам ја био главни уредник, ја сам успоставио везу са Руским тамо неким издавачким предузећем. И Руси имају преглед и воде евиденцију о свим часописима који се појављују на тлу, рецимо, Србије, Југославије, Мађарске, Бугарске. Не знам да ли то важи и за западне земље, али они су имали то. И, наравно, пошто сам успоставио ту везу са њима, ја сам са њима одржавао везу и по један часопис им слао. Шта су они радили са тим часописима, ништа нису могли, али су имали евиденцију о свим објектима који су новограђени, како су изгледали, још ако има и негде да је вршена нека проба, у каналу, рецимо у Дуисбургу, и шта ја знам. Све је то записано у оним нашим чланцима у "Бродарству".

■ *Добро. Али, мене занима зашто је часопис престао да излази?*

— Ја сам то радио три или четири године. Шездесет треће сам прешао из "Бродарства". "Бродарство" се угасило, мислим, из два разлога. Прво, Станић је отишао из ЈРБ-а, а оне управе које су дошле после Станића нису придавале никакав значај овом часопису који је формиран да буде огледало наше. Наша сва испитивања која су вршена ту су приказана. Други разлог су паре. Недостатак пара.

Време од 1959. до 1963. провео сам у Регистру и то смо третирали ту материју у издавању часописа "Бродарство". А поред Часописа "Бродарство", наравно, редовно се одлазило на преглед појединих објеката у бродоградилницама. Значи, њихова монтажа и испробавања, и пробе, итд.

■ *Да ли сте Ви као директор ишли исто?*

— Јесам, јесам. После одласка инжењера Јовића, сви су очекивали да ће Влада Мозетић да наследи Јовића. Он је од почетка Регистра тамо. И изненађење је било велико. Да ли је Јовић то удесио или су они сматрали да ја имам више везе, да имам више поверења у бродоградилницама, него што има Мозетић, и они мене поставе за, како се зове, шеф уреда у Регистру. А ми смо, Јовић и ја, увек казивали - Управник Регистра у Београду.

Међутим, тај директор у Сплиту је желео да се Регистар из Сплита пребаци у Загреб, јер тамо је Институт за испитивање бродских модела и шта ја знам. Међутим, они Сплићани, наравно бродоградилница сва, дигну галаму против тога, и он пропадне са том идејом. А ја сам га подржавао, јер сам сматрао да је ближе да идем у Загреб него да идем чак доле у Сплит. Четрнаест сати треба возом.

И наш тај предлог је пропао. После извесног времена дође питање из Сплита, да ли Уред у Београду жели да се осамостали од Регистра у Сплиту. А

ја, овако, ако је то питање, ја то желим. И позову мене горе у Дирекцију, ко је био, у врховима власти и питају: "Зашто Регистар у Београду жели да се осамостали?" Рекох да ми нисмо дали предлог да се ми осамосталимо, да се ми отцепимо. Ми смо добили захтев, односно питање да ли желимо, а ако је питање, ми смо рекли да се отцепимо. Али ми, рекох, нисмо дали захтев да се отцепимо од Југорегистра у Сплиту. И то је тако легло.

Друго, интересантно, да су разноразне пробе вршене. Тај посао у Регистру није тако монотон, али није ни овако, како да кажем, неинтересантан, јер се увек налазе по неки проблеми.

Ја се сећам, кад сам био на прегледу котла на броду "Србија" који има четири котла по сто квадрата. А тамо, на пракси је била наш студент. И ја онако мокар са оном кошуљом, било је летње време, сав сам се био презнојио док сам ушао у котла доле, све затворено, али је запара, висока температура. Каже она: "Друже професоре, да ја Вама оперем ову кошуљу". Ја рекох: "Ма где ћеш да је опереш, то не долази у обзир". Но, она навалила и узме и само протрља кроз врућу воду и осуши се моја кошуља зачас. Е, рекох: "Хвала". А она је радила код професора Чолића, мислим, дипломски рад. Она је имала задатак да прикупи податке о уласку на путничке бродове свуда успут на линији од Београда горе, до ... То се сећам. И сад ми је тај њен задатак, овако, пред очима. И она је то лепо урадила, педантно, наравно, у сваком пристаништу, ко излази, колико излази, ко улази, колико улази итд, и дала је она леп приказ.

Али, кад смо код тога, када погледам све оне наше дипломске радове, шта су радили наши студенти, то је, како да кажем, екстракт од све оне наставе, и оно што треба да зна наш саобраћајни инжењер по струкама.

■ *Баш Вам хвала. Јер ми на нашем Водном одсеку искључиво дајемо теме које живе. Дакле, теме које су актуелне.*

— Само узми ону књигу о Факултету, са плавим корицама, па прочитај од шездесете не знам које године, па на овамо да видиш да је свака тема, по сваком одсеку, молим те, адекватна оној материји и потребама. Тако да мислим нека човек узме књигу и нека прочита, да види шта је тај Факултет све дао.

■ *Ја увек студентима на крају кажем, да тај дипломски рад чувају, да им буде узорак, како да праве техничке елаборате, и студије на послу.*

*Е, кажите ми још. Наш професор Крецуљ је почео да ради код Вас, је ли тако?*

— Јесте. Он је почео у Регистру. Он је био са Мозетићем. Радио је на бродовима, на кориту, трупу, на бродоградњи. Те радове које је контролисао инжењер Мозетић. Они су заједно радили. А ја сам радио заједно са Луковићем. Тако, нас четворица. Да ли је био још неко? Није био више нико.



Нико, само нас четворица и секретарица Душанка. А ја сам био још задужен да правим и платне спискове.

Е, то је био рад у Регистру. Сад, ја сам прешао на Факултет. Јовић је то средио тамо. Био био декан, шта је био не знам, углавном ја сам прешао.

■ *Ако сте прешли шездесет треће, тада је био Сувјић декан.*

— Е, Сувајчић, Онда је Сувјић био, не знам.

Интересантно је, рецимо, то, да када сам ја дошао на Факултет, ја сам био, како се зове онда то, нисам био асистент, него другачији назив је то био, па сам имао врло мали број часова. Онда професори Сувајчић и Чолић се договоре да ја водим вежбе и код професора Чолића. И сећам се да сам ја водио студенте у Бродоградилушту на Чукарици, и имали смо задатак да снимамо водне линије на неком објекту, не знам који. Био је то шлеп.

■ *Тако је исто и нас Крецуљ водио.*

— И то је трајало извесно време. Значи, мој рад се одвијао и код професора Чолића и код Зрнића и код Сувајчића. Зрнић је, мислим, предавао Бродоградилушта.

■ *Знам да нам је професор Крецуљ причао, да је Зрнић њима, тим првим генерацијама држао ”Механизацију претовара”, ”Луке и прис-таништа” и нешто о бродоградилуштима. Он је професору Крецуљу то предавао.*

— Када спомену то када је радио професор Зрнић. Крецуљ је био на испиту, и сећам се да је било одређивање величине снаге за дизање терета, с тиме да период убрзања буде, не знам колико беше секунди. Не сећам се. И ни један од оних студената који су тада полагали тај испит није урадио. Само је Крецуљ урадио тачно. Јер је узео још силу која потиче од убрзања, значи повећава тежину.

■ *За њега кажу да је био јако добар ђак?*

— Одличан је био. Он је био најсолиднији од свих ових које ја познајем.

■ *Знате, професор Крецуљ и сад нама, врло дискретно каже своје мишљење, када га нешто питамо, али никада ни не намеће свој став.*

— За мене, док сам ја био, Крецуљ је био један од, а можда и најбољи ђак из те генерације која је дипломирала.

■ *Професор Чолић каже да је то био најбољи ђак у то доба на Водном одсеку.*

— Имали смо ми тако неколико тих најбољих ђака по одсецима, као најбоље. Рецимо, Ненад Јовановић. Ја сам из његових радова извукао да је

он одличан инжењер, да ће бити одличан инжењер. Па онда Банковић, исто тако. Ови други, железничари, не могу да се сетим који су најбољи. Њихов квалитет, тек треба да се покаже, од када је дошао Божа Милошевић.

■ *Кажу да је Мирко Чичак био добар од железничара.*

— Јесте. Е, за мене је важно било да израдим један рад који ће да послужи за моје даље унапређење.

■ *Хабилитација?*

— Хабилитациони рад. Онда је то био услов за професора. И ја се јавим код Сувајџића. Рекох: "Ја бих радио бродске точкове". Сувајџић каже: "Па сад је све на моторни погон, не раде више точкови". Рекох: "То није тачно, има у овим земљама у развоју, неке су још реке недоступне да бродови буду на моторни погон него на точкове". И баш сам прочитао неки чланак, не знам ко је написао, о броду са точковима који у пливацима у тим рекама плови по овим земљама у развоју.

И ја му покажем тај чланак, онда он позва професора Чолића, и каже му: "Станојевић хоће да ради хабилитациони рад о точку. Шта мислиш?" Ја нисам чуо шта су даље разговарали, Чолић се сигурно сагласио. И каже Сувајџић: "Добро, ради".

Ја седнем, наравно, и узмем неколико књига руских. И у једној књизи руској наиђем где је био обрађен точак, односно силе на точку на бази дејства као аеропланско крило. То је Франтлова теорија о дејству сила на аеропланско крило.

Израдим ја то. И, наравно, однесем код Зрнића. И конкретно изложим ја то, како је Рус предвидео и примена тога његовог излагања аеропланског крила на рад допате и то на точку код парних бродова.

И одреде они Комисију. Био је Зрнић, Јовић. е не знам Чолић није био, мислим, у Комисији, не сећам се ко је. Али знам да је Зрнић био и Јовић.

■ *Можда је Чолић био болестан?*

— Ма чини ми се и он је био. Чини ми се. И дођем ја, поднесем то, Зрнић је написао реферат, дао повољно мишљење и ја сад то треба да браним, да изнесем. Међути, ја не знам ко је био декан у то време када је то било. И он каже да нема потребе да се то излаже. То је једини случај, не знам да ли је неко пре мене био. Пре мене је излагао Миленко Јаковљевић. Ја сам био на његовом излагању. Излагао је Сувајџић. И сада сам требао ја, али одлучено је да ја то не излажем, признаје се рад као налаз Комисије. Комисија је дала повољан резултат, повољно мишљење и ја на бази тога будем унапређен у ванредног професора.

За то време, док нисам још израдио овај рад, ја сам преузео *Машинство* од овог Ђурчића. Ђурчић је држао то *Машинство*, то је значи машинске елементе и термодинамички део. И ја то узмем.

■ *Он је био професор са Машинског, је ли тако?*

— Не, он је био професор са Електротехничког факултета. И он је био ванредни професор.

Е, термодинамички део је мени био познат. Имао сам и ту срећу да у Минхену код чувеног професора Нунселта слушам његова предавања из термодинамике и још његов курс из преноса топлоте, тако да ме је та материја била лежала на срцу, а кроз школовање на овом Универзитету нашем, ја сам имао десет из *Термодинамике*, тако да сам био потпуно верзиран у ту материју.

Ја сам онда када су ме поставили за ванредног професора престао да будем асистент код Сувајдића. И када је било питање увођења предмета *Унутрашњи транспорт*, не знам када је то било одлучено да се уведи као предмет, а нисам био постављен још за ово, ја сам код Јовића рекао да ја могу да будем професор и за *Унутрашњи транспорт*. Каже он да то не да Сувајдић. Није дао. То је држао он код себе. А не бих ја ту лоше прошао, јер ми је унутрашњи транспорт ту у Бродоградилушту био мука број један. Треба све то решити.

И тако сам ја значи од асистента код Сувајдића прешао на звање ванредног професора и предавао *Машинство I* и *Машинство II*.

■ *Е, сад још нешто. Ви сте нашој генерацији били наставник из "Техничког цртања".*

— Јесте и то. То је било, како да кажем, пре него што сам постао професор.

■ *То је било сад ћу да Вам кажем. То је било, шездесет четврте године смо ми уписали факултет. "Техничко цртање" је било на првој години, у првом семестру. Ви сте били наставник који је покривао цео предмет и неким групама па и оној у којој сам био и ја, држали сте вежбе. Ту је био Бане Анђелковић. Ваша пракса је била то да остане забележено, писмени испит данас, сутра резултати и то својеручно исписано и изложено у витрини. И сећам се из "Машинства" и из "Термодинамике". Одмах, сутрадан су резултати.*

— Што пре, то је било овако правило.

■ *Имали сте увек времена за студенте.*

— За то сам био, овако, педантан, да што пре студенти знају на чему су.

Ја наравно, пошто није било књиге, није било склопљен уџбеник, ја сам имао задатак, односно осећао сам потребу и савест ми је налагала да што пре направим уџбеник за предмет који предајем.

Тако сам направио *Машинство I*. То су, били углавном машински елементи. Ту су знања за која ја сматрам да треба да зна сваки инжењер шта је зупчаник, шта је осовина, шта је вратило, и како се то понаша у погону.

А за овај термодинамички део, мени је ту професор Чолић знатно помогао. Јер код свих ових предлога за план рада, одређивање и број часова, ја никада нисам имао довољан број часова, да онај термодинамички део провучем и на машине. На моторе са унутрашњим сагоревањем, парне машине, на компресоре и рецимо на пумпе, на оне турбине гасне. Да ту материју некако могу да оживим.

Професор Чолић мени изађе у сусрет и да ми већи број часова, него што сам имао раније. Не знам, било је два плус два или два плус један, не знам како беше.

И ја сам онда обрађивао термодинамички део. Значи, све промене стања, онда мотора, принцип рада мотора, онда гасне турбине, водене турбине, парне турбине. Сви ти принципи рада су се садржали у термодинамичком делу са освртом на термодинамику. Шта се све збива код промене стања и погонског дела.

И наравно то је врло брзо разграбљено, то је неколико издања била, не могу сад да се сетим, сада када је све то издавано, али је неколико издања било.

У мом раду на Факултету биле су увек неке зачкољице међу наставницима. Једну групу је водио Миленко Јаковљевић, тако бар Јовић каже, да ли то још потиче из Америке или не, то не знам. Ови млађи људи су били уз Миленка, а ови старији професори су били уз Славка Сувајцића.

Била је једна сеанса, где је Миленко организовао тај скуп. Није он био председник Савета, био је професор и предавао је *Динамику возила*. Онда је била расправа у сали. Многи, ови који су били присутни, осуђивали су Миленков став за напад на Сувајцића.

Ја не знам да ли је Сувајцић био тада декан. Од тог времена Миленко је напустио Факултет и отишао да ради у Институт "Кирило Савић". И тамо је имао неке проблеме, око прославе Кирило Савића, не знам која годишњица. Требало је он да одржи предавање, није одржао. И одатле се склонио.

А суштина проблема, по мом схватању, је била кадровска политика. Ока и Ђокић, они су били који су одступали од тог става јер су око себе на Друмском одсеку све младе кадрове скупљали.

Значи, проблем, суштина проблема је била у том неслагању између Миленка и Сувајцића у кадровској политици. Јер Миленко је сматрао да треба млађи људи да дођу што пре до изражаја, а Сувајцић је казао: "Не! Они могу да дођу, али мора да поднесу документацију, да направе нешто, да се оцени то, па да иде то даље".

Е у том путу, ја мислим да је била разлика између њих.

Е, пошто је тад некако било изборно време за декана и продекана, пошто комунисти се нису могли да сложе ко треба да буде декан, да ли беше Миленко или неко од тих, главешина ондашњих, предложи да то буде Ока, и ја

продекан. И тако смо Ока и ја постали декан и продекан у комунистичком времену, као некомунисти. То је овако било интересно.

Е, после тога, пошто смо ми истерали наше две године, од шездесет пете до шездесет седме, опет се кандидовао Јовић. А за време док сам ја био и Ока, потекли су предлози за подизање нове зграде. Увек су уносили у план трошкове за нову зграду, и Сувајић и Јовић, и не знам ко је још био пре нас, али никада се то није могло да оствари, није било довољно пара да се то направи. То је тек успео Милошевић, Божа.

Било је доста посла око овога, како се зове, Правилника о расподели дохотка. Ја сам ту био овако главни. Ока се није бавио тим проблемом. Али ја сам се бавио проблемом наставе и проблемом тих расподела личних доходака, и никада нисам радио без Јовића.

И направимо ми, како се каже, тај Правилник о расподели дохотка и задовољимо ове службенике доле, ниже од нас, јер то је био проблем, како наградити те службенике у администрацији: Гара и друштво, па не знам Влада и Боса и шта ти ја знам све. И ми некако дотерамо тај правилник да је био прихватљив. И тај правилник је прошао. И кад се кандидовао Јовић за декана, а то се десило после нас, ја му рекох: "Јовићу, не заборави да су те они изабрали за декана, а видиш професори нису гласали за тебе. Али, администрација јесте".

У том периоду када смо ми били појавио се неки архитекта са Архитектонског факултета, који је дао предлог да направи пројекат. И он је тражио да изради пројекат за једанаест милиона динара.

Позовемо ми шефа Рачуноводства, ко је био, да ли Бранка или Благородна, не знам, и она констатује да немамо средства, јер су онда строго била одвајана средства за одређене сврхе, такозвана инвестициона средства, од ових средстава која су за текуће трошкове. Каже: "Нема". Онда, пошто нема, седнемо, Ока и ја, ту је био и Јовић, наравно без Јовића нисмо радили ништа. Јовићу су једином код нас овако била отворена врата и за све одлуке које смо доносили, био је он, овако присутан. Шта ја знам, онда је било такво време.

И кажем ја Оки да ми потпишемо једанаест милиона, да платимо из ових средстава која нису наменска за инвеститиције, па ћемо то некако да прогурамо. Каже: "Хоћеш ти да потпишеш". "Не", рекох, "Ти ћеш да потпишеш, а ја ћу као члан Управног одбора да информишем тај Управни одбор. И ја никада нећу да порекнем оно што сам рекао". И потпише Ока тако и дамо једанаест милиона тих средстава које нисмо имали на располагању, наменски смо дали. Изради се пројекат, то је била полазна основа.

■ *То је пројекат за ову зграду?*

— Јесте, јесте.

■ *Дејан Настић се зове тај архитекта.*

— Јесте, Настић се зове. Сад се сећам, сва сам имена заборавио. Долазио је он сто пута код нас за те паре да види како ће то да се реши.

Е, после је дошао, ја мислим Мацура за декана, после нас.

- *Није, после Вас је дошао Јовић, а после Јовића је дошао Божа Милошевић. Јовић је дошао после Вас.*

— Па декан је био, не знам шта је био Мацура. Мацура је имао заслуге што је он покренуо питање, обезбеђивање простора ...

- *Па он је у вароши познавао неке људе и тако. Можда је био председник Савета. али декан није био. Декан је био пре тога, 1964/65. године.*

— Није био председник Савета. Он је трчао да се иселе тамо разноразне породице, које су биле смештене ту. И то је свршено тако, једино сада је остало да се изради зграда. Имамо објекат, прошао је пројекат, прошао је онај, како се зове, билансни обрачун, све је то прошло код нас, нико није правио питање. И сада је остало питање изградње зграде.

За изградњу зграде, ја мислим, највећу заслугу има Милошевић. Божа Милошевић. Без њега зграда никада не би била. Ја сам био председник Управног одбора. Председник Управног одбора је био моћ за паре. Без моје сагласности не може. Али сам ја увек био за то да се помогне негде ако треба, па и кад није све благовремено урађено.

Јовић је био стално код мене у канцеларији. Пили смо кафу, ја сам онда пио кафу.

И тако смо решавали ми, Божа и ја споразумно, уз сагласност Јовићеву. Јовић никада није гласао за те неправилне радње које сам ја обављао као председник Управног одбора. Никада. Он увек изађе пре гласања из канцеларије. Он је, овако, имао је свој став по том питању. Али, не може, живот те тера да кршиш Закон, да би могао да успеш.

Е, сада је била изградња зграде. Божа Милошевић дође и каже: "Добили смо паре за изградњу зграде". "Где су паре?" Каже: "У банци". "Је ли имаш уговор са банком?" Онда је била велика кампања против тих прекорачења, инвестиција и обустава инвестиција итд. Страшна контрола. Каже: "Нема".

Рекох: "Боже, ја нисам за то. Док не донесеш писмено уговор са банком да су средства обезбеђена, онда можемо да склопимо уговор са предузећем за извођење радова". Јер терен је био прочишћен.

То је био разговор између мене и Милошевића. И закаже се седница, али пре седнице су комунисти одржали своју седницу, где је Божа њима то предочио све како је текло. Био је ту код нас као гост Миленко Бојанић. Да ли је Божа Милошевић са Миленком Бојанићем уговорио ствар, или није, не знам, јер је онда била пруга Београд-Бар интересантна. Ми смо дали, колико беше, двадесет девет милиона. Ја три милиона. Јовића сам натерао да и он плати три милиона, три плате. И добили смо књигу. Књигу је добио ко је платио више од две плате, ја сам дао три и добио сам књигу.

И Божа то сврши са том седницом претходном, па изнесе на ширу седницу, где је био цео колектив. И изнесе он да ће зграда да се зида. Ја кажем: "Је ли имаш писмени докуменат?" Каже Божа: "Немам". "Ја се онда од гласања уздржавам". И Храме Стојановић ме подржи да ми нисмо били за градњу без ове документације писмене да су обезбеђена средства. Међутим, Божа је то смуvas са банком, како и на који начин, уз помоћ Миленка Бојанића или не знам кога. Тако да је тих средстава касније било. Тај уговор са банком, никада ја нисам видео. Да ли је он постојао у банци? Вероватно постоји у банци тамо у некој тајној фиоци, то не знам.

И зграда је подигнута. Зграда је подигнута заслугом Боже Милошевића који је све узео на себе.

Ја сам му предочио: "Божо немој да градимо зграду". Каже: "Ништа не брини Станојевићу све је то подешено тако". "Немој", рекох, "Да ли видиш шта пише у новинама?" "Видим". "Знаш шта ти је последица после овога?" Каже: "Видим, ништа не брини".

То је велико дело Милошевића. Кад смо се једном састали на Факултету, има и слика, ја му кажем: "Божо, теби треба овде поставити статуу, главу, јер ти си творац ове зграде".

■ *Имао је он подршку Бранка Пешића, који је онда био председник Града. Велику подршку.*

— То је можда он имао, али је Миленко Бојанић био одушевљен.

■ *Миленко је онда био на челу Србије.*

— Јесте. И Миленко је био, овако, врло одушевљен, јер је за пругу Београд-Бар Машински факултет уплатио сто милиона, ми скоро тридесет милиона, али смо не знам колико пута мање од њих. Они нису, овако, били великодушни за то.

■ *А можда је Божа помогао и око пруге?*

— То не знам. У пројектовању не знам да ли је он ту био. Није био. Не знам како се зове Црногорац, инжењер, који је био врло агилан, и за једну годину утрошио пет одсто од укупних средстава. Пет одсто је скрао све на припремне радове за пругу Београд-Бар.

А онда је била и таква ситуација. Таква је ситуација била, да су Срби били разочарани ставом, ове, како се зове, у Загребу, ове Савке Далчевић-Кучар, како је она агитовала, потпомогнута од свих оних савезника, да се одцепи, да буде конфедерација, да имају засебну војску, да паре које теку сада Савом и Дунавом да остану у Загребу, итд, итд. И њена агитација је ишла толико да је Тито у последњем моменту устао и дигао против ње. И Савка је морала да поднесе оставку. И то је користило овој прузи Београд-Бар јер су сви Срби били апсолутно за то.

Среда, 20. септембар 1995. год.,  
од 10<sup>30</sup> до 13<sup>15</sup>

Још једна ствар која је врло важна, а то је насипање Новог Београда. То је велики посао. И ми смо заједно одлазили код Ђурице Јојкића. Он је био градоначелник Београда. Нас је увек Ђурица Јојкић лепо примио, интересовао се за рад у Бродоградилштву, какво је стање, финансије, итд., за све оне елементе који су потребни да види да ли предузеће иде напред и како стоји.

Ђурица Јојкић нас је увек примио лепо и ми смо у сарадњи са Ђурицом, са градом, добили тај посао. С тим, да ми одредимо и израдимо механизацију за насипање, а да експлоатацију те механизације врши ПИМ – Предузеће за водне путеве.

И сада, још су нам остале две ствари које нисмо докрајчили, а које се одnose на сарадњу са Машинским факултетом, значи, са Зрнићем и Хлитчијевим. А то је насипање Новог Београда и Пристаниште.

Да се тај посао обави, била је оформљена једна Комисија која је требала да изради где да се вади тај песак за насипање, како да се превезе, којим средством, како да се превезе до другог багера који треба да избаци песак на обалу до ценовода.

У тој Комисији је био Зрнић као носилац посла, био сам ја, од стране Бродоградилшта, и били су инжењери Душан Тасић и Хранислав Томашевић из ПИМ-а.

И Зрнић и ја смо, пре него што је почело да функционише та наша Комисија, обишли Холандију, Немачку и Данску, да бисмо видели каква су искуства тамо. Ми искуство нисмо имали. Били смо код Вурмајстора и Вена да видимо, пошто су ту прављени багери какви су били потребни за насипање Новог Београда. Ту је био тај велики уписни багер "Züdhafen" се звао. А не знам како су га после крстили. Крстили су га другачије.

Е, када је то тако виђено, ми смо се вратили и поделили посао на Факултету, шта који треба да ради. Душан Тасић и Томашевић добили су задатак да одреде место за преузимање песка од стране багера, утовар тих средстава која треба да преносе и истовар средстава на обалу.

■ *То смо ми, извините, у ПИМ-у звали "багерски караван". Тако се звао.*

— И други задатак је био положај пумпе на одстојању од багера за даље насипање тамо.

Само да кажем ово. Пумпа багера може да пумпа воду и да направи емулзију. Однос емулзије, тај однос између воде и песка је био један према шест. Шест литара воде, значи, на један килограм песка. Нека се зна да је тај однос био.



И тако смо ми отишли код једног предузећа у Либеку које је градило багере. И у тој фирми, ми смо поручили на њихове савете, два багера да постигнемо милион тона годишње. Задатак је био да годишњи капацитет багера буде милион тона. И они су нама препоручили два комада мотора MVM и пумпе и ценоводе по димензијама. То је једна фирма, фабрика машина у Манхајму са којом смо имали врло лепе и добре послове.

И ми смо тако усвојили та два мотора за пумпе и ценовод од 300 мм за насипање Новог Београда.

Наравно, то је трајало доста дуго. Није тако ишло лако. Дирекција за насипање Новог Београда је била у Новом Београду. Директор те дирекције је био Брана Павловић. Био је Црногорац. И имао је он једног врло способног инжењера, не могу да се сетим како му је име, и он је са нама ишао у Либек.

Наравно, код закључења тог посла, ми нисмо имали тешкоће. Паре су увек биле овако, на домаку руке, само по потреби смо ми узимали. Наравно, по уговору све, али ако нама било шта запне, ми смо могли да добијемо новац.

Значи, та сарадња између Дирекције за насипање Новог Београда и нас је функционисало добро.

Надзорни орган од стране Општине мислим, био је неки врло способан човек, Владисављевић се звао. И он је нама помогао доста да ми тај посао добијемо с једне стране, а с друге стране је надгледао како функционише то све.

И њега смо ми водили у иностранство, исто, да погледа како то изгледа, где се насипало, шта се насипало. Значи, та сарадња је функционисала добро.

Тај посао насипања је трајао доста дуго.

- *Сигурно двадесетак година. Када сам дошао у ПИМ шездесет девете, увелико се насипао Нови Београд. Па ето, насипао се све до краја осамдесетих година.*

— То је крупан посао који је направљен од стране Бродоградилшта и "Ивана Милутиновића" и наравно од Машинског факултета где је радио Зрнић и Хлитчијев.

- *Е, само да кажем, због оних читалаца који су млађи. Ја се сећам да је постојао само пут до Земуна и један део се издвајао за Бежанију, све лево и десно су биле шикаре и мочваре. То је данашњи Нови Београд.*

— То је било велико пространство, све те шикаре и само су жабокрене биле. Могло је да се чује горе на Калемегдану како то увече изгледа пред мрак.

Знате да је омладина онда радила на Новом Београду данашњи хотел "Југославија". Онда је то било предвиђено за Дом омладине. Међутим, после

се то преиначило. Дом омладине је постао у Београду, а тамо је остављено да буде хотел.

И Тито је морао да интервенише код омладине. Омладина је тражила да се што пре изгради Нови Београд. И он је морао јавно преко радија и да ли беше телевизија, не знам, у оно време, да каже да не може то тако брзо да се гради Нови Београд, најмање треба петнаест година. Сећам се да је он онда рекао да ће требати петнаест-двадесет година да се то изгради. И онда се стишала, како да кажем, бунтовна омладина која је хтела да се то гради брзо, стишала се и тако се после одвијао тај посао са градњом.

Одмах после насипања почело је и да се гради. Ту на песку није могло ништа да се гради, али је фундарање, како да кажем, основ да се побију шипови и тако, то се сад види код Новог Београда.

То је био велики посао. И мислим да смо ми као Бродоградилнице, као "Иван Милутиновић" задужили Београд доста и наравно заједно са Факултетом.

■ *Е, сад сте рекли да идемо на Луку, на Београдско пристаниште?*

— Ја не знам ко је дао облик пристаништу и ко је одредио локацију. То не знам. Међутим, знам да сам био једаред горе у Институту "Јарослав Черни".

Е, код "Јарослава Чернија" сам ја био једаред, не знам да ли тим поводом или неким другим, да погледам како изгледа и шта се дешава када вода потиче поред улаза у Пристаниште.

И доказано је да тај нанос песка на улазу у водну територију Пристаништа, нема велику сметњу за улаз бродова. И ко је пројектовао то тако, ја не знам. Углавном ја сам са Зрнићем имао задатак да одредимо механизацију, унутрашњи транспорт треба да се реши, итд.

Ту Сувајцић није радио. Ту сам ја радио, иако нисам био на Факултету задужен по овоме. Ја сам то радио на основу онога што сам стекао док сам био код Сувајцића и што сам прочитао из уџбеника, страних часописа, и тако.

Још једну ствар сам заборавио да кажем. Где год сам био у иностранству ја сам увек гледао пристаништа. Колику имају механизацију, какву механизацију, оно што се може голим око да види, колико је та механизација од обале до зграда за истовар и тако даље, колико колосека. То сам увек гледао и у Бремену и у Хамбургу. Хамбург има, негде, на сваких пет шест метара по једну дизалицу. То је шума од дизалица.

Е, када смо ми добили такав задатак, ја сам према количини робе која је била предвиђена и врстама робе које су биле предвиђене, одредио механизацију и та механизација је остварена. Пет дизалица на једној страни и била је предвиђена једна дизалица за истовар угља, овамо са леве стране кад гледате на излазу из Луке.

Одредили смо унутрашњи транспорт и механизацију, димензионирали складишта, итд. Такође, Зрнић и директор Луке су одлучили и поставили једну мостну дизалицу од 50 тона носивости.

Ту смо доста имали дискусија око тога да ли су те површине како је предвиђено довољне, да ли нису сувише мале или сувише велике. И ти путеви унутар складишта је требало да су димензионирани исто тако. Јер, оно што остане после за утовар, и оно што остане овамо на другој страни треба да буде слободно, не можемо да искористимо сто посто површине. То је једно.

Друго, положај поједине врсте робе у складишту, њихов претовар, шта иде прво, шта иде друго, шта иде треће. Значи, то смо тако усагласили и тако је и направљено. То је било заједно са Зрнићем, ван Бродоградилишта и ван нашег Факултета. Значи, ја сам то радио као стручњак кога је ангажовао Зрнић.

■ *Да Вас још питам Професоре. Је ли ПИМ радио Луку?*

— Не знам ко је радио Луку, ни ко је пројектовао. Ко је дао облик, не знам. Неко је то направио, и ми смо дошли на готово тако рећи. Да ли је Зрнић учествовао у саветовању, и третирању тог проблема, не знам. Углавном, пристаниште је било овакво какво је. Ми смо дошли да направимо механизацију. Направили смо ту механизацију, остварена је, видео сам те дизалице и то функционише.

Значи, то су дела створена нашим радом, не теоријским, како да кажем, записима писано, мада то може да се стави на папир и да се означи као остварење. Али, људи обично, рецимо, напишу чланак и тај чланак остане ту на папиру у тој књизи, али он није оживео као што смо ми сад направили Бродоградилиште, направили смо бродове, направили смо насипање. То све може да се види, да се опипа. И Луку "Београд" смо направили.

■ *Једна богата стручна каријера.*

— Јесте. Али, остварени пројекти. Е, ја кад сам био предложен, не знам ко ме је предложио да будем редован професор, ја кажем Јовићу: "Јовићу, ја немам докторат", а Јовић каже: "Па ти имаш дела, шта ће ти докторат. Ти имаш дела." А ја се после мислим. Дај да видимо наше професоре, који су? Где је остварење, рецимо, Сувајчића? Где је он остварио неку механизацију, да је то оживело, је ли тако, ја не знам можда има негде. Где је овај за путеве, како се звахе? Мацура. Који део пута је негде направио, али он изпројектовао и он изградио по његовим пројектима да је изведено. Који су то делови.

Ока, рецимо, има врло велико искуство. Он је био врло цењен професор код нас на Факултету и уопште. Он је тамо и задужио тај део организације, како да кажем, унутрашњег транспорта у градском превозу.

Не знам, како да кажем, Ђокић? Ђокић је имао врло великих тешкоћа и врло велику одговорност после рата. Он је има цео возни парк под својом

командом и он је дотеривао, рецимо, предузећу том и том, а није водио евиденцију о машинама, броју машина, која машина је отишла тамо, а која овамо, па је он требало да буде стрељан.

Можда бих и ја исто тако радио. Кад имаш толико велики машински парк, односно возни парк. Само није вођена евиденција коме је шта дао и који објекат је отишао на које место. Али обојица, када већ говоримо сада о Факултету и о људима на Факултету, обојица имају велике заслуге за развој Факултета. Ја мислим они баш и предњаче, поред Чолића.

Видите, то је, како да кажем, једна велика ствар за наш Факултет, јер је имао способне људе да наше студенте упуте у возила. Да виде шта је то возило, исто као што је професор Чолић упућивао наше студенте да виде шта је пловило, да виде шта је унутра, чему служе, како раде, шта раде и резултате тога.

Даље, проширење самог Друмског одсека у основи је значи било добро постављено. Одржавање аутомобилског парка, ове станице итд, то је све дело ових наших професора који су ту радили. Ја знам да је Ђокић више пута био пројектант многих станица унутар Србије. После су њега наставили Путник, Спасић. Да ли Спасић ради још?

■ *Ради Спасић, ради још.*

— Дакле, значи и Ђокић и Ока су остварили трајно једно дело које не може да се избрише лако. Нити може да се избрише уопште. Тим путем се сад наставило даље код њих, иде се даље, и усавршава се то. Ленаси је врло вредан, он има два факултета, и Пућуз исто тако. А Радовановићева је заслуга што је успео да удари темеље да може да се и даље ради на организацији одржавања аутомобилског парка.

Е сад, код нас, како да кажем, у водном саобраћају. Чола, професор Чолић, има велику заслугу што је оформио тај одсек.

■ *Била су три одсека на почетку: Водни, Друмски и Железнички.*

— Три. Да, после је дошло Ваздухопловство. Чола, Чолић је имао задатак и тај задатак је потпуно оправдано организацијом оне Лабораторије за испитивање бродова. То је велико дело.

■ *Педесет један брод је испитан у Лабораторији до данас.*

— До тада се није водило рачуна о испитивању брода, потрошње горива, снаге мотора на вратиду тамо на излазу код пропелера.

■ *То је све у циљу експлоатације брода.*

— И наравно, то је све резултат испитивања. И доста тога је штампано. Маса штампаних ствари, где је Чолић описивао и Крецуљ исто тако. Њих двојица су, како да кажем, били незамењиви ту. Е, сад ви: Влада, Зоран итд.,

они су мало касније дошли после њих. Али тим путем иду. Добро, како да кажем, ја ту немам примедби на даљи рад.

Исто Јовић. Кад о Јовићу говоримо, Јовић је поштен човек. То нема збора. И сви су ови наши професори поштени, да не кажем само да је Јовић поштен. И Чолић и Ока и Ђокић итд., без обзира на њихово политичко обележје.

Јовић је постао професор, како да кажем, већ смо били у оној згради у Таковској улици. Он је доносио хрпу ових радова, где су размишљања о коришћењу бродова, о времену, простору итд.

Значи, Јовић је са тим својим радовима о експлоатацији и резултатима размишљања и закључцима добио унапређење у звање редовног професора.

Он је написао ону књигу "Експлоатација флоте", не знам када је изашла.

■ *Седамдесете године. То је прва књига из те наше области, из водног саобраћаја.*

— Он је био тад декан, мислим?

■ *Јесте, јесте.*

— Наравно, сваки уџбеник је морао да буде рецензиран. И он ми је то причао. Нисам питао Зрнића, да ли је то тачно. Каже да Зрнић није хтео да му рецензира ту књигу.

Зрнић је био врло дуго у Речној пловидби као директор експлоатације. И каже да не може да рецензира књигу једног професора који није био директор експлоатације. Рекох: "То нема баш овако велико оправдање. Где ћемо да нађемо сад некога који је био директор експлоатације, па да предаје на факултету". Међутим, Зрнићу се то није свидело што Јовић у предговору ништа није написао о тој експлоатацији, него је одмах почео о коњским снагама и шта ја знам. Ја нисам читао, није ми дао Јовић ту књигу, него ми је само показао.

И Зрнић се није сложио са тиме, а ја још додајем да Зрнић није био довољно упућен у ово писање уџбеника о експлоатацији флоте.

■ *А Зрнић ништа није написао од књига? Он ни једну књигу није написао?*

— Није, он се само у часописима појављивао. Уџбеник није.

И, значи, Јовић је онда узео књигу, отишао код ректора и објаснио му да ми немамо таквог стручњака који би био сад способан да каже да такав уџбеник постоји већ или не постоји. Да је писан стручно, то гарантује Факултет, јер нико није пре њега написао такав уџбеник. Мислим да је ректор био Драгиша Ивановић. Е, Драгиша Ивановић је био наш кандидат, мој и Јовићев кандидат да буде ректор. Ми смо га предложили. Не знам, можда су се после надовезали и остали факултети, шта ја знам.

И тако је штампана књига Јовићева без Зрнићеве рецензије. Али Зрнић је у сваком напредовању, где је требало да се напредује, где је Јовић био у

питању, увек писао повољне извештаје о Јовићу, и о другима, и о Чолићу. И Чолић је био предложен једаред, па је Зрнић писао реферат о њему.

■ *Увек је био Зрнић у Комисији за Чолића.*

— Код Чолића? Е, да. Дакле, није Зрнић ни једном одбио да не буде члан Комисије и писао је наравно те извештаје. Даље дође који одсек још?

■ *Имате Железнички.*

— Железнички. Е, Дима Живковић. Ја сам поменуо ону конференцију где се тицало како треба да се унапређују кадрови на Факултету, када је Миленко повео кампању противу Сувајцића. Дима и ја смо седели један поред другог, је ли тако. Дима испред мене, а ја иза Диме. Наравно и Љубица Ридановић је тамо била исто.

