

ПУТ И САОБРАЋАЈ

БР. 5
1973.

20 година



С А Д Р Ж А Ј

- Радојица Јауковић, дипл. инж.** — Двадесет година постојања и рада Друштва за путеве СР Србије 1953 — 1973. год.
- Миодраг Јовановић, дипл. инж.** — Двадесет година развоја путне мреже СР Србије
- Милан Миливојевић, дипл. инж.** — Развој специјализованих предузећа за грађење путева у СР Србији за период 1947 — 1972. год.
- Тибор Горчик, дипл. инж.** — О пројектној служби
- Веселип Минић, дипл. инж.** — Учешће ЈНА у изградњи путне мреже
- Јован Шутић, дипл. инж.** — Развој научноистраживачког рада у области путева

ПУТИ И САОБРАЋАЈ

Часопис Друштва за путеве СР Србије, Македоније и Црне Горе

ГОД. XVIII БР. 5

мај

1973. г.

ROUTE ET CIRCULATION

Le bulletin de La Société pour les routes
S. R. Serbie, Macédoine et Monténégro

ДОРОГАИ ТРАНСПОРТ

Журнал Общества Автомобильные дороги и
дорожные движение
С. Р. Србији, Македонији и Черногорији

ROAD AND TRAFFIC

Bulletin of Serbian, Macedonian and Monte
Negro Association for Roads

STRASSE UND VERKEHR

Zeitschrift der Gesellschaft für Strassenwesen
in S. R. Serbien, Mazedonien und Montenegro

Маја месеца 1953. год., на иницијативу
истакнутих стручњака за путеве из Србије,
основано је Друштво за путеве СР Србије.

Овај број посвећен је двадесетогодишњем раду Зрњивца.

Радојица ЈАУКОВИЋ, дипл. инж.

Двадесет година постојања и рада Друштва за путеве СР Србије 1953—1973.

У једном релативно кратком чланку описати двадесетогодишњи рад Друштва није лак посао. Утолико пре, што је Друштво све време прилично интензивно радило на проблемима и задацима које је само себи дало, који су долазили из пословања и деловања, и које су наметали органи државне управе.

Двадесет година је период довољно дугачак у коме је Друштво пријатеља путева, као што је наше, могло много учинити у домену свог задатка и дејствовања.

Наше Друштво је било иницијатор за решавање многих проблема, па и неких крупнијих и мислим да може са поносом славити свој јубилеј — ДВАДЕСЕТОГОДИШЊИЦУ РАДА.

У току децентрализације државне управе све друштвене организације па и Друштво за путеве Србије, добили су нове и велике задатке и могућности да повећају свој утицај на ток привредног развоја. Морамо признати да нисмо на овом пољу показали довољно ангажованости, што се сматра недозвољним пропустом.

Наше је Друштво у току свог рада увек било на исправним политичким

позицијама и дало је свој прилог за учвршћење братства и јединства свакодневним деловањем, а посебно истичем:

— иницијативу и напор за формирање Југословенског друштва за путеве;

— иницијативу и понуду да Друштва СР Црне Горе и Македоније буду сувласници часописа „Пут и саобраћај”.

ОДРЖАНЕ ГОДИШЊЕ СКУПШТИНЕ ДРУШТВА

У току 20 година постојања Друштва одржана је Оснивачка скупштина и 17 редовних годишњих скупштина. Одржаће се и XVIII, односно Јубиларна двадесетогодишња скупштина нашег Друштва.

У прегледу је интересантно видети где су све одржане скупштине и када.

Оснивачка скупштина 17. V 1953. год. у Београду

I годишња скупштина 5. XII 1954. год. у Београду

II год. скупштина 22. I 1956. год. у Београду

III год. скупштина 3. II 1957. у Новом Саду

IV год. скупштина 15. III 1959. год. у Београду

V год. скупштина 21. II 1960. год. у Београду

VI год. скупштина 9. IV 1961. год. у Београду

VII год. скупштина 18. II 1962. год. у Београду

VIII год. скупштина 24. III 1963. год. у Београду

IX год. скупштина 22. III 1964. год. у Београду

X год. скупштина 28. III 1965. год. у Београду

XI год. скупштина 20. III 1966. год. у Зрењанину

XII год. скупштина 26. III 1967. год. у Врањској Бањи

XIII год. скупштина 21. IV 1968. год. у Врњачкој Бањи

XIV год. скупштина 26. IV 1969. год. у Аранђеловцу

XV год. скупштина 26. IV 1970. год. у Пећи

XVI год. скупштина 24. IV 1971. год. у Сокобањи

XVII год. скупштина 20. IV 1972. год. у Новом Саду

СЕДНИЦЕ УПРАВА ДРУШТВА

У току 20 година рада управе Друштва одржале су редовних и ванредних око 180 седница.

Из записника ових седница и извештаја о раду Друштва спреманих за годишње скупштине црпљен је материјал за овај чланак. То је велика архива ванредно лепо сређена и коју треба још дуго чувати и користити.

Летимичним прегледом тога материјала без велике тешкоће моћи ће се и после педесет година лако утврдити да је Друштво било првих година постојања врло активно. Нарочито се запажа велики број чланова, који не желећи време учествују у разним друштвеним манифестацијама. У даљем периоду рад Друштва губи онај интензитет, па се опет појачава, и тако је протекло 20 година. Ово колебање у раду карактеристично је за све друштвене организације.

Самоуправни систем даће велики простор за рад друштвених организација, па сам уверен да ће наше Друштво пријатеља путева умети и штети користити то, све у циљу унапређења путева и путне привреде.

РАД НА ОСНИВАЊУ ДРУШТВА ЗА ПУТЕВЕ ПРЕ ОСНИВАЧКЕ СКУПШТИНЕ 17. V 1953. год.

Овај рад ће бити приказан кроз изводе оригиналних докумената из архиве Друштва.

1) Први састанак оснивача 14. XII 1952. год. и извод из записника

Дана 14. XII 1952. год. у 10.00 часова у просторијама Института за путеве НР Србије (Масарикова 2), а на иницијативу и предлог друга инж. Добре Стевановића, директора Института за путеве НР Србије, одржан је иницијативни састанак по питању формирања друштва за путеве НР Србије. Састанку је присуствовало 20 инжењера.

Отварајући Конференцију друг Стевановић изнео је проблематику која се поставља у оквиру решавања проблема путева уопште и да проблеми захтевају оснивање друштва. У свом излагању друг Стевановић је изнео три

варијанте, које би се могле узети у разматрање приликом давања предлога за формирање друштва за путеве. Као прва варијанта било би оснивање друштва за путеве као организационе целине, које би се после свог оснивања укључило у Савез ДИТ-а. Друга варијанта било би то, да се при ДИТ-у оснује комисија за путеве, и трећа варијанта да се у оквиру Народне технике оснује друштво, односно комисија за путеве.

Друг Стевановић је даље у свом излагању изнео да је пре рата постојало Друштво за путеве, које је дало добре практичне резултате. На крају овога излагања позвао је присутне да дају своје мишљење по овом питању и да би на крају овог састанка требало доносити закључак и оформити иницијативни одбор чији ће задатак бити да изврши све припреме у вези предлога за оснивање друштва.

Инжењер М. Митровић у својој дискусији је изнео, углавном, рад Међународног друштва за путеве и користи које би наше будуће друштво имало од ове међународне организације у погледу коришћења њихових штампаних билтена и реферата као и по питањима коришћења стручних искустава.

Инжењер Ђукић сматра да учлањење по републикама у Међународну организацију за путеве није правилно. Износи да је у Ауто-мото савезу добијена сагласност да се учланимо у Међународно друштво. Међутим, све је ово стало ради тога што нисмо имали формирано друштво за путеве, а Комисија за путеве у оквиру Ауто-мото савеза привремено је престала са радом. Сматра да треба основати друштво за путеве НР Србије па после то проширити на целу земљу.

Ђукић се даље залаже за издавање једног часописа као органа Друштва за путеве.

Брана Тодоровић, инж. поставља питање о карактеру будућег друштва, да ли ће то бити пропагандно или научно друштво или једно и друго. Сматра да не би требало ићи пуно у ширину, али да друштво ипак треба да има и научни и пропагандни карактер. Исто тако је мишљења да друштво треба формирати као самостално, а не као секцију ДИТ-а.

Димитрије Антић, инж. дискутује по питању карактера друштва и поставља питање материјалних средстава са којима ће друштво располагати.

Веља Драговић, инж. слаже се да треба основати друштво за путеве као организациону целину јер је проблематика таква и толика да жалаже овако организационо решење. Сматра да друштво треба као целина да буде у оквиру ДИТ-а.

Илија Мићић, инж. износи линију управљања привредом и нове демократске форме које се код нас у земљи спроводе, наглашавајући да многе државне функције прелазе на друштвене организације. Подвлачећи велики значај путева за привреду и народну одбрану сматра да је потребно имати једно друштво које ће у себи обухватити и решавати сву проблематику из области путева. Мишљења је да треба основати друштво за путеве НР Србије, а касније савез друштава за путеве ФНРЈ, које треба повезати са сродним друштвима у земљи и иностранству. О учлањењу нашег друштва као целине у ДИТ мишљења је да је то друга етапа развоја о којој ће се решавати накнадно после оснивања друштва.

Божидар Јуднић, инж. сматра да би се лакше решила организацијска питања уколико би се поставило да друштво буде у оквиру ДИТ-а. Даље сматра да друштво треба да решава питања из области и унапређења технике грађења, пројектовања и одржавања као и питање кадрова.

Љубомир Наерловић, инж. предлаже оснивање друштва за путеве НР Србије и наводи да је у једној комисији Привредног савета, где је било речи о оснивању неке савезне организације за путеве, био и предлог да се оснује друштво за путеве. Истиче да државни органи треба да се ослоне на рад друштвених организација, како ради унапређења, тако и ради давања стручне помоћи.

Мирослав Марковић, инж. износи какав би требао бити карактер друштва и да би као прво требало ово дефинисати. Сматра да се треба упознати и са правилима Међународне организације за путеве пре него што се приступи изради предлога наших правила. Извучи закључак из дискусије и предлаже формирање једног иницијативног одбора који би извршио све припреме.

Љубомир Филиповић, инж. подвучао је важност рада друштвених организација као помоћ државним органима, а посебно је мишљења да овакво једно друштво треба да решава комплексну проблематику из области грађења путева и аеродрома и на тај начин да пружи стручну помоћ народној одбрани. Предлаже да у иницијативни одбор као један од чланова уђе М. Марковић, инж.

Остали дискусанти сагласили су се са предлогом да се изабере иницијативни одбор који ће поред предлога пројекта правила учинити и све организационе припреме за оснивање друштва за путеве СР Србије.

У иницијативни одбор изабрани су следећи другови:

Мирослав Марковић, инж.

Љуба Наерловић, инж.

Добра Стевановић, инж.

Миле Митровић, инж.

Светозар Цинцар Јанковић, инж.

Илија Мићић, инж.

Боривоје Ристић, инж.

Љубомир Филиповић, инж.

За израду пројекта правила изабрани су другови: М. Марковић, инж., Д. Стевановић, инж., М. Митровић, инж., Љ. Наерловић, инж.

Списак присутних на састанку 14. XII 1952. године:

1. Светозар Цинцар Јанковић, инж.
2. Жарко Гордић, инж.
3. Илија Николић, инж.
4. Љуба Наерловић, инж.
5. Боривоје Ристић, инж.
6. Живорад Ђукић, инж.
7. М. Антић, инж.
8. Миле Јовановић, инж.
9. Веља Драговић, инж.
10. Љубица Милошевић, инж.
11. Д. Новаковић, инж.
12. Чедо Илић, инж.
13. Илија Мићић, инж.
14. Миладин Ковачевић, инж.
15. Миле Митровић, инж.
16. Добра Стевановић, инж.
17. Божидар Јуднић, инж.
18. Б. Тодоровић, инж.
19. М. Марковић, инж.
20. Љубомир Филиповић, инж.