И каже Дима: "Шта хоће овај Миленко?". Дима се није сложио са Миленковим мишљењем, а Дима је био једини на Железничком одсеку и Сава Јањић. Сава Јањић је отишао после. Он је био ту код Диме једно кратко време, али не знам у ком својству, да ли као асистент, и после је прешао на Грађевински факултет. Наравно, Дима је жалио што је он отишао, јер није имао тако јаког човека као што је био Сава Јањић. Сава Јањић је дао предлог за Београдски железнички чвор, он је то дао.

И Дима, значи, није се слагао са Миленком. И Јовић се није слагао, наравно. Сви стари професори нису се слагали са оценом Миленковом да Сувајцић није водио добро Факултет и да треба да поднесе оставку.

Дима је био конструисао један шибер али не знам да ли је тај шибер још у животу, где помоћу тог шибера може да се види време утрошено приликом преласка са једне станице на другу, размак итд. Он је, како да кажем, направо тај шибер и показивао ми. Ја, наравно, нисам могао да се удубим у ту материју коју је он обрађивао, али Дима је то лепо направо. И, мислим, још док смо били на Бановом брду, горе, он је написао ону тезу која проистиче из Марковог учења, да треба произвођач да производи без обзира да ли продаје робу или не продаје робу. То је суштина, мислим, проблема.

И ту књигу је он нудио Радивоју Давидовићу са Економског, пошто је тај Радивоје Давидовић био, како да кажем, велики стручњак и познавалац Марковог учења и Маркових дела.

Међутим, Давидовић није хтео да то рецензира, вероватно је прочитао па се није сложио и није хтео. Онда је, једном приликом, када је Љубица Ридановић, наш професор руског језика, била у Москви, она понела ту књигу да покаже тамо тим стручњацима за Марково учење. Да ли је књига тамо рецензирана или прегледана, прочитана, или није прочитана, не знам. Углавном, на граници њу органи безбедности преслишљају, одузму јој ту књигу и ухапсе прво Диму, а њу нису ухапсили, мислим.

И Дима буде ухапшен, и нама то Љубица јави. Ја сам био онда продекан, то је било у Окино време. Ми смо две године и више били. Пошто је било закашњено оно, нешто више од две године смо били.

■ *Ви сте били са Оком, дабоме. То је било шездесет пете до шездесет седме године.*

— Ја сам био продекан. Наравно, када сам чуо то, био је ту и професор Јовић. Пошто смо ми школски другови још од раније, ми смо ту заједно седели, причали о свему и свачему. И када су нама саопштили да је Дима ухапшен ми смо се договорили, односно да ли је Јовић то предложио не знам, да ја одем код судије да видим у чему је проблем. И шта да радимо са Димом. Кажем ја Јовићу да ми нега пензионисемо, да он барем нешто добије. Јер, ко год отидне да буде суђен неће да буде пуштен невин. Мора да буде осуђен.

И ја кажем исто Јовићу: "Да сам ја судија, ко год дође под суд никад не може да буде невин. Не би ни дошао да је невин, он мора да има неку грешку за коју мора да одговара".

И одем ја. Наравно, пријавим се кад могу да дођем код тог судије, који види спор око Диме, и он мени закаже. Ја отиднем тамо, и у разговору са судијом кажем да смо ми решили да Диму пензионисемо. Каже он: "Немамо ми ништа против да га ви пензионисете, ми водимо рачуна само шта је он написао и како је написао, против кога је уперено":

И тај судија се жалио, пошто су све судије у то време морали да буду чланови Партије, да је имао врло велике проблеме, јер никада није могао да изађе на крај са Димом у расправи појединих проблема. Јер, он је теретио Диму што је овај нападао Кардеља, а Дима му је казао: "Ви нисте меродавни за то. Ако Кардељ сматра да сам ја нега увредио, или на било који начин увредио, треба Кардељ да поднесе оптужбу против мене и ја да одговарам пред судом на Кардељеве оптужбе, а не ви овде". Међутим, судија је ипак осудио Диму, не знам колико беше време и Дима је морао да одлежи у затвору. Тако је било са Димом.

И то је било, та епизода, око Димине оне књиге коју је он написао. Међутим, Дима као професор је био врло стручан. Врло стручан. Дима је био врло стручан у својој струци. Једина му је мана, а то се и на оној конференцији видело, да он није окупљао људе у сталном радном односу на Факултету.

Божа Милошевић је дошао када смо пензионисали Диму. Ја не знам да ли је одмах Божа дошао или је дошао касније. Он је био директор Пројектантског завода "Траса". Он је директор био, а да ли је радио и пројекте, то не знам.

Дошао је Божа и Божа је направио малу револуцију. Оформио Одсек. Примео је нове кадрове: Стева Епор, Мирко Чичак, ко још?

■ *Машан Јокић је дошао, па Миша Чукуров.*

— Онда, овај што је докторирао на Машинском, како се звао? Са Јокићем је он био.

■ *Вујадин Вешовић.*

— Вешовић, да. И они су оформили тај Одсек и свако је имао задужење о томе.

■ *Да Вам кажем. Под Божом Милошевићем је доста младих и на другим одсецима дошло. Зоран Радмиловић и ја смо дошли. На Ваздушном одсеку Душан Теодоровић, па Смиљан Вукановић на Друском. Сви смо дошли под Божом Милошевићем.*

— То је последица све оне конференције која је била, како да кажем, шамар за декана ондашњег, јер није било подмлатка на Универзитету.

■ *Још ако могу да кажем, поводом професора Диме Живковића. Он дуго није на Факултет долазио. И у децембру 1990. г., када је била прослава четрдесет година Факултета, позвали смо га и он је дошао. И после смо опет успоставили добре односе. И једног дана, он донесе на Факултет две дебеле свеске формата А4, као књиге, извучене на шалирографу. Каже да је то тај рад због кога је био осуђен и да ли може да га остави на Факултету. Наравно, оставио је. То сам дао да се пело укоричи и сада су те две књиге у нашој Библиотеци. Није много прошло, и он је изненада умро, а априлу деведесет прве године. Иначе, он је девесто шесто годиште.*

— Ту је он становао негде, у Раковици. Сретали смо се.

■ *Он је виталан био, до последњег тренутка, врло виталан.*

— Да, да. Он је имао операције неке, ваздан.

■ *Имао је аорту проширену.*

— Али углавном када је дошао Божа Милошевић, тај Одсек је оживео са новим кадровима, са новом материјом, са предметима који су били садржајни и попуњени добро и тај Одсек је добар и има практичан значај то све што раде ти железничари.

Е, тако је значи Божа Милошевић оформио тај Одсек да он функционише добро и да је садржајно добро попуњен.

Ја бих још рекао овде, пошто је Божа био задужен и за унапређење кадрова. Он је дао иницијативу да се ја преведем у редовне професоре. И то је прошло. Мене прогласе за редовног професора. Ја мислим да је Зрнић, исто тако, писао неки реферат и тако мене унапреде за редовног професора. Док сви остали, рецимо Бока Смиљанић је требао да буде, али он није прошао.

■ *Он је при крају каријере постао редовни професор. Јесте.*



— Не знам. Значи сви. И Микица Арсенијевић?

■ *И Микица Арсенијевић, исто.*

— Е, добро. Сви ти, значи, стари професори су постали редовни професори.

Дођосмо сад код професора Сувајдића. То је значи рад са Сувајдићем. Сувајдић је врло интелигentan човек. Он је био први помоћник министра за експлоатацију железнице. И ја сам одлазио тамо, пошто сам ја био већ хонорарни наставник на Саобраћајном факултету. И ми смо сарађивали добро. Био сам више пута код његове куће и увек ме је лепо примио.

Е, са Сувајдићем док сам ја био хонорарни наставник, ја сам користио његова скрипта. Та скрипта су била шапирографисана, само један примерак је био, мислим да су била његова и више их није било, није их било у продаји. Али предмет је био само механизација, није био одвојен унутрашњи транспорт. Само претовар, значи истовар и утовар. Ми смо радили и студенти су имали, наравно, одређен број часова, два часа недељно, мислим да је било. Ја, док сам био хонорарни, увек сам чекао да последњег студента испратим, да му прегледам рад, тако да они нису имали разлога да се жале на мене. Нисам ни био неки строг наставник. Само оно што сам сматрао да треба да им поправам, поправам и тако је ишло. Када су отишли на испит они су показали доста добро знање. Све оне старе генерације, чим су завршиле пројекат из *Механизације* и положили *Механизацију*, онда је он био готов инжењер.

Није то била похвала, али Сувајдић је казао: "Знате шта, видите, кад код мене сврше студенти, положи испит, онда су аутоматски постали инжењери". Из тога ја закључујем да је он сматрао да материја коју наставници на другим одсецима предају није довољно попуњена да буде мало тежа него што је то код њега. Али код њега је то тако било. Сва та средства механизације су само машински, машински делови. А о роби која је требало да се претовара, он је врло мало говорио, јер је робом био задужен други наставник. Међутим, тај наставник није то оформио, како да кажем, са гледишта транспорта, са гледишта претовара. Него су то више, овако, хемијске анализе, шта ја знам. Роба да ли се квари или не. Тек углавном, он није био задовољан том материјом коју је овај наставник био изложио у својим скриптама.

Постављало се после питање када сам ја већ преузео *Машинство* да предајем ко ће бити асистент и изабран је Милан Сретеновић. Али, био је још један?

■ *Био је Мића Обрадовић.*

— Да. Мића Обрадовић. Он је напустио после Факултет. Са Миланом и Сувајдићем ја сам учествовао у многим радовима.

Петак, 22. септембар 1995. год.,  
од 10<sup>30</sup> до 12<sup>15</sup>.

— Ми смо раније рекли, да је професор Сувајцић имао онај сукоб са Миленком Јаковљевићем, да је дошло до изражаја негодовање Миленково против Сувајцићеве персоналне политике, не само на његовом предмету, него и код осталих и из тога се видело, онда, бар, да су сви стари наставници били уз Сувајцића. Е, то је наравно остало, и дошла је друга управа на Факултету и почело је постепено да се подмлађује тај кадар. Ја се сећам док смо радили заједно до шездесет треће, мој стаж на Факултету потиче од формирања Високе саобраћајне школе, значи са Сувајцићем заједно и све ове трансформације нису утицале на промену става и промену делатности. Тако да сам са Сувајцићем стално био у контакту, докле год нисам преузео *Машинство* да предајем.

Углавном, ја сам код њега ради претовар. То је, значи, претоварна механизација, у пристаништу. Тај наш посао није био, како да кажем, овако изражен у неком заједничком раду, без обзира где су пројекти били и ко их је радио. Ја се не сећам да сам учествовао, рецимо, у изради механизације, било као сарадник или као носилац. Нисам, а не знам за луку Бар и луку Плоче. Само се сећам да смо ја и Јовић, када је Јовић био декан, да су нас наши инжењери из луке Плоче позвали на неку консултацију код директора за неке проблеме, који су се јавили у Луци.

Пошто сам ја водио студенте на вежбе на разноразна места где се врши претовар, рецимо у пристаништу, и показао им како раде те наше дизалице, ја сам и писао стручне радове. Поред осталих и стручан рад један је и објављен у "Организацији рада". Али сам у часопис "Саобраћај", писао врло често. Има, отприлике, око десет радова који су штампани у "Саобраћају".

Професор Сувајцић, с обзиром на ону критику, он је изабрао асистенте. После мене је дошао Милан Сретеновић и Мића Обрадовић, који је после отишао. Из генерација које су раније дипломирале, један од тих наших студената, пријавио је докторску дисертацију из унутрашњег транспорта. Не знам како се звао, он је настрадао брзо после тога, када је био донео ту дисертацију. Ја сам читао тај рад, сигурно је читао и професор Сувајцић.

■ *Да није Страхиња Јовановић?*

— Да Страхиња, тако. Знам да је Страхиња. И Тоза, професор Светозар Вукадиновић је био исто у Комисији. Ја се сећам да Страхиња није могао да објасни довољно, тако да Вукадиновић није био задовољан његовим излагањем те материје, а исто тако и Сувајцић. Ја нисам био одлучујући фактор ту, ја сам био, како да кажем, члан Комисије, али као помоћна снага за тај рад. И тај посао није прошао, није значи добио докторску дисертацију, није било одобрено.

То је била једна. А била је и друга теза. Поднео је неки Мирко, презимена се не сећам, није наш инжењер. Мирко који пише о железници, о планирању железничких траса, итд. Он је поднео докторску дисертацију и Сувајцић је то прочитао и сматрао је да се тај део дисертације не односи на Факултет. А овај Мирко је однео то на Економски факултет и тамо је докторирао. Он пише врло често о развоју пруга у Србији, та мала развоја пруга у Србији.

■ *Да није то можда Мирко Докић?*

— Не знам. Не могу да се сетим. Значи, те две тезе које су биле пријављене, за које ја знам, нису биле усвојене.

Дошла је после теза од Ристе Перишића, та је теза усвојена и он је докторирао.

Други који је био исто тако, наш ђак, који је докторирао, то је Банковић.

■ *Он је пре, он је докторирао пре Ристе. Он је први саобраћајни инжењер који је докторирао на нашем Факултету. Риста је други.*

— Јесте, ја не могу да се баш сетим ко је. Али главно да је та теза била пријављена код Оке, и Ока је то прихватио и остали чланови Комисије који су били, прихватили су и та теза је прошла и он је докторирао код нас.

То су два доктората за која ја знам да су прошла. Остале тезе, како да кажем, које би могле да буду предмет докторске дисертације, нису пријављене, јер Сувајцић је некако био мишљења да он не одређује кандидату шта да пише, него да кандидат дође са тезом да код Сувајцића добије одобрење да ли је та теза за докторску дисертацију повољна или није. Ту мислим да лежи проблем.

Јер он сматра, каже: "Ја ни од кога нисам добио тезу да радим, све што сам створио, то сам створио сам и то сам и излагао". Тако исто каже и Миленко Јаковљевић. И Миленко није докторирао, наравно. Он је добио професорско звање излагањем хабилитације. Исто као и Сувајцић. Јовић није излагао, ја нисам излагао и тако.

И после оног скупа који је био организован против Сувајцића, био је унапређен у звање доцента Милан Сретеновић и Батрић Ђуковић.

Ја сам био увек присутан код излагања, пошто сам ја био члан Комисије. Те тезе су биле, како да кажем, доста сиромашне.

■ *То су хабилитације биле?*

— Хабилитације. Е, да. И то је прошло и они су добили та звања. Али, Сретеновић мислим у суштини није био задовољан како се понашао Сувајцић као његов професор, јер је он сматрао да треба да буде, како да кажем, много блажи у оцени кандидата код њихових радова, хабилитационих радова.

И како ми каже Јовић, док је Сувајцић још био ту, Сретеновић се врло арогантно неком приликом понашао, ја ту нисам био присутан, нисам био даље

у вези са Сувајцићем, и напао је Сувајцића, исто онако као што га је Миленко напао, можда и горе.

Батрић Ђуковић, није тако реаговао на Јовића. Они су ипак остали и даље пријатељи.

Ја не знам, не сећам се да сам још неке пројекте радио са Сувајцићем, сем ове последње, не знам која то беше година. Носилац је био он те тезе "Одређивање механизације на железници у циљу осавремењавања, побољшања рада железнице у железничким станицама", и ја сам добио да обрадим железничку станицу Осијек. Милан Сретеновић, не знам коју беше станицу добио, да ли Загреб беше, или неку станицу исто тако, ови други су обрађивали друге железничке станице. И кад сам ја био готов, са тим радом, који је укоричен итд., они у Институту "Кирило Савић" су тражили од Сувајцића да ја дам мој део рада који је био укоричен, да служи као узор, како би они урадили тако да буде то једнообразно.

И, наравно, тај мој рад је био тамо код њих, они су то гледали, вероватно су се прилагодили, како сам ја излагао материју, тако су вероватно и они урадили.

То је био, значи, заједнички посао који смо обавили. Значи, Сретеновић и ја. Ја не знам да ли је Сувајцић имао неку станицу. Мислим да је он био главни координатор. И ови наши инжењери који су радили у Институту "Кирило Савић".

То би било све, како да кажем, карактеристично за нашег професора Сувајцића, за време док сам ја био на Факултету. Мислим да је он оставио добар траг, али није био задовољан са појединим изборима. Ја ћу да наведем овде са којим избором није био задовољан. Односно, он је предложио тај избор за тај предмет, али, после, када је устоличен наставник на том предмету, предмет је, како да кажем, није прихваћен, његов стари уџбенички предмет није прихваћен и Сувајцић није био задовољан са тиме.

То се односи на *Унутрашњи транспорт*. Како беше се звао овај ...?

■ *Вукићевић*

— Вукићевић Слободан. Е, за Слободана Вукићевића сам ја писао реферат. Слободан Вукићевић је дефакто докторирао код нас, али докторирао је на материји која се не односи на унутрашњи транспорт. Она се односи на ...

■ *Теорију залиха*.

— На залихе, је ли тако. И уз помоћ Вукадиновића, он је одредио једну функцију, која је била битна за ту расподелу, и то је свакако добро. Предложио га је за тај докторат Добривоје Јовановић, јер је он излагао магистарски рад код нас. И Добривоје је био председник те Комисије за тај рад. И Добривоје је из анализе тог рада извукао једну тезу, која би могла да буде, и то је Слободан урадио и добио докторат.

Када сам ја то писао, тај реферат, о избору Слободана Вукићевића ја сам видео да он у пракси није имао посла са унутрашњим транспортом. Он је радио, мислим у "Змају" једно време.

■ У "Застави".

— Јесте и у "Застави", али пре тога у "Змају". И ја сам из онога што сам прочитао док је он био у том предузећу, да ли је био "Змај" или неко друго предузеће, ја сам дошао до закључка, да је евентуално он морао да има посла са унутрашњим транспортом. И напишем ја повољно реферат. Међутим, када сам био готов са рефератом, из анализе његове докторске дисертације, ја сам му дао да прочита да ли сам тачно извео оно што је битно у том раду. Међутим, он је ставио примедбу да ја ту функцију која је била битна нисам довољно јасно истакао и ја сам морао да то преправим. На његов захтев, наравно, ја сам то урадио и он је прошао.

Када је Слободан Вукићевић преузео дужност, Сувајцић је био у пензији, мислим. И пожали ми се једаред, овако приватно, каже: "Је ли видите шта уради Слободан са *Унутрашњим транспортом*". Ја не знам, нисам читао садржај тог предавања која он држи, а мислим да се он није сложио са оним што је Сувајцић писао о унутрашњем транспорту.

Међутим, мислим да је Славко гледао шта је садржај предмета и није се сложио са тим излагањем његовим. Да ли је то тако као што ми је он рекао или није, не знам.

Значи то би била делатност и оцена рада, по мом схватању, Сувајцића.

Друго, још о ком професору ништа нисмо рекли?

Е, видите, када говоримо о мом учешћу у раду Одсека за водни саобраћај ја сам од почетка сарађивао са тим одсеком јер ми нисмо имали кадрове који би били одмах узети, нису били, него су то све приучени кадрови. И Јовић није био саобраћајац. Ни професор Чолић није био саобраћајац, ни професор Зрнић није био саобраћајац. Исто тако ја. Али смо били на води, стално са водом.

И када гледамо са те стране, боље стручњаке, боље људе нисмо могли да изаберемо. И тако сам се ја уклопио у рад Водног одсека. Прво, код професора Чолића, био сам асистент. Значи, водио сам студенте на праксу, по бродоградилежницама, да виде шта је то у бродоградилежници, шта се ради, како изгледа објект испод воде, јер га они нису могли да виде како изгледа испод воде. И тако сам ја, значи, ушао полако, улазио полако у Водни одсек. Код професора Јовића сам, исто тако, узимао учешће у раду оцено дипломских радова, прво дипломских радова. Међутим, с обзиром да сам читао те радове, ја сам познавао ту материју, брзину воде, отпор воде, отпор пловила, било да се ради о отпору трења, било да се ради о форми и мислим да сам се ту снашао добро. Проширио сам и ја видик, круг мог знања, тако да ми је то добро дошло касније за разумевање опште потребе и општих проблема у нашем саобраћају.

Раније сам рекао, али би овде још требало да се нешто каже о инжењеру Светозару Нешковићу, који је био шеф службе у ЈРБ-у. Нешковић је направио пловни парк Југословенског речног бродарства. У том пловном парку су наведена имена свих пловила и на сваком пловилу пише колика је снага и број обртаја, које су геометријске карактеристике итд. Све што је важно за експлоатацију саобраћаја. И то се исто односило и на пловила без сопственог погона.

Али прво да прокоментаришемо одређивање снаге појединих пловила.

То није могло да се направи одједном. Јер морало је да се индицирају машине, да се врши снимање индикаторског притиска и из тога да се извуку, после, на бази планиметра дијаграми. Тај посао је обавио инжењер Нешковић. То је његово дело.

Е, сада, они други објекти, без сопственог погона, они су били прво баждарени од стране Одељења за контролу саобраћаја. Тамо је било једно одељење у Дирекцији, које је било задужено за баждарење бродова. Стручњак за баждарење био је Љубиша Аранђеловић. Он је, како да кажем, остао легенда за баждарење и до пензионисања је остао као такав.

Е, то је било, још као додатак, који нисмо у почетку споменули.

И још једна ствар је овако важна за мене. Ја сам у једном моменту био члан владине делегације, придодати члан владине делегације, која је ишла у Пакистан да закључи трговински уговор са владом у Пакистану.

Ко је дао предлог да ја будем у тој делегацији, не знам, али ја сам био у Пакистану. Пакистан је у то време био састављен из два Пакистана. Западни Пакистан и Источни Пакистан. Тај Источни Пакистан се после одвојио, али то је било много касније него када сам ја онда био. Ја сам био задужен да видим где ће да се гради бродоградилште, и да проценим вредност изградње тог бродоградилшта, на реци која се уливала у Бомбајски залив. То је Читагонг. Трбало је да се направи уговор, да у уговор унесемо обим послова и цену, тј. колика ће да буде вредност тог објекта. И ја мислим да сам дао вредност око десет милиона долара за изградњу тога. Ко је после тога био носилац изградње бродоградилшта не знам.

■ *ПИМ је те послове добио, Професоре. Знаш, јер сам тада радио у ПИМ-у. Радови су почели седамдесете, седамдесет прве године.*

— Е, добро. Значи, тај посао сам ја отворио и то је ушло у уговор да се закључи између наше земље и Пакистана.

Да кажемо, у то време се појавио проблем потискивања. Е, код тог потискивања ја нисам, кажем нисам од почетка, мада је била једна наша Комисија на Сени, то је у Француској било, где је гледала како се врши потискивање. А ЈРБ, мислим, да је оформио другу Комисију у којој је био Зрнић. И донета је одлука да се тај систем спроведе и код нас. Значи, систем потискивање потиче

од тог момента када су те екипе биле и виделе шта раде и како раде системи потискивања. Е, онда је то почело и код нас да се уводи.

■ *То је негде пре шездесете године.*

— Не знам које године.

■ *Јесте. Зато што је први брод-потискивач направљен шездесет прве. Брод ”Каблар” у ПИМ-у.*

— Мислим да је први потискивач прерађен тегљач ”Космај” у ЈРБ-у.

■ *Да, али први прави потискивач то је био ”Каблар”, ПИМ-ов.*

— Е да, али је имао и ЈРБ. Сад ћу ја мало да се позабавим са тим. Колико ја знам.

Идеју да се од старих бродова, од два стара шлепа, или четири шлепа, направе потиснице, ту идеју, мислим, да је дао Мирко Димитријевић, да се прамац и задњи део брода пресеку и да се затворе. А на броду ”Космај” о ЈРБ-у говорим, да се уграде ови рогови, како ли се зову, и потребна опрема.

Е, сада, још о овим нашим професорима. Храна Стојановић је био врло педантан стручњак за материју коју је предавао, за *Урбанизам*. Код њега је био, мислим, Бане Анђелковић, једно време. Е, сад, то неслагање између Банета Анђелковића и професора Стојановића, не знам у детаљима, али нису се њих двојица слагали, и Бане је морао да остави тај посао који је обављао код Хранислава. Хранислав је после узео, мислим, Милована Томића.

■ *Ивана Пантића, на после Томића.*

— Ја знам за Томића. За Пантића не сећам се да је био код Хранета.

■ *Мени је Пантић био асистент из ”Урбанизма”, 1967. године. Можда је помагао професору Стојановићу. Иначе, он је био изабрани асистент из ”Нацртне геометрије” код професора Ђорђа Смиљанића. Томић је дошао тек после, шездесет девете.*

— И то је наш ђак. Пантић није наш ђак, он је архитекта. Пантић је имао незгоде, и он је завршио неславно, али је био добар асистент. Пантић је био добар асистент, врло педантан и тражио је да се оно што се ради, да се уради добро. И имали су студенти проблема са њиме да изађу на крај.

Ја хоћу само ово да кажем. Код Стојановића је после дошао Милован Томић, је ли тако. И то је била добра комбинација. И они су сагласно радили. Хранислав Стојановић је био врло педантан, код њега, онај његов уџбеник је скоро био без грешке.

Зрнић ми је причао за професора Стојановића да је он радио неки споменик. Направио је Стојановић такав неки предлог за споменик. И тај рад је

дошао код Тита и Тито је то одмах одбацио. Мислим да је грубо реаговао. То је о Храниславу Стојановићу.

- *Ја сам чуо за њега да је он пројектовао и Трг Маркса и Енгелса, данас Трг Николе Пашића. Да је то његово дело.*

— Е, то не знам. Можда је то везано за тај споменик који је требао да буде на Тргу. Али, није Трг био проблем. Проблем је био споменик, споменик који није направљен. И добро је што га нису направили.

Е, други наш професор, то је Микица Арсенијевић, који је водио *Електротехнику*, као предмет. То је предмет опште наобразбе као и *Машинство*. Био је Микица врло стручан. Он је штампао једну књигу и покљонио ми је ту књигу, имам је и сада, користим је ја понекад. Само се једне ствари сећам, да му је неко од професора са Електротехничког факултета ставио примедбу. Микица је увео једну нову материју, која није била до сада третирана и постављено му је питање одакле зна то. Па, каже, Микица мени прича: "Другови, то сам ја исто као што ви не знате све, него сте узели из литературе, тако сам ја позајмио то излагање те материје из стручне литературе, и унео у уџбеник". И тако Микица је тај уџбеник докрајчио и штампан је.

Има Микица понекад и неку грешку. Није Микица био, овако, увек коректан према студентима. Ако студент није добро научио предмет, он је био у стању, исто као и Маџура, да нагрди студента. Кажем ја: "Колега Микице, па није могуће да сви знају све. Не треба тако". Исто као и Маџура. Маџура погрдне речи упуту оном кандидату који је био на испиту. Био сам ја на једном испиту где је Маџура реаговао. Али Микица није тако груб био као Маџура. Маџура је био грубљи у том погледу. И то је једино што би могло да се замери колеги Арсенијевићу, да је био некоректан према студентима, у том погледу што је од њих тражио да науче одједаред све што треба за испит.

- *Он је, овако, код нас био популаран као бивши спортиста.*

— Као спортиста, Микица је био чувени десни халф, чувеног предратног фудбалског тима, БСК. Био је члан репрезентације Југославије, тима који је прославио нашу земљу на првенству света у Уругвају 1930. г. где је наша репрезентација играла и заузела треће место.

- *Он је одиграо преко педесет утакмица у државном тиму.*

— Е, то је. А о Маџури је ли било речи?

- *Није.*

— Код Маџуре у његовим предавањима ја сам му саветовао једном приликом, ставио му примедбу да у његовим уџбеницима нема машине за одржавање путева. То је асфалтна база, машина за разбијање камена и шта ја знам још, казан за превлачење, финишер.



Каже: ”Има”. Рекох: ”Ја нигде то не видим”. Каже: ”Ја сам то поменио”. Рекох: ”Боље би било да то буде слика, да виде студенти, а то је наш задатак одржавања путева. Не морамо ми увек да идемо код инжењера који је конструисао пут, него, исто тако, да наши инжењери знају да могу да употребе финишер, могу да употребе асфалтну базу, и друге направе које служе за оправку и одржавање путева”. То код њега ја нисам видео. Можда је то касније и допунио.

Али, његов наступ према студентима на испитима је био врло, овако, арогантан и то студенти ја не знам како су могли да подносе. Никада га нису оптуживали.

■ *Он је био динамичан, овако. Такав је био.*

— Њега је наследила Вера Мијушковић. Она је сасвим други тип, то је, како да кажем, то је жена на правом месту на Факултету.

Е, још је остао Ђорђе Смиљанић. Ми смо имали са Смиљанићем добру сарадњу. Он је предавао *Нацртну геометрију*. Прво је имао асистенте, Пантића и још неколицину хонорарних. И Пантић је био врло строг, он је имао неограничену моћ. Ја кажем Смиљанићу: ”Па не може тако Смиљанићу. Дај утичи на њега, да не може да оптерети толико много студенте. Није *Нацртна геометрија* кључ на Саобраћајном факултету”.

■ *Пантић је злоупотребљавао доброту професора.*

— То, то. Али нисам успео да наговорим Смиљанића да он прегледа оно што Пантић даје студентима. Да види да је немогуће све то тако коректно и, како да кажем, толико стручно да се обраде. Он је тражио архитектонску обраду, на појединим радовима из *Нацртне геометрије*.

Даље, Смиљанић је био благ човек. Он је био продекан, са Маџуром је био. Декан је био Маџура, а он је био продекан 1964/65 године. И он је први, мислим, увео оптерећења асистената са бројем часова. Да видимо колики број часова има сваки асистент и колико је људи на сваком предмету, по појединим предметима. И ја сам то наравно прихватио, када сам ја био продекан и исто тако одређивао колики је број часова по асистенту и број људи, број студената по једном асистенту, колико група. Из тога је било и како да кажем, она расподела дохотка према броју часова и броју студената.

Био је тамо и Петар Станковић, архитекта, исто.

■ *Он је дошао после Пантића.*

— После Пантића. Пантић је отишао на другу страну, не знам шта је после било, он је осуђиван, и шта ја знам. Углавном, Пантић је отишао ван Факултета.

После Пантића је дошао Петар Станковић, који је имао проблема са Смиљанићем, са својим наставником. Јер Смиљанић је био у врло тесном

контакту са овим архитектом, професором који је био на Архитектонском факултету, са Анагностијем. Анагности је увек био присутан када се радило о унапређењу Смиљанића.

■ *Он је био шеф Катедре за Нацртну геометрију на Архитектонском факултету.*

— Јесте. И Анагности је сматрао да је то једина установа, тај Архитектонски факултет и он лично, да су меродавни да одлучују све о Нацртној геометрији на свим факултетима Београдског универзитета. Јер сваки од техничких факултета имају Нацртну геометрију. И тај Анагности је био против доктората који је радила асистент, па је после била професор на Машинском факултету. Облатио је цео Машински факултет.

А када је био расписан конкурс за Петра Станковића, за његово унапређење у звање доцента, ја сам био у Комисији, био је његов професор, професор Смиљанић и не знам да ли је био још неко. Углавном, Смиљанић се ослонио на критику коју је Анагности имао на његов рад. Јер, да буде унапређен у звање доцента, мора да има признати докторат.

Е, тај докторат није био полаган на Архитектонском факултету, није била Комисија са Анагностијем на челу, него је тај докторат одбрањен на Машинском факултету.

И кад је дошло, критиковао је Анагности тај његов рад, и исто тако придружио се Анагностију и Смиљанић. Ја објашњавам колеги Смиљанићу. Ја сам био зато да се овај рад призна, као докторат и да се Станковић унапреди у звање доцента. Међутим, Смиљанић није хтео или није смео да се замери Анагностију и бранио је све његове примедбе, овде, код нас у Комисији. Ја кажем: "Свако има право да стави примедбу на његов рад, на рад Станковићев, на његов докторат итд., то је једно. Али, ја то признајем, то да напишемо све ове ваше примедбе, колега Смиљанићу, да напишемо у реферат. Али да заједнички став буде да се Станковић унапреди у звање доцента". И ја потпишем то сам, а он не знам да ли је издвојио мишљење. Све је то ушло, што су год Анагности и Смиљанић замерили овој дисертацији, то је све ушло у онај предлог где сам ја тражио да буде унапређен у звање доцента. Иначе, да нисам ја био у Комисији, Станковић не би био унапређен у звање доцента.

И кад год га видим, кажем: "Дугујеш ми кафу". Ја кафу не пијем.

■ *Је ли хоћемо нешто о Вашим асистентима?*

— Е сад је на реду. Сад моји асистенти.

Ја сам имао у почетку асистента Станића, Мирослав Станић. Он је био не знам где, у ком предузећу је радио, и пошто нисмо имали другог, он се био једини пријавио, и ја њега примим за асистента. И био је он дуго време код мене асистент. И, наравно, није имао стан добар. Пошто је Јовић био декан, ја код декана издејствујем да добије стан, или неко проширење, али углавном да му решимо на неки начин стамбено питање.

Међутим, он се после преоријентисао на Безбедност саобраћаја. И мислим да је био у Енглеској на два три месеца, на усавршавању. И он се после извесног времена одлучио да пређе на Катедру за безбедност саобраћаја, код Драгача. И прешао. И од тог времена он није код нас на Машинству. Али је, касније оставио Факултет и прешао у неку установу.

■ *То је Градски завод за вештачење.*

— Да. Завод за вештачење. Ја мислим да је он још тамо.

■ *Јесте.*

— Пошто сам остао без асистента, распишемо конкурс, и на конкурс се јаве Милан Букумировић и Ратко Шелмић. Био је још један, не могу да се сетим ко је био, тај је био остао у "Змају". Дobar је то стручњак. И примомо ми њих двојицу. Обојица су били, оба асистента су били ђаци Нишког факултета, па су последње две године код нас на Машинском факултету, овде, дипломирали.

И један и други су знали да може да се добије унапређење само ако имају докторат. И с обзиром да је ова материја коју је обрађивао Шелмић била третирана од стране неког Руса, Шелмић је био у Русији мислим два пута, за време док је био асистент код мене. И тамо се са њиме договоре да направи докторат. Тај докторат је погледао и тај Рус и он је полагао на Машинском факултету. Био сам на његовом излагању код професора, не знам како се звао, овај који је био за дизалице задужен на Машинском факултету, пензионисан је он сад. И одбранио је докторат.

■ *Да није Сава Дедијер, можда?*

— Дедијер је био. И одбрани. И он је врло савестан, педантан.

■ *Савестан, врло педантан, прави Ваш ђак, знам га.*

— Докторски рад се односио на рад дизалице и број степени слободе. Он је са једним степеном слободе прешао оно докле је сада било познато у литератури, он је, мислим, имао једанаест степени слободе. А, рецимо, када је Пућуз радио докторски рад, он је имао много већи број, он је радио вагон на отвореној равној прузи, право. И ту је Пућуз имао врло велики број степени слободе.

Исто то је радио и Букумировић. Букумировић је радио нешто о ланцима, мислим, не могу да се сетим сада пошто ја ту материју нисам познавао. Он је радио код свог професора где је дипломирао.

■ *То је он радио код професора Поповића. Драгутина – Шоће Поповића на Машинском у Београду.*

— Не знам. И тамо је он код њих израдио рад. И тај посао је тамо примљен и одобрен.

Шелмић је у раду врло педантан. Док је био асистент ја нисам имао проблема уопште и код испита и код прегледа радова. Нико се на њега, ни на Букумировића није пожалио. На овог Перишића ...

■ *Драгована, њиховог садашњег асистента.*

— Ја не знам да ли он још ради са њима, или је отишао на Ваздухопловни одсек?

■ *Не ту је, још је код њих.*

— Да ли је докторирао?

■ *Није још.*

— Е он, мало сам са њим имао посла. Он је касније некако дошао. Али ова два су били изврсни младићи и мислим Факултет није погрешно.

Када сам ја дошао на Факултет био је, да ли беше као доцент, Тоза Вукадиновић. Доцент је био. Ја сам код Тозе одлазио у његов стан, јер је он тражио неко проширење. Његова жена је исто професор, не знам где да ли беше на неком факултету. Али, Тоза је тражио или нови стан или неко проширење. Знаш да сам ја као члан Комисије, био је и Дима Живковић у тој комисији али Дима је то препустио мени, и ја сам да ли сам му решио или нисам али углавном знам да је то његов проблем био.

За време док сам ја био, на седницама Већа он уопште није учествовао, он је само писао скрипте. Он отиде и кад треба да се гласа, он каже да или не, зависи да ли је то по његовом схватању оправдано или није оправдано. Он је имао три асистента. То су Сучевић Дејан, Ђурчић и Губеринић.

Губеринић и Сучевић, то су људи који су вукли студенте и математику. Без њих не би могла да се оствари математика и да се пренесе на студенте. Они су били, како да кажем, душа тима за рад са студентима.

■ *То се сећам, ја сам савремених тих догађаја исто.*

— Ђурчић је био у Русији, тамо је и докторирао и имао је ону трагедију. Обесио се и то је трагично било и за Факултет и за њега. Он ми се жалио врло често док је радио тај рад, да је врло тежак и да овде нису хтели да му приме тај рад. Исто ће се то десити и Този, али касније. Да ли је то толико било стручно, или нова материја, он је то решио са Русима и њему је то признато.

И он је био један од тих добрих асистената, али ова двојица су, како да кажем, од почетка вукли математику са студентима заједно. Имају врло велике заслуге за рад са студентима из предмета *Математика*. Нису били то строги људи, они су математику познавали добро, а Тоза је био предавач, доцент, који је писао скрипте и Тоза има скрипте написане из *Математике*.

После извесног времена, ја не знам како, дошло је до појаве нове материје. То је *Рачун вероватноће* и *Операционо истраживање*. Е сад, то операционо истраживање, то је опет код њих, математичара. Не знам да ли је то

требало баш тако да буде, та операциона истраживања. Они су хтели да се то операционо истраживање сведе и уобличи математичким апаратом. То је мислим суштина, да тај предмет буде тако конципиран и уведен у материју у наставу.

Дакле, ја опет да још једном нагласим да су Сучевић и Губеринић били ослонац код студената за предмет *Математика*. И, наравно, тражило се да се зна.

■ *И "Статистика" исто. Држали су обојица вежбе.*

— И *Статистика* исто. Да. После је дошла материја о *Вероватноћи*. Тоза је написао. Он није имао докторат када је био на Факултету, он је ту са Факултета радио тај докторат. И нешто из те материје о вероватноћи, ја не знам, нисам читао, слабо познајем ту материју. Ја сам покушао да уђем мало у материју, касно је то за мене. Имао сам ту и уџбеник тај који је штампан на руском, жена је писала тај уџбеник. Међутим, ова наша службеница у библиотеци је тражила да ја вратим све књиге које сам узео, ради евиденције тамо. Она мисли да ћу ја то да растурим и шта ја знам.

И Тоза је тај део посла, тај докторат обрадио, и носио је то, мислим, прво у Пољску, или је био и у Русији, то не могу да се сетим, али код нас на Београдском универзитету нису хтели да му то приме, тај рад. Па је био он, мислим, и у Нишу.

■ *Тамо је он докторирао.*

— Е, да. То је прошло, Тоза је постао доктор. Тоза је био на нашој Катедри, где смо били ја и Наталија Наерловић, Заједничка настава. Онда је на седницама Катедре почело, овако, гложење између Милорадовића и Тозе. Милорадовић је сматрао и јавно износио да Тоза није могао да постане доктор, него је морао да иде тамо у Ниш и шта ја знам, да мољака и тамо амо. Шами се држао по страни. Да ли је то од момента када је дошао Божа Поповић? Божа Поповић је приликом избора у оном писаном реферату који је написао академик Анђелић имао преко тридесет научних радова, али ти научни радови су везани све за звезде, нема ништа оно што се односи на ове практичне примене код нас.

И Јовић је био добар са тим Анђелићем, и мислим и Наталија је била.

■ *Она је механичар, она је ћак Анђелићев.*

— И она је била, ... Тако да је тај потез или Јовићев или чији не знам, да се доведе нови математичар, а није било потребе за нову математику, тај део не знам ко је био ...

■ *Па Ђурчић је требало да докторира, он је био на реду да буде наставник.*

— Јесте. И Губеринић је имао белешке о раду за докторску дисертацију. Не знам ко је био идејни творац, идејни заговорник ове идеје да се тај човек доведе. Божа Поповић.

Божа Поповић? Ја нисам имао неке нарочите везе са њиме. Али сам ја написао за скрипте о Ванкелом мотору. То је мотор који нема клип, који има линеарно кретање, тако везано на кривајни механизам. Цилиндар му није округлао, овако, него у виду осмице и у осмици се креће једно троугласто тело, специјалног облика. Е, та материја, то је значи једначине које карактеришу то кретање клипа у том механизму и тај облик овога цилиндра су биле везане за неке циклоидне криве. И, ја пошто нисам знао хипоциклоиде, епциклоиде и како се још тамо зову у томе, заборавио сам. Ја сам питао Божу да ли зна он случајно, где ја могу да нађем ту материју да видим, које су једначине, како су настале и шта је карактеристика.

Божа каже: "Не знам". Да ли није хтео да разговара о томе, али ми је рекао да не зна ту материју. Божа на испитима не знам какав је био. Ја држим испите у затвореном простору. Међутим, ја сам прошао једаред када је он вршио испитивање на табли. Јавно студент изађе тамо, он извуче цедуљицу. Међутим, Божа је био окренут и није гледао шта раде ови позади и ја сам видео да неко од тих студената који је био везан са овим који је полагао испит да му нешто дошаптава или руком показује. Не знам какав је био на испитима да ли строг или благ, није важно. Углавном он се ту десио, и он је преузео тај део, Вукадиновићев посао. Имао је асистенте Шамија и Милорадовића. Да ли беше још неко?

■ *Даша Константиновић, па Влада Стојановић.*

— Е, то су били све асистенти код Боже. А Вукадиновић, Губеринић, Ђурчић и Дејан, они су узели *Статистику*.

■ *Не. Ђурчић је остао на "Математици", а Губеринић и Дејан на "Статистици", па је после Тоза довео Јоцу Поповића, једног врло пристојног младића, који је сада доцент на том предмету.*

— Кога? Е, Јоцу не знам. Углавном, Вукадиновић је преузео *Статистику* и *Вероватноћу*. Е, сада то је његово. Е, сада какав је однос био између Вукадиновића и Боже Поповића док је Вукадиновић још био доцент. Не знам да ли је био у вези са Божом Поповићем. Није био у вези. Јер Божа Поповић је могао да, рецимо, каже неку реч, добру реч код Анђелића. Ако је Анђелић био у Академији је ли, он је имао утицаја на математичком апарату, не само код нас него и на другим факултетима.

Међутим, то се није десило и Вукадиновић је лутао тако док није докторирао.

На једној седници, док сам ја био, ја сам био председник наше Радне заједнице, како ли се зваће онда, видео сам да Милорадовић критички посматра Вукадиновића, да он не цени Вукадиновића онолико колико је Вукадиновић

заслужио, не на раду на Факултету, него и због докторске дисертације. И он је омаловажавао то. Ја сам онда дошао до закључка да међу њима нема добре сарадње.

Било је, исто тако, на некој седници нашој, да се Сучевић мислим и Губеринић унапреде. Међутим, они нису имали докторате. Марјанов је исто тада био предмет дискусије. Марјанов је имао докторат, али није имао предмет. А Губеринић и Сучевић су имали асистентски стаж. И ја устанем и кажем, за Марјанова да није важно да ли он има предмет, јер је он стекао докторат, и треба му дати звање доцента, без обзира на предмет, пошто предмет је предавала и Наталија Наерловић и Вера Лазић. Ја не знам да ли је још била Наталија ту?

■ *Јесте, била је.*

— Била је. Јесте. И прође тај мој захтев. И Марјанов добије звање доцента. А за Сучевића и за Губеринића сам рекао да су то наши кадрови, на које треба да обратимо пажњу јер без њих не би било математике оваква каква је сада.

Не знам шта је било онда, да ли су они били исто унапређени. Не знам шта је било касније.

Наталија и Вера нису се слагале. Ја се сећам. Био је расписан конкурс за асистента за предмет *Механика* али Вера Лазић је била негде отишла на пут. И пре него што је отишла на пут, она је дошла код мене у канцеларију и замолила ме да ја на нашој седници објасним, с обзиром да је Наталија била већ предвиђена да оде са Факултета, да дође неко за кога је она имала интерес. Међутим, изабран је онај који је имао највише елемената да буде изабран. Ја нисам интервенисао код Наталије за то, јер сам гледао како ће да се развије ситуација на седници.

И када је дошла Вера Лазић, ја јој кажем да нисмо могли то да протуримо. То је Наталија образложила и тај њен кандидат који је требало да буде није изабран.

И после, између Vere Лазић и Наталије, нису успостављени онакви односи, како да кажем, сарадње. Наталија ми је причала али, углавном, оне нису, могле да сарађују и остала је Вера, а Наталија је отишла на Грађевински факултет.

Наталија је држала предавања из *Механике*. Ја имам њену књигу, она је мени дала са посветом. Врло стручно је написала *Механику*, али *Техничка механика*. Јер сам ја после читао *Механику* која се предаје на овом Факултету где није техника ...

■ *Природно-математичком.*

— Природно-математичком, да. То је сасвим огромна разлика, је ли. Јер, тамо има неки принципи које уопште Наталија није споменула у овоме.

Наталија је то врло стручно образложила. Али је питање само да ли је онолика материја колико је садржано у њеном излагању, јер она има две књиге: *Статику* и *Динамику*, да ли је онолико потребна или није. Али је написано стручно. Ја читам, и сад скоро сам прочитао неке делове који ме интересирају из Наталијине књиге.

Иначе, имам ја *Механику* и од Иве Арновљевића, код кога сам полагао. Имам исто и од других наставника на немачком језику.

■ *Хоћете нешто о Буци Трајковићу. Трајковић је предавао "Физику".*

— Трајковић је био задужен за предмет *Физика*. Е, сад, код Трајковића сам одлазио на вежбе да погледам. На предавања нисам одлазио, али сам одлазио на вежбе, исто као и код Сучевића и код Губеринића, да видим како они држе вежбе. Њихов систем одржавања вежбе је истоветан. Студент на табли гледа задатак и они сви то исто пишу. Е, устанем ја против тога, на једној седници. Кажем да нисам за такав начин рада, него када ми можемо у *Машинству* да за сваког студента припремимо посебан задатак, посебне услове, нека је прорачун на исти начин, али су посебни услови, то исто, кажем, и ви треба. И број студената не треба да буде оволико велики. Цела сала слуша и пише оно што пише један човек.

Кажем да поделимо студенте у групе, да буду десет или петнаест али сваки студент да ради свој задатак, а асистент да седне за сто и да прегледа сваки задатак да ли је добро урађен или не. Није прихваћен тај мој предлог. Казали су да је ово стандарднији начин рада са студентима за *Математику*. Не знам да ли је стандардни или не али углавном остало је тако.

И Трајковић је исто тако радио. Имао је здравствене проблеме са срцем. Када је Божа Милошевић писао свој уџбеник, он је дао Трајковићу да му корегира, да види да ли то одговара по јединицама. И Трајковић је то лепо урадио. И Божа је био задовољан.

■ *Трајковић је јако добар предавач био. Изузетан предавач. Био је сјајан.*

— Е, то волим да чујем. Значи нисмо се преварили кад смо га бирали.

■ *Имао је дивну дикцију, лепо опхођење према студентима. Иако није имао докторат, он је сјајно предавао.*

— Е он је покушао, био је натеран, односно присиљен од Факултета да се упише на последипломске студије. Међутим, он је то покушао и није могао да издржи па је оставио. Ја мислим да је из здравствених разлога.

Целокупан наставнички кадар, и професори и асистенти и они који су хонорарно радили, мислим да су они били довољно стручни да изведу Факултет на овај пут на којем је сада. Мислим да овај пут који сад следи Факултет да је то прави пут и има за собом једно искуство, где бих ја за моје потребе тражио да се сви дипломски радови укочице, штампају као књиге. Да се види шта је



Факултет све урадио и како решавао проблеме кроз наставу, кроз предавања и вежбе.

- *Па да Вам кажем, студенти су обавезни да дипломски рад дају у Библиотеку. Па ево, кад сте Ви споменули искуство, управо смо ми желели да део тих искустава остане забележен за нас који смо већ средња генерација, Ваши некадашњи студенти, као и за наше наследнике.*

— Ништа нисмо рекли о сарадњи Факултета са другим факултетима, ту би требало да видимо.

Ми смо имали два степена наставе. Први и Други степен. Други степен наставе био је исто формиран код нас. То је материја која је била предвиђена за пети, шести, седми и осми семестар. То је све тако подешено, да смо имали инжењере: дипломирани инжењер саобраћаја и инжењер саобраћаја.

Ми смо оформили један Одсек првог степена у Сарајеву, тада је био Јовић декан. И ја, поред осталих ишао сам тамо у Сарајево, држао сам предавање. Ти наши студенти у Сарајеву, углавном су били технички и руководећи кадар у предузећима као што је, рецимо, оно велико транспортно предузеће у Сарајеву, онда из Зенице, итд. Сваки од тих градова у Босни је послао свог представника да сврши ту школу.

И Маџура је исто тако одлазио тамо. Механика исто тако. Математичари. Све исто као и код нас.

- *Шта би још на крају могли да кажете?*

— Углавном то је било све што смо могли, ради сећања, да извучемо. Јер, године пролазе, сећања бледе, и излагања можда нису проистекла једна из другог. Како се сећам, тако сам и излагао тако да тај редослед излагања материје није био увек у складу са догађајима који су били повезани једни с другим и једним нитом међусобно.

Али, то се да опростити старим људима. А то излагање да ли је све било везано за рад на Факултету, или није, можда може да се схвати као, како да кажем, радни век једног човека, да се окарактерише тај човек, да се да његова слика и увид у оно зашта се он кроз живот трудио и радио.

- *А то је и историја нашег речног саобраћаја.*

— А то је дефакто везано све за рад на води, то је речни саобраћај.

- *Е тако, ја бих Вам се захвално у име Ваших некадашњих студената, следбеника и наших будућих генерација. Хвала Вам најлепше, Професоре.*

— И Вама хвала, да смо нешто истргли из заборав.

## МИРКО ЧИЧАК

Рођен 1940. године. Редовни професор на предметима ОРГАНИЗАЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА II и ПРИМЕНА МАТЕМАТИЧКИХ МЕТОДА У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ САОБРАЋАЈУ У ТРАНСПОРТУ. У сталном радном односу на Факултету од 1973. године

Петак, 29. септембар 1995. год.,  
од 11<sup>h</sup> до 12<sup>h</sup> у професоровом кабинету број 404 на Саобраћајном факултету у Београду.

— Ја сам уписао Саобраћајни факултет 1961. године. Познато је да је то друга генерација Саобраћајног факултета, а да је претеча Саобраћајног факултета – Висока саобраћајна школа, која је основана педесете године.

После извесног времена рада та Висока саобраћајна школа се трансформисала и уклопила у Техничку велику школу. Када је после неколико година, дошло до њеног распадања практично је та Висока саобраћајна школа наставила своју традицију у оквиру Машинског факултета као посебни Саобраћајни одсек. Тек шездесете године издваја се из Машинског факултета Саобраћајни факултет као самосталан.

Друга генерација, шездесет прве године, једна је од релативно масовнијих. Мислим да је масовнија од прве генерације шездесете године. Наравно, као и увек, бруцоши доста преплашени од самог факултета од представе факултета и бојазни да ли ми можемо савладати тај програм и план који се поставља пред нас.

■ *Колико вас је било?*

— Ја нисам сигуран, али мислим да је било негде између сто и двеста. Мој индекс је број 123, али нисам ја баш последњи. Јесте, вероватно између сто и двеста.

Наравно, Факултет је тада располагао делом зграде у Таковској 34. Познато је да смо ми ту били подстанари Рударско-геолошког факултета. И рас-

полагао је оно зградом коју је практично Пошта поклонила Саобраћајном факултету, на Топчидерском брду.

Доста масовна генерација за те услове. Учионице релативно мале. И за вредније студенте је била обавеза да дођу доста раније да би заузели места у клупама, јер је постојала опасност, чак и у последњим редовима да се не нађе места.

То време карактеришу доста тешки услови студирања, без читаоница, са веома скромном библиотеком, ретко понека скрипта, уџбеник, углавном при-белешке са предавања. Те наше свеске вреднијих студената биле су практично основ за спремање испита.

Релативно мали број професора у то време је био у редовном радном односу, по правилу то су били хонорарни. Ја се добро сећам на том нашем Железничком одсеку су била само два професора у редовном радном односу: професор Димитрије Живковић и професор Евгеније Агатоновић.

■ *Шта су предавали?*

— Професор Димитрије Живковић је предавао *Експлоатацију железница* на Првом степену и на Другом степену је предавао *Организацију железничког превоза*.

У то време Саобраћајни факултет је био организован као двостепена настава. Не само Саобраћајни факултет, мислим да је то важило у целини, више мање, за Београдски универзитет.

У то време ја мислим да није постојао нити један асистент у редовном радном односу на Железничком одсеку. Можда је карактеристично да није било много ни предмета. *Експлоатација железничког саобраћаја* коју је предавао професор Димитрије Живковић, *Железничке пруге и станице*, које је предавао професор Саво Јањић, *Железничка возила и вуча возова*, које је предавао, мислим у трећем семестру, инжењер Милојковић. Он је са Машинског факултета. Професор Јањић је радио у Заводу за пројектовање Заједнице југословенских железница, чак мислим да је био у редовном радном односу тамо, а да је био хонорарни на Саобраћајном факултету. И, чак, у то време, је био, вероватно, хонорарни и на Грађевинском факултету. Нисам сасвим сигуран.

Наравно, још су остали и *Сигнално-сигурносни уређаји и постројења*, Евгеније Агатоновић.

Треба напоменути да је професор Димитрије Живковић, који је један од оснивача те Високе саобраћајне школе, сигурно оснивач саобраћајне науке и струке из области железничког саобраћаја. Он је ударио темеље, он је први који је то урадио. Он је човек који је завршио средњу железничку школу, који се сам уз рад образовао, који је стекао много знања о железници, који је стекао једно високо инспекторско звање на Железници, које је у рангу високе стручне спреме. Уз пут је завршио Правни факултет. Објавио је доста радова код нас. Направио два добра уџбеника. Први је био *Експлоатација железница*

и друга је једна збирка издатих чланака, како се тачно звала нисам сигуран, али је кроз те две своје књиге покрио у доброј мери област експлоатације и организације, што ми данас називамо у железничком саобраћају.

Он је значи оснивач, и ударио је темеље. Он је чак имао и радова објављених у иностранству. Ја се сећам једног његовог рада око усклађивања паркова локомотива, кола и капацитета железничких пруга. Да ли је објавио у Белгији или Француској нисам сигуран. Али имао је радова и тамо.

Човек који је доста радио, који је доста допринео, који има изузетне заслуге за развој Железничког одсека у целини и железничке науке и струке.

Професор Сава Јањић, један изузетно цењен, поштован, вредан, паметан човек, изузетно велики педагог, је одмах уз професора Димитрија Живковића, сигурно допринео много развоју овог Железничког одсека. Наравно, и други професори. Професор Евгеније Агатоновић је један дугогодишњи искусан човек са Железнице. Ударио је темеље овим нашим железничким сигурносним постројењима и уопште струци и науци из те области.

Студије теку релативно нормално са мог аспекта. Ја сам дипломирао 1965. године. Али, мислим, да се у то време од шездесет прве до шездесет пете године није много што шта променило на Факултету. Услови студирања су били доста скромни, прилично отежани, разбијени на два дела. И даље бујањем броја студената, повећавањем броја студената, појавила се потреба за новим простором, за новијим условима, квалитетнијим условима, за новим кадровима итд. Али, у том периоду, по мени, колико се ја сећам, није дошло до неких значајних промена на том пољу.

Ја сам по дипломирању отишао у ЖТП Добој, то је било шездесет пете године, иако сам имао неколико понуда од професора да останем на Факултету. Али, везан за Босну и за живот у њој и стипендиста сам био ЖТП-а Сарајево, ЖТП-а Добој тадашњег, је ли, отишао сам тамо да радим. Међутим, шездесет седме године сам се вратио из Добоја и дошао поново у Београд, у бивши Железнички институт, данашњи Институт "Кирило Савић". А већ шездесет осме године сам изабран за асистента у редован радни однос са пуним радним временом, што сам после претворио у скраћено радно време, практично у хонорарни, из једног простог услова. Добио сам стан од Института, требао сам да одрадим тај стан и наставио сам да радим, а на Факултету сам радио хонорарно.

Међутим, те шездесет осме године, када сам ја изабран за асистента, практично је дошло до једног погоршања у кадровском погледу на Факултету, посебно на Железничком одсеку. Професор Димитрије Живковић је већ био отишао са Факултета, отишао је у пензију. Професор Сава Јањић мислим да је, исто тако, отишао на Грађевински факултет у редован радни однос. Професор Евгеније Агатоновић је отишао у пензију. И дошло је до једне празнине.

У то време, водио је бригу о том Железничком одсеку, нека врста ментора је био професор Сувајшић. Ја се добро сећам разговора са професором Јовићем,

који је био декан и професорком Наталијом Наерловић, која је била продекан, који су и са мном разговарали да дођем на Факултет у редован радни однос, који су се исто тако распитивали кога још довести на Факултет и како освежити кадрове на том нашем Железничком одсеку.

Међутим, у том периоду, шездесет осма, шездесет девета година, долази на Саобраћајни факултет професор Божидар Милошевић, долази професор Милић Милићевић, долази професор Душан Павличек, долази касније седамдесете године и колега Стево Ерор. Значи, већ се окупљају кадрови, који значајније преузимају бригу о Одсеку, који настоје много што шта да ураде. Наравно, ја сам од шездесет осме био ту стално присутан, али као хонорарни, и учествовао сам у свим тим променама.

Седамдесет и друге године сам изабран за доцента и седамдесет треће, већ првог маја, прелазим у редован радни однос. Тад се већ знатно поправила кадровска ситуација на нашем Железничком одсеку. Значи, ту је професор Милошевић, ту је професор Милићевић, ту је колега Павличек, ту је колега Ерор и убрзо иза мене, након годину-две дана, долази и колега Машан Јокић, који је на жалост данас покојни, осамдесет друге године несрећним случајем је погинуо у Херцег Новом. Долази Милош Чукуров, а после четири пет година већ и колега Вујадин Вешовић. А, затим, цела једна плејада младих колега, почев од колеге Драгомира Мандића, Звонимира Јеремића, Милана Марковића, Милоша Ивића, Зорана Аврамовића, Славка Весковића, Бранислава Бошковића, Неде Вељковић, Жељка Буловића и других.

Већ у том периоду, а и после тог периода, значи од шездесет осме па овамо негде до осамдесетих година, тај Одсек је живнуо, сасвим је ојачао. Ми смо осамдесете године имали већ између петнаест и двадесет стално запослених на том Одсеку. То је већ једно веома значајно језгро које врши озбиљне промене, озбиљне промене у наставним плановима и програмима и у настави у целини, а и у научноистраживачком раду.

Можда је интересантно напоменути, да ту негде седамдесетих година, седамдесет прве, друге јел', рад на студијама, пројектима, значи онај део научноистраживачког рада поред наставе, је релативно био скроман. Тад долази до оживљавања тога, тад долази до озбиљније спреге између нашег Железничког одсека, преко Института Факултета са Заједницом југословенских железница, са ЖТП Београд, са Институтом прометних знаности из Загреба, Институтом за промет, ваљда се тако зове, из Љубљане. Долази до једне озбиљне спреге у научноистраживачком погледу, између нашег Одсека, нашег Факултета и Института са Железницом првенствено, са свим предузећима ЖТП и свим институтима који су били при ЖТП и са Заједницом југословенских железница.

Оно што је карактеристично то је да је Заједница југословенских железница имала један свој Фонд за научноистраживачки рад и, ту негде, од седамдесет друге, треће године ми смо перманентно, до пред рат из тог Фонда увек имали једну до две теме. Дужина рада на једној теми је била две до

три године, и увек смо водили рачуна о некаквом континуитету, тако да је та сарадња последње две деценије била више него добра.

Наравно, кроз ту сарадњу ми смо се сами усавршавали, развијали. Ми смо кроз та истраживања урадили доста студија и пројеката веома корисних, значајних за Југословенске железнице и за модернизацију Југословенских железница. Радили смо доста пројеката везаних за подобност реконструкције, модернизације, за изградњу нових чворова, пруга, електрификацију, да би се добили кредити код Међународне банке, да би се добили кредити код Европске инвестиционе банке, везани за модернизацију пруге Београд-Загреб, везани за нове технологије на железници, везани за Београдски чвор, везани за Косовски чвор итд.

То је било време, све до овог несрећног рата, које би се могло назвати време процвата и у кадровима, научном и стручном и у материјалном погледу овог Одсека и овог Факултета у целини.

Оно што је можда интересантно, то је да у том периоду седамдесет пете године започиње изградња наше нове зграде у Улици Војводе Степе. Сигурно, заслугу за ту зграду носе и наши ранији професори. Многи су они кроз те своје деканске, продеканске функције, а и поред тога, покушавали да нешто ураде на пољу те зграде. Значи, од те зграде која је била у Таковској 34 и оне на Топчидерском брду, Факултет како се ширио, повећавао број студената, он је изналазио нека друга привремена решења. Тако да је закупио биоскоп "Зеленгора" у Сарајевској улици, па је онда изнајмљивао извесне просторије у Дому културе "Браћа Стаменковић", па је онда још на неким местима, Раднички универзитет "Ђуро Салај", били смо на пет, шест, седам места растурени. Јако је било тешко организовати наставу у таквим условима. Студенти су били принуђени да трче са једног краја Београда на други и слично, а и наставници и професори. Просто, некаквих великих сала за пријем бруцоша и одржавање наставе нисмо имали. Време тешког рада и тешких услова.

Али срећом, захваљујући тим нашим ранијим професорима, њиховој бризи, а посебно бих желео да нагласим да је ту била изузетна улога професора Милошевића, који је фантастично уочио проблем, који се фантастично снашао у тадашњим условима, који је искористио своје време и своју шансу и успео да се избори за локацију и за почетак градње ове наше нове зграде где се ми данас налазимо.

Професор Милошевић је, ја бих рекао, играч, овако, врхунски, један мајстор за шпиц гол, ако бих се фудбалским језиком изразио. Јер, уочио је да су и други факултети у сличној ситуацији, али да смо ми најугроженији, по простору по једном студенту, по условима студирања. Он је успео те аргументе да систематизује, успео је да спреми благовремене пројекте и једног тренутка док су други кукали како су им тешки услови, он је успео да се избори. Говорио је: "Па, дајте људи пројекте, ко шта има". И он је одједном, "из рукава" избацио све пројекте. Сви су се запрепастили, нису имали куд. Успео је да успостави изузетно добре односе са Бранком Пешићем, који је био председник Града,

који му је много помогао око локације ове данашње на Вождовцу и успео је на Универзитету да се натура да је најспремнији, најугроженији, и успео је у влади Републике Србије и као такав да добије паре.

И почетком 1975. године долази до ударања камена темељца овој нашој данашњој згради. Тако да је његова заслуга изузетно велика иако не треба потценити ни заслугу ранијих професора који су радили на том проблему.

Наравно, тај елан, ту вољу и то што је успео да реализује професор Милошевић, наследио је професор Банковић. Он је седамдесет пете преузео деканство од професора Милошевића, који је од седамдесет прве до седамдесет пете у свом мандатном деканском периоду то, углавном, све завршио. А професор Банковић на јесен седамдесет пете преузима то у своје руке.

После извесног времена радова на тој згради, дошло је до једног застоја. Република је практично обуставила финансирање, и онда смо тапкали у месту годину две дана, ја се тачно не сећам колико дуго времена. Али, касније су радови кренули, тако да смо ми седамдесет осме године успели да се уселимо у ову зграду.

Ово што је можда још интересантно, а то је да сам и ја имао срећу, седамдесет пете године, да postanем продекан, и да заједно, на неки начин, помажем колеги Банковићу мало око јурњавае за зграду. Ја сам био изабран седамдесет пете године, мислим у јуну на изборима, за продекана за наставу, али пошто продекан за финансије тада није изабран, на јесен је изабран колега Дејан Сучевић, који је изузетно фин човек, вредан, за сарадњу одличан. Међутим и он ме је замолио и колега Банковић да ја одустанем од наставе и да прихватим финансије.

Ја као млађи колега сам слегао раменима, прихватио финансије, али колега Банковић ме молио: "Мирко, па ти си ипак саобраћајац, ајде прихвати и последипломску наставу. Па, знаш, није лоше да држиш и Библиотеку и Лабораторију за графичку делатност". Тако да сам ја то све практично и прихватио и те две године се борио са тим свим.

Ево мало о проблему финансија, кад сам ја постао продекан за финансије.

У то време, шеф Рачуноводства је до тада била Благородна Јефтовић, која је, негде, ваљда почетком седамдесет пете године отишла са Факултета и на Факултету се створила једна празнина у погледу руковођења финансијама. Управо када сам ја долазио, у то време је, мислим, дошао за шефа Рачуноводства и Стошић Милан, један старији човек. Међутим, једна несигурност у раду као шефа Рачуноводства и страх да погреша, страх од ревизија и контрола је пратила тог човека, тако да је било доста тешко успоставити једну нормалну колотечину у раду Рачуноводства. И, још да буде гора ситуација, негде у октобру отишао је на боловање и дошао је у марту када је већ завршен завршни рачун и предат.

Тако да сам ја био принуђен да се сналазим на разне начине. Али, не само то. Већ на почетку продеканства, морао сам да се изборим за нови Правилник

о дохотку, и нови Правилник о личним дохоцима. И тај нови Правилник о личним дохоцима и тај нови Правилник о дохотку, практично је доживео модификацију кроз тај период од седамдесет пете до данас за ових двадесетак година. Али, ипак тада смо ударили некакве темеље и тад смо ми први пут увели радне налоге за студије и пројекте које радимо преко Института.

Ти радни налози су били једна новина, до тада није постојао увид у студије и пројекте које радимо преко Института. Колико тачно ко направи прихода, добро то је оно што се наплати. Али, какве трошкове направи, ту нису били сасвим чисти рачуни. И онда је била идеја моја и ту сам добио доста широку подршку и од других да сваки пројект, свака студија, мора да има свој радни налог, да се јасно виде сви приходи, сви трошкови, материјални трошкови, ауторски хонорари иде ли категорија личних доходака или не, у којој мери, али да је то све систематизовано на једном месту, и да се потпуни преглед има.

Тад смо се први пут договорили да тридесет посто одвајамо од студија и пројеката за покриће заједничких трошкова, трошкова Факултета, а да се седамдесет посто располаже руководилац студије, односно пројекта, руководилац тог радног налога. И од тад смо, мислим, завели један ред у тај наш рад што је остало и до данашњег дана.

Значи, тај први судар био је око тог Правилника о личним дохоцима, који, кажем, још и данас има своје озбиљне корене и у постојећем Правилнику са неколико модификација које су уз пут урађене. Први пут смо завели озбиљнији ред у тај рад институтски. И ја сам се први пут прекалио. Практично без шефа Рачуноводства, уз помоћ младих, неискусних службеника Рачуноводства, направио сам завршни рачун. Јасно, ја сам био свестан да не пратим довољно прописе из те области, није то моја струка, мој фах, али некаквог искуства о приходима и трошковима сам стекао кроз рад.

Тада, кажем, у том финансијском погледу, то су биле доста добре и доста плодне године. Испетљали смо и тај завршни рачун, на крају успешно. Свестан да не пратим прописе из те области узео сам једног искусног старијег господина који је био дугогодишњи шеф рачуноводства и који ми је ту много помогао својим саветима. И са младом екипом радница, ми смо то направили и на опште задовољство је прихваћен завршни рачун. Тад смо били и похваљени и награђени итд.

С друге стране мислим да смо последипломским студијама исто у то време дали ипак један квалитет. Последипломске студије на нашем Саобраћајном факултету, колико се ја сећам почеле су шездесет осме године, шездесет девете.

- *Прва генерација је почела, први часови су баш били у петак по подне 6. марта 1970. године. Добро се сећам, јер сам ја био у тој првој генерацији. А званично се води да је то школске 1969/70 година.*



— Да, јесте, Владо ти си сигурно у праву. Тачно је, јер сам ја шездесет осме отишао на Грађевински, јер није било овде на Саобраћајном факултету. Значи, седамдесете су практично почеле.

Али ја се сећам пошто сам добио задужење последипломских студија, да смо били припремили један нови наставни план и програм за четврту генерацију, која је уписана седамдесет шесте године. Где смо ми ту мало јасније дефинисали, овако, три групе предмета: математичку групу, једну теоријску и једну стручну групу предмета. И да смо из сваке групе дали одређени број предмета, мало смо проширили тај број предмета у тим групама и да је то била једна, на неки начин, новина у односу на дотадашње раније генерације.

Мислим да смо у том периоду успели да обогатимо и нашу Библиотеку, да смо успели да боље опремимо Лабораторију за графичку делатност али да направимо и доста својих издања кроз ту Лабораторију.

Тако се моје продеканство завршава седамдесет седме године и морао сам поштено да молим да будем ослобођен другог периода продеканства. Јер, продеканство, ти послови, узимају много времена. Финансије, последипломске, Библиотека, Лабораторија за графичку делатност, одузимају доста времена. У то време, релативно млад, био сам жељан мало веће афирмације на пољу науке и струке. Колектив је ипак то на једвите јаде прихватио и ја сам имао једну наузу од седамдесет седме до седамдесет девете године.

Већ сам напоменуо да смо се ми 1978. године уселили у нову зграду. Ту је, овако, било доста посла и обавеза и то је на својим плећима изнео колега Банковић, као декан Факултета, који је наставио ту жестоку иницијативу започету од стране професора Милошевића. После, он је то наставио, завршио ту зграду и седамдесет девете године када сам ја изабран за декана, ја сам био декан од седамдесет девете до осамдесет прве и од осамдесет прве до осамдесет треће, та два периода, мени је остало нешто мало око опреме на Факултету, око сређивања разних још рачуна. Али, оно чиме се може Факултет похвалити што је, углавном, заслуга и професора Милошевића и професора Банковића, моја веома скромна, а то је да смо ми добили једну изузетно лепу, функционалну и јефтину зграду. Наша зграда је колико се сећам око четрнаест хиљада метара квадратних простора, али је тада коштала, још ми је у глави једна цифра од око десет и по милиона динара.

Оно што је карактеристично то је да је та зграда направљена са педесет посто цене квадратног метра у овом граду, на сличним локацијама. Што говори да су и професор Милошевић и професор Банковић посебно, добро газдовали, водили изградњу те зграде, наравно били су други извођачи, али све је то ишло преко Факултета. Република је, јасно, сносила те трошкове, али Факултет је водио целокупан тај посао.

Према томе, пуне захвале припадају ту професору Банковићу, наравно у првој мери професору Милошевићу.

Кажем, мени је остало понешто око те зграде, и остало је неких рачуна да сређујем за ту зграду.

У то време мог деканства, било је веома развијено самоуправљање. Тако је, то је историја овог Факултета. Ми смо тада имали радне јединице по Факултету које су имале малте не све прерогативе јединица организација удруженог рада. Једну изразито велику самосталност у финансијском и сваком другом погледу.

Значи шест одсека, шест радних јединица, плус Заједничка настава посебна радна јединица, плус Заједничке службе, па заједнички трошкови, и малте не девет обрачуна. Пословодни одбор, шефови радних јединица са деканом и продеканима. Имали смо много посла, сваки понедељак је био тежак, много муке, а најгоре је, највећи проблем је био када мењамо, не дао Бог, правилнике. Правилник о дохотку, утврђивању прихода, трошкова, дохотка, Правилник о личним дохоцима, Правилник о становима итд., то су били ломови, итд. Значи, богато развијено самоуправљање и ми смо се позабавили с тим, имали сви много посла, много обавеза. Наравно, резултати нису били тако велики у том самоуправљању. Понешто смо дотеривали наставне планове и програме, усавршавали, али у том периоду нисмо неке крупније промене направили.

Оно што је можда добро, тај период карактерише доста издања уџбеника и скрипти. Знатно смо развили ту делатност, ту смо се афирмисали кроз та издања, и као Факултет и као наставници. У том периоду смо довели један значајан број наставника и асистената на тај Факултет. Оно, можда, што би се могло похвалити, то је било златно доба, када сам ја као декан у два мандата, мислим, потписао 24 решења за стан.

Значи, у том периоду смо се сналазили на разне начине, али постојале су могућности.

■ *Поменуо си решења за стан.*

— Да, у том периоду сам потписао двадесет четири решења за стан. Двадесет четири наша члана колектива се уселило у станове. Један значајан број је био нових станова, нешто је наравно и од ових који су пресељавали у друге додељене станове. Значи, ми смо обезбеђивали паре, једним делом своје преко Института, нешто је Факултет успео, нешто смо успели преко Фонда солидарности. На разне начине смо стварали те паре, узимали кредите, задуживали се, шта све нисмо радили, али мислим да је то било златно доба када је Факултет дао доста станова својим члановима колектива.

Да ми се не би замерило да се као декан превише петљао, препустио сам другим да стварају Правилник о додели станова. Као продекан сам био на петом месту или на шестом, за доделу стана за проширење, а као декан сам отишао на тридесет пето место. Али, то је мање битно. Битно је да је Факултет у целини заиста искористио тај период и решио доста својих проблема.

Оно, можда, што је још интересантно о том периоду. Ја сам имао част да се нађем на челу овог Факултета у време, то је било осамдесете године, када смо навршавали тридесет година Факултета. Поводом тридесетогодишњице оснивања и постојања Факултета, ми смо ипак направили једну релативно скромну свечаност, издали смо једну монографију, одржали једну свечану академију и неколико пригодних још, овако, састанака.

■ *Онда је Факултет добио Орден.*

— Да, да. Када сам постао декан, седамдесет девете, осамдесете је била прослава, тад сам сазнао преко професора Јањића, он је био тад ваљда декан на Грађевинском факултету, да су пре годину-две имали један сличан јубилеј. И онда сам захваљујући њему од њега доста тог искуства преузео, између осталог да би могао Факултет да се избори за озбиљно одликовање. Факултет, и озбиљна одликовања, наставницима и сарадницима овог Факултета. И онда сам направио један концепт који је у потпуности уродио. Факултет је добио Орден рада са црвеном заставом, али, поред тога, двадесет осам наставника и сарадника Факултета је добило разне ордење. Од веома високих, па до средњих и нижих категорија. Ја сам као декан формирао једну комисију, наравно стално сам радио са том Комисијом за одликовања, и одржавали добре везе са Републиком, са Федерацијом, - испитали путеве, начине, средили и на крају смо успели да се изборимо, тако да смо тај јубилеј овако поштено, надам се, обележили. И то остаје у историји Факултета да је Факултет тад по први пут добио одједном двадесет осам одликовања плус Факултет одликовање, јел'!

■ *Да Те прекинем. То Факултетско одликовање је урамљено, и стоји у Деканату.*

— Јесте, тачно, то одликовање стоји у Деканату стално.

Наравно, то је био период и смрти, колико је то популарно или не, али то је историја овог Факултета, и смрти председника Тита. Четврти мај. Осамдесете године. И ја сам се, нашао у то време на челу Факултета. Ми смо направили комеморативну седницу, и све је што у то време тражено и што смо ми осећали. Наравно, сви смо ми у то време осећали једну велику тугу и жалост за човеком који је дуго био на челу ове земље. Без обзира на све, имао је он и својих заслуга, свакоме се може приговорити да је било и пропуста, је л'. Тако да смо пристojно и то обележили и спровели. Овако, организација је била на висина.

Шта је још можда интересантно?

У то време деканства, та два периода, колега Банковић је то започео пре мене, а ја сам наставио. Наставио сам једну игру за коју је питање да ли је у потпуности имала морално оправдање, али је била корисна за Факултет. А, ево коју игру.

Познато је да је зграду те бивше Високе саобраћајне школе, данашња зграда Шумарског факултета на Бановом брду, Железница дала Високој са-

обраћајној школи. И да је разном игром, утапањем Високе саобраћајне школе у Велику техничку, саобраћај, саобраћајна струка и после Саобраћајни факултет остао без своје зграде. Исто тако је познато да смо ми при издвајању из Машинског факултета добили неке просторије на Рударско-геолошком факултету у Таковској 34, и да је Пошта поклонила Факултету једну зградицу на Топчидерском брду.

Међутим, пошто смо се ми седамдесет осме године уселили у нову зграду, сад нам је Општина Савски венац узела ту зграду на Топчидерском брду. И професор Банковић је повео један спор са њима око надокнаде вредности за ту зграду и ја сам наставио. И сад сам тактизирао, водио судски спор, ангажовао вештаке да видим колико могу извући за ту зграду. Можда је то мало била непоштена игра пошто смо добили од Републике и од Универзитета практично ову нову зграду, то је требало дати Универзитету или Републици, али мислим да је била корисна игра. тактизирао сам. Била је једна понуда, друга, трећа, одбијао сам и тек пред крај другог мандата, тачно после четири године борбе и рвања, оценио сам да не могу више да извучем пара, и ја мислим да сам добио тад да ли два и по милиона или две и по милијарде, ја се више не сећам реда величине, али озбиљне паре.

И сада, пошто су то друштвене паре, како их паметно искористити? Нисам имао паметније идеје него да формирамо један Рачунски центар и да опремимо савременим рачунарима овај наш Факултет.

Многи факултети, по правилу сви технички факултети, шездесет осме године су набавили рачунаре, IBM 1130. Грађевински, Електротехнички, Машински. То су били први рачунари. Међутим, наши старији професори, уз пуно уважавање тих професора који су заиста ударили темеље саобраћајној струци и науци и који су створили и развили овај Факултет, у то време нису осетили толику потребу борбе за рачунаре на овом Факултету. И ми смо каснили.