2) Други састанак оснивача

21. II 1953. год.

„Записник са састанка одржаног 21. фебруара 1953. год., у 17 часова у До-

му инжењера и техничара, по питању претресања предлога Статута Друштва за путеве НР Србије.

Састанку присуствовали:

1. Мирослав Марковић, инж.
2. Живорад Ђукић, инж.
3. Илија Мићић, инж.
4. Брана Тодоровић, инж.
5. Илија Николић, инж.
6. Божидар Јуднић, инж.
7. Мил. Јовановић, инж.
8. Љуба Наерловић, инж.
9. Драг. Перчевић, инж.
10. Веља Драговић, инж.
11. Цветковић, инж.
12. Љуба Филиповић, инж.
13. Борислав Ристић, инж.
14. Цинцар-Јанковић, инж.
15. Душан Петровић, инж.
16. Мил. Митровић, инж.
17. Душан Новаковић, инж.
18. Веља Ставрић, инж.
19. Добра Стевановић, инж.

Нацрт Правила, који су по закључку на састанку од 14. XII 1952. год. израдили инжењери: М. Марковић, Љ. Наерловић, М. Митровић, Добра Стевановић, прочитан је и дискутован сваки члан посебно. Примедбе су унете у концепт предлога, с тим да их М. Марковић као једну целину обради.

Поред чланова Иницијативног одбора који су одређени на састанку од 14. XII 1952. год. у Иницијативни одбор изабрани су још и инжењери Б. Тодоровић и Душан Петровић.

Стављено је у задатак Иницијативном одбору да припреме све што је потребно за сазив и одржавање оснивачке скупштине која би се одржала 12. IV 1953. год.

Програм

рада који себи ставља у задатак Друштво за путеве НР Србије још у фази оснивања

„Један од крупних проблема пред којим се наша земља налази, а који још није захваћен услед других проблема које је била поставила електрификација и индустријализација земље, јесте питање наше путне мреже и путног саобраћаја. Због свог лошег стања путеви све више постају сметња брзом економском развоју и све више изазивају расипање драгоцених материјалних средстава и радне снаге ради одржавања саобраћаја на њима.

Због тога, као и због потребе обједињавања корисних настојања свих оних појединаца, предузећа, друштвених и сличних организација, које желе и могу да допринесу решавању тешких и сложених проблема наших путева и путног саобраћаја у НРС, оснивамо Друштво за путеве НР Србије, са задатком Друштва:

а) да пропагира и доказује потребу и корисност добрих путева и уређеног путног саобраћаја и да у широким народним слојевима шири свест о културном односу према путевима и путним објектима;

б) да проучава сва питања која су од важности за развитаку путне мреже у НРС;

в) да ради на развитаку односних грана техничких наука и на усавршавању технике и методе рада у области пројектовања, грађења и одржавања путева и мостова, као и у области организације на њима;

г) да пружа стручну помоћ органима народне власти у свим питањима у вези са путном мрежом НРС и путним саобраћајем;

д) да у питањима која чине задатак Друштва сарађује са одговарајућим

друштвеним организацијама у земљи и у иностранству;

б) да организује преношење искустава из земље и иностранства на што шири круг стручњака и заинтересованих лица, и

в) да координира рад свих својих чланова на остваривању циљева друштва и да руководи заједничким акцијама”.

3) Тражење одобрења за оснивање Друштва од народног одбора општине Теразије

НАРОДНОМ ОДБОРУ ОПШТИНЕ ТЕРАЗИЈЕ, БЕОГРАД

Известан број другова који раде у грани путева и путног саобраћаја, решили су да приступе оснивању Друштва за путеве НР Србије и ради тога су сазвали Оснивачку скупштину за 17. мај 1953. год., у 9 часова у Дому Друштва инжењера и техничара, Милоша Великог ул. бр. 7/II, у Београду, са дневним редом:

- 1) Избор радног председништва и записничара
- 2) Реферат о потреби оснивања друштва
- 3) Предлог Статута
- 4) Дискусија по предлогу Статута и усвајање Статута
- 5) Избор Управе друштва
- 6) Утврђивање величине чланарине
- 7) Предлог предрачуна прихода и расхода за 1953. годину
- 8) Одређивање делегата за Конгрес
- 9) Обавештење о састанку стручњака за путеве

Умољава се Народни одбор да одобри одржавање ове Скупштине у заказано време и на заказаном месту.

С. Ф. — С. Н.

13. маја 1953.

Београд

За Иницијативни одбор:

Инж. Д. Стевановић, с. р.

Инж. Милорад К. Митровић, с. р.

4) Оснивање Друштва 17. маја 1953. године

Ни на какав други начин не би се могло приказати боље и лепше оснивање Друштва за путеве, него ако у изводу прештампамо записник о раду Оснивачке скупштине.

Извод из записника

„Записник о одржаној Оснивачкој скупштини Друштва за путеве НР Србије, 17. маја 1953. године.

Скупштина је одржана у просторијама ДИТ-а и почела је са радом у 9 часова.

Скупштини је присуствовало 62 представника предузећа, установа, пројектантских завода, представника Н Црне Горе, Босне и Херцеговине и Космета и члан Извршног већа НРС друг Зечевић Влада.

Друг Мићић Илија, инж. у име Иницијативног одбора поздравља друга Зечевића Владу, члана Извршног већа НР Србије, представнике Црне Горе, Босне и Херцеговине и Космета као и остале присутне госте и моли да се изабере радно председништво Оснивачке скупштине.

Друг Ђукић Живорад даје предлог да у радно председништво уђу следећи другови: Стевановић Добра, инж. Наерловић Љуба, инж. Коблишка Душан и Крстић Данило.

На питање друга Мићића, инж. да ли се усваја дат предлог друга Ђукића присутни једногласно усвајају исти и затим изабрано радно председништво заузима своје место и отпочиње са радом скупштине.

Друг Стевановић Добра, инж. захваљује се на избору и предлаже дневни ред:

1. Реферат о потреби оснивања Друштва
2. Предлог Статута
3. Дискусија по предлогу статута и усвајање истог
4. Избор управе Друштва
5. Утврђивање величине чланарине
6. Предлог предрачуна прихода и расхода за 1953. годину
7. Одређивање делегата за Конгрес
8. Обавештење о саветовању стручњака за путеве

Инж. Стевановић пита присутне да ли се усваја дневни ред, што је једногласно усвојено.

По усвајању дневног реда Стевановић Добра, инж. држи реферат о потреби оснивања Друштва.

По завршеном реферату прешло се на другу тачку дневног реда, читање Предлога статута, што је исти прочитао друг Стевановић. По читању отвара се дискусија.

Друг Филиповић Љуба, инж. тражи да се предвиди бирање Управе Друштва као и техника гласања да се објасни.

Друг Зечевић Влада, члан Извршног већа НР Србије захваљује се друговима са којима је до сада сарађивао. Он прима цео статут, само даје предлог да се у чл. 2 под а) дода да се у широким народним слојевима шири свест о културном односу према путу, то треба пренети и на село, јер и они доста наносе штете на путевима. Нарочито ово пренети на среске секције,

проширити пропаганду у том смислу код њих. Ово сматра да је потребно јер би се тиме донекле олакшала борба стручњака у раду.

Друг Стевановић пита да ли се усваја предлог и допуна члана 2. што присутни једногласно усвајају.

Изабрана је Кандидациона комисија, у коју улазе следећи другови:

1. Филиповић Љуба
2. Новаковић Душко
3. Перчевић Драги
4. Стевановић Добра
5. Јовановић Миша
6. Коблишка Душан
7. Павић Илија
8. Крстић Данило

Друг Перчевић Драги чита листу коју је саставила Кандидациона комисија и објашњава да се ни друг Зечевић Влада ни друг Мићић Илија нису могли примити положаја председника Друштва услед оптерећености пословима, те је Комисија сачинила следећу листу:

- Председник: Стевановић Добра
 Потпредседник: Драговић Веља
 I Секретар: Филиповић Љуба
 II Секретар: Илић Драгољуб
 Чланови: Ђукић Живорад
 Тодоровић Брана
 Ристић Борислав
 Делегат АМЦ НРС
 Коблишка Душан
 Шомла Мирослав
 Крстић Данило

Надзорни одбор:

- Наерловић Љуба
 Павић Илија
 Павловић Драган

Предложеној листу кандидационе комисије, сви присутни су једногласно усвојили:

Друг Стевановић Добра објашњава да је ово Друштво самостално и ако друге републике буду основале друштво за путеве, ми можемо постати Савезно друштво за путеве.

Друг Филиповић Љуба и даље објашњава да је ово Друштво посебно од стручних друштава, да ће имати своје трошкове и да ће главни приход Друштва бити од чланарине. Апелује на предузећа за што масовнија учлањења у Друштво.

Друг Ђукић Живорад тражи објашњење колико ће процената секција задржавати за себе од чланарине, а колико ће да доставља Управи Друштва за приходе.

Друг Филиповић Љуба чита телеграм који ће бити упућен са Оснивачке скупштине другу Петру Стамболићу, председнику Извршног већа и да је предлог да се да овлашћење да се пошаље телеграм Социјалистичком савезу радног народа, што Скупштина исти предлог и одобрава.

Друг Стевановић Добра се захваљује на одзиву присутних другова; слика одзива и данашњи рад даје наду за напредан и успешан рад данашњег новооснованог Друштва за путеве НР Србије.

Скупштина је завршена у 11 часова."

Председник

Инж. Добра Стевановић, с. р.

У овом чланку треба нарочито нагласити како је прва Управа Друштва одмах по оснивању упутила апел државним органима са предлогом да се Друштву пружи поверење и сарадња. У ту сврху написано је следеће писмо:

„ДРЖАВНОМ СЕКРЕТАРУ ЗА ПОСЛОВЕ НАРОДНЕ ПРИВРЕДЕ НРС

Другу Богољубу Стојановићу

Развој моторног саобраћаја и рђаво стање путева утицали су да се код трудбеника који се баве проблематиком и пословима на путевима спонтано јави идеја која је и остварена тиме што је основано Друштво за путеве СР Србије,

Задатак другова је: да пропагира потребу и корист добрих путева у широким народним слојевима, да ради на усавршавању технике и метода рада у области пројектовања, грађења и одржавања путева и мостова; да пружа свестрану помоћ органима Народне власти у свим питањима у вези са путном мрежом и свим осталим што је у вези са грађењем путева и мостова у нашој Републици.

Извештавајући Вас о предњем, друже секретару, молимо Вас, да се према потреби обратите нашем Друштву по проблемима из области грађења путева у нашој Републици.

Смрт фашизму — Слобода народу!

Секретар

Инж. Љ. Филиповић, с. р.

Председник

Инж. Добра Стевановић, с. р."

Сматрам да је овде место да се у име чланства нашег Друштва као председник истог и аутор овог чланка, захвалим пионирима Друштва, оснивачима и неуморним радницима и да преминулима кажем — хвала, а живима да упутим позив да и даље раде у Друштву према својим могућностима, јер њихов рад је још увек потребан и користан.

ПРВА РЕДОВНА ГОДИШЊА СКУПШТИНА ДРУШТВА

Друштво је основано 17. V 1953. године, а Прва годишња скупштина је одржана 5. XII 1954. године.

Друштво је у овом периоду врло интензивно радило. На Скупштини је Управа поднела извештај о свом раду и раду Друштва у целини.

Из извештаја и дискусије која је била жива и интересантна, види се да су расправљани главни проблеми путне привреде и политике, као:

— Оснивање Друштва за путеве у другим републикама било је на I скупштини нашег Друштва у пуној пажњи, па и пре тога, још у припремама оснивања Друштва у СР Србији, било је дискусије по овом питању међу оснивачима.

— Управа Друштва, у периоду између Оснивачке скупштине и Прве редовне годишње скупштине, уложила је велики напор на оснивању друштва у другим републикама.