И ја, и моје млађе колеге, смо осећали да ми каснимо на том пољу рачунарске технике, да то продире свуд и да то посебно у саобраћај мора да продре. И ја сам онда искористио те паре, формирао сам као декан једну комисију за адаптацију простора, направили пројект, неколико смо понуда ту имали. Скупили смо понуде за извођење тог пројекта, одабрали извођача који се нама у том тренутку чинио повољан и ми смо адаптирали простор. При томе смо истовремено вршили избор система. Знао сам да немамо девиза и да их није могуће обезбедити, информисао сам се са разних страна, за увоз једног савременог рачунарског система из иностранства. И онда су остале једино две могућности, у ствари једна могућност. Да се у земљи обезбеди систем који је на располагању, а ту су постојале две варијанте: или нишки систем EI HANIVEL или словеначки један, ISKRA DELTA систем.

Ми смо, отприлике, направили конфигурацију по нашем мишљењу шта би дошло у обзир, водећи рачуна о парама са којима смо располагали. Прикупили смо понуде и од Словенаца, ISKRA DELTA 4850/160, и добили смо понуду EI HANIVEL DPS 6/92. И дуго смо тактизирали с једним, другим, да

извучемо што можемо више од конфигурације и изаберемо по нашем мишљењу бољи систем и да се уклопимо у располагајуће паре. И после дужег времена ми смо успели да одаберемо, доста су били финансијски услови повољнији, EI HANIVEL DPS 6, али не више 92 који су у почетку нудили него 96, који је био знатно бољих перформанси.

Наравно, ја сам ту пред крај деканства, када сам видео да не могу извући више пара и определио се за рачунарски систем, формирао једну Комисију за избор система: професор Добривоје Јовановић, професор Слободан Лазовић, Милорад Станојевић, Зоран Аврамовић. Међутим, Комисије је тако нешто радила, али никако да заврши посао. И онда сам се ја ослободио осамдесет треће деканства, преузео чело те Комисије и уз помоћ ових чланова Комисије направио Елаборат о избору и оправданости Рачунског центра и успео да се изборим.

Тад је био велики проблем самоуправљање. Требало је од осам-девет јединица, од свих добити сагласност за рачунар. Ја се добро сећам кад Заједничка настава сазове збор, мене не позове на збор, и одбије. Ја после поново сазовем збор, одем и на једвите јаде прођем. Да ми је највећи противник у томе био Друмски одсек. Да је стално био против. Да су то биле Исусове муке, овако. Али, на крају ја сам задовољан. Формирали смо Рачунски центар, адаптирали простор, увели систем. Иако са закашњењем. Мислим да је он прорадио вероватно осамдесет пете године, ту негде. Наши братски технички факултети су још шездесет осме године почели са првим системом, а тад су већ имали две три генерације промењене у рачунској техници. Према томе, ми смо, иако са закашњењем, формирали у то време, један од релативно солидних рачунских центара. И оно што ме радује, увели смо озбиљније рачунаре, програмирање у ову нашу наставу, у научноистраживачки рад. И ја мислим од тада, од те осамдесет пете, ево за ових десетак година, иако је тај систем данас превазиђен, али он још увек игра значајну улогу у настави. Ми, данас, мислим да имамо тридесет до четрдесет персоналних PS рачунара, од ових савремених 486 до ових 386, 286, којих све немамо система. Али, мислим да смо успели у то време да ударимо темеље Рачунском центру и да поштено, овако, кренемо у тој области.

Незамисливо је у овој нашој области организације и технологије да можемо без рачунара. Он је нама сад основни алат, као и у многим другим наукама, али код нас посебно.

Ми, данас, по мојој процени, имамо један модеран, савремен Факултет, у односу на наставне планове, а и програме у знатној мери. Имамо опремљен Факултет са солидном рачунарском техником, имамо једним делом развијене и лабораторије. Мислим да смо солидни у кадровским потенцијалима, да и по квантитету и квалитету кадрови су углавном ту, да их треба очувати и подићи даље, пратити ток науке и струке у свету, подизати тај ниво. Али, за ове две до три деценије, мислим да је Факултет доживео озбиљан напредак и развој у сваком погледу.

Можда је интересантно једно упоређење. Када сам ја био студент, Железнички одсек је имао недељни фонд од, само да не погрешим, имао је недељни фонд од педесет осам сати стручне наставе и на Првом и на Другом ступњу заједно. А данас је то два пута више.

Да смо тада имали два наставника у редовном радном односу, ни једног асистента, а данас цирку четиринаест, петнаест, до двадесет, осцилира. Иако смо последњих година изгубили неколико професора, неки су отишли у пензију, неки од њих су и покојни, као професор Милошевић. Професор Милићевић је отишао у пензију, професор Динић који још увек ради, је ли, отишао је у пензију, професор Павличек је отишао у пензију.

И вероватно треба наставити подмлађивање кадрова, али смо, кажем, солидни. Увели смо доста нових предмета, обогатили наставне планове. Солидно обогатили наставне програме, али мислим да на наставним програмима треба и даље озбиљно радити.

Ја лично мислим, по упоређењу са сличним факултетима па могло би се рећи и Запада и Истока, да смо ми, овако, у врху и да се можемо сасвим добро поредити и са Москвом, и са Дрезденом и са Жилином. Код Западних земаља је мало модификован профил у односу на наш. Мање је изражена струка у дубини и у детаљима, него је мало уопштенија, је л’.

Према томе, мислим да у целини можемо бити задовољни са овим где се данас налазимо, али никако не смемо застати. Ваљда напред наставити са развојем даље и опремом, а посебно кадровским развојем.

Била је идеална шанса, и тако лепо замишљено да поред ове главне зграде Факултета, направимо још две помоћне. На жалост услови за то не постоје, али вероватно ће у једној перспективи доћи и ти услови за даље проширење.

Оно што бих на крају хтео још да нагласим, а то је да када је у питању Железнички одсек, првенствено, може се рећи оснивач ова наше саобраћајне струке и науке је сигурно професор Димитрије Живковић, који је дугогодишњи професор овог нашег Одсека и овог нашег Факултета, који је развио ту област, који је издао уџбенике, који је објавио доста чланака, који је сигурно оснивач.

Поред њега ту је сигурно изузетна заслуга професора Боже Милошевића, који има заслуге у целини за Факултет. Од реформе Факултета, увођења нових наставних планова и програма, довођења кадровског обогаћивања свих одсека, чак и постојећег декана Владу Чолића. И он је дошао на Факултет у његово време. Много на Друмском, доста нас на Железничком, тако да је у том погледу веома заслужан. Онда, сарадња са Железницом. Онда, зграда. Да не причамо, то смо већ поменули.

Заједно са професором Милошевићем, много је нас других млађих дошло, данас већ који спадамо међу старије, тад смо били средњи и млађи. Исто тако смо јако много допринели да се промене наставни планови да се усаврше, да се обогате, да поред те наше технологије, организације, да се овлада и

рачунарском техником, савременим методама, и један већи акценат ставимо на стране језике и на тај начин допринесемо нашој струци.

Па, мислим, све ако се сведе, да у целини ми можемо бити задовољни, али да ове позитивне и праве тенденције даљег развоја Факултет треба наставити.

Не знам Владо, ако мислиш још нешто ...

- *Мирко хвала Ти. Хвала Ти у име Факултета и у име моје, а ја само да подсетим, да си Ти био први који је осамдесет треће године мене прелоручио да наставим ваше послове на другом спрату наше зграде.*

— Хвала Владо. Ми смо водили рачуна. Сигурно и они пре мене су водили рачуна о тој кадровској политици, о деканима и продеканима, па сам и ја после покушао овако мало ту нит да зацртам и да Факултет предајемо у сигурније руке.

Ти си у потпуности до сада, по мом убеђењу, оправдао ту функцију и једним добрим путем и мирним водама водиш овај Факултет, колико је то могуће у данашњим условима.

- *Хвала Ти Мирко.*

— Хвала и Теби. Живели!

## ДОБРИВОЈЕ ЈОВАНОВИЋ

Рођен 1923. године. Редовни професор за предмете САОБРАЋАЈНО-ТРАНСПОРТНА КИБЕРНЕТИКА и ОСНОВИ ТЕЛЕКОМУНИКАЦИОНЕ ТЕХНИКЕ. У сталном радном односу на Факултету од 1969. г. Пензионисан 1988. године.

Припреме за разговор са професором Добривојем Т. Јовановићем вршене су током месеца августа 1995. године. Разговор је вођен у понедељак пре подне, 18. септембра 1995. године у Деканату и у уторак пре подне, 3. октобра 1995. године у кабинету број 306 на Саобраћајном факултету у Београду.

■ *Професоре Јовановићу, упознати сте са циљем ових разговора који се на овај начин обављају са појединим пензионисаним професорима. Шта мислите о овом подухвату?*

— Мислим да је идеја добра. Казивања пензионисаних професора могу да пруже интересантне додатне информације о рађању и првим годинама рада Саобраћајног факултета. Свако појединачно казивање одражава лик Факултета, а и особе која је учествовала у формирању и развоју Факултета, што све скупа представља интересантан приступ.

■ *Добро, онда да почнемо са Вашим казивањем. Најпре укратко о периоду пре доласка на Саобраћајни факултет.*

— Ако желите праву информацију онда да почнемо од почетка.

■ *Од основног образовања?*

— Да. Схватио сам да овај разговор треба да се односи претежно на период рада на Саобраћајном факултету. Међутим, Факултет је образовно научна институција, на крају ланца свеукупног система образовања па сматрам да наши разговори о основном и средњем образовању имају неких импликација на проблеме универзитетског образовања, а поред тога сматрам да казивања о активностима у претходним периодима доприносе бољем разумевању казивања о активностима на Саобраћајном факултету. Надам се да се овим не одступа од утврђене концепције овог разговора.



- *Добро, идемо на почетак. Где сте стекли основно образовање? Када и шта се од тада променило?*

— Четворогодишње основно образовање стекао сам у Основној школи у Јездини код Чачка. У првом разреду школске 1929/30 године учила ме учитељица Олга Митровић. У осталим разредима учитељица Грозда Филиповић. Научио сам да читам и пишем писаним и штампаним словима, ћирилицом и латиницом, четири аритметичке операције са бројевима. Стекао сам основна знања о природи и основним правилима владања у организованом друштву која се нису разликовала од оних које сам прихватио у току детињства кроз домаће васпитање. Чачак је у то време имао само 12000 становника а, (данас око 50000), а његова околина ретко насељена. Јездина је тада била село као и суседно село Бељина где сам рођен 1923. године. Ми ђаци из Бељине пешачили смо до школе око 2 км. Пут нас је водио кроз њиве, воћњаке и једним делом кроз шуму, а онда прелазили смо чисту реку Лупњачу. Ово све причам да бих истакао значај еколошких услова за физичко, психичко и духовно здравље деце и одраслих. Детињство, време школовања у основној школи и гимназији, и друго време до доласка у Београд провео сам у природи и са природом. Ето, сада док о овоме причам у сећањима видим себе са друговима како се сунчамо на чистом ужареном песку крај корита Западне Мораве и посматрамо рибице у њеној чистој води коју смо пили кад ожеднимо. А ето, од тада се за протеклих преко пола века много тога променило. Није ни за чуђење. У међувремену деловале су четири научно технолошке револуције (једна индустријска, две енергетске и једна информациона) и једна друштвена револуција, као и један светски рат. Основци данас не пију чисту воду са Мораве, не удишу чист ваздух, не хране се здравом храном, на леђима не носе лагане торбице са две три књижице, немају предмет *Лепо писање* (Краснопис), а учитељице више не траже да ђаци знају причу о седам прUTOва, о младој жаби која је хтела да скочи у дубок бунар да пије воде и старијој која ју је саветовала да то не чини јер лако је ускочити, треба искочити, и тако даље..

- *Има ли нечег доброг код данашњих основаца?*

— Има свакако. Све научно технолошке револуције и друштвене у свом трајању мењају начин живљења друштва и појединца у њему, међутим све те промене нису увек у жељеном правцу, постоје и нежељени ефекти, па у процесу управљања развојем друштва треба уочавати и нежељене ефекте па не сматрати априори да све што је производ револуције да је боље од онога што је претходно било. То је био смисао претходног одговора, а и порука да се проблеми универзитетског образовања решавају на релацији основна школа, средња школа, универзитет уз дефинисане циљеве друштва.

- *Хоћете ли сада укратко о Вашем гимназијском образовању?*

— Осмогодишње гимназијско образовање стекао сам у Реалној гимназији у Чачку почев од школске 1933/34 завршно са школском 1940/41 годином. Под појмом образовање (енглески education, немачки Bildung) се подразумева фор-

мирање, изградња личности са стручног и моралног аспекта, а школа је институција која ту операцију обавља. Касније сам схватио тај огромни значај образовних институција за формирање личности те с тим у вези и значај политике образовања која се спроводи од стране оних који управљају образовним системом. Био сам присутан на сваком предавању. Имао сам веома добре професоре чија предавања сам пажљиво слушао па сам на њима научио скоро све што сам чуо. Код куће сам помагао родитељима, а домаће задатке сам радио увече. Та атмосфера ноћи, тишине, светлости петролејске лампе и радости учења допринела је доста да домаће задатке радим са разумевањем.

- *Поменули сте политику образовања и да од ње зависи резултат образовања (формирања) личности младих људи. Зар основци и гимназијалци не размишљају и критички не просуђују о ономе што им образовна институција чини?*

— Ово Ваше питање заслужује шири одговор. У оквиру мојих предавања о општим принципима кибернетике слушали сте да нема управљања без информација. Нема ни размишљања без информација. Нема закључивања без информација. Дете тек рођено је *tabula rasa*. Исто што и компјутер без унетог програма тј без унетих информација на основу чега може да закључује. Уношење програма у рачунар је нека врста образовања рачунара да извршава неке одређене задатке, при чему има свакако и његових закључивања како то да обави. Образовање, односно формирање личности је процес уношења информација у мозак личности. Прве информације уносе родитељи у предшколском добу, а онда основна школа и гимназија. Личност може да размишља, али на бази оних информација које је већ примила и на основу њих може и критички да расуђује. У време када сам ја стицао основно и гимназијско образовање главни субјекти у формирању моје личности били су родитељи и поменуте школске институције. Што више информација сам стицао све више сам био оспособљен да самостално размишљам. То сам и чинио али опет у оквиру стечених информација. Информације које сам стицао са улице или из других извора информисања критички сам прихватао при чему сам чврсто веровао да је школа та институција која преноси стечена сазнања о овоме свету у коме живимо и у коме још пуно тајни треба да се открије. Подстицај да будем тако одан школи и да јој верујем биле су и Змајеве речи упућене деци: "Знање је светлост, знање је моћ, учите, децо, и дан и ноћ."

- *Ваша утисци о тадашњој и данашњој гимназији?*

— Најпре треба рећи да постоји велика разлика у стањима тадашњег и данашњег друштва. У ондашњем друштву у коме сам ја стицао образовање постојала су углавном два субјекта одлучујућа у формирању личности, а то су породица и организоване друштвене школске институције. Данас овоме треба додати и друге веома значајне субјекте који утичу на образовање (формирање) личности, као што су телевизија, радио и друга средства информисања које је информациона научно технолошка револуција произвела у протеклом

периоду. Начин живљења се променио (покретљивост људи је повећана, интензитет комуницирања унутар земље и са осталим светом се повећао). Постоји дакле већи број субјеката који данас учествују у процесу образовања а са различитим циљевима образовања, тј са различитим политикама образовања, са различитим гледањима на етику и карактер личности. Проблеми образовања су данас сложенији па према томе и субјекти који управљају морају бити образовани адекватно времену и потребама. Као што је познато током протеклих педесет година у Србији је предлагано, усвајано, примењивано и укидано више различитих система образовања (усмерено образовање и др), а и данас су у току извесне промене. Систем образовања је инхерентни део система друштва. Какво је друштво такав је и систем образовања. Какав је систем образовања такво је и друштво.

■ *Говорите и о политици образовања. Да ли треба уводити политику у управљање процесом образовања?*

— Не знам шта подразумевате под термином политика. Како ја схватам значење ове речи сваки субјекат управљања треба да има политику које се држи у току процеса управљања, било да се ради о управљању на највишем нивоу, било да се ради о управљању на нивоу образовне институције. То су основни закони управљања који се уче у кибернетици. Знам да данас постоје мишљења и залагања да политиком треба да се баве политичари, а да јој није место у области науке и образовања. Кибернетски посматрано у први план треба истаћи субјекат управљања и субјекат управљања је тај који ће да истражује, развија и креира политику коју спроводи у процесу управљања и при таквом схватању не би требало да постоји делатност у друштву која се зове бављење политиком. Као што нема управљања без информације тако исто нема управљања без политике. То важи на свим хијерархијским нивоима управљања, укључујући и човека јединку који живи захваљујући управљању самим собом које подразумева и стално креирање неке своје сопствене политике.

■ *И поред тога што се начин живљења данашњег друштва много променио у односу на начин живљења у време Вашег гимназијског школовања постоји ли нешто што би од њега требало и данас примењивати у процесу гимназијског образовања?*

— Научно технолошке револуције мењају начин живљења укључујући и начин обављања образовних делатности али не значи да дубља анализа система образовања и захтева друштва неће дати нека решења за данашње гимназије која су у нечему слична решењима која су примењивана у систему образовања предратних гимназија. Ако бих ја одлучивао ја бих прихватио нека решења предратних гимназија, као што је, на пример, начело да се изучавају општи принципи на којима се заснивају неке чињенице које се касније срећу у пракси, или решења везана за избор области које се изучавају. Креирао бих и спроводио такву политику да ђаци стичу основна сазнања о понашању природе и друштва кроз упознавање природних законитости које је наука до сада открила посебно подвлачећи садржаје који се односе на нужност организовања,

на законитости организовања који почивају на расподели права и обавеза, на нужност стварања материјалних, културних и других добара у циљу опстанка друштва. У образовању младих, дакле, сматрам да је битно да млади што реалније упознају овај свет (са друштвеног, економског, техничког, еколошког, филозофског и политичког аспекта) да се кроз стицање знања и умећа оспособе да проживе свој живот у своју корист, корист друштва коме припадају и у корист целокупне светске заједнице. Посебну пажњу бих покљонио изучавању законитости кибернетике. Увео бих изучавање латинског језика, енглеског, француског и немачког језика са посебним нагласком на изучавање граматике (структуре) језика. Такође, у изучавање српског језика нагласак бих дао на изучавање граматике. Не бих заборавио ни етику нити филозофију.

■ *Сећате ли се имена неких професора из гимназије?*

— Па да поменем нека имена. Врло строги директор Драги Марковић. Маргита Радовић, Драги Поповић, Нада Мамузић, Ђорђе Комбаско, Фердо Секованић, Живојин Муњић, Всеволод Судзиловски, Роза Којзеклијевић, Жика Ерић, професор географије Митровић са надимком Цврле и други. Сви су улагали пуно труда да научимо што више основних принципа а мање чињеница из области које су покривали предмети: веронаука, математика, српско-хрватски језик и књижевност, страни језици, историја, географија, хигијена, логика, филозофија и гимнастичке вежбе. Организованост школе, ред и дисциплина коју смо имали да поштујемо и васпитне делатности професора у току наставе и ваннаставних активности (рад у секцијама, заједнички излети у природу) имали су снажно дејство на формирање личности, поготову на формирање личности одличних ђака који су се у већем степену подвргли процесу образовања и васпитања.

■ *Васпитања у ком духу?*

— У духу хришћанске етике, слободе, правде, поштења, поштовања традиција српског народа уз једнако поштовање традиције и обичаја других народа у Југославији и изван Југославије, у духу неговања идеје и заједништва Јужних Словена и пријатељства са свим другим народима света.

■ *И на самом крају гимназијског школовања почиње Други светски рат.*

— Бомбардовање Београда 6. априла 1941. године и немачка окупација Србије прекинули су моје гимназијско школовање усред другог полугодишта осмог разреда, тако да је моја генерација полагаала матуру под немачком окупацијом. Као одличан ђак ја сам био ослобођен полагања усменог испита зрелости.

■ *Гимназијалци обично у осмом разреду већ знају куда после гимназије.*

— Пре Другог светског рата у Србији је процес образовања имао своју тржишну цену па су могли да се образују у гимназији ђаци имућнијих роди-

теља, а на факултету студенти још имућнијих родитеља. Моји родитељи су смогли снаге да ме школују у гимназији јер сам могао да станујем код родитеља, да доручкујем и вечерам код куће, а ручак да прескочим. Трошкови образовања на факултету били су изнад могућности мојих родитеља. Међутим постојала је изгледна шанса да се као одличан ђак упишем на Медицински факултет у Београду као војни питомац, али немачка окупација је покопала таква моја надања и ја сам као и цела моја генерација ушао у пакао Другог светског рата, четири године преживљавао дане ужаса, убијања и масовних страдања и смрти, преживео и дочекао ослобођење 1945. године. Ја сам преживео, а два моја брата погибоше, један радиотелеграфиста у ваздухопловству 1942. године у својој 21. години, други, ђак шестог разреда гимназије у својој 17. години. Најстарији брат, железнички саобраћајни чиновник због последица мучења у заробљеништву у Аустрији разболео се и умро. Мајка, сестра и нас четири брата смо преживели ратне страхоте. Отац је умро још пре рата. Мајка је желела да наставим школовање и ја сам се уписао на Електротехнички факултет у Београду школске 1946/47 године.

- *Значи припадате последњој генерацији предратних гимназијалаца и првој послератној генерацији студената Београдског универзитета?*

— Тако је. За време немачке окупације Београдски универзитет је био затворен, а гимназије у Србији су радиле, па су стога прве генерације студената школске 1946/47 године свих факултета на Београдском универзитету чиниле четири сукцесивне генерације гимназијалаца. Студирало се у отежаним околностима, међутим то су били вредни студенти и већи број је завршавао студије на време. Што се тиче запошљавања сви који су хтели запослили су се. Кад сам ја завршио факултет запошљавање се обављало према планској расподели коју је правило одговарајуће министарство.

- *Где сте Ви распоређени планском расподелом?*

— Пре дипломирања планском расподелом сам распоређен у Бродоградчиште "3. мај" у Ријеци. Међутим после дипломирања маја 1951. године на Електротехничком факултету на Одсеку за телекомуникације планском расподелом сам распоређен у Заводе РР у Нишу (Данас Еи Ниш) у Фабрику за производњу електронских вакуумских цеви. По сили закона овај радни однос је аутоматски прекинут 2.10.1951. године када сам отишао на одслужење војног рока у Школу резервних официра за везу у Нишу. Знања и искуства стечена у овој школи касније су ми знатно користила. Изласком из војске 2.10.1952. године почиње мој радни однос у Институту за нуклеарне науке "Борис Кидрич" у Винчи и траје 10 година и један месец.

- *Шта је по Вашем мишљењу то што се зове Винчанска школа?*

— Институт за нуклеарне науке у Винчи основан је 1949. године у време када се у целом свету веровало да настаје нуклеарно доба у коме ће бити енергије у изобиљу. У свету па и код нас улагања у развој нуклеарних наука,

техника и технологија улагана су знатна средства. Институт је на старту свога развоја поред довољно финансијских средстава имао јасно дефинисан програм рада и имао је неколико искусних научних радника на челу са професором Павлом Савићем који су умели да паметно управљају развојем Института пресликавајући одмах на почетку инострана искуства и прилагођавајући их нашим условима. Универзитет у Београду је сагласно својој традицији школовао добре физичаре, хемичаре, физикохемичаре, машинске инжењере и електротехничке инжењере (енергетичаре и електроничаре), руководство Института је бирало најбоље и запошљавало их у своје Лабораторије. Сваки ново запослени сарадник одмах на почетку био је упознат са својим задацима у оквиру програма истраживања и одмах му је било јасно шта треба да ради и како да ради. Добијеш задатак и јасно ти је да најпре мораш да учиш и учиш. Овог пута не из факултетских уџбеника и скрипата већ из иностраних научних и стручних часописа и из специјалних, такође, иностраних књига. Библиотека Института је редовно набављала научне часописе из одговарајућих дисциплина на енглеском, француском, немачком, руском и ако треба и другим страним језицима. И тако један део времена дневно трошиш на учење у Библиотеци, а други део у Лабораторији на експерименталном делу задатака Праћење развоја области којом се бавиш кроз праћење одговарајуће литературе је саставни део сваког озбиљног истраживања. Осим тога Институт ”Винча” је тада био финансијски толико моћан да је своје истраживаче слао у одговарајуће истраживачке институте у иностранству на специјализацију и усавршавање.

■ *Јесте ли и Ви били на специјализацији?*

— Да. 1956. године сам шест месеци боравио у Институту за нуклеарна истраживања у Саклеу (код Париза) са задатком да се упознам са њиховим искуствима у области развоја специјалне нуклеарне инструментације за неутронска мерења на бази мерења времена лета неутрона. Прихваћен сам у тој средини пријатељски и људски. Добио сам задатак у оквиру њихових истраживања и радећи дошао сам до нових решења једног новог електронског двостабилног кола и нове методе за мерење времена разлагања двостабилних кола. На предлог тадашњег шефа Лабораторије у којој сам радио господина Guillon-a (Анри Гијон) резултате ових истраживања сам објавио у озбиљном италијанском часопису за физику *Il Nuovo Cimento*.

■ *Били сте касније на још једној специјализацији у Саклеу?*

— У истом Институту у истом пријатељском окружењу провео сам још шест месеци 1959. године, али овог пута у оквиру специјализације у области развоја транзисторске нуклеарне инструментације. Том приликом развијајући генератор правоугаоних импулса са бржим променама стања у оба смера пошло ми је за руком да дођем до оригиналног решења кола са комплементарном симетријом и да га објавим у енглеском часопису *Electronic Engineering*. Ово своје решење са комплементарном симетријом се одликује малом потрошњом електричне енергије и омогућава брже промене стања кола у оба смера. Комплементарна симетрија има данас широку примену у производњи ROM и RAM ме-

морија у РС рачунарима, другим рачунарима као и у производњи других компоненти дигиталних система. Својство електронских кола са комплементарном симетријом да има малу потрошњу електричне енергије омогућује гушће паковање кола на чипу, а тиме и производњу чипа мањих димензија а са већим бројем транзистора у њему.

■ *Је ли тема Ваше докторске дисертације из области комплементарне симетрије?*

— Не. Било је и других могућих тема али ето десило се да докторску дисертацију урадим у Институту за аутоматику и телекомуникације "Михајло Пупин" и да је одбраним на Електротехничком факултету у Београду 1963. године.

■ *Шта је било предмет Ваше докторске дисертације?*

— Једна нова метода за појачавање малих једносмерних струја реда 10ехр(-12) ампера применом интегралне па онда диференцирања сигнала. Данас се ово решење примењује у појачавачима намењених за истраживања у области биологије, биофизике као и у неким другим областима.

■ *Чиме сте се бавили у Институту "Михајло Пупин"?*

— Пет година у Институту "Михајло Пупин" радио сам у Лабораторији за дигиталну технику у групи за развој првог домаћег цифарског електронског рачунара CER-11, првог електронског телепринтера и првих дигиталних телефонских централа. Радио сам на развоју логичких кола и меморија и компоненти поменутих дигиталних система или, како се то другачије каже, на развоју хардвера рачунара и других дигиталних система.

■ *Из Института "Винча" прешли сте у Институт "Михајло Пупин". Зашто?*

— Институт "Михајло Пупин" је данашњи назив овог Института. У време када сам ја био у њему запослен звао се Институт за аутоматику и телекомуникације "Михајло Пупин", а кад сам ја у њему радио практични део свога дипломског рада ("Широкопојасни појачавачи") 1951. године носио је назив Електротехнички институт "Никола Тесла". Прешао сам из једног Института у други због тога што је у то време почео да стагнира развој нуклеарног програма, па тиме и нуклеарне електронике. Институт "Михајло Пупин" нудио је шири програм из области аутоматике и телекомуникација, а годину дана пре мене из Института "Винча" у Институт "Михајло Пупин" прешла је једна већа група електроничара и математичара из Лабораторије за примењену математику (група којом је руководио професор Рајко Томовић). За пет година рада (1962-1967) у Институту "Михајло Пупин" створена је јака група истраживача која је успела да развије први домаћи цифарски електронски рачунар CER-11. Истраживање је финансирала војска и њој је испоручен рачунар. Наравно, као и сви рачунари тога доба и у другим земљама су данас

само музејска вредност. Највећа вредност тадашњих истраживања и развоја јесу кадрови који су се оспособили да даље прате развој најпросперитетније области рачунарске технике и технологије и њене примене. У тим првим годинама рада на развоју рачунарске технике и технологије на конкретним задацима стечено је богато истраживачко искуство и знање. Институт ”Михајло Пупин” је у то време израстао у најјачи истраживачки институт у Југославији у погледу броја истраживача, квалитета истраживача (већи број доктора наука и магистара наука) и у погледу програма рада у области аутоматике, телекомуникација и рачунарске технике и технологије. Једна група истраживача (Никола Скаперда и други) је са тако стеченим искуством прешла у Институт ЕИ у Земун где је продужила да ради на развоју домаће дигиталне телефоније.

■ *Какви су били односи Института са Електронском индустријом?*

— У то време као и данас односи науке, образовања и производње нису добро успостављени. Економски напредак сваке земље зависи и од тога како је решен однос науке, образовања и производње. Јапан је најбољи пример.

■ *Научно истраживачким радом бавили сте се у Институту ”Винча”, у Институту ”Михајло Пупин” и једно време као сарадник Института Електронске индустрије, а онда сте се одлучили да заснујете радни однос на два факултета, на Саобраћајном у Београду и на Електронском у Нишу. Зашто сте радили на оба и то дуги низ година?*

— У сваком случају не да бих двоструко зарађивао. Био је то стицај околности да сам се прихватио тако велике обавезе уз неадекватну награду јер од Електронског факултета сам примао симболичну накнаду, а извршавао обавезе као да сам само на њему запослен. Исто тако на Саобраћајном факултету сам радио толико да се не осети да сам растрзан и обавезама на Електронском факултету. Овај мој рад на два колосека имао је и неких одређених користи за оба факултета. Био сам принуђен да више радим него што је уобичајено али интеракција дисциплина мени је ширила видике. Осим тога имао сам прилике да учествујем у развоју два факултета са различитим гледањима на образовни и научноистраживачки рад, те са различитим прилазима решавању задатака универзитетског образовања. Оно што сам сматрао да је боље на једном залагао сам се да се примени на другом, и обрнуто.

■ *Како сте се нашли у радном односу на Саобраћајном факултету?*

— Негде у току 1966. године, док сам био у радном односу у Институту ”Михајло Пупин” појавио се конкурс за избор наставника на Саобраћајном факултету за предмет *Електроника и телекомуникације*. Тада још није постојао Електронски факултет у Нишу. Конкурс на Саобраћајном био је за мене изазован. Знао сам да имам формалне услове за избор и пријавио сам се пошто сам се најпре распитао да није можда конкурс расписан за неки реизбор или неку специјално најављену особу. Да је то био случај не бих конкурисао.



- *Реците сад укратко о том стицају околности да сте се нашли и на Електронском факултету.*

— У време када сам предао пријаву на конкурс за избор на Саобраћајном факултету, Универзитет у Нишу и Електронска индустрија у Нишу на чијем је челу тада стајао директор Владимир Јасић одлучили су да на постојећем Техничком факултету у Нишу оснују Електронски факултет. У то време Електронска индустрија је била у успону и сматрало се оправданим да град Ниш треба да има један такав факултет без обзира што је у Београду постојао Електротехнички факултет. Мали број дипломираних инжењера електронике и телекомуникација је напуштао Београд и запошљавао се у погонима Електронске индустрије у Нишу. Осим тога, значајна околност која је помогла да се донесе одлука о оснивању Електронског факултета у Нишу јесте то што се рачунало на изванредан број сарадника Института "Михајло Пупин" који би прихватили позив да помогну оснивање овог Факултета тиме што би као наставници Факултета осмислили нове наставне планове и програме засноване на најновијим трендовима електронике у свету као и на сопственом истраживачком искуству у области електронике и рачунарске технике и технологије. Међу онима који су прихватили позив налазе се сарадници који су били стручњаци у комплементарним дисциплинама у области електронике и рачунара тако да је сваки међу нама у оквиру новог наставног плана добио предмет који највише одговара његовом искуству и интересовању.

- *Који предмет је покуђен Вама?*

— Мени су предложили да се прихватим предмета у оквиру рачунарског хардвера пошто сам имао доста искуства у области нуклеарне електронике, опште електронике и пет година рада у области дигиталне електронике (хардвера рачунара). Дата ми је пуна слобода да сам осмислим физиономију предмета, да му дам име и да напишем наставни програм за тај предмет. Прихватио сам овај изазов ставивши на знање својим колегама, који су се такође одазвали позиву, да сам ја конкурисао и на Саобраћајни факултет и да немам намеру да се на Електронском факултету запошљавам на дуже стазе. Рекао сам оно што и данас мислим да сам добро рекао: "Први задатак групе београдских професора који предају на Факултету у Нишу јесте да се што пре створе услови да таква група престане да постоји, тј да наставу што пре прихвате домаћи способљени млади асистенти, доценти и професори."

- *У које звање сте конкурисали?*

— Понуђено ми је да одмах конкуришем у звање редовног професора што сам одбио и конкурисао сам у звање ванредног професора, пошто сам у то звање конкурисао и на Саобраћајном факултету. Предмет сам оформио, предложио да се назове *Логичка кола и меморије*. За годину дана сам стигао да напишем и уџбеник под овим називом, који је нешто касније заједно са предметом добио назив *Компоненте дигиталних система*. Био је то први уџбеник у земљи из те области, и касније служио као узор на другим факултетима.

- *Намере су једно, а пракса друго. Је ли Електронски факултет почео са радом како је замишљено?*

— Електронски факултет је на старту свога постојања почео са савременим наставним плановима и програмима посебно са делом из области дигиталне технике и рачунара у којој области је дуго био испред других електротехничких факултета у земљи. Дипломирани инжењери са Електронског факултета су се у довољном броју почели да запошљавају у Електронској индустрији од којих су неки данас на руководећим местима и добри су стручњаци, поједини са звањима магистра или доктора техничких наука. Најбољи су конкурисали за асистентска и наставничка звања на Електронском факултету и данас су професори на овом Факултету са стеченом афирмацијом не само у земљи већ и у иностранству. Мој бивши асистент Бранислав Ђорђевић је данас професор на овом Факултету и вишегодишњи ректор Универзитета у Нишу. Данас Електронски факултет у Нишу представља један од афирмисаних факултета и даље га развијају његови сопствени кадрови.

- *Шта Вас је определило да се пријавите на конкурс који је Саобраћајни факултет расписао 1966. године?*

— Пре свега желим истаћи да сам још пре настанка Саобраћајног факултета имао извесне симпатије према саобраћајној струци из породичних разлога. Мој најстарији брат завршио је Државну саобраћајну железничку школу у Београду у Дванаестој генерацији (колу) свршених слушалаца 1933-1935. У то време је директор те школе био Драг. Милојевић. Имао сам прилике да се упознам са садржајима предмета који су се тада у тој школи изучавали. Други старији брат пре рата је завршио Ваздухопловну подофицирску школу у Земуну. Из радозналости сам прегледао и његове књиге и свеске. На тај начин извесне представе и симпатије према железничком и ваздушном саобраћају имале су неког утицаја на моју одлуку да се пријавим на конкурс. Међутим, оно најважније што је утицало да се одредим за Саобраћајни факултет јесте сазнање о обиму примењености информационе технологије (електронике, рачунара, телекомуникација и управљања) у свим видовима транспорта и саобраћаја.

- *Јесте ли у време одлучивања да конкуришете на један тако млад факултет знали нешто о његовом настанку?*

— За време мојих студија од 1946 до 1951 на Београдском универзитету било је више извесних реорганизационих промена (дељења одсека на два нова, увођења нових смерова и одсека па и нових факултета), што ме је као студента интересовало. Уписао сам се на Електротехнички факултет који тек што је настао дељењем Електромашинског факултета на два факултета а онда након две године на њему су основана два одсека: Одсек за електричну снагу и Одсек за телекомуникације. Према томе, о тим догађајима се могло чути па и о оснивању Високе саобраћајне школе 1950 године. Детаљније о даљим догађајима, тј о укидању ове високошколске институције и њеном припајању тадашњој Великој техничкој школи у Београду под називом Самостални саобраћајни Одсек и на

крају о превођењу Саобраћајног одсека у Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, 1960. године, сазио сам касније па о томе и писао у часопису "ПТТ саобраћај" (у броју 5, 1972. године) у чланку "Универзитетско образовање саобраћајних инжењера" у коме сам поред историје настанка ПТТ одсека писао укратко и о историји настанка Саобраћајног факултета у Београду.

■ *Како сте у то доба гледали на настајање Саобраћајног факултета?*

— Систем образовања стручњака за рад у области великих система, као што су систем железница и систем ПТТ саобраћаја имао је својих специфичности тако да је управљање његовим развојем било у надлежности тих великих система, али само до нивоа вишег образовања. У то време постојала је Виша железничка школа и Виша ПТТ школа. За послове које траже високо образовање у области железница запошљавани су стручњаци са тим образовањем стеченим на Машинским, Грађевинским, Електротехничким и Економским факултетима. У областима других видова саобраћаја и транспорта није било ни Виших школа. Систем саобраћаја и транспорта се у свету и код нас развијао јер се од њега захтевало да задовољава све више растуће потребе за већим протоцима путника и робе у домаћем и међународном саобраћају. Све је то наметало и нове захтеве у области образовања. У многим земљама света овај ново настали проблем високошколског образовања стручњака за потребе саобраћаја и транспорта решаван је кроз модификацију наставних планова и програма на Грађевинским факултетима (у области изградње путева и саобраћајница), Машинским факултетима (у области конструкције возила), Електротехничким факултетима (у области управљања саобраћајно транспортним процесима), на Економским факултетима (у области економије саобраћаја и транспорта робе и путника) и на Архитектонским факултетима (у области планирања простора за изградњу мреже саобраћајница у градовима и између градова). Оснивање Високе саобраћајне школе у Београду 1950. године као "највише наставно-васпитне и научне установе у Југославији" за спремање високошколских стручњака за експлоатацију саобраћајних средстава појединих грана саобраћаја и за научноистраживачки рад и учествовање у научном решавању проблема из области саобраћаја представљало је алтернативно решење, веома смело, без ослањања на неко већ стечено искуство у свету осим на искуства источноевропских земаља, са приличним одступањима и од њихових решења.

■ *Зашто се толико задржавате на оснивању Високе саобраћајне школе?*

— Зато што су разлози за оснивање Саобраћајног факултета 1960. године остали исти они који су постојали 1950. године при оснивању Високе саобраћајне школе са три одсека, железничким, друмским и водним. Касније су на Саобраћајном факултету основани други одсеци, тако да кад сам се ја запослио на овом факултету 1967. године постојали су одсеци за железнички, друмски, водни и ваздушни саобраћај, као и Одсек заједничке наставе. Биле су оформљене и катедре.

- Које наставнике сте затекли у време Вашег доласка на Саобраћајни факултет?

— У време мога доласка Саобраћајни факултет је био смештен у неколико просторија у згради у Таковској улици преко пута Ботаничке баште. Са појединим наставницима сам се могао упознати једино на седницама Научно-наставног већа и Одсека заједничке наставе коме сам организационо припадао. Међутим, ближе информације о кадровској структури Факултета добијао сам углавном од професора Микице Арсенијевића са којим сам "кабинетско време" проводио у Лабораторији за студентске вежбе из *Електротехнике* која се налазила на спрату изнад просторија у којима је био смештен Деканат и администрација Факултета. Професор Микица Арсенијевић, као наставник, као човек са својим принципиелним ставом у односу на друштвене појаве, као легенда предратног фудбала, и као пријатељ оставио је у мом сећању неизбрисив утисак. Касније сам имао прилике да у директном сусрету ближе упознам и друге добре људе као што су професор Лазар Ђокић, оснивач Друмског одсека, професор Славко Сувајић оснивач Интегралног одсека, професори Светозар Чолић и Светислав Јовић оснивачи Одсека за водни саобраћај, Божидар Милошевић шеф Одсека за железнички саобраћај. Као што сам већ рекао организационо сам припадао тада Одсеку заједничке наставе на коме сам затекао професоре Божидара Поповића (*Математика*), Наталију Наерловић-Вељковић (*Механика*), Ђорђа Смиљанића (*Техничко цртање* и *Нацртна геометрија*), Хранислава Стојановића (*Урбанизам*), Радомира Станојевића (*Машински елементи* и *Термодинамика*), Милана Адамовића (*Економика саобраћаја*) и остало наставно особље међу којима су се истицали (па сам их као такве у то време и запазио) Дејан Сучевић (*Математика*), Светозар (Тоза) Вукадиновић (*Математика*).

- А са других одсека кога од наставника сте тада затекли?

— Били су то углавном професори и остали наставници Самосталног саобраћајног одсека при Великој техничкој школи. А било је у то време и наставника у хонорарном радном односу као што је био и професор Александар Дамјановић, веома цењени професор Електротехничког факултета у Београду и заслужан за оснивање и развој Одсека за телекомуникације на Електротехничком факултету на коме је истовремено основан и Одсек за енергетику.

- Зашто посебно истичете професора Александра Дамјановића?

— Професор Дамјановић је у току мојих студија предавао предмет *Основи телекомуникација*. Припадао сам првој генерацији која је дипломирала на Одсеку за телекомуникације који је он основао, затим професор Дамјановић је пре мога доласка предавао хонорарно изборни предмет *Телекомуникације* и био је члан Комисије за мој избор по конкурс, а био сам упознат да се и он залагао за оснивање Саобраћајног факултета.

- У чему се истицала прва генерација професора Саобраћајног факултета?

— Прва генерација професора се старала не само о развоју свога предмета, Катедре или Одсека већ и о развоју Факултета као целине.

- *Зашто сматрате да се следеће генерације наставника не старају толико о развоју Факултета као целине?*

— Свако одговара за оно што учини. Оснивање Факултета се приписује првој генерацији наставника. Прва генерација се осећала одговорном за такав смео подухват оснивања Факултета који не само да није постојао у оквиру Београдског универзитета, већ нигде у свету не постоји факултет који на овај начин образује стручњаке са таквим профилем. Нешто сличан профил образује Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List" у Дрездену са којим је наш Факултет више година сарађивао. Систем високошколског образовања у тадашњем Совјетском савезу за потребе саобраћајне привреде се подоста разликује од система примењеног на Саобраћајном факултету у Београду. На пример, Железнички институт кога чине дванаест факултета и Саобраћајни факултет који покрива поред железнице и све друге видове саобраћаја не представљају два слична система изузев што се међу поменутих дванаест факултета налази и Факултет за експлоатацију железничког саобраћаја. У Западном свету систем високошколског образовања у области саобраћаја се ослања на затечену структуру засновану на Грађевинском, Машинском и Електротехничком факултету са ослонцем и на Економски и друге, зависно од карактера проблема. То не значи, као што сам већ рекао, да се нико у свету не бави решавањем саобраћајних и транспортних проблема. Итекако их решавају, али као што рекох, другачија је структура организација које решавају саобраћајно транспортне проблеме. На пример, у Делфту у Холандији постоји Саобраћајно транспортни институт који се организационо ослања на три факултета: Грађевински, Машински и Електротехнички. Проблеме изградње путева, квалитета асфалта итд решавају стручњаци грађевинске струке, проблеме пројектовања возила, квалитета каросерија возила, и понашање приликом судара итд стручњаци машинске струке, а проблеме управљања саобраћајем у градовима, на аутопутевима итд, решавају стручњаци електротехничке струке. Дакле, има разлога што су се наставници прве генерације осећали одговорним за развој Факултета као целине. Осећање ове одговорности се смањивало у току времена код наставника потоњих генерација јер су се запошљавали на Факултет који постоји, на Катедру која постоји, на Одсек који постоји и на предмет који постоји па мисле ако већ постоји има разлога што постоји.

- *Шта поручујете?*

— Поручујем следеће. И сам се осећам одговорним за профил саобраћајних инжењера и за профил инжењера за ПТТ саобраћај. Написао сам и објавио неколико радова на тему образовања наших инжењера, у њима заступао оправданост постојања ових профила, али увек када су ме студенти или ма ко други питали шта мислим о будућности ових профила ја сам одговарао и сада одговарам: зависи од оних који управљају развојем ових профила, а то су пре свега наставници на Факултету, инжењери саобраћаја који раде у привреди

и студенти. Сви треба да се брину и залажу да Саобраћајни факултет буде избачен у орбиту. У свету и стандардни факултети који су одавно у орбити сазивају међународне научне симпозијуме на којима расправљају и траже нове форме и садржаје образовања што је важно поготову у овом добу информационе научно технолошке револуције која мења начин живљења у свим делатностима друштва па и у области образовања.

- *Је ли расписивање конкурса за предмет ”Електроника и телекомуникације” у оквиру те одговорности о којој говорите?*

— Јесте. Ја не знам ко се више а ко мање залагао за расписивање овог конкурса али је очигледно да је то била паметна и благовремена одлука и на линији развоја Факултета као целине. Кад сам по конкурс изабран за наставника на овом предмету свој део одговорности сам прихватио.

- *Је ли та Ваша одговорност била само у оквиру развоја Вашег предмета?*

— Кад сам обавештен да сам изабран за наставника на Саобраћајном факултету за предмет *Електроника и телекомуникације* дата ми је слобода да сам направим програм, тј. садржај предмета. Електроника је широка област, а тако исто и Телекомуникације. Да бих одабрао садржај и сам сам се могао упитати који је то профил стручњака који се зове саобраћајни инжењер, и да себи поставим још низ питања, шта је то саобраћај, шта је транспорт, шта су циљ и садржај образовања саобраћајних инжењера, шта се желело са оснивањем одсека на Факултету итд. Без сагледавања циљева образовања саобраћајних инжењера, тј. циљева Факултета као целине нисам могао да оптимално решавам задатке у оквиру повереног ми предмета. Нико од оснивача Саобраћајног факултета није за собом оставио неку писану студију о подобности оснивања овакве високошколске организације (feasibility study) из које бих могао да нађем одговоре на питања која сам себи постављао. Прву верзију програма за предмет који ми је поверен сам направио и замолио професора Александра Дамјановића да га види, критички оцени и да примедбе. За мене је било драгоцено његово мишљење. Свидео му се предложени програм, а више од тога му се свидело и то што сам уопште дошао да га консултујем, па сам касније чуо да је био пријатно изненађен тиме и да се то ретко дешава на Универзитету у Београду.

Пре оснивања Самосталног саобраћајног одсека при Великој техничкој школи 1954. године одржано је Саветовање о образовању саобраћајних инжењера у организацији Друштва инжењера и техничара Југославије и на њему донета одлука о упису студената на Самостални саобраћајни одсек. Дакле, било је Саветовања уместо студија о подобности.

Друштво инжењера и техничара Југославије је касније организовало још једну Конференцију о образовању саобраћајних инжењера на којој сам и ја учествовао са једним радом. Овакве конференције су корисне и могу да дају

препоруке, које заједно са презентираним радовима могу да послуже само као део основе за израду студије о подобности.

- *Касније су студенти нашег факултета слушали предмет "Електроника, телекомуникације и аутоматизација управљања" (ЕТАУ). Првобитни назив је промењен. Зашто?*

— Назив и садржај предмета су проширени. Научно наставно веће је донело одлуку о томе на мој писмено и усмено широко образложен предлог. Одговоре на питања која сам себи постављао у вези саобраћаја и транспорта тражио сам поред осталог највише из иностране научне и стручне литературе. Видео сам да систем транспорта поред путева и возила, станица, путника и робе, и подсистема за погон возила чини и подсистем за управљање и комуницирање (control and communications). Образлагао сам предлог за измену наставног плана у оквиру групе предмета које је покривала Катедра за електротехнику и техничку кибернетику којом сам руководио све до мога одласка у пензију. Дакле, у предлогу који сам образложио навео сам да поред области електронике и телекомуникација у наставним плановима и програмима треба наћи места и из области управљања укључујући и аутоматизацију управљања. У својој дискусији подвукао сам и то да је у то време постојао изборни предмет који је предавао професор др Миомир Вукобратовић те да би било добро да се поред предмета *Електроника и телекомуникације* у наставне планове унесе још један предмет који би покривао област управљања. После дуже дискусије Научно наставно веће је одлучило да може постојати само један предмет који ће да обухвати електротехнику и телекомуникације и аутоматизацију управљања. Назив предмета *Електроника, Телекомуникације и Аутоматизација Управљања*, (ЕТАУ) је касније промењен у назив *Саобраћајно транспортна кибернетика*.

- *Поред залагања за развој Вашег предмета залагали сте се и за развој Саобраћајног факултета као целине. Познато је да сте доста писали и о профилу саобраћајних инжењера. Зашто Вас је толико интересовао баш профил саобраћајних инжењера?*

— Образовна институција се може поредити са фабриком, а стручњаци који излазе из образовног процеса са робом коју фабрика производи. За фабрику је најважнији задатак коју робу производи и ког квалитета. Тако и за сваки факултет од великог је значаја који профил стручњака образује и ког квалитета је тај стручњак на крају образовног процеса. За Саобраћајни факултет ово је веома значајно јер је млад факултет и тек треба да стекне афирмацију на тржишту стручњака.

- *Ви сте, професоре Јовановићу, један од најзаслужнијих за оснивање и развој Последипломских студија на Саобраћајном факултету. И то је било у оквиру Ваших залагања за развој Факултета као целине.*

— Ја сам у то време пратио развој Последипломских студија на Електротехничком факултету у Београду и учествовао у оснивању и развоју истих

на Електронском факултету у Нишу. У залагању и предлагању да се почне са Последипломским студијама на Саобраћајном факултету поред осталих разлога посебно сам истицао разлог везан за потребу утврђивања профила Факултета не само кроз основне редовне студије већ и кроз Последипломске студије и научноистраживачки рад наставника на Факултету.

- *Нисте се залагали само за увођење Ваше области у Последипломску наставу него сте давали предлоге и за увођење неких других области?*

— Да. Сећам се да сам најпре предлагао систем Последипломских студија који смо увели на Електронском факултету у Нишу, који је био погодан за кандидате који су на свом радном месту већ почели да се баве научноистраживачким радом у некој одређеној области. По том систему кандидат није везан календарски за одређен датум уписа на студије, већ то може учинити кад жели. У молби наводи кратак опис протеклог рада и ужу област истраживања. Научно наставно веће одређује три до пет предмета које треба кандидат да полаже и наставнике код којих то треба да учини. После положених предмета кандидат бира ментора из чије области ради магистарску тезу. Научно наставно веће није прихватило овај систем Последипломских студија већ је усвојило класичан систем са слушањем наставе кроз три семестра и израду магистарске тезе током четвртог семестра, при чему су усвојени неки моји предлози у погледу садржаја основних предмета обавезних за све слушаоце. Ако се већ помињу моје заслуге за почетак Последипломских студија 1970. године онда не заборавите и чињеницу да сам ја предложио да се у Последипломску наставу уведе предмет из области операционих истраживања до чега није случајно дошло већ из трагања по различитим научним областима у потрази за оним садржајима који одговарају профили саобраћајних инжењера. Да би могао да га предаје математичар, тј. професор Тоза Вукадиновић, предложио сам и то да се предмет назове *Математичке методе операционих истраживања*. Кад већ о овим чињеницама треба ја да говорим онда да кажем и то да сам ја предложио да тај предмет уђе и у редовну наставу на Саобраћајном факултету. Област из које сам ја држао наставу на Последипломским студијама покривала је одабрана поглавља из области управљања с тим што је сваки кандидат свој семинарски рад радио из неке од области управљања саобраћајно транспортним процесима.

- *Слушаоци Последипломских студија су истицали Ваш специфичан став према научноистраживачком раду. У чему се састојала специфичност Вашег залагања у области Последипломске наставе?*

— Циљ мојих залагања је био не само да слушаоци овладају новим садржајима из области предмета који сам предавао већ и да науче научноистраживачки занат. Учио сам их како се тражи одговарајућа литература која се односи на истраживану област и да њу најпре треба проучити да би се стекла способност за даље унапређење области сопственим научним доприносом. Исто тако залагао сам се да слушаоци науче како се презентирају



рају научноистраживачки резултати и како се објављују у писаном облику у домаћим или иностраним часописима. И тако даље.

- *Ваш предмет је био обавезан за све слушаоце свих генерација, некимма сте били и ментор, а некимма члан Комисије за одбрану магистарских теза?*

— Да. На пример у првој генерацији били су садашњи професори Радош Јован, Путник Никола, Вукићевић Слободан...

- *Да не заборавимо и Вашу активност у Комисијама за оцењивање подобности кандидата и тезе за израду докторских теза, у Комисијама за преглед и оцену докторских теза као и у Комисијама за одбрану докторских теза. Шта мислите о овим активностима које се спроводе на Саобраћајном факултету?*

— Као што се кроз Магистарске студије утврђује профил Факултета тако се то исто чини и кроз израду докторских теза на Факултету. Не само да сам био члан већег броја Комисија које сте поменули већ сам одређеном броју кандидата био ментор. Међутим, било да сам учествовао у својству ментора или у својству члана Комисије ја сам се у оба случаја залагао за квалитет, и на разне начине помагао кандидатима, зависно од случаја до случаја, у избору теме, налажењу литературе, истицању научног доприноса, презентацији резултата у писаној форми, навођењу извора резултата других аутора који су коришћени, па до савета како усмено бранити докторску тезу пред јавношћу. Наглашавао сам и то да се докторска теза брани не само на заказани дан одбране већ остаје и касније да се брани када иста постане за стално присутна научној јавности и да за њену ваљаност кандидат и даље сноси одговорност. Залагао сам се не само да кандидат добије титулу доктора већ да кроз научно-истраживачки рад везан за докторску тезу што више усаврши тај занат што се зове научно-истраживачки рад, те да се квалитет докторских теза на Саобраћајном факултету подиже на виши ниво имајући стално у виду ниво који је строго одржаван на Електронском факултету у Нишу и Електротехничком факултету у Београду на којим факултетима сам био такође знатно временски ангажован у Комисијама (као члан или као ментор) око израде докторских и магистарских теза. Осим тога, око израде докторских теза ангажовао сам се у некој мери и на факултетима у Сарајеву, Загребу, Чачку, Битољу. Наравно, да не заборавим, помагао сам кандидатима да схвате шта може бити научни допринос и да се исти може наћи у областима инжењерске праксе, а исто тако да схвате шта не може бити научни допринос. С обзиром на специфичну фазу развоја Саобраћајног факултета било је јако важно по моме мишљењу не само урадити докторску тезу него и бавити се правим научноистраживачким радом. Некада је Жан Пол Сартр дао дефиницију професора Универзитета. То је, рече он, човек који је некада урадио докторску дисертацију и коју крчми целог живота. Желео сам и данас желим да се та дефиниција не примењује на професоре у нашој средини.

- *Међу онима којима сте били члан Комисија или ментор налази се и одређен број садашњих професора Саобраћајног факултета: Радован Банковић, Војислав Радовановић, Слободан Вукићевић, Јован Радош, Зоран Радмиловић, Душан Теодоровић, Светозар (Тоza) Вукадиновић и вероватно сам још неке испустио да поменем.*

— На Факултету постоји евиденција.

- *Тек што сте се навикли на прилично велике обавезе на Саобраћајном факултету почињу припреме за оснивање ПТТ одсека . Да пређемо сада на Ваше активности око стварања овога Одсека и његовог даљег развоја. Сматрам да о томе можете Ви највише да кажете јер сте учествовали у његовом стварању и били сте шеф тога Одсека од његовог оснивања до Вашег одласка у пензију.*

— Као што нисам учествовао у покретању иницијативе за оснивање Саобраћајног факултета тако исто нисам учествовао у покретању иницијативе за оснивање ПТТ одсека на Саобраћајном факултету. Иницијативу су други покренули пре мога доласка на Факултет, а и касније када сам се запослио на Саобраћајном факултету нисам се интересовао о разговорима који су у том правцу вођени у ПТТ и у неким другим институцијама укључујући и Саобраћајни факултет.

- *Касније сте сазнали и вероватно сте размишљали о разлозима за покретање те иницијативе?*

— Ево и сада размишљам. Ако постоје разлози да Железница оснује факултет за своје потребе постоји разлог да то учини и ПТТ. Железница је у време оснивања Високе саобраћајне школе имала Вишу железничку школу, Заједница ЈПТТ Вишу ПТТ школу као највишу образовну институцију која је школовала стручњаке за своје потребе. Обзиром на природно заједништво система саобраћаја и веза управљање овим системима је обављано кроз Министарство саобраћаја и веза па вероватно да је 1950. године када је основана Висока саобраћајна школа у Београду, било говора о покретању иницијативе за оснивање високо школске организације у области ПТТ саобраћаја. Имајте у виду да је пре оснивања Одсека за ПТТ саобраћај међу изборним предметима Заједничке наставе налазио предмет *ПТТ саобраћај* из кога је држана настава у VII семестру са 3+2 часа недељно.

- *Па зар Електротехнички факултет није образовао високошколске кадрове и за потребе ПТТ организација?*

— Као што сам већ рекао одговарајући на једно раније Ваше питање, на Електротехничком факултету у Београду (највећом заслугом професора Александра Дамјановића) 1947. године основан је Одсек за телекомуникације. Припадам првој генерацији студената која је дипломирала на том Одсеку и знам да се највећи број дипломираних из те генерације запослио у институцијама ПТТ. Међутим, треба имати у виду да је у то време, а и данас у оквиру

Више ПТТ школе постоје два одсека: Одсек за телекомуникације и Одсек за експлоатацију ПТТ саобраћаја. Према томе, нигде у земљи није постојала високошколска организација за образовање стручњака за експлоатацију ПТТ саобраћаја. На Електротехничком факултету је доста учињено оснивањем Одсека за телекомуникације и најпре се веровало да инжењери телекомуникација задовољавају потребе организација ПТТ са образовног аспекта.

■ *Одакле су долазиле иницијативе за оснивање Одсека за ПТТ саобраћај?*

— Нормално је очекивати да иницијативу покреће онај коме су потребни кадрови, у овом случају организације ПТТ, а да после око припреме предлога учествује и Саобраћајни факултет, уз консултовање са Електротехничким факултетом. Тако је и било. Мени је мало сметало што се све то радило и одлучивало на састанцима без унапред припремљене неке студије о подобности оснивања Одсека. Можда она негде постоји али ја је нигде нисам могао наћи. Након оснивања Одсека прихватио сам да руководим његовим даљим развојем и знатан део времена сам утрошио истражујући и пишући о оправданости његовог оснивања и постојања као и о профилу инжењера ПТТ саобраћаја и њиховим задацима које обављају на радним местима.

■ *Ко је учествовао у тим разговорима?*

— У периоду од новембра 1960. до краја марта 1961. године одржано је неколико састанака у Заједници ЈПТТ на којима су учествовали са стране Заједнице: Љ. Никић, Др Тривун Теслић и инжењер Радмило Петровић, а са стране Саобраћајног факултета: професори Никола Ока, Лазар Ђокић и Светислав Јовић и на којима се дискутовало о захтевима праксе да се оснује Одсек за ПТТ саобраћај при Саобраћајном факултету. Тада је већ било одлучено о организационом уклапању Одсека у постојећу структуру система наставе на Саобраћајном факултету. Изучавали би се предмети Заједничке наставе исти за све Одсеке, а од стручних предмета одлучено је да се уведу 1) *Механизација и унутрашњи транспорт робе*, 2) *Техничка експлоатација поштанских средстава*, 3) *Телекомуникациона средства*, 4) *Комерцијална експлоатација ПТТ* и 5) *ПТТ право*. Ја сам намерно хтео да поменем имена ових предмета да бих истакао оно што сам малопре рекао, тј. да се ради о предметима који нису заступљени у наставним програмима Електротехничког факултета (Одсека за телекомуникације) те да има и оправдања што се Заједница ЈПТТ обратила Саобраћајном а не Електротехничком Факултету за оснивање Одсека.

■ *Шта је било са тим одлукама донетим на тим заједничким састанцима?*

— Савет Саобраћајног факултета је за избор наставника за малопре наведене предмете расписао конкурс који је био објављен у Службеном листу ФНРЈ бр.15 од 19.04.1961. године, дакле само годину дана после оснивања Саобраћајног факултета.

- *То значи да се о захтевима за оснивање Одсека за ПТТ саобраћај оправдано дискутовало истовремено када и о захтевима за оснивање Саобраћајног факултета. Чиме то тумачите?*

— Већ сам рекао да су два велика система, Железница и ПТТ систем природно везани у заједнички систем комуницирања. Железница је у то време била у фокусу интересовања, а касније велики значај добили су и други видови саобраћаја (друмски, водни, ваздушни). Оба велика система су под надлежношћу једног министарства (Министарства за саобраћај и везе) Ја сам у својим неким радовима објављеним на домаћим научним скуповима указивао на те међусобне односе четири саобраћајна подсистема у систему комуницирања у коме разликујемо 1) токове путника (путнички саобраћај), 2) токове роба (робни саобраћај), 3) токове информација (информациони саобраћај) и 4) токове новца (новчани саобраћај).

- *Ако су већ утврђени стручни предмети и расписан конкурс за избор наставника за те предмете на Саобраћајном факултету те 1961 године, тј. све је било зрело да у тој години почне рад Одсека за ПТТ саобраћај шта се десило да тада није основан?*

— Није се нико јавио на расписани конкурс изузев за предмет *Комерцијална експлоатација ПТТ* за који је конкурисао Др Тривун Теслић.

- *И шта се даље десило?*

— Десило се да од тада прође десет година па да на Скупштину Саобраћајног факултета 1971 године стигне предлог да се оснује Одсек за ПТТ саобраћај. Предлог је поднела Комисија за измену наставног плана и истовремено предложила једанаест стручних предмета.

- *И Одсек почиње са радом те 1971 године?*

— Не. Скупштина Саобраћајног факултета није усвојила овај предлог за оснивање Одсека за ПТТ саобраћај.

- *И шта се онда дешава?*

— Онда тадашњи декан Божа Милошевић укључује и мене у активности око оснивања Одсека. У току 1972. године и почетком 1973. године настављено је разматрање наставних планова и програма као и разматрање политике његовог оснивања. Одржано је више састанака на којима су учествовали а) испред Саобраћајног факултета: декан проф. Божа Милошевић, проф др Тривун Теслић, проф. др Добривоје Т Јовановић, и продекан проф. др Милан Адамовић, б) испред Заједнице ЈПТТ: др. М. Мићић, саветник Никола Гулан и Раде Вукосављевић, ц) испред ПТТ предузећа Београд: инж. Јеврем (Јеша) Симић, магистар М. Јанчић и магистар Д. Дуганџија, и испред Електротехничког факултета у Београду: проф. др Илија Стојановић, проф др Жарко Поповић и проф др Велимир Јовановић. Сачињен је нови наставни план и

програм ( дванаест стручних предмета) и усаглашени су ставови по свим питањима. Те 1973. године нови наставни план и програм поднет је Скупштини Саобраћајног факултета са предлогом да га усвоји и донесе одлуку о оснивању Одсека за ПТТ саобраћај.

■ *Је ли овог пута предлог усвојен?*

— Да. Скупштина Саобраћајног факултета на својој седници, одржаној на Видовдан 28 јуна 1973. године усваја предлог и доноси Одлуку о измени статута Саобраћајног факултета и Одлуку о оснивању Одсека за ПТТ саобраћај са наставним планом и програмом који је био предложен.

■ *Најзад историјска одлука.*

— Да. За Одсек за ПТТ саобраћај 28. јуни 1973. године представља дан његовог рођења. Прва предавања су почела 9. октобра 1973. године и то из предмета *Поштански саобраћај* у V семестру. Заједнички део наставе је предвиђен за студенте свих Одсека па и за Одсек за ПТТ саобраћај.

■ *Поред обавеза на предмету "Саобраћајно транспортна кибернетика" за студенте свих одсека и обавеза у својству шефа Катедре за електротехнику и техничку кибернетiku Ви оснивањем Одсека за ПТТ саобраћај преузimate и обавезу да руководите даљим његовим развојем као и обавезу да на томе Одсеку предајете предмет "Основи телекомуникационе технике". Ви сте то врло успешно обављали све до одласка у пензију. Шефови Одсека и шефови Катедри су се мењали по истеку времена предвиђеног Статутом. Ви сте од оснивања Одсека па до одласка у пензију били шеф Одсека. Исто тако од доласка на Факултет па до одласка у пензију били сте и шеф Катедре. Зашто сте Ви били изузетак?*

— Не знам зашто сам био изузетак, Можда зато што сам био изузетак и по толиким обавезама које сам преузео на себе.

■ *Одсек за ПТТ саобраћај се успешно развијао под вашим руковођењем. Стекао је углед унутар Саобраћајног факултета и у односу на организације ПТТ саобраћаја. Којом политиком руковођења сте то постигли?*

— Руководити значи управљати, а знате шта све кибернетика подразумева под управљањем. Пре свега, не може се управљати ако не знате циљеве управљања, у овом случају ако не знате шта се жели постићи са оснивањем и радом Одсека. Какву робу желите да производите. Док су трајале активности око припрема наставног плана пре оснивања Одсека са представницима Заједнице ЈПТТ, Предузећа ПТТ Београд и Електротехничког факултета који су учествовали у разговорима са представницима Саобраћајног факултета дискутовао сам дуго о политици оснивања Одсека и упознао се са њиховим појединачним мишљењима. На основу тих информација и информација које сам касније стално прикупљао кроз литературу, на домаћим и међународним научним

скуповима и кроз размену искустава са сличним институцијама у земљи (Виша ПТТ школа, Висока саобраћајна школа у Дрездену, Факултет прометних знаности у Загребу, Министарство ПТТ саобраћаја Француске, и др). оформио сам сопствену концепцију о профилу инжењера ПТТ саобраћаја, о радним местима на којима треба да се запошљавају те о задацима које треба да извршавају на својим радним местима и своју пажњу сам сконцентрисао на истраживања у циљу проналажења адекватног садржаја образовања.

■ *А онда?*

— Онда сам све то до чега сам дошао сео и написао и објављивао у часопису "ПТТ саобраћај", на научним скуповима посвећеним образовању на Саветовањима о образовању кадрова у оквиру Заједнице ЈПТТ и другим ПТТ организацијама, у писаним годишњим извештајима које сам предавао Саобраћајном Факултету у својим годишњим извештајима о раду Одсека.

■ *На тај начин утврђивали сте и објављивали циљеве управљања, а како сте деловали на систем да би се мењао у жељеном правцу?*

— Е, то нисам могао сам да чиним. Та делатност у управљању се зове руковођење. Руковођење је начин да се резултати постигну помоћу других људи. Трудио сам се да стечени ауторитет остварим помоћу својих сарадника на Одсеку у чему сам успео да сви сарадници на Одсеку имају заједнички циљ у погледу даљег развоја Одсека. Међу свим сарадницима на Одсеку владали су односи међусобног уважавања и поверења и није било никаквих конфликта који би реметили ту ангажованост ка остваривању заједничких циљева. Ови овакви односи посебно су неговани кроз заједничке стручне екскурзије са студентима које су сваке године организоване посетама ПТТ центрима у земљи или у иностранству.

■ *Има ли још нешто значајно у начину руковођења што је водило ка успеху?*

— Замало да заборавим нешто веома значајно што сматрам да је имало ефекта, и што би се могло сматрати мојим доприносом пракси руковођења. Наиме, у време када сам приметно да постоје проблеми у вези афирмације инжењера ПТТ саобраћаја у окружењу где су запослени у данима када су се прве генерације студената почеле запошљавати, нисам чекао да такво стање потраје него сам брзо реаговао. Тада сам дошао до идеје да се у самим студентима који су у процесу образовања и инжењерима који су запослени у организацијама ПТТ (или другим радним местима) налази огромна расположива интелектуална енергија која се може мобилисати у правцу развоја Одсека за ПТТ саобраћај.

■ *Како сте користили ту енергију?*

— Сви студенти док су слушали и полагаали код мене предмет Заједничке наставе *Саобраћајно транспортна кибернетика* имали су прилике да ме упоз-

нају. Поново смо имали прилике да се срећемо на мојим предавањима из предмета *Основи телекомуникационе технике*. У уводном предавању на почетку семестра представим се студентима као предметни наставник, али и као руководилац Одсека и један део уводног предавања посветим упознавању студента са историјом настанка Одсека, његовим циљевима, проблемима и позовем их да у њиховом интересу један део својих интелектуалних моћи посвете афирмацији новог звања инжењер ПТТ саобраћаја. При томе нагласим да се то на најбољи начин може постићи учењем и савладавањем онога што је предвиђено планом и програмом, али да се образовање мора наставити и после дипломирања на свом радном месту сагласно његовим потребама. При томе нагласим да је Одсек у оснивању и да увек добро дође свака сугестија у правцу побољшања процеса образовања.

- *Како сте мобилисали оне инжењере ПТТ саобраћаја који су већ запослени да делују у правцу афирмације Одсека?*

— Када смо говорили о увођењу Последипломских студија на Саобраћајни Факултет заборавио сам да изразим једну моју примедбу на нека гледања која су распрострањена и на неким другим факултетима, а то је да су последипломске студије су промашене ако студенти само прослушају наставу а после тога мали проценат од њих стекне диплому магистра. И раније и сада сматрам да је велика корист од последипломских студија ако кандидати стекну нова знања па и да не стигну да ураде магистарску тезу. Не треба да образлажем, већ то рекох да истакнем значај и једног другог вида образовања који се назива систем перманентног образовања, индивидуалног и организованог на факултетима. Овај вид перманентног образовања сам у своје време предлагао да се уведе на свим Одсецима на Саобраћајном факултету, а успео сам да се организује само на Одсеку за ПТТ саобраћај, наравно у једној од више могућих варијанти. Сваке године Семинар за обнову знања је био добро посећен и на њему су инжењери ПТТ саобраћаја слушали предавања и стицали знања из одабраних области ПТТ саобраћаја и друго што је веома значајно на овим сусретањима инжењери су износили своја запажања о образовном процесу и упознавали се са текућим активностима Одсека у области образовног процеса.

- *Одсек је успоставио добру сарадњу са осталим Одсецима на Факултету као и са другим организацијама изван Факултета?*

— Да. Успоставили смо добар однос и сарадњу са Вишом ПТТ школом, са Заједницом ЈПТТ, са Предузећем за ПТТ саобраћај Београд, као и са осталим ПТТ предузећима у Србији и Црној Гори преко Скупштине Самоуправне интересне заједнице усмереног образовања чији смо чланови Дејан Сучевић и ја били дуги низ година. Успоставили смо добре односе са Одсеком за ПТТ саобраћај при Саобраћајном факултету у Загребу чији шеф је био проф др Мато Перак. Такође добре односе смо успоставили и неговали дуги низ година са Високом Саобраћајном Школом у Дрездену (*Hochschule für Verkehrswesen "Friedrich List"*). Сваке године наш Одсек су посећивали њихови професори (*Prof. Kleinau, prof. Fischer, prof. Bassler* и други.) а наши сарадници су узвраћали

посете при чему су и они и ми одржали по неко предавање, мењали искуства у вези образовних проблема и радили на заједничким научноистраживачким пројектима и резултате објављивали на одговарајућим научним скуповима.

- *Ви сте доста радова написали и објавили из области образовања саобраћајних инжењера, а такође сте писали и о односима друштва, саобраћаја, и веза. Шта данас мислите о профилу инжењера за ПТТ саобраћај?*

— Те радове сам писао и објављивао у циљу афирмације Саобраћајног факултета и Одсека за ПТТ саобраћај. Савест ми налаже да још једанпут размислим о одговору на то Ваше питање, да даље истражим и на њега писмено одговорим у неком броју часописа ”ПТТ Саобраћај”. Сада једино могу да кажем да се и наши инжењери ПТТ саобраћаја и инжењери телекомуникација у поштама баве истим послом: експлоатацијом ПТТ саобраћаја. Дакле, итекако има о чему да се размишља и истражује у правцу даљег развоја Одсека за ПТТ саобраћај. А слична ситуација је и са даљим развојем Саобраћајног факултета.

- *Коју политику сте водили као шеф Катедре за електротехнику и техничку кибернетику?*

— У првим данима рада Саобраћајни Факултет је поред осталих катедри основао и Катедру за Аутоматику која је касније, кад сам прихватио да њом руководим, променила име и од тада се звала Катедра за електротехнику и техничку кибернетику. А што се тиче политике руковођења Катедром она је у суштини иста коју сам примењивао и у руковођењу Одсеком за ПТТ саобраћај. Увек сам се држао чињенице да управљање и телекомуникације представљају интегрални део система комуницирања. Самим тим делатности Катедре и делатности Одсека за ПТТ саобраћај треба да се прожимају са делатностима других Катедри и других Одсека на Саобраћајном факултету. У првој години рада у оквиру Катедре за електротехнику и техничку кибернетику руководио сам израдом Пројекта система за аутоматско надгледање и управљање саобраћајем на Аутопуту Београд-Нови Сад. И да не наводим друге примере који илуструју политику која је вођена у раду Катедре. Али ево још један пример који илуструје политику коју сам водио руководећи Катедром. У време када је Заједница науке Србије у једном од протеклих периода расписала конкурс за пријаву научноистраживачких пројеката, ја сам испред Катедре за електротехнику и техничку кибернетику пријавио Пројекат под називом ”Информационо управљачки системи у саобраћају и транспорту” и на изради овог Пројекта ангажовао поред сарадника са Одсека за ПТТ саобраћај и сараднике са Друмског и Железничког одсека, а онда и сараднике из Института ЕИ Ниш. Кроз бирање тема за израду магистарских и докторских теза у којима је учествовала Катедра за Електротехнику и техничку кибернетику трудио сам се да то буду теме које ће бити сагласне са политиком изградње профила Катедре. На пример, тема докторске дисертације једног кандидата који је завршио Електротехнички факултет и био запослен у Заједници ЈПТТ је била у том правцу усмерена.



- *Учествовали сте у научно истраживачком Пројекту COST 306 који је рађен у оквиру Европске заједнице?*

— Да. Заједница науке Србије ме је предложила за координатора истраживања за Југославију у оквиру COST пројеката (Cooperation European dans le domain Scientifique et Technique). Био сам члан Управног комитета Пројекта COST 306 који се односио на електронски пренос докумената у међународној трговини и транспорту. Циљ Пројекта је био истраживање могућности увођења нове EDI( Electronic Data Interchange) технологије (електронска размена података) као замена за постојећи папирни пренос докумената.

- *Шта је по Вашем мишљењу најважније што је занемарено у развоју Саобраћајног факултета?*

— Добијам утисак да је у процесу образовања наших студената занемарено старање о развоју профила наших саобраћајних инжењера. И код прве генерације наставника нисам приметио да у томе неко види проблем, а млађи се такође мало интересују. Нека је и оптимално одабран профил мени смета што нигде не могу да прочитам неку студију у којој су забележена размишљања и вредновања неких опција на основу којих је донета одлука.

- *Сматрате да мало писаних трагова остаје иза значајнијих догађаја на Факултету?*

— То што нема писаних трагова показује како се управљало развојем Факултета. Управљало се на тај начин што се проблеми од стратешког значаја расправљају усмено на седницама и одлучује се већином гласова. Пре тога нису претходила нека озбиљнија истраживања на основу којих би била сачињена студија са показатељима који оправдавају прихватање или одбијање неке предложене опције. Ја сам све своје предлоге за измене наставних планова, за увођење последипломских студија, за оснивање рачунског центра (17.05.1971) и друге предлоге са широким образложењима у писменој форми званично предавао Факултету, не би ли се усталила таква пракса. Неки наставници су радили студије о подобности (feasibility studies) за наручиоце изван Факултета, а ето, значајне промене у развоју Факултета су вршене без таквих студија. Овакве студије треба радити и чувати у архиви Факултета као документ значајан за даље управљање развојем Факултета. Можда студија није добро сачињена или је одлука била веома добра. Оба случаја су значајна за каснија управљања. У ову класу докумената која треба чувати спадају и сви извештаји које треба да подносе сви они наставници који су били у некој званичној или службеној посети у иностранству или у земљи. Где су извештаји 20 наставника који су 20 дана боравили у европским земљама са циљем да се сакупе искуства других института и факултета из области саобраћаја и транспорта потребних за одлучивања при изградњи будуће зграде за лабораторије Факултета? И ја сам био у тој групи наставника и понео сам са тих посета пуно утисака, сазнања и брдо писаног материјала, али при доласку у земљу није постојало интересовање

за писање извештаја, а камоли постојање обавеза за подношење извештаја. Где су извештаји са стручних екскурзија студената у иностранство?

- *Јесте ли и Ви водили студенте на стручне екскурзије и јесте ли Ви подносили извештаје?*

— Јесам. Једне давне године водио сам једну групу студената завршне године Друмског одсека. Била је то генерација студената у којој су били Смиљан Вукановић, Владимир Демоло, брат и сестра Лопичићи (Ђорђе и Љиљана) и други. Путовали смо аутобусом изнајмљеним од сарајевског аутобуског предузећа "Аутотранс". У току 22 дана прешли смо пут Београд - Аустрија - Немачка - Белгија - Холандија - Енглеска - Француска - Швајцарска - Италија - Београд. У свакој земљи имали смо организовану стручну посету одређеним институцијама. Било је то и за студенте и за мене веома лепо и корисно путовање са најлепшим успоменама. Као најлепшу успомену и данас чувам једну уметничку слику коју су ми студенти те генерације '66 поклонили, а купили су је приликом посете једном од музеја у Амстердаму. У току екскурзије сам пажљиво бележио значајније догађаје са овог путовања и написао званичан извештај насловљен Научно наставном већу Факултета, али није било интересовања нити обавезе да се овакви извештаји подносе. Скоро сам прегледао своју архиву и нашао овај извештај. Једну копију сам предао Смиљану Вукановићу с молбом да извештај умножи и по копију достави колегама који су били са нама у та давна времена да се подсети како су протекла 22 дана стручне екскурзије кроз неколико европских земаља. Мишљења сам да и ове активности Факултета треба да буду забележене у извештајима и чуване у архиви Факултета. У том случају би се екскурзије озбиљније припремале и спроводиле.