— Формирање секција Друштва на територији наше Републике је дискутовано и одлучено да се оснују и открије цела територија;

— О једном часопису као органу Друштва била је жива дискусија. Било је предлога да се не оснива часопис до бољих времена, али је донета одлука да се оснује часопис када се буде укалала прилика за то;

— Управа је дала акценат рада да се паралелно што више омасовљује Друштво. У извештају је написано:

„У погледу уписа чланства најактивнији су се показали другови из Приштине, који су у врло кратком року уписали велики број чланова, затим другови из Бољевца, Књажевца и још неких места, док је у неким местима са уписом ишло спорије и у мањем обиму”.

Стање чланства на дан I годишње скупштине је следеће:

Укупно чланова појединаца	1 200
Од овог броја је са територије КОСМЕТ-а	174
Из Војводине	126
Из Ужје Србије	890

Са територије Србије има чланова појединаца из Београда 283, а од бројних срезова наводимо срез Бољевачки 25, срез Тимочки 36, Крушевац 41, Ниш 47, Књажевац 36, Зајечар 26, Пирот 27, итд.”.

У извештају се наводи да се уписало 14 предузећа и установа за колективне чланове Друштва, а да велики број њих није учлањен.

На крају извештаја прва Управа Друштва, дискретно пише:

„Иако рад Друштва није био особито обиман и разноврстан, ипак је Друштво у организационом погледу постигло знатан успех, јер већ представља једну бројну организацију чији даљи рад треба и садржајем да покаже да Друштво одговара својим постављеним задацима”.

Ја, после 20 година, после прочитаних записника, дискусија, разне кореспонденције, дао бих оцену рада прве Управе и Друштва од Оснивачке до Прве редовне годишње скупштине, да је био врло обиман, конструктиван, да су решавани основни проблеми, који ће у наредном периоду послужити бржом и бољем развоју целокупне делатности Друштва.

На крају рада I редовна годишња скупштина је изабрала нову Управу, у саставу:

Председник: Радојица Јауковић, инж.
Потпредседник: Веља Драговић, инж.
I Секретар: Драгољуб Илић, техн.
II Секретар: Стеван Живковић, техн.

Чланови Управе:

Цветко Радовић, инж.
 Живорад Ђукић, инж.
 Мирослав Марковић, инж.
 Драгољуб Перчевић, инж.
 Љубомир Филиповић, инж.
 Брана Тодоровић, инж.
 Косанић, директор „Ласте“
 Борисав Ристић, инж.
 Добра Стевановић, инж.
 Делегат Ауто-мото савеза НРС

РАД ДРУШТВА ИЗМЕЂУ I И II
ГОДИШЊЕ СКУПШТИНЕ

(5. XII 1954 — 22. I 1956.)

Управа Друштва изабрана на I редовној годишњој скупштини 5. XII 1957. год. интензивно је радила на реализацији датих јој задатака, као и нових задатака, нових проблема, развијајући велику друштвену активност. Чланство је исто тако потпомагало друштвени рад улажући, нештедимице, свој труд.

— На дан 10. XII 1954. год. изабран је Редакциони одбор часописа „Пут и саобраћај“.

— Већ 13. XII 1954. год., осми дан по избору, Управа се писмено обраћа свим управама за путеве и ДГИТ свих република апелујући да се оснивају друштва за путеве. Ево извода из тога писма:

„Оснивање републичких друштава је, поред осталог, и предуслов за формирање југословенског друштва за путеве, односно савеза друштава за путеве ФНРЈ. У међународним форумима за путеве решавају се многи проблеми који би за нас свакако били и од интереса и користи, међутим, ми нисмо у могућности са њима да одржавамо редован контакт и да учествујемо у томе, па према томе ни да црпимо по-

ребне користи, из разлога што немамо формирано једно друштво, односно савез, оквира ФНРЈ.

Поједине републичке управе за путеве су мишљења да приликом решавања овог питања треба консултовати републичка друштва грађевинских инжењера и техничара.

У вези свега напред изнетог, обраћамо се овим дописом свим републичким управама за путеве и друштвима грађевинских инжењера и техничара и молимо да се ово питање узме у поновно разматрање и да се приступи формирању републичких друштава — уколико за то има услова, а ми са своје стране верујемо да услови постоје и да је потреба и корист очигледна.

С другарским поздравом

Председник

Инж. Радојица Јауковић, с. р.

— Покреће 16. XII 1954. год. питање дотације за часопис „Пут и саобраћај“ код Државног секретаријата за послове опште управе и буџет СРС у износу 1 300 000 ст. динара.

— Писмом од 21. XII 1954. год. Управа ради на организовању одласка стручњака на X међународни конгрес, који се одржава у септембру 1955. год.

— Управа је организовала пленарни састанак 10. V 1955. год. са темом:

„Дискусија о Моравском путу“.

— У извештају за II годишњу скупштину је написано:

„Управа је у раздобљу између I и II годишње скупштине као првенствени свој задатак сматрала питање Моравског пута — будућег ауто-пута Београд — Осипаоница — Ниш — Скопље — и на том питању Друштво је дало извесне резултате, о чему ће доћи бити речи. Сматрамо, да на овом проблему треба и даље енергично радити, све до његовог повољног решења“.

На дан 10. маја 1955. године одржан је Пленум Друштва на коме је прочитан реферат, а потом је одржана дискусија. У току дискусије искристалисало се опште мишљење да је потреба за изградњом овога пута очигледна и велика и Друштву је стављено у задатак да у овом смислу дејствује у границама својих могућности. Општи је закључак да је одржани пленум био врло користан.

На пленуму је присуствовало око 130 лица. Присуствовао је представник Извршног већа НР Србије друг Михаило Швабић. Присуствовао је први почасни члан Друштва Проф. Кирило Савић. Присуствовали су представници Секретаријата за привреду НРС, Завода за планирање ФНРЈ, представници неколико срезова и др.”.

Мишљења сам да је дискусија и писање у часопису прилично утицало да се код многих људи променило схватање о значају овог пута и његовом незамењивости са ма којим другим путем. Друштво се обратило потпредседницима Извршног већа Савезне народне скупштине друговима: Кардељу, Ранковићу, Темпу и Чолаковићу и молило их да се приликом решавања овог питања узму у обзир наша излагања изнета у поменутим писмима и молили смо да приме делегацију Друштва ради допуне излагања о потреби грађења Моравског пута.

Часопис „ПУТ И САОБРАЋАЈ”

Велика је пажња посвећена часопису. Први главни и одговорни уредник Добра Стевановић, инж. је поставио одличне основе на којима је часопис растао, окупљен је велики број сарадника. Тираж је био 2 000 комада, сваког месеца. Број сталних претплатника 991, и продавано 800 примерака.

ОРГАНИЗАЦИЈА

У извештају се каже:

„Управа је сматрала да треба предузети мере да се Друштво организационо оформи, учврсти и омасови, како би стварно обухватили све оне, или бар већи број оних, који се интересују, ма у ком виду за путеве и путну проблематику уопште.

Предузете су следеће мере:

а) Основане су секције Друштва за путеве у свим оним местима где постоје техничке секције за путеве, и секције Друштва за путеве обухватају исту територију као и техничке секције за путеве.

б) Код сваке формиране секције изабран је секретаријат од 2—3 члана (секретар и један-два члана), који руководе целокупним радом секције. Препоручено је да у секретаријату буде и један члан из области саобраћаја.

в) У сваком срезу, секција треба да изабере једног повереника, преко кога ће да одржава везу са чланством, по свим питањима друштвеног рада.

г) За Београд није формирана секција у напред изнетом смислу, већ је у сваком предузећу, установи, где има чланова Друштва, изабран по један повереник, који непосредно одржава везу с Друштвом.

Да би се постављени задаци ове врсте што боље и што пре спровели у живот и да би се организационе форме ухотале и учврстиле, Управа је израдила и свима секцијама доставила Пословник за рад секција Друштва за путеве.

Овај пословник је детаљно обрадио организационе форме, задатке и начин извршења задатака. Исти је нагла-

сио да су секције органи на којима највише лежи питање прикупљања нових чланова и omasовљење Друштва, питање непосредног контакта са чланством, евиденције чланства, итд. Секција је та која треба да има тачан списак чланова и да исти увек буде ажуран.

Управа је стално одржавала контакт са секцијама, пратила формирање и рад, давала упутства, итд., тако да је ова акција дала и приличне резултате.

Приликом одржавања и годишње скупштине у матични списак било је уписано 1206 чланова, а за II годишњу скупштину има уписаних 2125, што значи повећање за 975."

РАД ДРУШТВА ИЗМЕЂУ II И III ГОДИШЊЕ СКУПШТИНЕ

(22. I 1956 — 3. II 1957. год.)

Овај период је пун акција и иницијативе у раду.

Не може се све овде забележити. Наводи се најкарактеристичније из извештаја за III годишњу скупштину.

„По питању инвестиција у путеве наше Друштво у 1956. години није предузимало мере из разлога што се рачунало да ће бити оне повећане у односу на раније године. Ово је наш велики пропуст који не сме да се понови. Потребно је да Друштво предузме још енергичније мере од оних што је чинило по питању Моравског пута, где је преко Пленума Друштва, писања, предавања, слања целокупног материјала потпредседницима Савезног извршног већа заинтересовало јавно мњење и постигнут је успех. Нескромно би било када би се рекло да је то радило само наше Друштво, и других је фактора било, али је тачно да је допринос нашег Друштва био веома знатан. Тако је питање Моравског пута као

правца главног пута север-југ скинуто са дневног реда и више нико није постављао питање његовог грађења.

Као задатак новој Управи Скупштине је поставила: најенергичније тражити и све потребне форме употребити како би се код меродавних фактора створило убеђење о неминовној потреби већих инвестиција за путеве.

Овде се мора констатовати да наше Друштво није добило потребну помоћ од стране индустријских предузећа, од других предузећа, од пољопривреде, од транспортних предузећа и др., у свом раду. Помоћ је, углавном, изостала и по питању Моравског пута. Помоћ Друштву је неопходна.

Цела привреда и сва предузећа осећају и виде огромну штету од лоших путева и траже добре путеве, али где их траже: они грде путаре, надзорнике, секцију и дирекцију и никад даље; уместо да задуже свог посланика у Већу произвођача, уместо да се учлане у Друштво за путеве и да дејствују кроз организацију пријатеља путева, и да се постави питање путева на оно место које му припада, а по нашем мишљењу оно је државни проблем веома хитан и важан. Потребно је да се чује глас привреде који би био у овом као и у свим другим питањима одлучујући, а то је позната чињеница да свака влада пре усваја предлог привредника него стручњака. Због тога Друштво, које још увек носи печат стручњака за путеве, мора наћи пута и начина да заинтересује привреду за свој рад и да мобилише сва предузећа за заједнички рад, на рад за побољшање наше путне мреже.

Општа оцена рада нашег Друштва, у раздобљу двеју годишњих скупштина, тек ако би могла бити задовољавајућа, док узевши цео период рада Друштва од оснивања до данас може се слободно рећи да је добар".

ЧАСОПИС „ПУТ И САОБРАЋАЈ“

Покретањем часописа добила се литература која ће обрађивати специјалну проблематику путева и саобраћаја, а по својој садржини и нивоу заинтересоваће сву читалачку публику на тај начин, што ће садржати стручни, популарни и полуслужбени део. У току свог досадашњег излагања часопис је испунио постављени задатак и оправдао своје излагање.

Часопис се штампа у 2000 примерака, а растур у 1910 примерака, од чега 70 примерака у Црну Гору“.

И даље у извештају се каже:

„У погледу рада стручних комисија у току 1956. године могла би се дати следећа општа оцена и закључак:

а) да све комисије нису почеле са радом;

б) да је наступило извесно побољшање у раду комисија; у односу на 1955. годину;

в) да би рад могао бити већи и плоднији кад би задужени другови уложили више труда“.

Такође је у извештају наведено низ подухвата, које треба и овде забележити.

— „Друштво је узело учешћа на III конгресу стручњака за путеве ФНРЈ. У току припрема за Конгрес Друштво се у потпуности ставило на располагање да пружи пуну помоћ у сваком погледу. За време одржавања Конгреса представници Друштва су инсистирали на оснивању друштава за путеве и у другим републикама.

— Друштво је предузело мере да се оним путарима који из оправданих разлога нису били у могућности да у одређено време полажу испит, а имају више од 10 година признате путарске службе, призна као да су испит полагали.

— У току су припреме за подношење предлога за образовање одговарајућих путарских школа у Србији.

— Наше Друштво понудило је да оно буде организатор IV конгреса стручњака за путеве у ФНРЈ, који ће се одржати у 1958. години негде у Србији. Овај предлог III конгрес је усвојио. Припреме треба почети још у овој години, што ће бити један од главних задатака нове Управе.

С обзиром на огроман посао око организовања IV конгреса предлагемо скупштини да реши:

1. да данас изабрана Управа организује IV конгрес и да сазове IV редовну скупштину Друштва, сутрадан по завршетку Конгреса у истом месту где буде одржан Конгрес;

2. да овласти Управу да почетком 1958. године донесе предрачун прихода и расхода и да га поднесе IV годишњој скупштини на одобрење“.

Закључци Скупштине потврђују и усвајају предлог старе Управе и одређују задатке новој Управи.

III РЕДОВНА ГОДИШЊА СКУПШТИНА

Скупштина је одржана 3. II 1957. године у Новом Саду, на којој се водила врло конструктивна дискусија, где се ставио акценат на рад Друштва, посебно на будући рад. Дате су смернице рада новој Управи.

На крају рада Скупштина је избрала нову управу и донела закључке на основу извештаја и дискусије.

ЗАКЉУЧЦИ

1. Да се и даље ради на омасовљењу Друштва. При томе обратити наро-

чито пажњу на лично и колективно учлањење из саобраћаја, индустрије и пољопривреде.

2. Да се оствари непосреднија и чвршћа веза са секцијама, групама и да им се пружи помоћ у раду обиласцима, предавањима, филмовима и другим.

3. Са државним установама, масовним организацијама, предузећима и институтима уско сарађивати по питањима путева и путног саобраћаја, а у смислу друштвеног статуса.

4. Наставити и даље развијати рад преко стручних комисија по појединим питањима из струка.

5. У друштвеном часопису „Пут и саобраћај“ штампати што више чланака са терена и на популарнији начин да би их што шири број читалаца могао користити.

6. Секције и групе да развијају што већу активност на учлањењу, на растурању и читању часописа и да заинтересују што више чланова за писање чланака и дописа.

7. Да Управа за извршење годишњих задатака ангажује потребан број чланова Друштва, како би се активизирало и чланство ван Управе.

8. Налаже се новој Управи да настоји, на најпогоднији начин, преко појединаца, установа и предузећа, да се и у републикама ојачају друштва за путеве, како би могао да се оснује савез друштава за путеве ФНРЈ.

9. Нова Управа ће решити питање даљег уређивања друштвеног часописа, обима излагања, начина финансирања и донети одлуку о одређивању главног уредника и редакционог одбора за 1957. годину.

10. Скупштина усваја предлог старе Управе да Друштво буде организатор IV конгреса стручњака за путеве ФНРЈ у 1958. години, а новој Управи се ставља у дужност: да одреди дан и

место одржавања Конгреса, да изврши све потребне припреме за Конгрес, да организује одржавање Конгреса, а сутрадан по завршетку Конгреса да одржи IV годишњу скупштину Друштва, у истом месту.

11. Скупштина усваја предложени предрачун расхода и прихода Друштва за 1957. годину и то: приходи у износу 3,125.632, а расходи 2.006.000 динара.

12. Овлашћује се Управа да у јануару 1958. године донесе предрачун прихода и расхода за 1958. годину и да га поднесе IV годишњој скупштини на одобрење.

РАД ДРУШТВА У ПЕРИОДУ ИЗМЕЂУ III И IV ГОД. СКУПШТИНЕ

(3. II 1957. и 15. III 1959.)

Овај период од 2 године носи печат оснивања Југословенског друштва за путеве, припрема и одржавање IV конгреса 5. октобра 1958. године, стручњака за путеве Југославије у Нишкој Бањи.

За првог председника Југословенског друштва за путеве изабран је генерал пуковник Блажо Јанковић.

Управа Друштва је веома озбиљно схватила да предстоји велики посао око Конгреса, зато је одмах почела рад на припремама укључујући у тај посао велики број својих одабраних чланова. Управа је стално имала на дневном реду на својим седницама питање око Конгреса.

Навешћу извештај извесан број цитата из разних записника и извештаја и мислим да ће се тако најбоље и најкраће приказати тај огроман посао око Конгреса.

На Седници Управе 8. III 1957. године основан је Одбор за припрему IV

конгреса стручњака за путеве ФНРЈ и одлучено је:

а) „У смислу одлука III конгреса одржаног на Бледу септембра 1956. године, да се са Друштвом грађевинских инжењера и техничара НРС реше основна питања о организацији Конгреса.

б) Да се образује Одбор за припрему Конгреса.

в) У овај Одбор, за сада, се одређују:

- Живорад Ђукић, инж.
- Љубомир Филиповић, инж.
- Бранислав Тодоровић, инж.
- Драган Павловић, инж.
- Радојко Бајић

г) Да се Одбор за припрему Конгреса, накнадно допуњава према потреби и задацима који се појаве.

д) Одбору се, за сада постављају, следећи задаци:

- да се конституише и да изради план и програм рада,
- да учини предлог за место и време одржавања конгреса,
- да учини предлог за одржавање међурејубличког састанка (време, учесници, план и програм састанка, итд.
- да предложи руководиоце и састав појединих комисија.

За сада се имају у виду следеће комисије: организациона комисија, комисија за штампу и публикације, комисија за реферате, комисија за изложбу, комисија за приредбе, итд.

б) Да Одбор о свему поднесе извештај на следећој седници Управе, која ће се одржати 22. марта у 17 часова.

е) Да Драган Павловић извиди ситуацију по питању решења питања финансијских средстава.

Доцијне су делегирани у овај Одбор: Хрватска — Јурај Шипрак, инж.;

Босна и Херцеговина — Емил Јаначек, инж., Македонија — Риста Талев, инж.; Црна Гора — Вуко Вучинић, инж.; Словенија — Јанез Доленц, инж.

НА СЕДНИЦИ УПРАВЕ ДРУШТВА 6. V 1958. год.

„Примљен је к знању извештај председника Конгресног одбора о току припрема за одржавање IV конгреса стручњака за путеве ФНРЈ.

У вези истог, а после исцрпне дискусије одлучено је:

а) утврђује се 5. октобар као дефинитиван датум почетка рада Конгреса,

б) тираж за штампање Конгресне публикације утврђује на 2.500 комада. Уколико би стигло још поруџбина од стране појединих република и уколико се покаже потреба за тим, одлука о евентуалном повећању тиража донеће се накнадно,

в) Конгресна публикација биће разаслата претплатницима часописа „Пут и саобраћај” у оквиру њихове редовне претплате. Публикација ће се третирати као четвороброј редовног часописа,

г) од предвиђеног тиража изврстан број примерака послати Народној скупштини, за посланике,

д) настојати код Секретаријата за саобраћај и путеве да откупи 100—200 примерака публикације,

б) заинтересовати Грађевински факултет и грађевинске средње техничке школе да студенти и ђаци купе изврстан број публикација, с обзиром на значај Конгресних реферата,

е) за главног уредника публикације изабран је Добра Стевановић, инж.,

ж) да се направи извод извештаја известиоца и да се исти штампа у публикацији на енглеском, француском и немачком језику,

з) да се страним стручњацима гостима дају сепарати овако штампаног извода известиоца”.

НА СЕДНИЦИ УПРАВЕ ДРУШТВА 11. VI 1958. ГОД.

Примљен је к знању извештај Конгресног одбора о току припрема за IV конгрес инжењера и техничара стручњака за путеве ФНРЈ.

После исцрпне дискусије одлучено је:

а) тачно место одржавања Конгреса — Ниш или Нишка Бања, одредиће се накнадно, када се испитају све околности,

б) радни део Конгреса трајаће 3 дана, а четврти дан ће бити екскурзија,

в) екскурзија ће се приредити на „Власину”. Превоз аутобусима. Трошкове екскурзије плаћа сваки учесник за себе. Ручак на „Власини” или у Сурдулици,

г) тираж Конгресне публикације да буде 2.000 примерака; предрачунска сума око 5.000.000 динара (с обзиром на обим); хартија за штампање кунст-друк,

д) задужује се друг Јауковић, инж., да код предузећа на територији Србије, инсистира на давању огласа за Конгресну публикацију, пошто су досадашњи резултати врло слаби,

ђ) задужује се друг Миодраг Николић да инсистира на давању огласа за Конгресну публикацију код извозно-увозних предузећа, иностраних заступништва, саобраћаја, итд.

е) из иностранства, као гости, да се позову по један представник из сваке од предвиђених земаља.

Позиве упутити преко представништва дотичних земаља у Југославији. Усваја се предложени текст писма — позива. Писма писати на једном од четири светска језика: француски, енглески, немачки или руски.

Гости из иностранства учествоваће на радном делу Конгреса, у екскурзији на „Власину”, а потом ће за њих бити организована засебна екскурзија. Ниш — Београд — Загреб — Ријека — Опатија — Љубљана — Загреб.

ж) технички детаљи организације Конгреса, препуштају се Конгресном одбору”.

НА СЕДНИЦИ УПРАВЕ ДРУШТВА 15. X 1958. ГОД.

„Извршена је кратка рекапитулација тока припрема и одржавања IV конгреса инжењера и техничара стручњака за путеве ФНРЈ.

После дискусије, у којој су узета у обзир и изнета мишљења учесника Конгреса и гостију, констатовано је:

Конгрес је био, у сваком погледу, на великој висини; Конгресна публикација је европског стила; организација Конгреса — врло добра; рад Конгреса конструктиван и садржајан; успех Конгреса потпун.

Једноврремено се одаје пуно признање свима онима који су учествовали у припремама и раду Конгреса”.

Највећи успех Конгреса је оснивање Југословенског друштва за путеве. То се и данас после 20 година може констатовати.

БРОЈ ЧЛАНОВА ДРУШТВА

У време одржавања III годишње скупштине Друштва у матични списак било је уписано 2.967 чланова; на крају 1975. године 3.600 чланова, а на крају 1958. године има 4.100. Иако је повећање константно, оно се не може узети као задовољавајуће, јер је сигурно да постоји знатно већи број људи који се интересују за путеве и путну проблематику уопште.

ЗАКЉУЦИ

IV РЕДОВНЕ ГОДИШЊЕ СКУПШТИНЕ ДРУШТВА ЗА ПУТЕВЕ НР СРБИЈЕ

1) Да се извештаји приме без примедби и ода признање Управи Друштва, а нарочито председнику Друштва и председнику Конгресног одбора као и уреднику часописа „Пут и саобраћај“, од стране скупштине за успешно спроведену организацију IV конгреса стручњака за путеве ФНРЈ и остварење богате Конгресне публикације европског нивоа.

2) Да се усвоји предложени прорачун прихода и расхода Друштва за 1959. годину, по коме су предвиђени приходи у суми од 4.000.000 динара, а расходи у суми од 3.896.615.— дин.

Новој Управи се ставља у задатак да реализује заостала дуговања колективних чланова и секција, за чланарину, као и дуговања предузећа, за огласе и публикације.

3) Да се још агилније настави са масовљењем Друштва, имајући у виду огромни привредни значај путева јоште, те тиме и потребу најшире популаризације укључујући ту све интересе (транспортна, грађевинска, пољопривредна и друга предузећа и индивидуалне кориснике) и пријатеље.

4) Борба за учвршћење и усавршавање организационих форми рада и даље остаје један од важнијих задатака Друштва. У том циљу ставља се у задатак Управи да испита могућности за оформљење покрајинског друштва АП Војводине и Обласног друштва Београда и Метохије, као огранка Друштва за путеве НРС, са задатком да организационо обухвате и непосредније утичу на бржи развој секције на својим територијама. Упоредо с тим, Управи ће испитати услове и за евен-

туално формирање секција према територијалној подели.