- *Предавали сте једно време хонорарно и на Техничком факултету у Битољу?*

— По позиву школске 1980/81 године држао сам предавања из предмета *Саобраћајно транспортна кибернетика* не ради неког хонорара већ са циљем да помогнем у развоју истраживачког кадра што сам такође чинио радећи и на Техничком факултету у Чачку од 1982 у току шест седам школских година, уз минималну накнаду.

- *Чиме сте се бавили у Институту ЕИ у Земуну у времену од 1968 до 1973 када сте ту били у двоструком радном односу?*

— Развојем дигиталних аутоматских телефонских централа посебно на задацима развоја и примене система за аутоматско откривање и исправљање грешака у дигиталним сигнаlima на бази примене одговарајућих кодова.

- *Постали сте и члан Научног друштва Србије. Када?*

— Године 1979 изабран сам за члана Научног друштва Србије, а за његовог редовног члана 1988. године.

- Знанствени савет за промет Југославенске академије знаности и уметности у Загребу 1987. године изабрао Вас је за свога члана, а пре тога Факултет прометних знаности Свеучилишта у Загребу, 1985. године доделио Вам је Плакету у знак посебног признања за истакнути особни допринос развоју знанствено истраживачког рада на подручју промета. Је ли било неког посебног повода да будете запажени?

— То они који су ме запазали најбоље знају да одговоре. У току мога десетогодишњег рада у Институту Винча постојала је добра сарадња између три нуклеарна института у Винчи, Загребу и Љубљани. У периоду проведеном на Саобраћајном факултету посећивао сам и објављивао радове и на научним симпозијумима који су се одржавали у Љубљани, Загребу, Новом Саду или у неком другом граду у тадашњој Југославији, па и на Симпозијумима које је организовао Факултет прометних знаности у Загребу под покровитељством Југославенске академије знаности и уметности. На једном од њих (Симпозиј о техници и сигурности промета) објавио сам рад "Филозофија безбедности у пројектовању система и управљању у области саобраћаја"

- Као члан Научно наставног већа Групаације техничких факултета Универзитета у Београду истакли сте се у раду на реформи високог школства у Србији, па сте због тога у следећем периоду бирани и у Скупштину Универзитета у којој сте били члан њеног Председништва. Је ли то тачно?

— Да. Тачно је. Било је то у време када је проф. др Војислав Петровић био ректор Универзитета, а проректори: проф. др Слободан Ункович, проф. др Душан Вуџуровић и проф. др Миодрог Сидићковић. А у Председништву Скупштине Универзитета сам био када је његов ректор био проф. др Зоран Пјанић и када је касније за ректора изабран проф. др Слободан Ункович. Почаствован сам што сам био изабран у Председништво Скупштине Универзитета у Београду, али исто тако јако ми је драго што су од стране великог броја колега на Универзитету била запажена и позитивно оцењена нека моја гледања на систем високошколског образовања

- Поводом прославе 150 година постојања и рада Универзитета у Београду, 1988 године свечано Вам је уручено одликовање Орден рада са црвеном заставом за допринос развоју науке, образовања и рада Универзитета у Београду. Колико ја знам, пре тога, тј. 1980. године додељено Вам је одликовање Орден рада са сребрним венцем. Јесте ли добили још неко признање ове врсте?

— Кад сте већ почели о признањима да кажем да Октобарску награду града Београда нисам добио мада сам био у групи предложених у време када сам радио у Институту "Михајло Пупин" који је предложио више сарадника за награду поводом нашег доприноса развоју дигиталне технике и првог рачунара у земљи. Касније сам једне године био члан Жирија за доделу Октобарске

награде града Београда. Међутим, веома ми је драга и Плакета града Београда коју ми је Скупштина града Београда 1984. године доделила поводом 40 година ослобођења Београда а у знак признања за рад и допринос развоју Београда.

- *Јесте ли добили нека признања од институција чијем развоју сте допринели?*

— Да. Добио сам. а) Споменицу у знак захвалности за 10-годишњи рад од Института Винча (1963), б) Повељу за посебне заслуге за рад и развој Института, од Института Винча (1973), с) Плакету поводом 20 година рада Електронског факултета у Нишу (1980), д) Повељу за истакнут рад у развоју Факултета од Електронског факултета у Нишу (1980), е) Захвалницу за посебно залагање и помоћ у развоју наставног процеса на Факултету, од Техничког Факултета у Битољу (1981), ф) Захвалницу у знак признања за допринос у раду и развоју Факултета, од Техничког факултета у Чачку (1989), г) Признање за допринос у јачању рада Друштва, остваривању његових циљева и унапређењу инжењерско техничарске струке у области саобраћаја и веза, од Друштва инжењера и техничара саобраћаја и веза Нови Сад ( 1984)

- *Године 1982 предложени сте за добијање Вукове награде?*

— Предложен сам али ми награда није додељена.

- *У време када сте били залажени својим радом у Научно наставном већу Групације техничких факултета и касније у Скупштини Универзитета били сте предложени од Саобраћајног факултета за избор за проректора Универзитета?*

— Универзитет је тада послао дописе факултетима да се неће разматрати они предлози факултета који предложе више од једног кандидата. Саобраћајни факултет је послао предлог у коме је предложио мене и још двојицу кандидата.

- *Чиме се данас бавите?*

— Завршавам писање монографије ” Друштво, саобраћај и везе”. Завршавам писање рада ”The Information Scientific Technologiccal Revolution Changing Mode of Living of Society” за штампање у Scientific Review, часопису Научног Друштва Србије. Водим Пројекат увођења EDI технологије у Железничком предузећу Београд. Као председник Редакционог одбора учествујем у припреми III YUEDI конференције за коју припремам уводно предавање.

- *Професоре Јовановићу, хвала Вам на разговору.*

— Хвала и Вама што сте организовали и водили овај разговор.

## ЉУБОМИР ТОПЕНЧАРЕВИЋ

Рођен 1929. године. Редовни професор на предмету ОРГАНИЗАЦИЈА И ЕКСПЛОАТАЦИЈА ДРУМСКОГ ТРАНСПОРТА. На Факултету ради од 1974. г. Пензионисан 1995. године

Среда, 04. октобар 1995. год.,  
од 11<sup>h</sup> до 11<sup>40</sup> у професоровом кабинету број 205 на Саобраћајном факултету у Београду.

— Оглас који се појавио у дневној штампи, неке 1950. године, са позивом на упис у Високу саобраћајну школу, био је изазов за све оне који су желели да студирају неку нову област која до тада није била заступљена.

Факултет је основан уз услове, какви многи други београдски факултети у то време нису могли ни да замисле. Примера ради, на Техничкој великој школи било је пуно факултета, пуно студената, са великим проблемом око организације наставе, са великим проблемом око смештаја студената.

За разлику од њих, благодарећи разумевању тадашњих власти које су се бавиле саобраћајном политиком, а нарочито министра саобраћаја Тодора Вујасиновића, при старту и оснивању Високе саобраћајне школе изграђена је на Бановом брду нова зграда, са потпуно обезбеђеним условима за студирање са обезбеђеним условима за смештај студената, јер је, чак, у самој згради био предвиђен огранак студентског дома са друштвеном исхраном, тако да је био изазов за све оне који су се и уписали.

Оно што је интересантно је то да на почетку, при оснивању Факултета, није био вршен упис само студената прве године, већ су, да би се омогућио прелаз студената са других техничких факултета, уписивани и студенти који су већ прошли једну годину и студенти који су прошли две године, односно општи део наставе, како би могли да продуже студирање на стручном делу наставе.

У почетку, при оснивању, Факултет је замишљен да егзистира са три одсека: Железничким, Друмским и Водним. Уз напомену да је доминантан био Железнички одсек, јер је, некако, оснивач био такав, који је тада мислио

да је железница главни и једини превозник који егзистира у саобраћајном систему, што је, у ствари, била и чињеница.

Студенти који су положили све испите из прве и друге године, продужили су студирање треће године. Студенти који су завршили прву годину продужили су студирање на другој, тако да и студенти који су уписали прву годину почињали су из почетка.

Практично, наставни кадар је обезбеђен за општи део наставе са техничких факултета, који су тада егзистирали. Да поменем да је *Вишу математику* предавао један од водећих математичара Ернест Стипанић. На осталим предметима опште наставе наставници су се мењали, тако да не могу да се сетим првог наставника који је предавао *Физику*. Знам да је касније наставник била професорка Љубица Букалов. Тога се још сећам, а претходног наставника, пре ње, она је неког сменила, не могу да се сетим.

Што се тиче стручног дела наставе, за стручни део наставе егзистирали су за то време еминентни стручњаци са Железничког одсека. Да поменем, *Вучу* је предавао Миленко Јаковљевић, из *Организације железничког саобраћаја* професор је био Дима Живковић. Слушали смо и предмет *Железничке станице* које је предавао прво, професор Лапко, да би га, затим, по његовом одласку у пензију, наследио Сава Јањић. Слушали смо и *Локомотиве и вагоне* које је предавао професор Милојковић са Машинског факултета.

А на Друмском одсеку, професори су били, професор Никола Ока, и професор Лазар Ђокић. Професор Ока је држао *Друмска моторна возила и Гараже и сервисе*, а професор Ђокић је држао предмет *Организације друмског транспорта*. Тада, за ту неразвијену саобраћајну грану, два професора су била сасвим довољна.

Факултет је био организован тако да су сви студенти, свих година, слушали стручне предмете из свих видова саобраћаја, тако да се, у ствари, настава одвијала и за предмете са водног саобраћаја, са железничког саобраћаја и са друмског саобраћаја.

Усмерења која су следила у последњој години су практично захтевала да сваки студент понавља још једанпут испите из предмета са те гране саобраћаја, с тим да су ови предмети који су слушани за све три области били предмети опште стручне наставе, а посебни, по опредељењу за Одсек, били су поново испити који, у ствари, нису били допунски. Него, општи курс су се звали предмети за општу наставу, а специјални курс за усмерење.

■ *Добро, казали сте професоре са Железничког и са Друмског одсека, а који су били са Водног одсека?*

— На Водном саобраћају, професор Светозар Чолић је држао *Пловна средства*, професор Светислав Јовић *Организацију водног саобраћаја*, а професор Зрнић је држао хонорарно *Пристаништа и луке*. И то је била гарнитура професора која је држала предмете стручне наставе.

На општој настави сам заборавио да поменем, поред професорке Букалов и професора Стипинића, и професора који је држао *Саобраћајну географију*. То је професор Гвозденац, тадашњи директор Завода за план који је хонорарно предавао тај предмет.

То је, овако, што се тиче стручног дела наставе.

Организација студирање је била таква да се по завршеном блоку положених испита који су услов за израду дипломског рада, радио специјалистички семинарски рад – годишњи задатак, који је обухватао све предмете из читавог стручног дела једне саобраћајне гране, и тај урађени рад је био, у ствари, услов за добијање дипломског рада. Практично, то је био неки, да кажемо, писмени репетиторијум стручних делова наставе за опредељење одсека за који сте се решили да га завршите.

■ *Кажите ми. Ви сте са Грађевинског прешли, је ли тако?*

— Да, са Грађевинског.

■ *И ко је још био са Вама тада, у Вашој генерацији од наших садашњих професора?*

— Од садашњих професора, Ненад Јовановић је био, мада он није био на Грађевинском факултету. Са Грађевинског факултета је прешла једна велика група студената, имена сада не бих могао да се сетим, из простог разлога што их је било веома много. А разлог преласка је био делом опредељење за нову саобраћајну грану, а делом чињеница да је 1948. године Грађевински факултет уписао седам стотина студената, од којих на испитном јунском року *Математику* положило само седам-осам или један посто. Очигледно да је тада била директива да се ишчисти велики број уписаних студената, да се редукује на разумну меру. *Математику* су тада на Грађевинском факултету предавали професор Авакумовић и професор Марковић.

■ *А Ви сте уписали другу годину Високе саобраћајне школе?*

— Ја сам уписао другу годину Високе саобраћајне школе, јер такав је редослед био.

Оно што је најинтересантније, то је да је у току нашег студирања, тај млади Факултет доживео после релативно кратког времена од оснивања, одлуку органа власти, да се тај Факултет угаси. С тим, да се омогући завршетак студија генерацијама, које су прешле са других факултета, и само једној генерацији која је уписала прву годину – тако да је студирала од прве до четврте године на Саобраћајном факултету.

Одлуком о гашењу, Факултет је променио име. Више није био Висока саобраћајна школа, постао је Самостални саобраћајни одсек при Машинском факултету, који је трабало да егзистира само докле док студенти који су уписали ове одсеке не заврше студије.

Тако је ствар у почетку и текла. Међутим, касније је донета одлука о поновном оживљавању и активирању Саобраћајног факултета, а ове три генерације су своје прошле.

Да кажем још и то да је негде педесет шесте или 1955. године, организована стручна екскурзија. Благодарехи томе што је то био Саобраћајни факултет, благодарехи томе што је добио од Министарства саобраћаја посебне вагоне за пут, организована је стручна екскурзија за оно време несхватљива, јер је група студената ишла да посети Беч, Марибор и Загреб. И сусрет са Бечом је био, у ствари, покушај да се виде сазнања докле се стигло у Аустрији са железничким саобраћајем и са градским саобраћајем, јер је тада у Бечу егзистирао као градски превоз тзв. U Bahn, брза градска железница.

Студенти су много лепих ствари видели тада на тој екскурзији.

Разгледали смо и Фабрику аутомобила у Марибору, која је тада била у зачетку, практично још није била уходана, јер су се тек тада отварали делови за комплетну производњу возила. Интересантно је да је у Загребу била посета Загребачком електричном трамвају, коју је организовао професор Ока, благодарехи томе што је био у веома добрим односима са инжењером Мандлом, тадашњим директором Загребачког електричног трамваја. Мандл је тако лепо примио групу студената из Београда, да су сви студенти добили за тај период од четири пет дана, колико смо били у Загребу, почасне карте за бесплатан превоз у целом систему јавног градског саобраћаја у Загребу. Био је Ђокић, био је Ока, али је Ока завршавао послове у Загребу, јер је са Мандлом стајао добро.

Да кажем, да су се, поред ових стручних активности, на Факултету одвијале и читав низ других активности. Између осталог, на Факултету је био огранак универзитетског Ауто-мото друштва, не знам да ли се тада звао Академац, мислим да се звао друкше, али је интересантно да је тај огранак имао своју гаражу, и у тој гаражи је имао путничко возило и један моторцикл са приколицом који су служили за то да се студенти који су заинтересовани обучавају вожњи и полагају испит из вожње. У то време, сматрало се да треба саобраћајац да има положен возачки испит. На жалост, на нашем Факултету данас студентима није услов када завршавају Друмски одсек да имају положен возачки испит. Мада би по мени то требало да буде.

То возило које је имало Ауто-мото друштво је било трофејна слика. Каросерија Реноа, мотор Фијата, задњи трап Опел кадета, али се то возило котрљало, и полагали су се испити на њему и већ је служило својој сврси. И био је веома интересантан рад у тој гаражи да се то возило оспособи, јер је оно малте не морало стално да се крпи да би могло да се котрља.

Исто тако, да кажем, годину ћу мало сада и да промашим, 1954., да је бригада Факултета била на радној акцији, јер је тада била у изградњи Фабрика каблова Светозарево, па је требало да се изврши регулација реке, мислим да се река звала Белица. Та река је била интересантна по томе што је преко лета поток, а када дођу пролећне кише онда поплави све остало око себе.



И радна бригада Факултета је била месец дана на раду и смештена негде између Светозарева и Фабрике каблова. Радило се на довлачењу камених блокова из каменолома, који је био непосредно ту на самом месту где се градило. Довлачили смо вагонетима камене блокове за облагање корита реке, како би се регулисала река и спречило плављење тог краја.

Што се тиче наставника, можда би било интересантно испричати по неку анегдоту за свакога од њих. Па да покушам у најкраћим цртама, уз оградну, да не желим никога да потценим нити да вређам. Таква су била времена.

Интересантан је био професор Ока који се трудио да студентима пренесе сво своје широко знање које је имао. За време испита је био такав, да када се деси да студент недовољно познаје предмет и не зна да одговори на нека питања, професор Ока је црвенео од муке, што студент не зна, и покушавао потпитањима да га подсети не би ли га на неки начин вратио и спустио на земљу. Тако да је било непријатно гледати када студент не зна, колико се професор Ока труди да помогне.

Професор Ђокић је био чувен по томе што је за време наставе веома педантно исписивао симболе које обухвата предмет *Организацију друмског транспорта*. Јер, предмет је базиран на исписивању образаца са грчком симболима и трудећи се да студентима ту грчку азбуку што боље пренесе, професор Ђокић је цртао сваки симбол, свако слово, тако да је била милина погледати таблу после завршене наставе. То је изгледало као уметнички рад.

■ *Било Вам је жао да је бришете?*

— Било је жао да бришемо. Имате право.

Интересантан је био и професор Дима Живковић, који је у то време био начелник Одељења, једног од одељења, Генералне дирекције Југословенских железница, а на Факултету предавао *Организацију железничког саобраћаја*, чувену по томе да су у њој егзистирале трочлана и петичлана формула обрта кола. Интересантан је био због тога што је, обзиром да је био у радном односу, испите за студенте заказивао у шест сати ујутру. Он је становао тада у Раковици и Факултет је био на Бановом брду, долазио је тројком до Цареве ћуприје и за пет минута био горе на Факултету. Студентима је било изузетно тешко да у шест сати буду у сали, а професор Живковић је био изузетно педантан и тачан, обзиром на рокове за испит. Десило се једном приликом да је у шест сати ујутро ушао у учионицу за коју је заказан испит, и да није стигао ни један студент. Узео је своју ташну, окренуо се и пошао да иде на посао. На вратима зграде, на степеништу, сусрео је студенте. На њихово: "Добро јутро" одговорио је: "Готово, воз је отишао". То је чињеница. Ништа нисам измислио.

Од осталих наставника да истакнем професора Светозара Чолића који је на веома интересантан начин, на веома живахан начин држао своја предавања. И често је за време предавања убацивао по неки виц да би анимирао студенте

који су његова предавања слушали са великим задовољством. Понекад се чула и нека псовка, што је за ондашње време било најнормалније.

Наставу из *Урбанизма и градског саобраћаја* држао је, тада, професор Хране Стојановић, с тим да је он држао *Урбанизам*, а допуну за *Градски саобраћај* у почетку је држао Милош Црвчанин, да би после њега наставу продужио да држи професор Радомир Сирковић. Мислим да је он био ваљда члан Комисије при првом докторату за градски саобраћај, Банковићевом. Мислим да је Сирковић био члан Комисије. Нисам сигуран, додуше.

Кога још од професора да поменемо?

Интересантно је било да је за завршне године студија остајао предмет *Електротехника*, који је био велика кочница за успех у студирању јер је било много студената који су продужили студије због предмета *Електротехнике*. Наиме, професор Милорад Арсенијевић, Микица Арсенијевић, држао је *Електротехнику* и његови усмени испити знали су за једног кандидата да трају и по четири сата. Оно што је најинтересантније, почињали смо испит у осам сати, да би негде после дванаест часова у подне професор рекао: "До сада сте све знали, сада постављам питање за десет". После којег је следила петица.

Стварно, ово је чињеница. Тако да је био веома велики број студената, нарочито оних који су прешли са других факултета, и за две године дошли до завршних испита, који су продужили студирање по годину па чак и по две године због *Електротехнике* коју је држао професор Арсенијевић.

Године 1948. ја сам уписао Грађевински факултет и на њему провео одређено време. Међутим, у моменту када се појавио оглас о оснивању Високе саобраћајне школе ја сам као из пушке отишао да се пријавим. Разлози су, можда, због тога што сам желео да студирам нову област технике, а и због чињенице да сам у гимназији као школског друга имао сина тадашњег министра саобраћаја Тодора Вујасиновића. Наиме, ја сам становао на Сењаку, а министар Вујасиновић у садашњој Ужичкој, а тадашњој Румунској улици, па сам често ишао и у посету код њега и причали смо о саобраћају и то је један од разлога који ме је определио на Саобраћајни факултет.

После доласка, ствар је била тако оријентисана да сам одједанпут решио да не будем железничар, иако сам због железничара прешао на Саобраћајни факултет. Када се појавио Друмски одсек, одмах сам се уписао као присталица друмског саобраћаја на Друмски смер.

Да напоменем још и то да је у завршним годинама за ове генерације већ почело да се говори о оснивању Ваздушног одсека. То је један од интересантних детаља. Иницијатори су били наши студенти, који су се били бавили аматерски аеронаутиком и један од њих је Крстић који је касније био дуго један од директора сектора у ЈАТ-у, не знам којих све. Он и још, ваљда, Димитријевић Хрстивој звани Цицан. Они су били иницијатори да се почне размишљати о томе да се уведе и Ваздушни одсек. И могу да кажем да је, чак, било организовано неколико предмета наставе да ли *Теорија лета* или шта ја

знам, који су се слушали без обавезе полагања, тек да се добије информација о томе. Дакле, већ тада се размишљало о свим саобраћајним гранама. Додуше, није било тад размишљања о Интегралном одсеку и Одсеку за ПТТ али за ове основне: Друмски, Железнички, Водни и Ваздушни већ је било говора да треба да егзистирају.

После Саобраћајног факултета, мора да се каже, да је за све завршене студенте у то време било обезбеђено чим стартују директорско место. Тада се није ишло на почетак и пролазак кроз разне фазе залослења. Било ко да се запошљавао, било где, добијао је радно место директора.

Мој почетак радног стажа по дипломирању био је у Аутосаобраћајном предузећу "Ласта", то је било педесет седме године. И интересантно је да сам дипломирао на осми март, Дан жена, код професора Ђокића. У Комисији је био професор Ока и професор Сирковић. Међутим, у "Ласта" сам остао само неколико година. "Ласта" је у то време имала превирање, није успевала да послује добро. За тих неколико година, мислим да сам радио четири године у Ласта, променио сам више директорских места: директор анализе и плана, технички директор, директор путничког саобраћаја. Практично, сва радна места на којима сам радио била су места за гашење пожара. Где год је негде нешто зашкрипало: "Ајде, дај, ради то". Сваке године сам мењао радна места. Наравно, то ми се није много допало и негде 1960. године, тако је, после три године, прешао сам на рад у "Аутомобилско Београд", у коме сам провео свој радни век све до фебруара 1974. године и тамо сам за тих десетак, дванаест година мењао радна места, с тим да сам једно седам, осам, девет година био руководилац анализе и плана, да би касније био директор међународног транспорта.

Завршетак мог радног века је на Саобраћајном факултету, на коме сам провео скоро двадесет једну годину. Тачније двадесет година и осам месеци.

» Сада, када одлазите у пензију, да ли можете да се осврнете, да баците један поглед уназад, од оних студентских дана пре скоро 40 година, од оног почетка на Бановом брду па све до ових дана? Како Вам се чини данас Саобраћајни факултет? Које је Ваше објективно мишљење?

— Па то више не може да се препозна нити може да се компарира. Јер, од еталонског оснивања данас је то један развијен факултет, признат факултет, факултет који је афирмисан, факултет који иза себе има хиљаде дипломираних студената који раде са успехом у привреди. То је доказ да ова научна област треба да егзистира и да има перспективу даљег развоја. Најкраће речено.

» Ви сте наставили Ваше наставнике, Ђокића, Оку, и сада одлазите у пензију, а ми, већ средовечни, настављамо Вас и Вашу генерацију. Трудимо се да не проиграмо то што сте нам оставили у наследство и да у оваквим приликама какве јесу одржимо овај наш Факултет.

— Па точак времена не може да се заустави. Према томе, то је најнормалнији процес који нико није успео да спречи. Уосталом, довољно је да погледа крштеницу свако, па да каже где се налази тог момента.

■ *Професоре, хвала Вам лело што сте се одазвали позиву да Ваша сећања изнесете за ову нашу Спомен-књигу.*

— Заборавио сам да кажем да смо из свих области, не само у области гране саобраћајне за коју смо се определили, у току студирања имали, да кажем, те семинарске радове. Ја сам као друмац радио отпоре и пропудзију брода, рачунали смо вучу шлепова на Дунаву, скале аерала облика бродова и шлепова, све смо ми то радили.

■ *Па добро, да ли мислите да је, можда, боље тако, него као што смо сада уско специјализовани?*

— Па ја мислим да је универзалност потребна, да је боље дати универзално опште познавање, енциклопедијско познавање свих грана саобраћаја, с тим да се остави довољно простора за усмеравање и специјализацију. Јер, питање је на којој области и на ком месту ће успети човек да ради, да нађе своје радно место. Ако је уско специјализиран, он мора да тражи хлеб само на уској специјализацији. Ако има широко образовање, може да почне свуда, па да усавршава оно што није на Факултету усавршио. Можда сам овде рекао јерес, али то је моје мишљење.

■ *Није, није, нисте рекли ништа јеретичко. Хвала Вам још једанпут.*

— Молим.

## СМИЉАН ВУКАНОВИЋ

Рођен 1947. године. Ванредни професор за предмете: САОБРАЋАЈНО ПРОЈЕКТОВАЊЕ и РЕГУЛИСАЊЕ САОБРАЋАЈНИХ ТОКОВА. На Факултету ради од 1972. године.

Петак, 06. октобар 1995. г., 11<sup>h</sup>.  
Кабинет Продекана за научно-истраживачки рад на III спрату зграде Саобраћајног факултета.

- *Молио бих Те да, као одговорни уредник часописа "Саобраћај", изложиш научне и стручне проблеме саобраћаја и транспорта објављених у часопису "Техника" – део: "Саобраћај". Чини ми се, када се о овоме говори, да су међусобни утицаји између Часописа и Саобраћајног факултета веома интензивни. Па, реци нам нешто о свему томе.*

— Радови из области саобраћаја и транспорта почели су да се објављују у часопису "Техника" 1953. године. Те године објављена су само четири броја сепарата "Саобраћај", а од 1954. годишње је објављивано 10-12 сепарата "Саобраћај". До данас објављено је 1295 стручних и научних радова и претходних саопштења у сепарату "Саобраћај". Поред ових радова, објављено је преко 500 техничких информација, друштвених вести, приказа књига, конгреса и скупова саобраћајних инжењера. Овај драгоцен материјал на 9.104 странице омогућава увид у све аспекте саобраћаја и транспорта од развоја саобраћаја и транспорта, проблема школовања саобраћајних стручњака до научноистраживачког рада у овој области.

Вршити издвајање између 1295 радова и указивати на особености појединих је скоро неизводљиво. Могуће је издвојити неколико карактеристичних периода по проблематици која је доминирала у радовима.

Први период од 1954. до 1960. карактеришу радови у којима се прављало о општим стратегијама развоја саобраћаја у свету, перспективама развоја саобраћаја код нас и у начину школовања саобраћајних стручњака у свету и о потреби њиховог школовања у земљи. То је и период када се формира прва саобраћајна високошколска установа код нас (Саобраћајни факултет Универзитета у Београду).

Интересантно је зато погледати и садржај првој броја часописа "Саобраћај":

Сирковић инг. Р., *"Данашње стање градског јавног саобраћаја у Југославији"*

Драгићевић инг. Д., *"Друштво инжењера и техничара саобраћајне струке"*

Дешић др инг. В., *"Изградња и усавршавање саобраћајних стручњака код нас"*

Вучина др Ј., *"На путу ка међународној интеграцији саобраћаја"*

Манојловић инг. Б., *"Најповољнији меродавни услов код железничких пруга према укупним трошковима експлоатације"*

Сувајинић инг. С., *"Перспектива нашег саобраћаја"*

Живковић Д., *"Потреба за саобраћајним инжењерима код нас и школовање саобраћајних инжењера у Енглеској"*

Ђокић инг. Ј., *"Техничка настава у Француској и стварање саобраћајних стручњака"*

Од стручних радова у овом периоду доминирали су радови из железничког саобраћаја и транспорта.

Период од 1961. до 1969. карактерише све већи број радова у којима се обрађују проблеми саобраћаја у градовима. У овим радовима говори се о проблемима саобраћаја и развоја градова, паркирања, управљања саобраћајем у градовима, безбедности саобраћаја, развоју телефоније, проласку аутопута кроз Београд, изградњи међуградских аутобуских станица, Београдском железничком чвору. Први рад о примени рачунара у саобраћају објављен је у сепарату 1964. године. У овом периоду појављују се радови аутора који су касније трајно уградили своје стручне и научне активности у развој саобраћаја и транспорта.

Ови аутори су значајно допринели развоју и афирмацији саобраћајне струке широм тадашње земље и даљем развоју високошколског образовања из области саобраћаја и транспорта. У периоду од 1970. до 1974. у радовима се говори о стратегијама развоја, новим концепцијама комбинованог транспорта, развоја ваздушног саобраћаја, телефоније.

Период од 1975. до 1982. (када је и започета данашња категоризација радова) карактеришу радови који се баве проблемима енергије и потрошње енергије у саобраћају и транспорту. Такође, знатан број радова усмерен је на водни саобраћај и његове могућности. У овоме периоду појављује се и знатан број радова у којима се саопштавају експериментални резултати као и радови у којима се обрађују проблеми вредновања саобраћајних решења.

Од 1983. до 1989. оптимизациони проблеми, примена рачунара у управљању саобраћајем и транспортом, нови видови транспорта (вертикални транспорт), могућности електронске размене података, доминирају као теме у објав-

љеним радовима. Значајан број радова објављен је на тему стандардизације у области саобраћаја и транспорта.

Од 1990. осећа се смањено интересовање за објављивање радова услед распада југословенског саобраћајног и транспортног система, а радови су писани углавном од аутора из Србије и Црне Горе. У објављеним радовима говори се о развоју нових оптимизационих процедура, примени рачунара у управљању саобраћајем и транспортом, о поступцима функционалног вредновања у саобраћају, примени нових технологија. Већи број радова у односу на претходне периоде бави се проблемима железничког саобраћаја.

Часопис "Саобраћај" давао је и друштвене вести, приказе конгреса, конференција, саветовања, приказе стручне литературе, годишње извештаје о дипломираним саобраћајним инжењерима, а повремено је објављивао и биографије преминулих истакнутих инжењера и техничара. У првим годинама излагања посебна пажња давана је у избору и преводу кључних иностраних радова из области саобраћаја и транспорта.

Могуће је указати на паралелу између развоја саобраћајне струке код нас, развоја високошколског образовања из саобраћаја и часописа "Саобраћај". За разлику од осталих струка које су већ имале дугу традицију саобраћај се тих педесетих појавио као нова дисциплина која је тражила место под сунцем. Можда су зато међусобни утицаји између часописа "Саобраћај" и Саобраћајног факултета били интензивнији него код осталих.

• Часопис додељује годишње дипломе за најбоље радове из области саобраћаја.

— На крају овог путовања кроз стотине страница часописа могуће је закључити да је "Саобраћај" забележио широк регистар стручних и научних проблема у свим областима саобраћаја и транспорта који су били присутни на овим просторима у последњих пола века. Многи од објављених радова претходили су убрзаном развоју моторизације, интензивирању изградње путне мреже, примени нових технологија и дали теоретске основе за њихово ефикасно решавање. Ово показује да су аутори пратили развој научне мисли у области саобраћаја и транспорта у свету чиме је обезбеђиван и одговарајући ниво у решавању саобраћајно транспортних проблема у земљи. Списак добитника диплома часописа "Техника" за најбоље радове из области саобраћаја у периоду 1977-1990. ово и потврђује.

Вукановић Смиљан, Шарац Милан, "Савремене методе у анализи опслуге хлијената у транспортним баријера-тип системима", 1977. године

Чолић Владета, "Одређивање коефицијената састава савремених југословенских тегљених и потискиваних теретњака", 1979. године

Сретенковић Милан, "Проблеми везани за организовање претоварно складских процеса са аспекта система инжењерства", 1980. године

- Лазих Миленко, "Примена метода теорије масовног опслуживања у анализи времена задржавања бродова у луци Колер", 1981. године
- Јањић Милан, "Моделирање процеса снабдевања ваздухоплова горивом на аеродрому", 1983. године
- Јовановић Томислав, "Доступност аеродрома и ред летења", 1984. године
- Гледец Младен, "Поштовање највећих допуштених брзина на цестама СР Хрватске", 1985. године
- Зобеница Радован, "Одређивање оптималне величине коефицијента искоришћења времена на путовање с теретом моторног теретњака применом дискретних стохастичких процеса са дискретним временом – ланца Маркова", 1986. године
- Аврамовић Зоран, "Децентрализован микрорачунски систем за управљање радом ранжирне станице", 1987. године
- Кузовић Љубиша, "Нови поступци, модели и критеријуми у анализи практичног капацитета и нивоа услуге деоница путева", 1988. године
- Радмиловић Зоран, "Аналитичко моделирање лучког система помоћу дискретних Марковских ланаца", 1989. године
- Станић Бранимир, Особа Мирослав, "Проблем неодређености резултата оптимизације рада светлосних сигнала моделом *Transyt*", 1990. године

« Уредништво "Саобраћаја" је од самог почетка било састављено од најистакнутијих стручњака из ове области у нас. Међу уредницима и члановима уредништва било је и наших наставника, што, опет, потврђује заиста веома чврсту везу између Часописа и Саобраћајног факултета. Да ли би могао да нам наведеш списак уредника и чланова редакционог одбора од оснивања часописа па све до данас?

— Ево тог списка.

Одговорни уредници:

1. Радомир Сирковић, дипл. инж. (1954–1966)
2. Бранислав Јевтовић, дипл. инж. (1967–1969)
3. Милан Татомировић, дипл. инж. (1970–1985)
4. Проф. др Јован Радош (1986–1994)
5. Проф. др Смиљан Вукановић (1995–)

1. УРЕДНИК:

Инж. Радомир Сирковић, Савезни завод за привредно планирање, Београд (1954–1966)



ЧЛАНОВИ РЕДАКЦИОНОГ ОДБОРА:

Инж. Лазар Ђокић, хонорарни наставник Техничке велике школе (ТВШ),  
Београд

Инж. Боривоје Манојловић, доцент ТВШ, Београд

Антон Хуибнер, ванредни професор ТВШ, Београд

Инж. Никола Ока, ванредни професор ТВШ, Београд

Инж. Живко Нешић, члан Железничког института, Београд

Стјепан Форгић, начелник Саобраћајног одељења Генералне дирекције Југословенских железница

2. УРЕДНИК И ОДГОВОРНИ УРЕДНИК:

Бранислав Јевтовић, дипл. инж., виши стручни референт Пословног удружења индустрије транспортних возила, Београд (1967-1969)

ЗАМЕНИК УРЕДНИКА:

Радован Банковић, дипл. инж., директор погона "Ремонт" Градског саобраћајног предузећа, Београд

Чланови редакционог одбора (уредници рубрика)

Никола Ока, дипл. инж., редовни професор Саобраћајног факултета Универзитета у Београду

Бранислав Крстић, дипл. инж., шеф Планског одељења Југословенског аеротранспорта, Београд

Ђорђе Лалошевић, дипл. инж., шеф експлоатације гурачке флоте Југословенског речног бродарства, Београд

Чедомир Јовановић, дипл. инж., шеф Одсека за ред вожње Заједнице југословенских железница, Београд

Милош Црвчанин, дипл. инж., редовни професор Грађевинског факултета Универзитета у Сарајеву

Егон Кош, инспектор, начелник техничког одељења Железничког транспортног предузећа, Загреб

Зоран Прокић, дипл. инж., асистент Саобраћајног факултета Универзитета у Београду

3. УРЕДНИК И ОДГОВОРНИ УРЕДНИК:

Милан Татомировић, дипл. инж., самостални саветник у Југословенској заједници за палетизацију, Београд (1970-1985)

ЗАМЕНИК УРЕДНИКА:

Јован Радош, дипл. инж., асистент Саобраћајног факултета Универзитета у Београду

## ЧЛАНОВИ РЕДАКЦИОНОГ ОДБОРА

Милош Црвчанин, дипл. инж., редовни професор Грађевинског факултета Универзитета у Сарајеву

Егон Кош, инспектор, начелник техничких одељења Железничког транспортног предузећа, Загреб

Бранислав Крстић, дипл. инж., шеф Планског одељења Југословенског аеротранспорта, Београд

Борђе Лалошевић, дипл. инж., шеф Бироа за технологију и развој тржишта Југословенског речног бродарства, Београд

Борис Лазаревски, дипл. инж., виши саветник у Привредној комори СР Македонија, Скопје

Никола Ока, дипл. инж., редовни професор Саобраћајног факултета Универзитета у Београду

Др Бранко Вегар, научни саветник у Институту за саобраћај, поморство и везе, Загреб

Петар Вилхар, дипл. инж., руководиоца транспортно-складишне службе у Предузећу "Салонит", Анхово

## 4. ОДГОВОРНИ УРЕДНИК:

Проф. др Јован Радош, Саобраћајни факултет, Београд (1986–1994)

## ЗАМЕНИК УРЕДНИКА

Доц. др Смиљан Вукановић, дипл. инж., Саобраћајни факултет, Београд

## РЕДАКЦИОНИ ОДБОР:

Проф. др Мома Ивановић, дипл. инж., Завод за саобраћај Грађевинског факултета, Сарајево

Др Андрија Прагер, дипл. инж., Факултет грађевинских знаности, Ријека

Зоран Прокић, дипл. инж., Завод за планирање развоја града Београда, Београд

Мр Остоја Стјепић, Београд

Стјепан Келчец-Суховец, дипл. инж., Урбанистички завод града Загреба, Загреб

Милан Татомировић, дипл. инж., Београд

Проф. др Војин Тошић, дипл. инж., Саобраћајни факултет, Београд

Проф. Никола Тозија, дипл. инж., Републички СИЗ за путеве СРМ, Скопје

Проф. др Власта Земљич, дипл. инж., Прометно-технички институт ФГГ, Љубљана

5. ОДГОВОРНИ УРЕДНИК:

Проф. др Смиљан Вукановић, дипл. инж., Саобраћајни факултет, Београд,  
уредник (1995– )

РЕДАКЦИОНИ ОДБОР:

Проф. др Владета Чолић, дип. инж., Саобраћајни факултет, Београд

Проф. др Душан Теодоровић, дипл. инж., Саобраћајни факултет, Београд

Др Слободан Рељић, дипл. инж., виши научни сарадник, Дирекција за путеве  
Србије

Горан Станимировић, дипл. инж., Заједница ЈЖ, Београд

Проф. др Јован Радош, дипл. инж., ”ЗМ” – Швајцарска

- *Налазимо се на крају XX века. Каква је улога Часописа на прагу трећег миленијума?*

— На прагу XXI века саобраћај, транспорт и комуникације добили су промотивну улогу у интегрисању Европе и света. Развој нових технологија у овим областима је фасцинирајући у смислу потпуно новог приступа у решавањима проблема саобраћаја и транспорта. Интелигентни путеви и возила, супер брзи возови, нови системи превоза у градовима, нови системи управљања саобраћајем у градовима са могућношћу комуницирања са возачима, увођење комуницирања преко сателитских веза са бродовима, авионима, теретним возилима су само неки од примера. То је нови велики изазов за све техничке струке, а посебно саобраћајну струку код нас. То значи да ће се морати покренути и нови механизми стицања техничког знања, његовог усавршавања и вредновања. Улога часописа ”Саобраћај” у таквом окружењу биће још значајнија.