5) Учлањивање колективних чланова Друштва убудуће могу вршити на својим територијама и секције, с тим да о сваком новом члану обавесте Друштво и уплате одговарајући износ чланарине. Управа ће размотрити питање висине процента чланарине, које треба да задржи секција за своје потребе.

6) Констатује се, да је рад секција у протеклој години био знатно активнији и богатији формама рада. Истичу се секције Приштина, Ниш, Ужице, Пријепоље, Крагујевац и Ваљево. Апелује се на све секције да се у текућој години организационо још боље учврсте, чвршће повежу са новом Управом и употпуне програме свога рада.

Нова Управа уложиће све напоре на успостављању што присније везе са обласним друштвима и секцијама, обласцима, предавањима, изменом стручних материјала, филмова и др. Нарочито треба организовати достављање савремених документарних филмова из проблематике путева и саобраћаја.

7) Апелује се на све чланове Друштва укључене на изградњи ауто-пута Параћин-Ниш, да организују секције Друштва и тиме директно укључе наше Друштво у овај прворазредни технички објекат. Искуства и практични опити, који се остварују на истом могу бити драгоцене користи за објављивање у органу нашег Друштва.

8) Раду стручних комисија треба посветити посебну пажњу и активирати га више него до сада.

9) Часопис „Пут и саобраћај“ треба издавати уредније него до сада и повећати му тираж, борити се за његову популарност како код стручњака, тако и код ширег дела чланства. У том смислу уздизати стручни део на

joш стручнији ниво, а популарни, обогатити увођењем погодних рубрика интересантног садржаја.

10) Нова Управа треба да се залаже код надлежних органа за веће укључивање Друштва у доношењу прописа, а код предузећа за изградњу путева, за модернизацију опреме и ме-тода рада.

11) Нова Управа ће предузети мере за израду друштвене значке”.

СЕДНИЦА ДРУШТВА 8. IV 1959 ГОД.

На Седници Друштва од 8. IV 1959. године извршено је конституисање управе.

И у ранијим годинама Управа је имала стручне комисије. Овде се дају подаци о њима, као пресек ове Управе.

1. Организациона комисија

— Радивоје Лугоња, в. техн.
— председник Комисије

2. Комисија за предавања, филмова и везе

— Златомир Раковић, инж.,
— председник Комисије

3. Комисија за финасијска питања

— Веља Драговић, инж.,
— председник Комисије

Формиране су следеће стручне комисије:

1. Комисија за прописе и организацију путне службе

— Добра Стевановић, инж.,
— председник Комисије

2. Комисија за пројектовање

— Брана Тодоровић, инж.,
— председник Комисије

3. Комисија за подлоге

— Љубомир Филиповић, инж.,
— председник Комисије

4. Комисија за асфалне и катранске засторе

— Живорад Ђукић, инж.,
— председник Комисије

5. Комисија за бетонске засторе

— Предраг Ковачевић, инж.,
— председник Комисије

6. Комисија за камене агрегате и производњу каменог материјала

— Здравко Јоксић, инж.,
— председник Комисије

7. Комисија за грађевинску оперативу и грађевинску механизацију

— Цветко Радовић, инж.,
— председник Комисије

8. Комисија за саобраћај

— Славко Симоновић, инж.,
— председник Комисије

За главног уредника часописа „Пут и саобраћај” изабран је Добра Стевановић, инж.

На V годишњој скупштини 21. II 1960. године дискутовано је:

Први је узео реч у дискусији друг ТАТИЋ, који је између осталог рекао: „Из овог извештаја се види да смо за 53% више напредовали него ранијих година, и да смо успели да заинтересујемо и да учланимо већи број чланова. Једно је чињеница да секције траже терен на коме би могле да раде. Сматрам да је потребно организовати већи број предавања у секцијама са филмовима, као што су то учиниле секције Лесковац и Т. Ужице. Ове две секције су успеле да уопоставе сарадњу са школством и ЈНА и то им је много помогло у њиховом раду. Примећено је да наше секције нису организовале стручне екскурзије за које ја сматрам да су неопходно потребне.

Овако предузеће има аутобус и са мало труда би се могле организовати екскурзије где може на лицу места да се види оно што се уради.

Сматрам да веза између секција и Друштва мора да постоји — само не треба да мислимо да Друштво треба да ради за све секције.

Подвлачим и истичем оне секције које су обратиле пажњу на стручно уздизање путара, а ми који смо на те-

рену добро знамо како изгледа радити са људима који имају само 4 разреда основне школе.

Предлажем следеће:

— да секције саставе програме рада, предавања и приказивања филмова према месним потребама и да их доставе Друштву за месец дана, да би се могло пратити извршење програма;

— да у свим местима свог подручја секције оснују мање јединице од 5 чланова — активиста тога места који би стручно помогли од секције, предлагали радове на уређењу путева, јарака, мостова, старали се да надлежни осигурају средства (из путничког фонда, буџета, самодоприноса) за те радове. Да одржавају везу са техничким секцијама и дирекцијама за путеве НОБ-а, које би помогле да се остваре њихови планови;

— да те јединице као повереништва секције са те територије саставе план, предавања, филмова, посете градилиштима и других видова рада, а надлежна секција да омогући да се све ово оствари;

— да секције учлане за колективне чланове све оне са свога подручја, који су било на који начин заинтересовани за унапређење путева. Да повећају број редовних чланова;

— да се у часопису „Пут и саобраћај“ да више простора чланцима за путаре обрађивањем материје из про-

грама за испите путара, службе на путевима, прописима и др. У ту сврху секције да пријаве сараднике за ове рубрике и за достављање извештаја о радовима на терену.

У међувремену док се другови припремају за дискусију, Јауковић, инж. је саопштио да су у целој нашој земљи основана републичка друштва за путеве, сем у Словенији, која је обещала да ће то учинити ове године.

РАЗДОБЉЕ ОД 1960—1965. ГОД.

Овај период је без крупнијих резултата.

Друштво је обратило већу пажњу на рад својих стручних комисија, где није постигнут завидан успех. Наиме, углавном, су комисије остајале на састављању програма, а неке га нису ни саставиле.

Уложен је велики напор на омањивању чланства, тако према подацима на дан VI годишње скупштине 9. IV 1961. године било је чланова 4.900.

Настојало се кроз цео период, као и раније да се одржава што јача веза са секцијама у унутрашњости.

Финансијско пословање за све време постојања Друштва од оснивања до данас, задавало је велике бриге Управи. Истина, увек је решено повољно, али уз прилично напора.

ПРЕГЛЕД ИЗВРШЕЊА ПРЕДРАЧУНА РАСХОДА И ПРИХОДА ЗА 1961. ГОДИНУ

А) РАСХОДИ	Предвиђен.	Остварено	Више	мање
I. Лични расходи				
1. Хонорар за техн. секретаријат	144.000	124.098		19.902
2. Хонорар за курира	60.000	63.625		6.375
3. Награде ван. услуге, ван. х	192.000	29.250		162.750
4. Доприноси за соц. осигурање	86.312	88.411	2.099	—
5а. Доп. осиг. за соц. осигурање	102.000	87.474	3.439	14.526
б. Допринос буџетима	102.000	87.474	—	14.526

5a. Допунски допр. буџетима (део)	—	1.072	1.072	—
5b. Допринос саобраћајним пред.	—	1.703	1.703	—
6. Допринос за стамбену изградњу	15.688	15.973	285	—
Свега лични расходи:	600.000	405.045	8.598	194.955

II. Материјални расходи:

7. Канцеларијски материјал	30.000	1.610	—	28.390
8. ПТТ трошкови	50.000	14.495	—	35.505
9. Рад стручних комисија	100.000	—	—	100.000
10. Друштвене екскурзије	300.000	—	—	300.000
11. Одржавање предавања	20.000	—	—	20.000
12. Учесће на конгресима, савет.	30.000	—	—	30.000
13. Службена путовања	50.000	—	—	50.000
14. Преписи, умнож. штампа и др.	25.000	14.696	—	10.304
15. Допр. Југословенском друштву за пут. 10% чл.	100.000	—	—	100.000
16. Трошкови репрезентације	20.000	—	—	20.000
17. Трошкови банке	10.000	6.160	—	3.840
18. Остали трошкови	15.000	17.480	2.480	—
19. Часопис „Пут и саобраћај“	1.500.000	1.082.346	—	417.654
20. Годишња скупштина и пленуми	50.000	18.300	—	31.700
21. Припреме за Пети конгрес	50.000	—	—	50.000
Свега матер. расходи:	2.350.000	1.155.087	—	1.194.913
УКУПНО РАСХОДИ	2.950.000	1.560.132	—	1.389.868

Б) ПРИХОДИ

22. Пренос из 1960 године	624.335	624.335	—	—
23. Уписнина и чланарина	400.000	350.055	—	49.945
24. Допринос колективних чл.	1.000.000	85.080	—	914.920
25. Часопис „Пут и саобраћај“	1.400.000	976.885	—	423.115
26. Остали приходи	75.665	—	—	75.665
УКУПНО ПРИХОДИ:	3.500.000	2.036.355	—	1.387.985

РЕКАПИТУЛАЦИЈА

Приходи...	3.500.000	2.036.355
Расходи...	2.950.000	1.560.132
Вишак прихода...	550.000	476.223

РАЗДОБЉЕ 1965—1973. год.

Овај период сличан је претходном по обиму и врсти рада, по залагању и другим републикама у области путева и путне привреде.

— Одржана су бројна предавања стручног карактера која су заинтересовала чланство и била су врло посећена, слично као и раније.

— Приређено је низ екскурзија у земљи и иностранству, које су успешно организоване и биле веома корисне за учеснике па и за остало чланство.

— Све време је посвећивана велика пажња часопису „Пут и саобраћај”. Први уредник Добра Стевановић, инж. изабро је успешно часопис од оснивања па све до половине 1963. год., а тада је Стевановић изјавио да не може више водити часопис. Тада је изабран за уредника М. Ђенисијевић, који је успешно уређивао часопис до половине 1968. год. Половином 1968. год. изабрана је другарица Савић (удата Милетиновић) Живка, која је такође успешно обављала ову друштвену дужност и која је и данас главни и одговорни уредник часописа „Пут и саобраћај”.

— На XI годишњој скупштини 20. III 1966. године одржана је комеморација Генералном секретару Југословенског друштва за путеве, иначе једном од оснивача нашег Друштва за путеве Србије, који је изненадно преминуо 28. II 1966. год.

— За све време постојања и рада Друштва, научноистражвачки рад у области путева био је на дневном реду. Не можемо бити задовољни са резултатом, али знајући да ове и сличне ствари веома тешко и споро продиру и остварују се, ипак је резултат такав да даје наде за успех и зато овај рад Друштво не сме напустити.

— XV годишња скупштина одржана у Пећи 26. IV 1970. год. оставила је неизбрисан утисак у Покрајини Косово:

Скупштину су краћим говорима

др. Илија Вакић — испред Извршног већа Покрајине — изражава задовољство што се Скупштина одржава у

Пећи у време када Покрајина доживљава веома интензиван развој и промене у привреди и друштвеном преображају људи и када се улажу велики напори за развој саобраћаја и изградњу саобраћајница. У даљем излагању изнео је податке о развоју школства, извоза, туризма, привреде и др.

Друг **Стјепан Ламер** — председник Југословенског друштва за путеве поздрављајући Скупштину подвукао је значај што овој Скупштини присуствује и председник Извршног већа Покрајине. У даљем излагању, поред признања које је одао за рад и сарадњу Друштва за путеве СР Србије са Југословенским друштвом за путеве, он је изнео садашње стање југословенске путне мреже, досадашњим улагањима за развој и модернизацију по годинама и републикама и подвлачећи потребу постојања дугорочног плана о изградњи магистралних путева у Југославији. Југословенско Друштво преко својих комисија ради један план који ће крајем маја бити дат на дискусију.

Даље износи да су средства, која се дају мала и да су се морали тражити домаћи и међународни зајмови, од којих су неки већ реализовани, а за неке је одобрење у току.

Председник Скупштине општине Пећ — поздрављајући учеснике пожелео је свима угодан боравак и успешан рад.

VII КОНГРЕС ЈДП

У периоду између XIV и XV скупштине одржан је VII конгрес ЈДП, где је наше Друштво допринело успешним припремама и одржавању Конгреса. Ево шта је уписано у извештају за XV скупштину:

„Један од важнијих задатака нашег Друштва у прошлој и делом у овој години био је припрема, учешће и извршавање задатака VII конгреса ЈДП, који је одржан од 21—23. октобра 1969. год. у Мостару; довршење и

предаја Монографије о изградњи ауто-пута „Братство и јединство” и други задаци.

За VII конгрес објављена је публикација са 38 реферата. Од тога је наше Друштво, преко својих чланова издрало 15.

За Конгрес је била организована изложба на којој су радне организације из наше земље, које раде на путевима, приказале своје радове и достигнућа. Из наше Републике на изложби су учествовале четири организације.

На Конгресу је учествовало око 150 делегата из Србије, од којих је 20 узело учешће у дискусијама по секцијама и у доношењу закључака.

За време Конгреса приказано је неколико домаћих и страних филмова о грађењу путева — савременој механизацији, новим поступцима и сл. Два успела филма била су из Србије, и то: филм о грађењу путева „Хиљадити километар” — Предузеће за путеве „Београд” из Београда и филм Предузећа „Ратко Митровић” из Београда — снимљен поводом 20 година рада предузећа.

На Конгресу је проглашен велики број чланова Друштва за путеве из наше земље за почасне и заслужне чланове. Онима који су били на Конгресу, председник Југословенског друштва за путеве предао је дипломе.

Управа Друштва за путеве Србије предложила је за почасне чланове оне другове који су својим радом, било као руководиоци или као велики пријатељи путева допринели да се лакше савладају тешкоће око изградње наших највећих објеката.

ПОЧАСНИ И ЗАСЛУЖНИ ЧЛАНОВИ ДРУШТВА

1) На VI конгресу ЈДП у Будви 1966. год. изабрани су за почасне чланове:

Блажо Јанковић, генерал-пуковник, први председник Југословенског Друштва за путеве

Веља Драговић, генерални секретар ЈДП

Брана Тодоровић, генерални секретар ЈДП

2) На VII конгресу ЈДП у Мостару, за почасне чланове изабрани су:

— Михајло Швабић, посланик Савезне скупштине

— Бранко Пешић, председник Скупштине града Београда

— Милан Смиљанић, прота

— Божидар Томић, председник Савета за путеве

— Миладин Шакић, командант Омладинских радних бригада на ауто-путу „Братство Јединство”

— Тома Бадовинац, командант Омладинских радних бригада на ауто-путу „Братство Јединство”

— Здравко Крвина, командант Омладинских радних бригада на ауто-путу „Братство Јединство”

— Ђорђе Лазић, командант Омладинских радних бригада на ауто-путу „Братство Јединство”

— Меховић Бећир, командант Омладинских радних бригада на ауто-путу „Братство Јединство”

— Пера Антонијевић, командант Омладинских радних бригада на ауто-путу „Братство Јединство”

— Добра Стевановић, пензионер из Београда — дугогодишњи главни уредник часописа „Пут и саобраћај”, члан Управе и најактивнији члан Друштва за путеве Србије

— Душан Коблишка, из Ниша

— Милутин Татић, из Новог Сада.

Друштво за путеве Словеније предложило је, а Конгрес је прогласио за почасне чланове:

— друга Ратка Вујновића и

— друга Мићу Новковића бивше команданте омладинских радних бригада.

За заслужне чланове проглашени су они чланови Друштва који су својим радом доприносили да Друштво за путеве Србије успешно ради и да заузме значајно место у путној привреди Србије.

Заслужни чланови:

1. Радојица Јауковић, дипл. инж. дугогодишњи председник Друштва за путеве Србије
2. Живорад Ђукић, дипл. инж. — професор Грађевенског факултета Универзитета у Београду
3. Данило Крстић, из Приштине
4. Љубомир Филиповић, из Београда
5. Миодраг Шилак, из Београда
6. Војислав Стојановић, „Бота“, из Крагујевца
7. Цветко Радовић, из Београда
8. Душан Стевић, из Пожаревца
9. Милан Радовановић, из Новог Сада
10. Миладин Ковачевић, из Београда
11. Секула Кнежевић-Ђалдовић, из Т. Ужица
12. Димитрије Антић, из Београда
13. Живоје Симоновић, из Београда
14. Љубомир Наерловић, из Београда
15. Милорад Јовановић, из Београда
16. Вићентије Живковић, из Врања
17. Боривоје Крсмановић, из Београда
18. Илија Павић, из Београда
19. Милош Јовановић, из Београда

Велики је број чланова Друштва за путеве из Србије који су заслужили да буду проглашени за заслужне и почасти чланове, али приоритет је дат члановима са дужином стажом у Друштву.

За председника Југословенског друштва за путеве, поново је изабран др. Степан ЛАМЕР, дипл. инж., из

Загреба; за потпредседника друг Љубомир ФИЛИПОВИЋ, дипл. инж., из Београда, а за генералног секретара поново је изабран друг Јован ШУТИЋ, дипл. инж., из Београда

За Управни одбор ЈДП из Србије изабрани су: Радојица ЈАУКОВИЋ, Војислав ВАЈДА и Будимир ТУБИЋ, сви из Београда.

3) На VIII конгресу ЈДП у Скопљу 1972. год. изабрани су: За почасне чланове

1. Бакали Авди, председник Коморе из Приштине
2. Благојевић Миленко, подсекретар Републичког секретаријата за саобраћај
3. Брковић Влајко, директор Ваљанице бакра, Севојно
4. Зимоњић Миливоје, секретар Института за испитивање материјала
5. Ивановић Станимир, друштвено-политички радник
6. Јаковљевић Панта, генерални директор ХЕ Ђердап
7. Јовановић Божић, генерални директор РТБ Бор
8. Караџић Војин, дипл. инж., из Приштине
9. Кнежевић Данило, председник О. П. коморе, Ниш
10. Мрковачки Милош, директор Погона — Нови Сад
11. Мојић Никола, Нови Сад
12. Настић Зоран, председник СО Вождовац, Београд
13. Небригић Милош, пензионисани директор Погона „Срем“
14. Никић Богдан, директор „Островице“, Рудник
15. Пејановић Светозар, дипл. инж., директор Института за испитивање материјала
16. Поповић Алексије, секретар комитета

17. Абдулах Хоџа, генерални директор „Шар”

За заслужне чланове:

1. Васиљевић Станко, директор
2. Вуксановић Петар, техн. млађи
3. Гојковић Божидар, управник градње
4. Ђерки Антон, дипл. инж.
5. Ђокић Душан, дипл. инж.
6. Живковић Миодраг, дипл. инж.
7. Илић Божидар, дипл. инж.
8. Јахир Фавзија, шеф градилишта
9. Калмаревих Боровоје, надзорник пута
10. Кодеља Јосип, надзорник пута
11. Лугоња Радивоје, техн. — пензионер из Н. Сада
12. Матић Видан, дипл. инж.
13. Марковић Мирослав, дипл. инж. — професор
14. Мацура Драгољуб, дипл. инж. професор
15. Милисављевић Миладинка, дипл. инж. из Зрењанина
16. Милошевић-Кисић Ивана, техн. из Београда
17. Милутиновић Стеван, дипл. инж.
18. Пејаков Борислав, дипл. инж.
19. Петровић Војислав, дипл. инж.
20. Рађеновић Божидар, дипл. инж.
21. Стоичевић Јован, дипл. инж.
22. Стојковић Миодраг, техничар
23. Сејдија Исет, дипл. инж.
24. Томашевић Илија, техничар
25. Турудић Божидар, дипл. инж.
26. Урбанчић Свјатополк, дипл. инж.
27. Храсевац Гвидо, дипл. инж.
28. Шефер Славко, в. техничар
29. Шутић Јован, дипл. инж.

— У овом времену завршена је Монографија ауто-пута „Братство Јединство”, Београд—Ђевђелија, коју су израдила друштва за путеве Србије и Македоније.

Кроз једанаест поглавља, Монографија на стручан начин приказује изградњу ауто-пута. Она има карактер документа и омогућава свима онима који нису учествовали на изградњи ауто-пута да се упознају са проблемима и тешкоћама које је требало решити и савладати да би се ауто-пут могао саградити. Опремљена је луксузно, садржи око 100 страна текста, 26 цртежа, 12 колор и 24 црно-беле фотографије пуног формата књиге и 111 мањих фотографија. Штампана је у 2000 примерака.

ПОСЛЕДЊА ДОСАД ОДРЖАНА
ГОДИШЊА СКУПШТИНА, XVII ПО
РЕДУ, ОДРЖАНА 20. IV 1972. ГОД. У
Н. САДУ

У даљем излагању биће приказан рад Друштва нешто опширније него низ ранијих година, рад између две скупштине и после XVII до XVIII јубиларне скупштине.

Скупштину су поздравили:

Тома Јанош, потпредседник Општинске скупштине Н. Сад

Петар Јовановић, инж., секретар за саобраћај Извршног већа Србије

„Ја желим само да поздравим ову Скупштину и да пожелим успешан рад и на Скупштини и после Скупштине. Сматрам да ова грана привреде, која је у великом напорном развоју, а која је уједно у извесном смислу и кочница нашег друштвеног развитка, зато што је то једна од заосталих грана привреде.

Сматрам да ово Друштво свој велики допринос чини нашој путној привреди за њено унапређење и мислим да ћемо заједно, користећи цело чланство и институције, моћи допринети да наша привреда, наша путна привреда, наши путеви, што пре стигну већи темпо развоја.

Желим вам све најбоље (аплауз)

Представник Друштва грађевинских инжењера и техничара Србије

Чини ми посебну част да испред Друштва грађевинских инжењера и техничара Србије поздравим XVII скупштину Друштва за путеве Србије и да изразим жељу да сарадња која је до сада постојала између Друштва грађевинских инжењера и техничара Србије и Друштва за путеве и даље се настави истим интензитетом као и досада.

Дужан сам да се испред Друштва изјавим што наш председник није у могућности да присуствује овој Скупштини, пошто је одсутан службено из Београда, па ме је замолио да ја појавим ову Скупштину.

Представник СР Словеније

Другови и другарице.

Посебна ми је част и задовољство да могу у име путног фонда СР Словеније поздравити овај цијењени скуп.

Никакве сумње нема да данас регионална и покрајинска друштва за путеве удружују све оне стручњаке и стручне организације који су најспособнији и позвани за решавање питања и проблема путног привређивања. Путни фонд СР Словеније, види у Друштву за путеве организацију која већ сада извршава великим делом решавању путних питања баш на оним подручјима која су у погледу технологије и организације најзанемаренија.

Представник СР Хрватске

Другови и другарице,

У име Друштва за цесте СР Хрватске, XVII годишњој скупштини Друштва за путеве СР Србије желим плодан и успешан рад. Живели! (аплауз)

XIV МЕЂУНАРОДНИ КОНГРЕС ЗА ПУТЕВЕ И VIII КОНГРЕС ЈУГОСЛОВЕНСКОГ ДРУШТВА ЗА ПУТЕВЕ

— „XIV међународни конгрес за путеве, одржан је септембра 1971. год. у Прагу први пут у једној социјалистичкој земљи. За нас је тај Конгрес био од изузетног значаја, јер се наша земља први пут од када се ови конгреси одржавају (а одржавају се од 1908. године) појавила са националним рефератима. На Конгресу је учествовало 50 земаља са свих пет континената са укупно 2.200 делегата. Из наше земље било је 35 делегата од којих 16 из уже Србије, док из Покрајине — Војводине и Косова није био ниједан делегат. Управа нашег Друштва благовремено је послала позиве свим секцијама за пријаве ради учешћа на овом Конгресу.

Учешће наше делегације на Конгресу у Прагу било је запажено захваљујући нарочитој активности појединих наших делегата, што је за похвалу. Сматрамо да на следећим конгресима треба се још боље организовати и активно наступити.