- *Смиљане, најлепше Ти се захваљујем на овом разговору.*

— Нема на чему. Хвала и Теби, што ми је пружена прилика да проговорим о једном значајном делу историје наше саобраћајне струке и науке, а посебно нашег Саобраћајног факултета.

## МИЛИВОЈЕ ПЕЈИН

Рођен 1934. године. Виши стручни сарадник на предметима ОРГАНИЗАЦИЈА ВОДНОГ ПРЕВОЖЕЊА и ОРГАНИЗАЦИЈА РАДА ПРИСТАНИШТА на Саобраћајном одсеку Факултета техничких наука Универзитета у Новом Саду. Хонорарни наставник од 1976. године.

Са Миливојем Пејином, дипломираним саобраћајним инжењером, вођен је разговор у његовом стану у Јиричековој улици број 3/II у Новом Саду. Разговор је водио проф. др Владета Чолић, декан Саобраћајног факултета Универзитета у Београду, а присутни су били: проф. др Зоран Радмиловић, шеф Одсека за водни саобраћај Саобраћајног факултета Универзитета у Београду и мр Владимир Шкиљаица, асистент Саобраћајног одсека Факултета техничких наука Универзитета у Новом Саду.

Петак, 13. октобар 1995. год.,  
од 13<sup>45</sup> до 15<sup>h</sup>

■ *Ја бих Те Миливоје замолио да нам кажеш нешто о себи и о томе како си дошао на студије Саобраћајног факултета.*

— Прво бих хтео да Ти кажем нешто о себи. Рођен сам 29. маја 1934. године у Старом Сивцу у службеничкој породици. Основну школу сам завршио у Старом Сивцу, Малу матуру и Велику матуру сам завршио у Сомбору 1953. године.

Те 1953. године одлучивао сам се које ћу студије да упишем. Жеља ми је била да упишем Архитектонски факултет. Тако сам и попунио индекс, али пошто је била велика навала на уписе, није било неких нарочитих услова за упис, била је велика гужва, па ко је стигао на ред уписао се, када се бројност попунила, остало је много студената који нису стигли да се упишу.

Те године малте не да нису испале неке демонстрације, студентске демонстрације поводом тога што нису могли да се упишу. Сећам се врло добро да је била прича како је Моша Пијаде, покојни, дао сагласност да се можемо слободно уписивати на све факултете. Где ко жели да се упише. Ја сам тада

кренуо на Архитектонски факултет. И идући кроз ходник Машинског факултета, јер су у то време били у истој згради у Булевару револуције, на вратима, на упису, сретнем мог колегу из гимназије. Чека ред, има један број више. Каже: "Где ћеш?" Рекох: "Ја одох на Архитектуру". Па каже: "Где ћеш, велика је гужва, имам један број слободан, можеш овде да се упишеш". И ја шта ћу, ајде да се упишем с њим. Да идемо сви заједно на Машински факултет. Он узме индекс и упише нас. Тако је почело на Машинском факултету. Нас се те године стекло негде близу осам стотина студената. Аула Факултета је била пуна да су чак седели околу. Ко дође први тај има места да седи, ко не, тај је стојећи слушао.

■ *Да ли је Машински факултет био у партеру?*

— Машински је био у партеру. У партеру је био, а користили смо аулу за време вежби, када смо имали вежбе. То је било једно двадесет група, можда и више, сваки предмет који је имао вежбе.

Тај број студената од осам стотина или до осам стотина је био присутан до завршетка првих испита у јануару, *Хемија, Предвојничка обука*. После тога, долази да се број студената смањивао. Како је време пролазило, долазио је јуни, прошао јуни, и у том року је положило, завршило испите три студента, од осам стотина. Знам да је била прича да је у септембру све испите подожило још њих једно осам. Понављам, од осам стотина. Дакле, услови, да кажем, критеријуми су били веома строги, а ми нисмо, можда довољно учили, па је, онда резултат тога био такав.

Ишли су дани. Ја морам рећи и ово да сам се пре доласка на студије бавио стоним тенисом и жеља ми је била да будем неки добар стонотенисер па сам у "Партизану" тренирао стони тенис и моја је главна преокупација била стони тенис, студије су биле у другом плану. Резултат тога је био и то да нисам положио испите.

На жалост, дуго сам чекао да се опаметим, да седнем да учим, али тада када сам се одлучио, некако је дошло време да се отвара факултет, Саобраћајни факултет, односно Одсек при Машинском факултету. И у жељи да неку промену направим, ја сам се одлучио да у тим променама буде и промена одсека. Поред избора на Машинском факултету од неколико усмерења, ја сам изабрао ово које је било ново, ја сам то одабрао и уписао сам се на тај одсек. Нас су тада звали побегуље. Побегуље.

Сви који су тада напустили то, побегли су. У ствари, желели су да побегну од професора, а не од себе, то је била суштина. Рачунали смо биће други професори, биће друга атмосфера, добијаћемо боље оцене, лако ћемо проћи. Међутим, већ са самим уписом када је дошао следећи испитни рок ...

■ *Када је то било? Када си прешао?*

— То је било педесет шесте. Значи, ја нисам све време учио, нисам полагао испите. Нисам учио, то се види и у индексу мом, можете да видите ...

■ *На којој си години био?*

— Четврти семестар сам ја био уписао. Али је било недовољно положених испита да упишем пети семестар на Машинском факултету.

■ *А Саобраћајни је то прихвати?*

— А Саобраћајни нас је прихватио, не говорећи при томе да ћемо мо морати своје предмете да положимо на Машинском факултету, тако да смо ми уписали тај факултет Саобраћајни. И са Машинског факултета и са Хемије, Технолошког, са Грађевинског, Електротехничког и са разних техничких факултета и школа, сви који су испуњавали услове. И ту се нас уписало близу двестотине педесет студената. Али, мало је било оних који су били зрели да упишу шести семестар, у односу на број положених испита.

По упису на Саобраћајни факултет у септембру педесет шесте школске године на педесет седму, у пети семестар, донета је одлука на Саобраћајном факултету да сви студенти који су уписани на Саобраћајни факултет своје заостале испите морају полагати на матичним факултетима. Па тек тада када испуне тај услов, могу да иду на шести семестар, односно могу да упишу пети, а тек по положеним заосталим испитима могу да упишу шести семестар.

Рекао сам Ти да нас је било уписано око две стотине педесет. Када смо ми дознали за ту одлуку Факултета да се мора полагати на матичном факултету, нас је остало можда једно тридесетак. Остали су практично напустили Саобраћајни факултет, више нису долазили на студије, где су отишли појма немам. Од оних који су остали, као што је, рецимо, Вукан Вучић, па Љубиша Кузовић, не знам да ли је баш имао све испите исполагане, и неки други старији по годинама од мене, али су дошли исто са Грађевинског факултета, они су испунили услове, имали испуњене услове већ са доласком на Саобраћајни факултет, па су уписали пети семестар, слушали, одслушали, па уписали шести семестар и отишли даље. А од нас који нисмо имали положене испите, а остали смо на Саобраћајном факултету решени да га завршимо, неки су стекли услов у јануару месецу, па су наставили даље студије, а неки који нису успели, ти су напустили, напустили су Саобраћајни факултет и више се нису појављивали.

Тако да је мали број испунио услов да упише шести семестар. Међу њима је био и Радослав Драгач, сада професор на Саобраћајном факултету у Београду, онда је био и Тихомир Ђорђевић, који је код нас на Факултету у Новом Саду професор. Тако да је било можда њих осам студената који су уписали шести семестар, а нас двадесет и нешто је остало да годину дана чекамо да упишемо пети семестар. Ја сам био међу онима који су годину дана чекали. Међутим, у међувремену сам се нешто разболео, па годину дана уопште нисам долазио на Факултет, па сам тек треће године наставио даље студије и ту у ствари почиње моје учење и редовно полагање испита и заосталих и све оно остало.

Тако да сам своје студије завршио 1963. године. Морам рећи и то да сам годину дана био у војсци, па сам тек после повратка из војске студије довршио.

■ *Да. А како си се одлучио за Водни одсек?*

— Да, да рећи ћу о томе. Они који су положили, стекли су услове те наредне године да полажу, углавном су били оријентисани за друмски и железнички саобраћај.

■ *Да, било је три одсека, је ли тако?*

— Да, три. Железнички, Друмски и Водни, та три одсека су била. Железница је давала стипендије студентима чији су родитељи радили на железници, и некако били или из железничких породица, друмски саобраћај је тада био у једном успону, па је требало тај кадар, давали су стипендије, а Водни смер, богами слабо. И био је проблем на Факултету, то ја сада знам, када се вратимо том времену како је то било све, није било пријављених студената уопште. Зато, да би ипак било неколико студената, постарао се професор Чолић, који нас је пратио за време школовања, гледао је ко би ту могао да буде погодан да се упише на Одсек водни.

Он је нас тројицу одабрао: мене, Дамјановић Радивоја и Петра Шећерова. И то нас је дочекало на улазу у један бифе, мислим да је код Факултета био "Цер". Ми смо пре ручка отишли да попијемо једно пиће, и он је наишао са Богољубом, сад видим, са конкретном намером да нас приволи да се упишемо на Водни смер.

■ *Богољуб, секретар Факултета?*

— Да, да, Богољуб секретар Факултета. Ми смо ушли у кафану, у тај бифе, поручили пиће. И почео је разговор где ћемо да се упишемо. Рекох: "Ми ћемо на Друмски смер". "Како на Друмски?" Па, рекох: "Ја имам стипендију од владе Црне Горе, Петар Шећеров има стипендију од СУП-а Нови Сад". За Дамјановић Радивоја, се не сећам где му је стипендија била понуђена, која је установа њему то била понудила. Што ће на то рећи професор Чолић: "Ми ћемо вам обезбедити стипендију. Имамо и ми ту исто могућности, ту је "Иван Милутиновић", ту је Југословенско речно бродарство, стипендије ћете добити, определите се за Водни смер и нема проблема, имаћете и боље стипендије, бићете ту у Београду итд".

Ми смо то прихватили, а да би Чолић био сигуран у то да ћемо ми то и да упишемо, каже Богољубу: "Узми им индексе, па их упиши, па нек ти дођу после по индексе када завршиш посао". Но, ми смо ту попили два пића, отишли смо ми на ручак, професор и Богољуб су отишли својим послом. И тако смо се ми уписали на Водни смер.

А то је био и услов, да најмање три студента морају бити уписана на одсек да би одсек могао да живи. Дакле, сви су услови били испуњени на начин

како сам вам рекао и кренуло је то. Ја сам добио стипендију од "Ивана Милутиновића", Петру Шећерову је била понуђена стипендија од Југословенског речног бродарства, мислим. Дамјановићу не знам ко је био, да ли је "Багерско-бродарско" било или неко други? Углавном, стипендије су биле обезбеђене.

Међутим, после месец два дана, ова двојица, Петар Шећеров и Дамјановић Радивој ипак су напустили тај Одсек, прешли су на Друмски и узели су своје стипендије које су биле понуђене, јер су добијали од својих стипендитора и стан. Тако да сам ја остао сам на Одсеку. Имао сам част да ми предају: професор Перић, *Основни грађевинарства*, професор Реља Поповић *Грађевинарство*, али са становишта хидро-технике, професор Пјанић из *Политичке економије*, Мирослав Арсенијевић из *Технологије материјала*, онда, Душан Величковић је предавао *Технологију логонских средстава* и Ђурчић нам је предавао *Основни машинства*. То су били предмети у петом семестру. То је значи време када сам ја испунио услове, исполагао све испите на Машинском факултету.

■ Али, молим Те, то су били општи предмети. Да ли су слушали сви Одсеци?

— Дабоме. То смо сви слушали. Да би онда, при упису у шести семестар слушао појединачно предмете код Реље Поповића, код професора Славка Сувајцића *Механизација претовара*, код професора Хранислава Стојановића *Урбанизам и саобраћај*, код доктора Пилића *Основне економије са економиком ФНРЈ*, код професора Дешић Вукана сам слушао *Организацију пословања саобраћајних предузећа*, код професора Светозара Чолић *Пловна превозна средства*, код Миленка Јаковљевића *Теорију вуче*, код Евгенија Агатонића *Електро и радио телекомуникације*, код професора Дамјановић Александра *Електро и радио телекомуникације* код Хранислава Ерића *Основни грађевинарства*.

■ Ово код Реље Поповића су били "Водни путеви и пристаништа"?

— Да, *Водни путеви и пристаништа*, то је било. Три плус један смо имали наставу.

■ Ту си био сам?

— Дакле, професор Реља Поповић, професор Сувајцић, професор Светозар Чолић, то су били професори који су мени самом предавали. И професор Јовић, он је касније. То је тако било. Појединачно сам слушао предмете две године. Значи, пети, шести, седми и осми семестар.

■ Шта је било у седмом семестру?

— У седмом семестру сам имао *Транспорт цевима* код професора Иве Вушковића, *Урбанизам и саобраћај* сам слушао код Хранислава Стојановића, онда сам *Пловна превозна средства* поново код Светозара Чолића, онда *Организацију водног превозења* код Светислава Јовића, *Пловни путеви и пристаништа* код Реље Поповића, *Економику саобраћаја* код Стојана Новаковића,



*Основни друмског саобраћаја код професора Николе Оке, Основни железничког саобраћаја код професора Саве Јањића, Основни друмског саобраћаја код Мациуре и Основни железничког саобраћаја код професора Милојковића.*

- *То је значи седми семестар, четврта година и видим у Индексу да је то школска 60/61. година.*

— Јесте, јесте.

- *Е, да ли сте прешли већ тада у ове зграде у Таковској улици и на Топчидерском венцу?*

— Седми и осми семестар смо слушали тамо горе на Топчидерском брду. Тамо је онда прешао професор Чолић са кабинетом, професор Јовић је прешао тамо, Микица Арсенијевић је прешао горе, док су остали професори за прву и другу годину били у Таковској. Прва и друга година је била доле у Таковској улици.

- *Значи, то је дефинитивно пресељење из просторије Техничког факултета?*

— Да. Знам да су пре тога биле то просторије ПТТ Србије или Југославије...

- *То је горе на Топчидерском венцу.*

— На Топчидерском венцу, јесте, и да је то адаптирано за наше потребе, у те учионице су донели опрему. Е, ту сам ја затекао студенте који су били на Високој саобраћајној школи.

- *На Одсеку за Водни саобраћај или уопште?*

— Уопште, и Друмски и Водни и Железнички. То су студенти који нису стигли да исполажу испите, апсолвирани су али нису имали положене испите, били су пред дипломским радовима. То је било доста тих наших колега старијих. Мислим да их је било, брат брату, једно тридесет, четрдесет који тако, како положи испит, узме дипломски рад и заврши. Има ту, кажем, доста наших старијих али су сви завршили, углавном.

- *Да ли је био неки нови предмет у осмом семестру, да завршимо са тиме, са шетњом кроз твој индекс?*

— Да, у осмом семестру има промена. Код професора Јована Чубрила сам слушао *Основни ваздушног саобраћаја*, код професора Сувајића сам имао *Унутрашњи транспорт*, код професора Николајевића сам имао *Саобраћајно право*, код професора Лазара Ђокића сам слушао *Основни друмског саобраћаја*, код професора Димитрија Живковића сам слушао *Основни железничког саобраћаја*, и поново код Стојана Новаковића *Економику саобраћајних предузећа*. То су били предмети које смо слушали у осмом семестру. И могу да Ти кажем

да сам тај шести, седми и осми семестар са лакоћом завршио, мислим, без потешкоћа, определивши се да учим. Тада сам, у ствари, и сам видео да се без учења не може ништа урадити.

Ја сам тада у оних првих три, четири године ставио у први план спорт, од њега нисам имао никакве вајде и онда када сам се определио да стварно учим школе, ја сам ето завршио, и са добром оценом сам завршио студије, релативно добром оценом.

■ *Хоћеш да нам испричаш нешто о тој атмосфери на Водном одсеку, о наставницима, о асистентима?*

— Да. Мислим да је по природи ствари, то и наметало такав један однос између професора и студента, јер ја сам био сам. Неки професори нису ми држали наставу тамо, држали су консултације. Давали су своје белешке, мислим да тада није нико имао књиге, али су имали релативно добро опремљене белешке своје. И ја сам те белешке читао и после, на консултацијама, била је провера и тада се настави даље. Као да ми је било предавано.

Изузетак је чинио професор Реља Поповић. Он је свој час наставе одржао као да нас има пет стотина. Код њега није било неког разговора, неког коментара, настава је почињала сасвим регуларно. "Добар дан". "Добар дан".

■ *А да ли му је асистент био Мушкатировић?*

— Професор Мушкатировић, садашњи професор, онда је био асистент.

Могу да каже, да сам имао изузетно добре и професоре и асистенте. А казао сам да је вероватно и природа ствари наметала то да се просто зближимо око предмета. Кажем, ту међу њима, нарочито могу да истакнем професора Чолића.

■ *А асистент је био професор Крецуљ?*

— Професор Крецуљ је био асистент. Јовић није имао асистента. Ни Микица Арсенијевић није имао асистента.

Могу да кажем да сам са професором Чолићем, поред студија, поред редовног учења и добијао тако неке послове, мало да зарадим неки динар, јер је Одсек за водни саобраћај радио за привреду пројекте и доста су били ангажовани, могу да кажем.

■ *Да ли можеш нешто да кажеш о Лабораторији Водног одсека?*

— Е, тако, да, о Лабораторији, Лабораторији Водног смера. Они су људи радили пројекте за тзв. Смедеревску флоту, па су радили неке пројекте за "Дунавски Лојд", испитивали су бродове, пројектовали су пристаништа, тако да све што је било срачунато и скицирано, ја сам радио на кулман столу. То сам све нацртао и ја сам добре паре добијао. Сећам се врло добро да сам у том седмом, осмом семестру имао стипендију од "Ивана Милутиновића" 17.800

динара, а да сам ја преко целе године, седми и осми семестар, у просеку око 25.000 добијао ванредно, као хонорарни рад на Саобраћајном факултету. Тако да сам ја имао плату, примања практично, што Факултет, што стипендија. А добијао сам и од оца 10.000 динара. Он је мени стално слао непрекидно 10.000 динара, од када сам почео студије. И тако ми је давао до краја. Никад ме није питао како те студије иду, једино је мати казала једном приликом, после четири године, каже: "Пита отац, па када ће тај наш син да заврши факултет". Она ми је то пренела и ја сам рекао да нећу да напустим факултет, пошто је његова препорука била да идем на Правни. Говорио је: "То ће њему бити лакше и он ће то завршити". Ја сам рекао: "Кажи ти њему да ћу ја да завршим ово што сам ја уписао, нека он буде без бриге". Ето, тако смо ми прокомуницирали. То се и остварило и он је био јако задовољан што се то, ипак, и његово неко улагање крунисало мојом дипломом и тако сам ето догурао до данашњег дана. Радим, и ево, још мало, па у пензију се спремам.

А морам рећи, нешто још и за све остале професоре. Морам рећи прво о Чолићу. Он је међу свим тим професорима био тај који је вукао Факултет. Он је и ове који су били на Друмском смеру и ове на Железничком стално их иницирао или да се обезбеде средства или да се обезбеди нека опрема, или било шта што је било корисно за Факултет. То је све потицало од њега. Велику подршку, морам рећи, имао је од професора Јовића, добру сарадњу је имао са професором Оком, који је био врло разложен и схватио је да он то не може да прогура, па су онда, тражили људе на Факултету или негде ко кога познаје, па да то што они намеравају да ураде, да то и учини. Тако је урађена и Лабораторија. И уз помоћ привреде и уз помоћ средстава која су добили од владе, од државе. Они су успели да то ураде први на Саобраћајном факултету, да имају своју Лабораторију. А за све то време, Друмски смер је користио сервисе за обуку студената друмског саобраћаја.

Професор Јовић. Ја сам с њим мање имао контакта, него што сам имао са професором Чолићем и са асистентом у оно време Крецуљем. Али, мислим, имао сам добре професоре и стварно су били врло коректни. Ја нисам ту добијао неке оцене на поклон, ни од једног. Код професора Чолића сам добио девет. Код професора Јовића не знам да ли је седам или осам, али знам да ме је претходно оборио ненаписавши ми петицу. И то његовом кривицом. Мислио је да ми је дао белешке све, и када ме је питао, каже: "Прво питање ти је карго план", па друго питање се не сећам, и ја кажем: "Ја ово прво питање не знам". "Како не знаш, како си дошао на испит, а не знаш". "Ја то нисам научио, ја немам појма шта је то". Он се онда тргао, па каже: "Па то сам објавио у часопису "Саобраћај", како ти то нисам дао". "Нисте ми дали". Добро, нема везе, ја сам у септембру научио и то. Каже: "Јеси ли прочитао то". Рекох: "Јесам". "Е, сад она два питања". И та два друга питања сам одговорио, али пошто сам као пао, онда ми је дао седам.

Код ових других професора, мислим, није било проблема. Код ових који су ми предавали специјалистичке предмете. То је све лепо прошло и заиста

је било врло коректно. А код ових осталих професора где сам слушао опште предмете прошао сам једнако као и сви други студенти који су то учили.

Мислим, од студената који су остали после петог семестра, да је мало њих који су напустили Саобраћајни факултет. Мислим да су сви били довољно упорни као и ја и да су, углавном, завршили сви.

И пратећи њихова запошљавања, добро су се и пласирали у привреди. Неки су се запослили у СУП-у, водили су безбедност саобраћаја, били су запослени у органима управе. Углавном, сви су добро прошли.

Е, после мене, мислим када сам ја уписао седми семестар, онда долазе нове снаге на Водни смер. Онда је већ било троје, четворо њих. Међу њима је био, покојни сада, Буда Вукчевић, онда ту је дошао Батрић Ђуковић, и тако било је ту више њих. А, после, ове остале ви већ знате који су били, ви сте већ сустигли то друштво.

Ето, тако је то било на нашим студијама.

У међувремену сам се присетио још неких детаља које бих везао за предавање професора Чолића.

Ја сам за вежбе код професора Крецуља добио задатак да урадим пројект једног моторног чамца, чији је обим обрачуна био извођачког карактера. А ви то знате шта значи, пројект извођачког карактера. То значи да су морали да буду урађени малте не радионички цртежи, неки детаљи.

■ *Да ли је то био лабораторијски чамцац?*

— Да, лабораторијски. Поред стабилитета брода, рађен је рачун чврстоће брода, као да је десет пута већих димензија него што је стваран. Јер, на девет метара дужине нисмо могли радити неку посебну чврстоћу, јер ту није било разлога, али дат је био услов да је брод десет пута већи и да се за те услове рачуна чврстоћа. Тако да сам ја, био научен, да сам био оспособљен да пројектујем брод на основу студентског знања. И ја мислим да ови студенти после мене нису имали такав обим учења какав сам га ја имао. Они су можда имали нешто смањено, али не верујем да су изостали из тог обима.

И ја сам имао прилику и част да присуствујем пуштању тога брода, моторног чамца, не сећам се који је број имао. Да ли МЧ-4 или само Лабораторија, неко име је имао. Знам да ми је професор Чолић послао телеграм кући усред лета, каже: "Куме долази", он ме тако звао, "Куме долази, сутра је испитивање брода и ми нећемо да потонемо без тебе".

■ *Је ли дошао?*

— Јесам, дошао сам. И на Сави смо испитали брод под најповољнијим условима. Није било ветра, био је леп дан као данас што је, али смо терет имали превише велик, јер је била ту и част, па је било доста оних који су дошли на част, мање да гледају брод, тако да су била бочна оптерећења изузетно велика, а када смо мало попили, онда су можда била још већа.

■ Е, ја бих сада, овако да заокружимо твоју каријеру. Ти си се после Факултета, задослио у Предузећу за водне путеве "Иван Милутиновић" – ПИМ, је ли тако? Од њих си имао стипендију?

— Пошто сам био стипендиста предузећа "Иван Милутиновић" у Београду, ја сам се јавио по завршетку директору, да сам завршио и да сам спреман да идем на посао. Тада је био директор, мислим да се звао Димитрије-Мита Поповић.

■ Једна, мало овако дигрескја. Предузеће "Иван Милутиновић" скраћено зову ПИМ по лочетним словима. Међутим, има једна шала везана за тог директора. Кажу да то значи "Пази, иде Мита".

— Да, да, била је та прича.

■ А које године си добио стипендију? Колико година си примао стипендију?

— У ствари, када сам уписао шести семестра ја сам добио стипендију, тада када ми је професор Чолић то обезбедио. Ја сам добио уназад стипендију, од септембра месеца.

■ Фактички, од треће године студија.

— Трећу и четврту годину. Две године сам био стипендиста. И када сам дошао код директора Мите Поповића, он каже: "Можеш да идеш на Ђердап, можеш да идеш у Нови Сад, можеш да идеш у Сомбор". У Ђердапу, су имали послове, тамо у каменолому, у Годунцу. У Сомбору су радили на ископу канала, завршни радови су били на копању канала. У Новом Саду су били углавном завршени послови, па се тај погон гасио. И ја сам се определио да идем у Сомбор, јер су ми, иначе, и тада, а и сада родитељи живели у Чонопљи поред Сомбора, па сам рачунао да ћу моћи лакше да будем и код куће и на послу.

Чим сам дошао, први посао који сам добио, добио сам да будем шеф механизације на градилишту, и то је мени било изузетно тешко. Ја нисам познавао елементе у мери у којој је било неопходно за практичну примену на градилишту. Тамо се разговарало на начин: каталонски број овај, каталонски број онај. Ја сам се уплашио, ја сам хтео да побегнем на Марс.

Слушам техничаре, између себе причају, дођу мајстори кажу да им треба каталонски број руски тамо, неки број неког дела. Ја нисам знао ни који је то део, ни шта је то. И ја одлучим да ја то учим. Када сам ја погледао ту књигу, а то је као један лексикон, отприлике, за рецимо, један булдожер. И понесем кући и ја ноћу читам да научим те каталонске бројеве. Видим ја да то не вреди ништа, ја ту немам среће. И дође мени један мајстор и каже: "Шефе, мени треба тај и тај". Рекох: "Немам тај, имам ово за бургеровање, тај могу да ти дам". "А шта ти дође бургеровање?" "То ти је исто што и онај каталонски број што ми причаш, него, реци ти мени српски како се то зове?"

И од тада почиње разговор, да ми се српски говори о делу како се зове, а не да ми говоре, шта ја знам немачки, те не знам овако зову, те не знам онако. Ми смо почели да водимо разговор и мени је одмах било лакше са њима у разговору. Ја сам им отворено рекао да те делове нисам учио тако на факултету, како то они називају.

Добро, ја сам на том градилишту провео две и по године. Мислим да сам ту и сам себе и практично проверио, јер сам после две и по године, већ био предложен да идем у Индију у Калкуту, да радим две године. То ми је била и нека награда. За двогодишњи рад у Сомбору био сам поменут у новинама ”Ивана Милутиновића”, да у историји ПИМ-а завршетак ремонта није никада био завршен са фебруаром месецом, већ се то вукло чак и до маја.

Моја организација посла, где сам ја непосредно учествовао у обезбеђењу делова, организацији са радницима, итд., то је било завршено крајем фебруара месеца иако је била јака зима. То се радило на отвореном простору. И ја сам био јако сретан што сам такво једно признање добио, а посебно када ми је Калкута била понуђена.

Ја сам се у међувремену оженио. Прво дете ми је било на путу да се роди. У међувремену у ”Дунав-Тиси”, директор ”Дунав-Тисе” у Новом Саду, чуо је за мене и њему је требао инжењер саобраћаја, чуо је да сам, ето, солидан на послу итд. Понудио ми је да пређем код њих и истовремено уз ту понуду укључио и кључ од стана у ком сам и сад и у коме водимо овај разговор.

Мени је било доста тешко да објасним, пре свега жени, она је одбијала. Каже: ”Не долази у обзир Калкута, ја имам стан, ми имамо стан, и шта ћеш у Калкути итд”. И та Калкута отпадне. Отпадне тако што сам ја једно писмо написао ”Ивану Милутиновићу”, отишао сам и лично, да се захвалим на свему. Ја сам осетио, није да су жалили што ја одлазим, али су сматрали да је штета што одлазим, јер сам био заиста солидан радник тамо. Али, схватили су да је мени ово стварно једна прилика да ја одмах решим своје стамбено питање и да имам породично решено то питање.

И заиста, тако је и било. То је негде у мају било када ми је понудио кључ, ја сам се у септембру уселио у тај стан 1969. године и данас сам ту, као што сам рекао.

Ја сам ту провео, значи две ипо године у ”Ивану Милутиновићу”, а у ”Дунав-Тису” сам дошао 1968. године и имао сам стан. Дошао сам ту, и појавила се потреба да се ефектуира канал за пловидбу. Они су имали један погон у Сомбору и мени предложи да пређем да радим у Сомбор, с тим да станујем овде. И да ћу ја да испомажем њих, и да правимо неки концепт развоја.

Ја сам то прихватио. Добро, јесте да сам путовао, седам година, сваки дан, са тим прихватањем да пређем у Сомбор, а била је прича да ће једном недељно, два пута евентуално ићи. Међутим, живот је наметнуо. Ја сам знао то, само жени сам морао рећи да ћу ићи једном, два пута недељно. После је

то била пракса да сваки дан морам бити присутан. Као директор предузећа ја морам тамо бити, не могу ја да седим овде.

То је садашњи "Каменко Гаргчин" у Сомбору, ту је била стара флота, дрварице су то биле и гвоздених бродова, мислим челичних. Од педесет тона су то биле тегленице неке.

■ *А Ви сте се звали "Панонија", је ли тако?*

— Да, то се звала "Панонија – ДТД Сомбор". То је тај погон био, тако се звало.

И ја када сам дошао, ја сам увидео да је то једна скаламерија трула, дрво труло, ово зарђало, радника колико хоћете. Они су превлачили шљунак и дрво. Шљунак из Дубравице, а истовар су правили Босанци са колицима, тзв кубикаши. Имали су своју стамбену лађу, и можете мислити како је то изгледало.

Имали су један теретњак, од осамсто тона носивости је био. Од ЈРБ-а су добили под повољним условима, стари брод, они су то крили и направили су пловило. А ово остало је било од педесет тона.

Видећи то, са чим се ја морам бакћати, ја сам условио мој останак ту изградњом нових бродова. Рекао сам: "Прихватам да останем овде под условом да ви прихватите да изградимо нову флоту, а ове да се ратосиљамо и да механизујемо тај наш рад".

Имао сам великих отпора, организованог великог отпора. Ми смо имали два погона. Погон у Бачком Моноштору за оправку бродова и имали смо погон унутар нашег ОУР-а, погон транспорта. Пошто је била половина чланова Радничког савета из једног, друга половина из другог, седми члан је био из режије. Наговорио сам седмог члана да гласа за инвестициону изградњу, ови нису, чак, ни дошли на гласање и изгласамо већином, једном простом већином изгласамо да градимо флоту, да градимо бродове.

Ја сам средства обезбедио на кредит. Кредит на кредит смо добили. Одредићемо, превозили смо камен за Водопривредно предузеће које је градило обалоутврде на Дунаву. Дobili смо кредите и од банака, и успели смо да направимо шест бродова, моторних теретњака. То смо дали Бродоградилшту "Бегеј". Они су то радили три године.

■ *У Зрењанину?*

— У Зрењанину, да. Они су то радили три године, али са једне стране није било дуго јер ми нисмо ни имали кадрове. Велики проблем су били кадрови који су требали да управљају са тим бродовима.

■ *Колика је била носивост тих бродова?*

— Осам стотина педесет тона. Осам стотина педесет тона су били бродови, шест комада. Лепа флотица је то била. Мала, али лепа флотица. Шест комада смо имали тих моторних теретњака.

■ *После препазиш у "Херој Пинки" у Новом Саду. Је ли тако?*

— Да. Онда, ту је у "Пинкију" било неких проблема око руковођења. Односи су неки били лоши и онда на предлог неких људи, мене преселе, просто су ме преселили у "Пинки". Моја жеља није била да идем тамо.

Председник Новосадске општине, тадашњи, Дејановић, ме је позвао и рекао је да ја треба ту да радим. Да ја треба ту да се запослим. "Шта ћеш ти у Сомбору, "Пинки" је велико предузеће, онде није никаква перспектива". Ја сам рекао да не желим да дођем ту. Онда је он рекао: "Па, где ти мислиш у Новом Саду да радиш? Ваљда се ми овде питамо где ћеш ти да радиш".

Видевши и знајући услове како се можемо запошљавати, ја сам прихватио то и запослио сам се у "Херој Пинкију" 1975. године. Провео сам ту две и по године, нисам могао да издржим. Односи су били немогући.

■ *На ком радном месту си био?*

— Био сам генерални директор "Хероја Пинкија". И некако сам и ту успео са великом муком да направим два моторна теретњака.

■ *Да ли је то оно време када је под "Пинкијем" била и Лука?*

— Да, да. Сви су били, били смо једно предузеће. Били смо једно предузеће, а са ОУР-исањем тих радних јединица ја и нисам био генерални директор. Свако је радио своје. Ја сам био представник за спољне потребе, а унутар предузећа је радио шта је ко хтео.

Видевши како се то одвија, тај посао, ти односи, ја сам одлучио да то напустим, поднео сам оставку и они су ми то уважили.

Добио сам позив да пређем у Југословенско речно бродарство, тада је био директор ...

■ *Милорад Арбутина?*

— Не. После Арбутине је дошао Ђорђе Миковић. Имали смо једно Саветовање о пловном путу Рајна-Мајна-Дунав. Ја сам имао тамо један реферат. После тога реферисања, мене и Светозара Гавриловића је позвао Миковић у своју канцеларију и стварно нам показао кључеве, да пређемо код њега да радимо. Мене је предложио да будем директор развоја.

■ *Какве кључеве?*

— Од станова. Да будем директор развоја, а Гавриловић, мислим, директор саобраћаја. Ја сам рекао да ћу да размислим. Дошао сам поново кући, као оно са Калкутом. Моја су деца већ тада одрасла била, тринаест година. Нису желела да напусте своје другарице и другове, жена, исто тако, није била расположена да иде и ја сам остао у Новом Саду. Као са Калкутом, тако сам исто остао.



■ *Значи, Ти си био жртва породице?*

— Да, требао сам да будем у Београду. Сада би ми у Београду причали, ако би причали. Али добро је и ово неко искуство које сам стекао радећи ван Београда. Ја сам, у ствари, моје искуство градио кроз контакте са мојим професорима, са мојим колегама који су завршили иети тај смер. И, мислим, све време док сам ја радио, ја сам стално имао везе и са професором Јовићем, и са професором Чолићем, и Крецуљем. Јер смо наставили, на неки начин, неку праксу кроз ону Лабораторију која је била на Саобраћајном факултету.

■ *Ти си, онда, прешао у Привредну комору Војводине? Је ли тако?*

— Да. Нисам отишао у Југословенско речно бродарство, и остао сам тако да не знам где ћу. Али нисам хтео да говорим никоме где ћу. Одао ме је Гавриловић. Он је отишао и рекао, овоме Бурбаху, који је тада био секретар за саобраћај у Покрајинском Извршном већу, а Војводина је онда била аутономија. Чувши то да ја имам намеру да пређем у Југословенско речно бродарство, они нису тако лако хтели да ме изгубе. Као, ја сам био кадар, неки стручњак итд. Када ће ЈРБ да ме узме, ваљда има посла за мене и овде. И обећају ми да ћу бити секретар за саобраћај у Комори Војводине и на велики притисак ја сам то прихватио. То се није остварило, ја сам и дан данас у Комори од 1977. године, ево до данас.

■ *Само још једна ствар да се допуни. Кад си био у "Пинкију", примао си младе кадрове, саобраћајце, што је врло битно.*

— Па јесте. То је истина, добро си ме сетио. Тада, у време те две године, ја сам желео да мало заменим кадрове, ако не са мном, а оно бар са тим људима, да нови људи унесу један нови дух у средину која је била доста оптерећена неким мешетарењем у односима. Главно је било да се неко запосли, а није битно какве ћемо резултате као фирма имати.

Пошто је то била фирма са посебним, овако, условима у стицању дохотка, они су били сигурни да ће сваког момента моћи да имају личне дохотке, па им није било битно колико ће бити, битно је да буде мој запослен, а не твој.

Ја то нисам могао да пратим и не само то, него и друге ствари. Тако да то моје прелажење је било за то везано. Али, ја сам околним путем покушао да уведем нове људе. Ја сам одједном примио, обезбедио сам да се прими, рецимо, десетак дванаест што економиста, што правника, што инжењера саобраћајаца. Међу њима је, ето, и присутни Влада Шкиљанца. И он је из Југословенског речног бродарства, прешао у "Пинки".

Имам и његово писмо где ми пише. Мени је лично написао да би хтео да ради и ја сам му рекао да ту нема проблема и то се остварило.

■ *А професор Крецуљ је рекао Влади Шкиљанци: "Пиши Миљету писмо".*

— Јесте, то смо ми мислили, радили доста смишљено и осмишљено, али смо ипак били доста слаби да ипак нешто више урадимо. Мало нас је. И улазили смо у неке средине, које су биле јаче од нас. Не само да нас је било мало. Биле су јаче.

■ *Ефнафски јаче су биле.*

— Да, под наводницима, то морамо ставити под наводницима. "Ефнафски". Е, то је све, и унутрашњи проблеми и спољни итд.

■ *Али, има један други период Твоје каријере. Да нам сад испричаш Твој педагошки ангажман на Саобраћајном одсеку Факултета техничких наука у Новом Саду. Молим те, то је важно.*

— Пре него што сам прешао у Комору, ја сам само чуо да ће бити отворен и Одсек саобраћајни при Факултету техничких наука у Новом Саду. Ја сам једног дана био позван да дођем на Факултет техничких наука, не знајући шта је тема разговора. И када сам дошао ...

■ *Реци нам које године је то било?*

— То је било седамдесет пете, седамдесет шесте. Седамдесет шесте је могло бити.

Наиме, разговор је иницирао професор Јовић и предложио је професору Букурову и овом другом, Вуковићу, да они са мном поразговарају, да ли бих ја хтео да прихватим, да се примим да пређем на Факултет.

Ја сам то овако, интимно говорећи, био обрадован, што је једна таква понуда дошла, и одмах сам рекао да ја то прихватим. Рекли су ми да ће ми професор Јовић бити ментор и да ће они све да ураде што је неопходно да ја могу нормално да држим наставу под менторством професора Јовића. И тако је то и почело.