— VIII конгрес Југословенског друштва за путеве одржан је октобра 1972. год. у Скопљу. Обрађене су теме:

1. Економски и привредни значај изградње путева у целокупном развоју земље.
2. Финансирање путева
3. Мрежа магистралних путева

4. Савремено пројектовање
5. Научноистраживачки рад

Часопис „ПУТ И САОБРАЋАЈ“

Издато је 12 бројева часописа „Пут и саобраћај“ у 1971. год. За издавање часописа у 1971. год. Савет за путеве Србије издвојио је 136.000 динара чиме се покрива око 70% од трошкова око издавања часописа. Захваљујући овим средствима Друштво је изашло из финасијске кризе.

Велики је број претплатника — појединаца из свих крајева наше земље. посматрано објективно, предузећа за путеве и друге радне организације из Србије, које дају средства за часопис омогућавају осталим радницима из целе земље да добијају овај часопис и сваке године на скупштини опомињемо оне који не плаћају, а уредно добијају часопис. Не можемо а да не кажемо да је велики број наших предузећа правилно схватио мисију једног заједничког гласила и годинама финансијски помажу његово излагање, што је за сваку похвалу. Очекујемо да ће се и убудуће ова сарадња наставити како у погледу финасирања, тако и у погледу писања чланака и др.

На XVII скупштини је изабрана Управа, а у записнику је написано:

Шкара Гојко — „Кандидациона комисија је разматрала кандидате за нову управу и руководећи се тиме да буду заступљена сва наша предузећа и институције, водила је рачуна да у нову Управу уђу људи који могу и желе да раде и најзад нешто мало више људи у Управу из Београда, с обзиром да се највећи број седница одржава у Београду.

Ја бих сада прочитао предлог Кандидационе комисије.

За ПРЕДСЕДНИКА: Р. ЈАУКОВИЋ, дипл. инж.

За ЧЛАНОВЕ УПРАВЕ:

Добра Стевановић, дипл. инж., из Београда

Живорад Ђукић, дипл. инж., из Београда — професор Универзитета

Никола Радосављевић, директор Пословног удружења предузећа за путеве

Миодраг Јовановић, дипл. инж. — из Посл. удружења предузећа за путеве, Бгд.

Милан Иванчевић, дипл. инж. — Савет за путеве — Нови Сад

Бранислав Диманић, дипл. инж. — директор „Војводинапут“, Н. Сад

Бранко Шурбановић, дипл. инж. — „Војводинапут“ — Н. Сад

Представник Предузећа за путеве „Пут“, из Приштине који буде предложен

Будимир Тубић, директор ПП „Београд“

Душан Стевић, директор Погона ПП „Београд“, из Пожаревца

Миодраг Живковић, директор ПП „Зајечар“

Јордан Станковић, представник Предузећа за путеве „Ниш“, из Ниша

Ратислав Станковић, дипл. инж. — Погон „Врање“

Здравко Огњевић, директор ПП „Титово Ужице“

Шабан Прелић, директор ПП „Т. Ужице“ Погон Н. Пазар

Душан Петковић, директор ПП „Крагујевац“

Стеван Шурлан, директор Ком. пред. из Крагујевца

Борислав Пејаков, дипл. инж., техни. директор Дирекције за изградњу ауто-пута Нови Сад—Београд

Љубомир Пајић, дипл. инж., дирек-
тор Дирекције ауто-пута — Нови
Сад

Драгомир Станчић, дипл. инж.,
„Војводинапут” — Погон „Зрења-
нин”

Милован Мијановић, дипл. инж.,
Пред. „Траса”

Милослав Бенисијевић, дипл. инж.,
Пред. „Аутопут”

Тибор Горчик, дипл. инж., Пред.
„Партизански пут”

Драган Станисављевић, дипл. инж.,
директор „Косовопроекта”

Ната Крунић, дипл. инж., из Бео-
града

Владимир Буђевац, дипл. инж., из
Београда

Радван Радоман, дипл. инж., из
Београда

Тихомир Тепавчевић, дипл. инж., из
Београда

Љубиша Миловановић, дипл. инж.,
из Београда

Живка Савић-Мијатовић, из Бео-
града

Предраг Брауновић, дипл. инж., из
Београда

Слободан Ивковић, дипл. инж., из
Београда

Михајло Даниловић, дипл. инж., из
Београда

Горко Шкара, дипл. инж., из Бео-
града

Милорад Терзић, дипл. инж., из
Београда

Никола Рајнац, дипл. инж., из Бео-
града

Милан Миливојевић, дипл. инж., из
Београда

Дирекат ЈНА, кога они одреде

Дирекат АМС-а, кога они одреде, и

Дирекат ДИТ-а кога они одреде

У Надзорни одбор се предлажу:

— Стојанка Трифуновић, дипл. ек.
из Београда

— Зоран Штаткић, из Пред. за пу-
теве „Београд”

— Владета Миловановић, из Ниша

Предлог је усвојен.

Треба напоменути да су Добра Сте-
вановић и Живорад Ђукић бирани у
свим управама Друштва од почетка до
данас.

Секретари Друштва

Велики део посла у Друштву оба-
вили су секретари Друштва, који су се
вредно залагали за што веће успехе.

Свега су четири секретара бирања
и радила:

Драгољуб Илић

Стеван Живковић

Ивана Кисић-Милошевић

1958—1968. год.

Живка Савић-Мијатовић, 1968. —
до данас

ВЕЛИКИ НАПОР ДРУШТВА БЕЗ РЕЗУЛТАТА ЗА ОСНИВАЊЕ ШКОЛЕ ЗА ПУТАРЕ

Скоро 20 година Друштво предузи-
ма мере да се у Србији оснује школа
за путаре, тј. Путарска школа. Интер-
зенисано је код савезних и републи-
чких органа док је то било у њиховој
надлежности, али све без успеха. По-
сле децентрализације државне власти
чињени су предлози привредним орга-
низацијама, такође без успеха.

У 1957. год. Друштво за путеве обра-
тило се тадашњој Дирекцији за путеве
Србије овим писмом у изводу:

„Друштво за путеве НР Србије, има-
јући стално пред очима свој основни,
Статутом постављени задатак, да не-
прекидно ради на побољшању и уна-

пређењу путне мреже и саобраћаја на путевима, дискутовало је у више махова о проблематици наших путева, то је том приликом дошло до одговарајућих закључака, из којих резултира и овај конкретни ПРЕДЛОГ ЗА ОСНИВАЊЕ ПУТАРСКЕ ШКОЛЕ, који вам достављамо и молимо да га узмете у разматрање.

За одржавање коловоза и објеката на путевима потребни су стручњаци који, у одговарајућој мери, познају све врсте грађевинских и путарских радова. Главну стручну радну снагу на одржавању путева сачињавају путари и путарски радници. Од њихове стручности много зависи квалитет и економичност одржавања путева. Директиве за рад као и директну контролу радова на одржавању путева врше надзорници.

Надзорници путева и путари, који сада врше службу одржавања путева, највећим делом немају довољно стручне спреме. У ову службу долазе из струка које немају везе са радовима на одржавању путева. За време службовања исто тако нису имали могућности да се стручно уздигну. Због тога је неопходно потребно да се предузму мере за стручно уздизање путара и надзорника путева на територији Србије.

Једна од битних мера треба да буде отварање једне школе за путаре.

Наше је мишљење да би школа требала да траје 3 године. Кроз ову школу треба да прођу у првом реду сви путари запослени на одржавању путева I, II и III реда. Школа би имала задатак да стручно уздигне путаре и да их оспособи за полагање испита за квалификоване путаре”.

Дирекција је припремила отварање путарске школе. За ту сврху изградила је читав комплекс зграда (учионице, зборницу, кабинете, салу за филмове, интернат — спавање и исхрану), све да служи 2 године као омладински штаб бригада за време грађења ауто-пута „Братство Јединство”. И друге

припреме су биле започете. Нове реорганизације омеле су ову замисао.

Идеја је остала да живи у Дирекцији за изградњу ауто-пута Београд-Ђевђелија и у Друштву за путеве Србије, а доцније је у другом облику замишљено да се реализује у путарском центру (опет школа) у саставу Института или под стручним руковођењем истог. О томе су израђени елаборати у Удружењу предузећа за путеве. Треба наставити рад.

* * *

Завршавајући овај извештај о раду Друштва за путеве СР Србије, осећам да је мало речено, али простор и карактер чланка не би више допустили. Зато се надам да ће се и из предњег осетити велики напори, које је Друштво уложило за побољшање путне привреде уопште.

Свакако је у навођењу имена учествовало много грешака. Огромна архива постоји из које се узимају подаци. Све у детаље прегледати — то је посао од више месеци, што у овом случају није било на располагању.

Ако би убудуће били већи успеси Друштва, које ме је низ година бирао за председника, и ја бих био задовољнији, мада се ни досадашњи успеси не могу прицати.

На предлог мога Друштва на VII конгресу изабран сам за председника Југословенског друштва за путеве, те ћу на XVIII годишњој скупштини Друштва за путеве Србије бити разрешен дужности председника, то користим ову прилику да изразим велику захвалност многобројним члановима Друштва на свесрдној сарадњи, где смо сви заједно тежили највећем унапређењу путне привреде.

Нарочито наглашавам и подвлачим моју велику жељу да Друштво напредује још више убудуће и да служи на корист наше социјалистичке домовине.

Миндраг ЈОВАНОВИЋ, дипл. инж.

Двадесет година развоја путне мреже СР Србије

Плодоносан двадесетогодишњи рад Друштва за путеве одвијао се у једном изузетно динамичном периоду развоја друмског моторног саобраћаја. Експанзија друмског саобраћаја је одраз општег раста ове гране саобраћаја у европским земљама, па и код нас, појасав производње моторних возила, нараста општих материјалних добара и производних снага. Овакав брзи развој друмског саобраћаја наметао је захтеве за остваривањем одговарајућих превозних услуга и условљавао брзи прогрес људских активности кроз брзу повезаност и савлађивање простора.

Уз помоћ развоја путне мреже уз велике напоре и залагања, није могао изостати и ићи у корак са развојем друмског саобраћаја, који је растао у последњих 10 година по броју око 26% и поинтересу око 22%. Појединачних проблема обезбеђења материјалне базе и незадовољавајућег стања путне мреже били су присутни и други проблеми економске, саобраћајне и техничке природе.

Друштво за путеве није било само иницијатор свих збивања и промена на путевима, већ је од свога оснивања било директно укључено у помагање

и решавање разноврсних проблема у циљу што успешнијег и бржег развоја путне мреже. Пратећи и анализирајући све што се радило на одржавању, реконструкцијама, грађењу, пројектовању и другим активностима, Друштво за путеве је кроз више форми свога деловања, увек указивало и иницирало нова технолошка, техничка и организациона решења.

Дати приказ постигнутих резултата у периоду од 1953—1973. године на изградњи, реконструкцији и одржавању путева, кроз делатност органа и организација који су радили у области путева, уједно признати и активности Друштва за путеве.

Карактеристични периоди и фазе развоја саобраћаја и путне мреже, посматрано кроз период постојања Друштва за путеве, могли би се узети:

- а) период пре оснивања Друштва за путеве — до 1953. год.,
- б) период од 1953—1962. године,
- г) период од 1962—1967. године,
- д) период од 1967—1973. године.

а) Кроз период изградње путева до 1953. године треба поменути укратко да је наша земља, а посебно и наша

Република, још пре наше ере, развојем трговине постала економски интересантно и географски значајно подручје на коме су се градили путеви за повезивање северних мора са Средоземљем, а преко њега са Африком и Азијом.

Римљани су за време свога царства изградили више путних праваца, тако да се и данас могу наћи остаци солидно грађених путева из тога времена.

Познати чешки историчар Јиричек оставио је драгоцене податке о путевима Србије у средњем веку, кроз студију „Трговачки друмови и рудници Србије и Бооне у средњем веку“. Поред већег броја тзв. караванских путева рађени су и „главни“ путеви од којих треба поменути: „Цариградски пут“, пут Београд—Рудник-долином р. Ибра до Скопља, Београд—Шабац, Београд—Ваљево, Браничево—десна обала Дунава, са низом мање важних прикључних путева на све главне правце. Сви ови путеви су углавном били наслеђе мреже римских путева.