■ *Шта си држао?*

— Држао сам два предмета: *Организацију водног превозења и Организацију рада пристаништа.*

■ *Дакле, предмете професора Јовића.*

— Да. Држао сам та два предмета. И то је ишло. Исто и ми нисмо имали пуно студената. Али, добро, настава је ишла. Професор Јовић је био једном, када смо имали први час наставе. Он је то и одржао и представио је мене студентима, да ћу ја држати наставу и после никада више није дошао.

■ *Он је већ био у пензији или пред пензијом?*

— Пред пензијом је био. Знам само толико да је било питање да ли могу идуће године да наставим, јер се мој статус мора обнављати сваке године. Па

је на питање Факултета, шта да раде, како да ја држим наставу, он написао писмо. Ја нисам видео писмо, али ми је речено да је написао да се он уверио да ја могу самостално да држим наставу, да могу самостално да оцењујем и да нема никаквих проблема око тога. И ја сам тако под тим условима и наставио све до ове године, када сам мом пријатељу и колеги оставио да држи наставу, Зорану Радмиловићу, сада доктору и он се тога прихватио.

- *Па, ето из овог разговора, а и оних које смо имали и раније види се да си оставио, заиста, један дубок траг у нашем речном бродарству и у стручном и у педагошком смислу. И то си крунисао једном књигом, коју си написао са Зораном Радмиловићем. Дакле, оставио си тог стручног, писаног, трага иза себе. Књига се зове "Експлоатација бродова и лука".*

— То смо заједно писали Зоран и ја, ја сам узео неке делове, он је узео неке делове. Ја сам из флоте, он је из пристаништа.

Али, ово што кажеш: "Неког трага". Па то јесте остао неки, али ја лично нисам задовољан са тим трагом. То Ти морам рећи. Нисам задовољан са трагом, јер да сам знао нашта ћу све наилазити, мислим да би то све било другачије.

И мислим да разговори са младим инжењерима који почињу да раде, треба да имају консултације, тако, неке приче, као што ми сада овде причамо. Треба да буде пракса на Факултету, ради афирмисања и тих људи, и ради афирмисања самог Факултета кроз те људе. А то није присутно, то уопште не постоји.

Значи, ти контакти, неко искуство, неки проблеми који не могу у књизи да се напишу. Требало би да буду, тако, кроз неке консултације са људима за које знамо да имају неку жељу да се афирмишу да нешто раде, да нешто боље ураде. Да им се унапред предскаже какве их све потешкоће могу чекати и ако знају нашта ће да наиђу, како то да превазиђу. Да могу даље да оду, и шире да захвате, поготову сада, мислим, то треба да буде учињено на Саобраћајном факултету, јер мало има ђака који уписују овај наш Одсек.

Ја мислим да то треба учинити са младим инжењерима који су завршили и у Новом Саду и у Београду. И њих чути, каква они сад већ имају искуства. Па то онда идентификовати са сопственим, па онда испричати неку причу, шта мисле како треба, шта да раде и неке инструкције, мислим, ипак, колегијалне би требало да буду присутне.

Тако да ја то нисам имао. Имао сам онолико колико сам од професора могао да чујем, али ми смо се доста ретко ту и тамо виђали. Ако смо се видели и чули, итд, мислим, били су врло снажни сусрети, другарски, врло пријатељски, итд.

- *Добро, ја ти се захваљујем у име генерације која је дошла после тебе на наш Одсек, на овоме што си нам казао, што си нам изнео своја*

*сећања на школовање, на почетак рада нашег Факултета и на део историје нашег речног саобраћаја. Хвала ти још једанпут Миле.*

— Хвала, ја прихватам хвалу. Али ја Ти морам нешто рећи и за вас двојицу овде, тројицу овде.

Ја се радујем кад видим да сте и на време и врло квалитетно завршили ове студије, крунисањем кроз докторске дисертације, кроз докторате. Наш колега Влада Шкиљанца је на путу завршетка доктората и то ме исто тако радује да је то тако. Али би било добро да их има више из нашег усмерења, да их има више.

■ *Па, ево, раде, наши асистенти завршавају. И Златко Хрле и Катарина Вукадиновић. Докторат завршава и Радован Зобеница. При крају последипломских студија код нас је и колега Тодор Бачкалић са Факултета у Новом Саду.*

— Ово ме нарочито радује што има неког и из Новог Сада. И ја мислим да је ово добро што сам ја уступио Зорану Радмиловићу овај предмет, апсолутно мислим да је добро. Ово искрено мислим, потпуно искрено мислим. Јер, ми смо овде имали неколико изузетно добрих студената, који су завршили, дипломирали овде на Саобраћајном факултету ово наше усмерење, који би итекако могли да иду даље до доктората. Али, уз мене то не би могли. Ја прво немам услове, ја немам докторат, не могу да будем ментор. А ти си, Зоране, тај који можеш да их прихватиш.

Сад си већ, рецимо, прихватио, да кажемо, једнога, а ја мислим да ту има још неколико тих наших студената.

■ *Има их двојица.*

— Двојица, добро, нема везе, двоје по двоје. И вас сте двојица били, Владета и Ти. Да би се уз тебе, можда, још неко определио да то прихвати и ја бих био изузетно још више радоснији што су то били моји ђаци.

## НАТАЛИЈА НАЕРЛОВИЋ-ВЕЉКОВИЋ

Рођена 1927. године. Редовни професор  
за предмет ТЕХНИЧКА МЕХАНИКА. У  
сталном радном односу на Факултету од  
1961. до 1979. године

Среда, 18. октобар 1995. год.,  
од 11<sup>h</sup> до 12<sup>30</sup> у кабинету продекана  
за финансије на II спрату Саобраћајног  
факултета у Београду.

— Ја сам дошла на Саобраћајни факултет 1. априла 1960. године. Заправо, ја сам дипломирала 1952. године на Грађевинском факултету. На Саобраћајни факултет сам дошла девет година касније после дипломирања, а годину дана касније после докторирања на Техничкој високој школи у Бечу.

Иначе, радила сам пре тога, шест година као асистент на Грађевинском факултету, на предмету *Отпорност материјала* у сталном радном односу. Пре тог избора 1955. године за сталног асистента била сам хонорарни асистент, а радила сам у Академији наука као асистент и једно краће време у предузећу ”Енергопројект”.

Како сам дошла на Саобраћајни факултет?

Па то је било тако, да сам једног јесењег дана 1959. године, среда покојног колегу Мацуру на улици и онда ми је он рекао: ”А, бре, Наталија расписали смо конкурс, јавите се да вас изаберемо за доцента за *Техничку механику*”. Ја сам се јавила, и ето тако, била сам изабрана.

Е, сад, један овако мало интимни податак. Ја сам онда била у другом стању, а ћерку Неду сам добила у мају 1961. године. Тако да када је био избор на Већу онда се знало да се јавила нека тамо кандидаткиња која је у другом стању и професор Јовић ми је рекао да је било извесних питања на Већу: ”Од када бирамо жену која је у другом стању”. Међутим, каже Јовић: ”Ја сам рекао да другарица има право да буде у другом стању”. Тако да је спасао ствар. Добро, то мало, овако шаливо.

А пре мене, пошто је Факултет отпочео 1960. године под називом Саобраћајног факултета, отпочео је са наставом *Механике* покојни професор Владимир

Базиљевић, као хонорарни наставник, који је иначе био на Рударском факултету, и онда је он таман завршио школску годину и онда сам с јесени шездесет прве почела да држим наставу.

Е, сада. Хтела бих да кажем, оно што ми је, овако, у сећању, када сам дошла на Саобраћајни факултет. То је да је увелико почела ова друга школска година. Наставници са стручног дела наставе били су на славној екскурзији по Сједињеним Америчким Државама. И то је била, овако, једна тема за разговоре месецима и месецима. Рецимо, ако се појави неки проблем на Већу онда је био аргумент: "А у Америци је то тако и тако". И онда је то била као нека арбитража.

Међутим, било је и шаљивих прича. Ја, наравно, то не знам, нисам тамо била, али препричавало се како се ко сналазио у појединим ситуацијама, тако да је то месецима била душевна храна.

Иначе, када сам дошла на Саобраћајни факултет, приметила сам велики ентузијазам који је онда постојао како код наставника, тако и код студената за афирмисање струке.

Иначе, постојало је студената који су раније започели студије. То су студенти старијих година. Ја не знам колико је дуго трајала Висока саобраћајна школа, али знам да је после био Одсек при Машинском факултету, тако да су то у сваком случају били студенти који су прешли са тог Одсека. Било их је релативно мали број, јако су били блиски са наставницима и сви су се заједнички некако трудили да тај Факултет крене како треба.

А ови, који су дошли тако рећи кад и ја, били су новоуписани студенти који су се понашали као бруцоши на свим осталим факултетима.

Е, сад, што се тиче наставног особља, ту је такође било више врста наставника. Ту је био бивши ректор професор Јаковљевић, ректор Високе саобраћајне школе и група наставника који су били на тој Високој саобраћајној школи и који су, ја мислим, били постављени на неки начин. Ја, наиме, не верујем да је Јаковљевић конкурисао. Онда је једноставно основана Висока саобраћајна школа, и тада су стручњаци из праксе прешли тамо за наставнике. При томе су они касније прошли кроз Машински факултет и на неки начин су стекли већ извесна искуства у раду на Факултету и на седницама, тада се то звала Факултетска управа.

Међутим, касније у току рада Факултета, било је и других наставника, који су, опет, са својих позиција у саобраћајној струци, односно уопште у техничкој струци, односно са некаквих, можда, бирократских звања долазили на Саобраћајни факултет. Значи, хоћу да кажем, без претходног некаквог стажа на Универзитету. А онда, опет, трећу групу наставника чинили су наставници који су конкурисали на Саобраћајни факултет, после његовог оснивања и долазили под условима које је Закон захтевао. И наравно, четврта група су били хонорарни наставници.

Е, сада, ја бих рекла да је у моменту мог доласка на Саобраћајни факултет дошло, у ствари, нас двоје, колега Часлав Станојевић који је био изабран, ја мислим, за ванредног професора на *Математици* и ја. И ми смо, у ствари, били једини доктори наука у то време. Разлика између мене и Часлава је била у томе, што је Часлав с јесени шездесет прве, одржао једно једино предавање и отишао у Америку, а ја сам остала осамнаест година на Саобраћајном факултету.

После одласка Часлава у Америку, настао је, у ствари, један проблем на *Математици*, који је доста дуго трајао. Наставу је држао професор Попадић са Грађевинског факултета, а Тоза Вукадиновић је, овако, био виђен да постане наставник, и он се, на неки начин, и изградио кроз те, да кажем, рано добијене обавезе. Јер, он је дошао као асистент, уз њега још двојица, покојни Ђурчић и Богдановић. Међутим, Тоза је, некако одмах, морао да прихвати те обавезе у настави, које су га дотакле и ометале у стицању формалних квалификација. Али је зато он веома напредовао, како у области *Математике*, тако нарочито у области *Математичке статистике*.

И касније је постао цењен наставник на техничким факултетима из те области. Ја знам, да су, рецимо, посдипломци на Грађевинском факултету, такође учили *Статистику* из његовог уџбеника.

Е, сада ово што сам почела о неколико врста наставника. Мислим да су наставници, а то су они најстарији, који су дошли са Високе школе, односно са Машинског факултета, задржали некакве своје релације, које су имали док су радили ван Универзитета. Значи, то су биле неке хијерархијске релације, тако да су неки између њих сачували и неке своје нетрпељивости.

Тако да је то била једна, овако, мало непријатна појава, те свађе које су потресале прве године рада Саобраћајног факултета. И ту бих можда поменула професора Живковића, Димитрија, који је био страшно киван на Миленка Јаковљевића. Ту су били и реферати против Миленка Јаковљевића, изношени и на партијским састанцима. Међутим, касније је професор Јаковљевић напустио Факултет, а исто тако и Дима Живковић, тако да је онда то све заједно и заборављено.

Била је, исто тако, једна непријатна епизода у вези са професором Храниславом Стојановићем који је требало да не буде потврђен на Савету Саобраћајног факултета. У то време, председник Савета је био Миленко Јаковљевић. Међутим, некако је удешено тако да је поново одржана седница Савета, јер је био минимални кворум када он није био потврђен, и тада је он био потврђен. А у то време је Миленко Јаковљевић отишао у Институт ”Кирило Савић”, тако да су се опет ствари смириле.

Е, сад, ово што сам на почетку поменула о том ентузијазму код студената.

У ствари, саобраћајна струка мада данас када се гледа стварно једна незаобилазна струка у савременом животу, у почетку се тешко борила за своје признавање. Тако да је сваки пријем, рецимо, једног дипломираног саобраћајног инжењера на Железници, малте не сматран, овако, великим до-

битком. А, онда, касније су се друмци некако сналазили, и мислим да је оснивање Института "Кирило Савић" ту доста допринело афирмацији Факултета.

Пошто је Саобраћајни факултет имао своју претходну историју на Машинском факултету, као Одсек Машинског факултета, то по оснивању Саобраћајног факултета, доста је дуго задржан некакав заштитнички, да кажем, однос Машинског факултета према Саобраћајном факултету. Међутим, како је Саобраћајни факултет напредовао тако се то полако и губило. Међутим, тај заштитнички однос био је неки пут, некако, и комбинован са потцењивачким односом.

Ја се сећам, био је један колега, мислим да се звао Чубрило, са Машинског факултета, који је радио хонорарно код нас на Ваздухопловном одсеку, а јавно је причао да, рецимо, доцент на Саобраћајном факултету једва да одговара асистенту на Машинском факултету, и тако редом све за по једно звање.

Хоћу да кажем да није било лако у почетку постићи оно што је заиста у међувремену постигнуто.

Мислим да је овај Факултет, у ствари, заживео баш онако као сваки други факултет оног тренутка када су његови завршени студенти почели да раде на Саобраћајном факултету, на свом Факултету. А то је, значи, било неких, да кажемо, двадесетак година после оснивања Факултета, значи, већ почетком 1971., 72. године.

Иначе, док до тога није дошло, Саобраћајни факултет је, у ствари, патио због недостатака наставног особља.

Ја бих, поред оне незгоде која је наступила са *Математиком*, да поменем и ситуацију на одсецима. Рецимо, на *Железничком* одсеку је био само професор Дима Живковић, који је за себе говорио да је најбољи саобраћајац међу правницима. И никога поред себе није признавао, то јест, он је био и све и свја, није имао ни млађег колегу, ни асистента. И тек кад је он отишао са Факултета и дошао, сада покојни Божа Милошевић, онда је *Железнички* одсек заживео јер је Божа Милошевић био срдчан и комуникативан човек, који је врло радо доводио сараднике у које је имао поверења. И, тако, да је тај Одсек постао овако, да кажем, испуњен наставницима и сарадницима.

- *Ако могу сада ја да кажем две ствари. Прво, Дима Живковић је био правник, па је зато говорио да је најбољи саобраћајац међу правницима. Друго, када је Божа Милошевић био декан тада је био примљен велики број младих асистената. Тада сам и ја био примљен. Сви ми који смо тада дошли на Факултет осећамо велику захвалност према професору Милошевићу.*

— Што се тиче Водног одсека, ту је била ситуација: професор Чолић, професор Јовић и Крецуљ. И то је тако годинама било. И, изгледа, ово што сте убацили сада, да је и Водни одсек, у ствари, узнапредовао. Ви сте дошли нешто раније и колега Радмиловић ...



■ Па, ми смо дошли за време Божино, 1974. године.

— Да, то значи у времену Божином сте дошли.

Тако да је и Друмски одсек одједном узнатрествовао и тако да се смањило број хонорарних сарадника.

Међутим, оно што је тих седамдесетих година, карактерисало Саобраћајни факултет, то је, одједном повезивање са праксом путем израде пројеката.

Ја знам да су се и на почетку радиле неке ствари за привреду, а то је чини ми се био некакав наставак сарадње на оном социјалистичком планирању. Тако да су се стално радили неки перспективни планови, краткорочни, дугорочни итд. И то је, углавном, било оно чиме су се бавили наставници са стручног дела, сем наставом.

Међутим, тамо негде седамдесетих година, на Факултету се појавио термин *Технолошки пројект* и одједном је, некако, сасвим другачије схваћена улога саобраћајних инжењера.

Један од овако крупних успеха је био за Друмце, овај саобраћајни пројект аутопута кроз Војводину, не знам. Е...

■ Београд – Нови Сад, Е-5.

— Да, Београд – Нови Сад. И ту је Факултет био јако, овако, поносан на тај ангажман наших саобраћајаца. Међутим, онда је некако, настала фаза, да не кажем, утркивања по одсечима. Али, стварно су поједини одсеци налазили себи место и почело је то тако, и све до ове кризе је ваљда било да су одсеци имали пуне руке посла на појединим проблемима из струке.

■ Мало пре сте помињали Одсеке. А шта је на Ваздушном било?

— Да, јесте. На Ваздушном одсеку први сталан наставник је био, несрећно, трагично, у ствари, преминули колега Илија Димитријевић. Он је, значи, био једини на том Одсеку, и није био од оних који избегавају сарадњу, него је он ангажовао и колегу Душана Зорића. То јест, Зорић је био изабран за сталног наставника, или доцента ваљда.

■ Предавач.

— Да, за предавача. Колега Зорић. Међутим, ми који смо онда радили и познавали ситуацију, запазили смо да је колега Ика, како смо га звали, био јако савестан, вредан, одан Факултету. Колега Зорић, када је дошао, требало је да га мало растерети, јер је цео Одсек био на Ики. Зорић је онда успео да добије стипендију за Америку, и био је две године, а можда чак и три у Америци, тако да Илија, у ствари, није ништа добио избором колеге Зорића, а нити је могао, рецимо, сам да оде негде на некакво усавршавање, него је наставио да вуче Одсек. И онда се десило да је у саобраћајној несрећи, у аутобусу, седећи

на месту одмах иза шофера, ваљда једини и био који је погинуо приликом тог удеса 67. године у лето.

Е, онда се колега Зорић после прихватио рада на Одсеку, а касније су бирани и други. Било је ту хонорараца, ја се сада не сећам како се звао један колега, који је годинама радио, али, колега Лукић, такође ...

■ *Да није професор Добривоје Мандић?*

— Јесте, Мандић. Мандић је годинама све до смрти изузетан био, како да кажем, предан и савестан и са задовољством је радио. ствари, треба да се каже да сви ови хонорарни наставници су са задовољством радили на Саобраћајном факултету, јер су сматрали то као и некаквом чашћу.

■ *Нико није постављао питање пара.*

— Не. Не. А колега Милош Лукић је, такође, био неколико година хонорарни, а онда је после прешао за сталног редовног професора на Саобраћајни факултет.

Ето, то би некако било оно генерално чега се ја сећам.

Иначе, тих година када сам дошла, онда је било и мало наставника. Али, рецимо, ја бих могла да кажем, да су се двојица издвајали, некако, једном бодрешћу и некаквим хумором. А то су покојни колега Чолић и Ђокић.

Ја, иначе, знам да су и један и други били, овако, велики стручњаци свако у својој области. Али, они, прво, нису били у Партији ни један ни други, тако да нису били оптерећени оном некаквом ни важношћу, ни бирократским ставом, а уносили су некакву ведрину, некакав хумор, некакву духовитост у своје комуникације са осталим колегама.

Разлика између професора Чолића и професора Ђокића можда је била једино у томе, што је професор Чолић бис и пргав на неки начин, тако да је умео да прасне када га је нешто револтирало, док је професор Ђокић увек био хладан, миран, достојанствен. Јесте.

■ *Можете ли сада да нам испричате како сте Ваш предмет "Механику" прилагодили саобраћајној струци? Ја сам код Вас две "Механике" полагао, на првој и трећој години. Па да мало о том Вашем педагошком и стручном раду поразговарамо. Имали сте Ви и добре сараднике који су после постали наши цењени наставници. Ето, замолио бих Вас да о томе нешто кажете.*

— Па када сам ја бирана, онда је истовремено био и конкурс за два асистента. И, чак, морам да кажем да је професор Базиљевић био пажљив па ме консултовао кога да изаберемо јер је било више пријављених. Међутим, ја нисам ни једног познавала, тако да сам препустила њему да он то одлучи и тако да су онда изабрани асистенти, колега Никола Ђуђуз и Јосип Ленаси.

И они су били готово моји вршњаци, тако да је то био један врло леп другарски однос. Е, сада, ту могу да убацим, за тај почетак, да је исто тако био и другарски однос и са првом генерацијом студената. И ја сам та предавања, која сам, иначе, и ја први пут држала као доцент, припремила. То је било откуцано у виду неких скрипата, наравно. То су била тако, прва апроксимација скрипата, а касније сам ја то радила детаљније и боље, али сам дала материјал, писани материјал тој првој генерацији. И они су били толико задовољни да су помогли, то је значи било умножено, па су они помагали да се то среди по страницама. Они су помогли да се та скрипта среде и по примерцима. И ту смо се јако спријатељили, тако да су ме они после увек звали на неке своје прославе. Чак су ме звали да сам ја њихов разредни старешина.

■ *Реците ми, молим Вас, ко је од наших данашњих наставника био у тој првој генерацији? То је био професор Чичак ...*

— Е, јесте. Чичак је био. Томић је био. Чекајте да се сетим ... Да и Путник је био, тако је.

■ *Па, онда Машан Јокић, покојни.*

— Јесте, Машан покојни, Сретеновић, да, да, то је та прва генерација.

И могу да кажем да је то једна од бољих генерација, не знам зашто се то тако десило, али стварно јако добра генерација је била. Није било забушавања.

Е, сада, пошто смо почели о *Механици*, значи, били су њих двојица, Ђуђуз и Ленаси изабрани. Ленаси је једно време, надајући се да реши стамбени проблем, био прешао у "Аутомобилско Београд", што му ја нисам, наравно, замерила, јер зна се да је решавање стамбеног питања егзистенционо питање. Међутим, они су изгледа њега тамо прешли. И после је дошао да ме пита да ли би могао да се врати. Ја сам му рекла да га врло радо примамо назад, тако да је то једна кратка екскурзија била.

Миленко Јаковљевић није имао свог наследника, а држао је предмет *Динамика возила*, који је иначе захтевао доста знања из диференцијалних једначина и механике. Онда је он ту био мало у неприлици, ја бих рекла, и ја сам му предложила да узме мог асистента Ђуђуза, да му држи вежбе. И он му је држао и вежбе и, ја мислим, и добрим делом и предавања.

Е, сад, то сам ја једном приликом, тако нешто и рекла, што колеги Јаковљевићу није баш пријатно пало. Али, мислим, није ни могао човек од њега да очекује, да сада памти ту материју после толико година од завршеног факултета, јер *Динамика возила* како се и из назива види, то је некакав наставак на *Механику*, *Динамику*.

Тако да је онда Ђуђуз радио паралелно на *Механици* и на *Динамици возила*, а када је професор Јаковљевић отишао са Факултета, онда сам се формално ја водила као некакав протектор тог предмета, а у суштини је колега Ђуђуз држао наставу.

• Он и данас држи наставу из тог предмета.

— Да. Он је, иначе, у то време радио на својој докторској дисертацији и доста брзо је докторирао и то на Машинском факултету, и онда је био и биран за доцента и касније и у више звања.

Што се, пак, тиче колеге Ленасија, он је, такође, пожедео да има некакву ближу везу и са струком. И на његову сугестију, ја сам поразговарала са професором Оком и питала га да ли би му било корисно да колега Ленаси поред *Механике*, држи вежбе и на *Друмским возилима*, што је колега Ока са задовољством прихватио. Тако да је и Ленаси, као и Ђуђуз, неко време био и на *Механици* и на стручном делу наставе, а касније су се определили за струку.

И ја сам то звала да на тај начин ја имам своје агенте на стручном делу наставе. Јер, мислим, да је доста битно да на стручном делу наставе постоје људи који могу да повежу онај фундаментални део, значи *Математику* и *Механику* са струком. Тако да је то само ишло на корист подизања квалитета стручног дела наставе.

Е, сада значи, то што су њих двојица била већ овако половични, да кажем, ја сам тражила да се распише конкурс за још једног асистента, тако да је онда изабрана Вера Лазић, која је, иначе, радила паралелно, заједно са Ђуђузом и са Ленасијем, док су они били на *Механици*.

Вера Лазић је, иначе, грађевински инжењер, и она је после и магистрирала и докторирала на Грађевинском факултету.

Међутим, како се Факултет развијао, ми смо имали све већи број уписаних студената. Ја сам онда молила да изаберемо још асистената, јер ја сам имала такав став да асистента не треба преоптеретити него му треба дати могућност да се усавршава, да заврши постдипломске студије, да ради на свом усавршавању.

И на тај начин смо ми добили колегу Мидутину Марјанова, који је иначе радио на Средњој грађевинској школи, а једно време је био код нас хонорарни асистент, па је онда дошао за сталнога.

Иначе, могу да кажем, да су хонорарни асистенти били код нас и са Машинског факултета неко време. То је био колега Човић, колега Вуковић Јосип и још један, сад тренутно ми је излетело његово име. Тако да њима ништа није сметало да раде овде као хонорарни асистенти на *Механици*.

Касније је био изабран на наш Факултет, што вероватно мало ко памти, колега Прашчевић, дипломирани грађевински инжењер, који је ту почео асистентски стаж, а затим је био позван да ради на *Организацији радова* на Грађевинском факултету. И он је сада тамо, овако, носилац те области, која је, иначе, значајна област, чини ми се. У оно време се развијала, уопште појам организације, менаџмента итд.

Тако да је он био неко краће време, и отишао је онда на Грађевински факултет, па је поново био расписан конкурс и онда су се пријавила два јако добра кандидата и ја сам замолила Веће да, иако је био конкурс за једнога, да буду изабрани обојица.

То су били колега Станко Брчић и који је сада наставник на *Механици* на Грађевинском факултету и колега Милан Хофман који је био машинац-бродограђевинац који је ту, такође, провео и то доста дуго времена и онда је касније изабран за доцента.

- Хофман је прешао на *Машински факултет* и тамо је на *Одсеку за бродоградњу* ванредни професор на стручним предметима.

*А зар није колега Предраг Цветковић дошао пре њих двојице?*

— Цвете је дошао касније, бар мени се тако чини, а можда сте Ви у праву. Не знам. Видите не бих се могла заклети. Можда је он дошао и пре ове двојице.

- Он је дошао пре Брчића. Цвете и Мића Марјанов су били заједно.

— Видите, ми у ствари нисмо имали наставника из *Механике флуида*. Биће да сте Ви ипак у праву. Покојни Ика Димитријевић је предавао сем на Ваздухопловном одсеку стручне предмете, он је предавао и *Механику флуида*. Да, и када је он погинуо, онда је *Механика флуида* остала и без наставника и без асистента. И онда, на некаквој кривини када су се мењали наставни планови, она је била чак и укинута. Али, пре тога су предавали, рецимо ...

- Са *Машинског*.

— Са *Машинског*, Виктор Саљников је предавао једној генерацији, предавао је и Милан Плавшић професор за *Флуиде* на Природноматематичком факултету на Групи за *Механику*.

Е, онда, када је укинута *Механика флуида*, што је, овако, био један нонсенс, ја сам је бранила, али није било довољно, онда је Цветковић који је управо био изабран за асистента, у ствари одржавао везу са оним студентима који су одслушали *Механику флуида*, а нису је још положили.

Тако да је он био биран за *Механику флуида*, али пошто је то био једносеместрални предмет, а ја сам хтела на неки начин да обезбедим ту *Механику флуида*, онда сам рекла: ”Па, добро, бирајте га за *Отпорност* и *Механику флуида*”. Тако да је то била мало чудна комбинација, али то је, онда, ангажман у току целе школске године.

Тако да је онда Цветковић дошао, и он је, значи, тако, опет, половично био на *Механици*. Е, онда, су дошли ваљда колега Брчић и Хофман, који су били стварно сјајни.

Е, сада, Брчић је овде док је радио и магистрирао, а онда га је професор Богуновић позвао на Грађевински факултет и он, пошто је био грађевинац, ето,

пао је у искушење да оде тамо. И тако да је опет смањен био број асистената. И то је било већ две године пред крај мог боравка ту.

Онда смо изабрали колегу Вукобрата. Међутим, хоћу да кажем, у међувремену су моји старији сарадници докторирали.

Докторирао је Ђуџуз из *возне динамике*. Ленаси је касније докторирао, али се у међувремену, потпуно пребацио на Друмски одсек. А, онда, од ових мојих из ближе околине, докторирали су прво Вера Лазић и она је одмах изабрана за доцента, а онда су, некако, тако рећи истовремено докторирали Марјанов и Цветковић.

Вера Лазић и ја смо, у ствари, биле тако рећи довољне, јер пре тога сам ја све то држала. Е, онда је изабрана Вера Лазић и сада је био проблем шта радити са Цветковићем и Марјановим.

Ја сам сматрала, и дан данас тако сматрам, да када човек испуни услове за доцента, треба га бирати за доцента, па нека држи вежбе. Од тога вежбе неће бити лошије, ако их држи човек са докторатом. Па, када се укаже прилика онда ће да држи и предавања.

И тако да сам ту направила некако кривину, и изабрала за доценте Марјанова и Цветковића, за делове *Механике*. Међутим, после када је био следећи избор, реизбор, онда су они једноставно били бирани за *Техничку механику*.

Последњи који је дошао је колега Вукобрат. Он је у тој првој школској години, када је био изабран за асистента, напрасно одбранио докторат, што ја нисам знала да је он већ ту при крају са докторатом. Таман сам мислила да сам све средила, намирила све своје сараднике, а онда се отворио и проблем Вукобрата.

Е, сада, ја сам у међувремену отишла, тај проблем је још неко време потресао Катедру за Механику. Међутим, као што бива, сваког чуда за три дана. Тако да се и то на крају средило.

Ја сам отишла седамдесет девете, изабрана сам шездесет прве, значи то је тачно осамнаест година. Отишла сам на Грађевински факултет. Морам да кажем, да сам се цео семестар мислила. Професор Богуновић је изненада био пензионисан, он ни сам то није очекивао, онда је одједном било оно ако је човек навршио у тој школској години шездесет пет година, да мора да иде он се надао да ће бити дуже. Тако да је одједном он отишао и Грађевински факултет је остао без наставника за *Механику*. И мене су одмах звали да пређем тамо, по позиву, без конкурса.

Међутим, морам да кажем, да сам ја стварно била везана за Саобраћајни факултет, и сматрала сам га својим Факултетом. И нисам баш ја била срећна да одем са Саобраћајног факултета.

Међутим, оно што ме је дегутирало, то су те некакве свађе између мојих млађих сарадника, око тих наставничких звања, и ту је некако настала једна непријатна ситуација, и онда сам прихватила.

Тако да је, рецимо, на Грађевинском факултету, један семестар колега Брчић Влатко који је иначе био професор на *Отпорности материјала* држао *Механику* јер није било кога, и онда сам у летњем семестру ја прешла. Некако сам се после целог једног семестра преломила да одем. Кажем, због тих некаквих непријатности до којих је дошло.

После мене, касније је отишао и колега Марјанов, који је сада редовни професор на Шумарском факултету.

■ *И Хофман је отишао.*

— Отишао је и Хофман. Е, сада могу да вам кажем, да су то заиста били двојица јако финих људи, сем што су врло стручни, наравно. Али су неагресивни људи и повукли су се.

■ *Па, да Вам кажем. Хофмана су тражили његови са Бродарског одсека Машинског факултета, указало се место и он је тамо сада професор.*

— Апсолутно, јесте. Да. На Шумарском, такође се указало место, јер је колега, сада већ покојни, он је иначе грађевинац био, Раде Заплотник отишао у пензију, и пре него што је отишао питао ме је да ли могу некога да му препоручим. Па сам ја питала Марјанова да ли је заинтересован и он је отишао.

■ *Могу да Вам кажем, да је сада ситуација на "Механици" добра. Стварно, Вукобрат и Цветковић лепо сарађују, нема проблема са испитима, они су врло толерантни и у погледу рокова и у погледу испитивања услова. Имају добре асистенте, два младића су примљена, тако да је "Механика" сада један предмет који се радо слуша и који није више проблем, напротив.*

— Па, драго ми је да то чујем.

■ *Ето, ако је готово са разговором ...*

— Па, ја мислим да јесте.

■ *... да Вам кажем да као што Ви сматрате ово Вашим факултетом и ми Вас сматрамо нашом ...*

— Хвала.

■ *... и да Вам се захвалим у име Ваших некадашњих студената који су сада заузели она места која сте Ви некада имали.*

— Да, да, што ми је, такође јако мило.

■ *Хвала Вам још једном.*

— Да додам, да одласком са Саобраћајног факултета, ја, у ствари, нисам изгубила везу са тим Факултетом, јер сам оставила моју ћерку Неду, која се баш те године, када сам ја отишла, уписала на Саобраћајни факултет.

Е, сада бих могла да кажем, пошто се она родила када сам ја почела на Саобраћајном факултету, да је њој у ствари Саобраћајни факултет био појам факултета. Тако да она, завршивши гимназију, није мислила где ће да се упише, него је ишла на факултет онај који је знала.

Могу да кажем, да је она долазила на Саобраћајни факултет са мном, када је била мала и долазила је када је био дочек Деда Мраза. Али је интересантна, можда, епизода када сам ја била продекан, а била сам продекан између шездесет седме и шездесет девете године, а декан је онда био професор Јовић. Једном приликом, нисам знала шта са њом да радим, још је била мала, и довела сам је на седницу Факултетске управе и оставила сам је у кабинету том за декана и продекана, који је био одмах поред сале за седнице. И дете се играло, играло, седница се отегла и када се завршила, улази Јовић у кабинет декански, па каже: "Бре, Нато, па дете ти заспало". Ја погледам, а, оно, сирота Неда, наслонила главу на сто и спава.

■ *Само да кажем, да је Неда данас асистент на Одсеку за железнички саобраћај.*

— Поменула сам да сам била продекан уз колегу Јовића који је био декан и то сам била прво продекан за наставу, јер пре тога су били декани недефинисани. Могу да кажем, да сам баш била продекан у периоду шездесет осме, тако да су то били узбудљиви дани. Наши су студенти ту проводили време на Факултету. Добро, они нису били толико на удару, као ови други, студенти других факултета, јер је Факултет, ипак, некако био издвојен, није био ни у саставу Филозофског ни у саставу Техничког, тако да није ту било неких упада полиције, чини ми се.

И они су проводили време и то дан и ноћ. Дан и ноћ су дежурали, и у згради Факултета и мало пред Факултетом, и ја сам то, овако, сматрала: "Наша деца, ето, имају неке своје идеале". Сећам се да сам им носила неке сендвиче. Некако су ми били, морам да признам, симпатични.

Е, онда, је после одједном све то било готово. И одржана је једна седница на Факултету. Ту седницу је водио сада покојни колега Мацура, не знам у ком својству, да се каже да је то сада све готово. И онда је ушао, био је наш студент, штрајкач, Павлушко, Имширевић Павлушко.

И он је нешто хтео да се супротстави колеги Мацури. Мацура је, иначе, био доста нервозан човек и издрао се на њега. И, ето, то је тако била једна мало непријатна сцена.

Међутим, није била ствар са Павлушком завршена. Јер је Павлушко имао девојку на Филозофском факултету, или му је то била као колегиница



по идеологији, и онда су они наставили са још, вероватно, неким колегама са Филозофског факултета да гаје оне своје идеале, да тако кажем.

И сећам се, што је овако сматрано у то време, малте не не криминалом, да су они прорађивали Маркузеа. Сада, ја се у то не разумем, али знам да је Маркузе касније и код нас помињан, овако, као аутор без бојазни. Међутим, онда, да ли из незнања или због чега, али то им је приписивано у велики грех. И, углавном, Павлушко је касније био избачен из Партије и са Факултета. Јер, то је, некако, тако, једно са другим ишло. Прво га избаце из Партије, и ту му се свашта каже шта је, и који су му греси, а онда је био избачен и са Факултета. Или да се коригујем. Можда је сам напустио Факултет.

Али, знам да је он имао тешких момената. Био је он и осуђиван, и он је био у оној групи која је била такође похватана, то је онај неки слободан Универзитет код Ђиласа. И онда се помињао Павлушко. И сад, ја знам, да је он био нешто и осуђиван, да ли је у вези са тим слободном Универзитетом или раније, не знам.

Само, мислим, када се човек тога сети, сећа се, овако, са nelaгодношћу, како је то све било.

- Ви сте били продекан код професора Јовића, па да се мало осврнемо и на тај део сарадње и да, ето, разговор приведемо крају. На жалост, професор Јовић је у јуну ове године умро.

— Јесте. Па колега Јовић и ја смо добро сарађивали, ја у функцији продекана, а он у функцији декана, због тога, што је он мени, у ствари, оставио слободне руке, као продекану за наставу. Тако да сам ја радила оно како сам сматрала да треба да радим, а онда су биле, овако, главне ствари, прилагођивање студената са једног на други наставни план. То је, онако, било један тежи, да кажем, посао да се премости, на неки начин, та промена наставног плана.

И ја бих хтела да кажем, уопште сматрам, да је некорисно да се често мењају наставни планови, јер то привлачи читав низ траума код студената који заостану, а већина их ипак заостане.

Тако да смо колега Јовић и ја на тај начин поделили своје улоге, а седи смо заједно, онда је то тако било, једна соба за декана и продекана, а у предсобљу је био покојни Бркић, секретар, и Рада Родић дактилографкиња. Ево, то је било у оно доба цело друштво.

Е, сад, Јовић је увек јако рано долазио, пошто је вероватно тако навикао целог живота и онда дође и тај сто је био врло широк, писаћи сто за којим је седео, и онда би своју неминовну "Борбу" раширио и прочитао би новине.

А онда смо неки пут, тако и разговарали, о разним стварима. Он је био јако добар отац, бринуо је о својој ћерки Цици, па је волео о њој да прича. А једном приликом је причао, када је био дечко у гимназији, да је учествовао у

глумачкој дружини и играо је Карађорђа. И то је он тако са једним поносом мени испричао, да је био у улози Карађорђа. Тако да је, изгледа, он себе касније, овако, видео по мало у тој некој херојској улози.

■ *Па ето, са овом епизодом да завршимо.*

— Слажем се.

■ *Хвала још једанпут.*

— Молим.

**CIP - КАТАЛОГИЗАЦИЈА У ПУБЛИКАЦИЈИ**  
**Народна библиотека Србије, Београд**

378.665.6(497.11)

РАЗГОВОРИ : успомене, сећања / приредио Владета С. Чолић. – Београд: Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, 1995. (Београд: Служба за издавачку делатност Саобраћајног факултета). – 326 стр.: илустр.; 24 см. – (Библиотека "Прилози за историју Саобраћајног факултета Универзитета у Београду", књ. 4)

Тираж 500.

ISBN 86-7395-009-0

1. Čolić, Vladeta

929:656.1

а) Саобраћајни факултет (Београд)

ИД=43029004



**ЧЕТРДЕСЕТ ПЕТ ГОДИНА САОБРАЋАЈНОГ ФАКУЛТЕТА УНИВЕРЗИТЕТА У БЕОГРАДУ**

**YU ISBN 86-7395-009-0**