Нешто интензивније почели су се градити путеви у Србији половином деветнаестог века.

Између два светска рата развојем саобраћаја почиње нова ера изградње путева и реконструкција постојеће путне мреже. Овај период је значајан јер се почело са изградњом савремених путева.

У овом периоду од 1918—1941. године изграђено је и реконструисано 550 км путева и модернизовано око 310 км. Свега два путна правца су изграђена са савременим коловозом и то: Нови Сад—Београд—Крагујевац и Београд—Панчево. На крају овог периода за који се може рећи да представља лоше наслеђе стања путне мреже у послератном периоду, потврђује се податком да је од 8.150 км путева I и II реда било свега 440 км са савременим коловозом или 5,4%.

У раздобљу од 1945. до 1953. године од већих захвата на изградњи путева треба поменути пут Београд—Загреб. Интензитет и активност грађења овом периоду од 8 година је изграђено 582 км или 72,7 км годишње од чега 372,7 км са савременим коловозом. Такође је изграђено 1.368 м² мостова. Карактеристично је за овај период, који добрим делом захвата оштри период обнове и изградње, да се приступило оспособљавању путне мреже и подизању порушених мостова. Од 1951. године почиње се са интензивнијом изградњом савремених путева, када се пројектовању и грађењу почиње придавати већи значај и када се он више као основни фактор и елемент узима саобраћајно оптерећење.

Следећи период до 1962. године одликује се доста интензивном изградњом и реконструкцијом путева. Саобраћај се нагло повећава анализе показују да се тузанички коловози постају нерентабилни и да су годишње штете због лоших коловоза велике. Улагање у путеве све више постаје економска инвестиција са тежњом да се прати развој друмског саобраћаја и привреде у целини.

Најзначајнији објекти су свакако грађење пута „Братство-Јединство“ Београд—Ниш—Скопље, Београд—Прелина—Краљево, Прелина—Чачак—Титово Ужице, Титово Ужице—Нова Варош—Бистрица, Београд—Зрењанин—Панчево—Вршац, Нови Сад—Рума—Шабац, Шабац—Бања Ковиљача и др.

Подаци крајем 1961. године показују да је од укупне дужине путева I и II реда са савременим коловозом око 15%, што указује на незадовољавајуће стање путне мреже односно потребу за што бржом модернизацијом и грађењем нових путева.

Цео послератни период до 1962. године карактерише административно управљање јавним путевима и буџетским финансирањем.

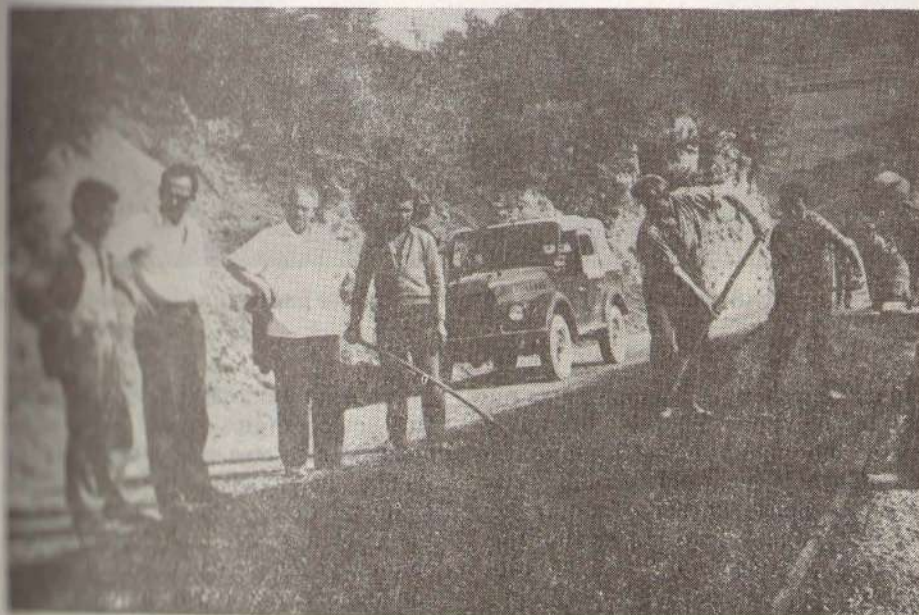
Саобраћајно оптерећење је у овом периоду повећано за око 130% и износило је за путеве I и II реда 2.256 брт/дан од чега на савременим путевима ово оптерећење је било знатно веће 1.830 брт/дан.

Законом о јавним путевима и Законом о предузећима за путеве од 1962. године у овој области привређивања уведен се самоуправни систем, формирају се предузећа за путеве као привредне организације са основним задацима одржавања и реконструкције јавних путева.

Окудна наслеђена основна средства од бивших техничких секција и неопредељеност обртних средстава, уз све већа издата за прелазак на привредни начин пословања, створило је велику тешкоће и изискивало огромне напоре за решавање сложених и одговорних задатака. Кроз превазилажење

поменутих проблема основни задатак предузећа је био да се организационо учврсте и кроз набавку савременије механизације постану ефикаснија на пословима одржавања и реконструкције поверене им путне мреже.

Анализирајући овај период до 1967. године када је донет нови Закон о путевима, треба истаћи општу политику и принципе да се незадовољавајуће стање путне мреже побољша кроз прихваћено начело што интензивније модернизације постојећих туцаничких коловоза. Оваква политика дала је добре резултате изузев мањих пропуста где је због недовољних финансијских средстава и недовољно изведених дебелина коловозних конструкција, услед сталног пораста саобраћајног оптерећења, долазило и до превременог оштећења коловозних површина.



Сл. 1 — Израда тепиха по хладном поступку са бит. емулзијом

У овом периоду радило се доста по-
вршинских обрада и тепиха по хлад-
ном и топлим поступку. То је била и
логична последица тадашње политике
модернизације, финансијских могућно-
сти и опремљености предузећа за путе-
тве.

С обзиром да је већ 1964. године
на путевима I реда саобраћајно опте-
рећење достигло вредност од 4.000 бр
/дан услед недовољне дебљине коловоз-
не конструкције и дејства мраза, пре-
дузећа за путеве су била суочена с
озбиљним проблемима на санацији не-
ких модернизованих путних праваца —
потеза.



Сл. 2 — Оштећени тепих по хладном поступку после две године под саобраћајем

Поред оштећења и напора да се ла-
ке коловозне конструкције одрже у
стању за нормално и безбедно одви-
јање саобраћаја, улагани су велики на-
пори да се после катастрофалних по-
плава 1965. године што пре путна мре-
жа доведе у способно стање за сао-
браћај.

Огромни напори су улагани да се
због лошег стања путне мреже кроз
одржавање путева са оскудним финан-
сијским средствима и несавременом
механизацијом, смањи ефекат евиден-
тних штета у саобраћају. У зимском
периоду уследиле су посебне тешкоће
због недостатка одговарајуће механи-



Сл. 3 — Поправка оштећеног коловоза због дејства мраз

линии, јер се углавном користила иста инфраструктура која је радила и на свим циљевима модернизације, одржавања и реконструкције.

Највећи велики број привремених и привремених објеката, такође је представљао озбиљан проблем за саобраћајну сигурност, а посебно за безбедно коришћење саобраћаја, тако да су овакве објекте убрзо ликвидирани на путевима I и II реда.

Активност у путној привреди која означава овај период од 1962. до 1967. године на грађењу, реконструкцији и модернизацији путне мреже, дала је резултате кроз нових 2.560 км савремених коловоза, и то на следећим путним правцима: завршавање пута „Братство-Јединство“ деонице Параћин—Осипаоница и Осипаоница—Београд, Параћин—Честобродица, Партизанске воде—Јокина Ђуприја, Круше-

Сл. 4 — Оштећења од поплава већег обима 1965. године на путу бр. 5/1 Овчарско-Кабларска клисура.



вац—Појате, Кладово—Неготин—Зајечар, Пирот—Димитровград, Рашка—Нови Пазар, деоница Ваљево—Лозница, Крагујевац—Баточина, Пожега—Ивањица, Кочане—Прокупље—Куршумлија, Свилајнац—Деспотовац, Јокина Ђуприја—Нова Варош, Аранђеловац—Крпевац, Алексинач—Сокобања—Лебане—Лесковац, Младеновац—Вели-

ка Плана, Милошева Кула—Рготина, као и неки краћи потези рађени као модернизације.

На крају овог периода у нашој Републици стање путне мреже је знатно побољшано, тако да од укупне дужине путева I, II и III реда било је са савременом коловозном површином око 32% или

путеви I реда	км 3.309	савремен.	2.511 км	— 73%
путеви II реда	км 4.483	„	1.405 км	— 31%
путеви III реда	км 6.965	„	740 км	— 10,5%



Сл. 3 — Оштећење пута бр. 15/1 код Бистрице

Као савремени коловози ушли су на путни правци са површинском облогом, полупенетрацијама и израђеним шпизима по хладном и врућем покриву, тако да је стварно стање квалитетних савремених коловозних површина доста неповољније од приказане процената. Такође треба истаћи да код модернизације и мањих реконструкција, ивице се ишло на поправке вертикалних и хоризонталних елемената пута, тако да је проблем безбедности саобраћаја добио још већу важност, јер се у периоду од 1962. до 1966. године знатно повећао број личних возила, а просечно оптерећење на путевима I и II реда је порасло за 155% или 5.751 брт/дан.

Новим Законом о путевима донетим 1967. године управљање, одржавање и реконструкција путева, I, II и III реда поверена је предузећима за путеве. За промовану репродукцију — из-

градњу нових путева — овим законом није решен проблем, па је то остало да се решава у оквиру општих услова, домаћих и иностраних кредита, zajmovima, учешћем друштвено-политичких заједница и др. И поред чињенице да су се средства за путеве од 1967. године знатно увећала због већег пораста моторних возила и повећања скоро свих видова накнада које плаћају непосредни корисници, средства за путеве су још увек недовољна за одржавање и реконструкцију путне мреже. Повећани приходи путне привреде су створили основу и омогућили предузећима за путеве да се ангажују са знатним износима учешћа на реконструкцијама и модернизацији путева. Систем самофинансирања је омогућио реалније програмирање и планирање, као и флексибилније коришћење кредитног механизма.



Сл. — Завејани пут бр.
15 (I Борова Глава)



Мост преко реке
Лима у Миочани

Сл. 7 — Мост преко реке Лима

У погледу квалитета радова на изградњи и реконструкцији у овом периоду поклонила се далеко већа пажња у првом реду због величине саобраћајног оптерећења, боље механизованости предузећа за путеве, већих финансијских средстава, боље припреме инвестиционо-техничке документације, већег обима истражних геолошко-геомеханичких радова, као и бољом организованошћу самих предузећа за путеве.

Остварени резултати на реконструкцији и новоградњи путне мреже потврђују и зацртане концепције новог заједно којим је иницирана и реализована широка активност и мобилност свих заинтересованих за постизање што бољих резултата.

Предузећа за путеве заједно са Пољским удружењем предузећа за путеве, поред задатака на непосредном извршавању годишњих програма на изградњи, реконструкцији и грађењу, ангажују се и раде на извршавању следећих основних задатака, као:

1. — Изради предлога Програма изградње путне мреже СР Србије 1971—1975. год.

2. — Изради Програма изградње путева на неразвијеним регионима 1971—1975. год.

3. — Изради генералних студија, планова и главних пројеката за аутопуте Добановци—Београд—Ниш.

4. — Изради ситуација и пројектне документације за мостове преко р. Дунав код Смедерева, р. Саве код Шапца, р. Мораве код Сталаћа, р. В. Мораве код Пожаревца, р. Дрине код Лознице.

На израђеним студијама, пројекцима и програмима приступило се и реализацији, тако да на остваривању програма 1971—1975. год. како развоја у СРС, тако и за неразвијена подручја и до сада — постигнути резултати изгледају задовољавајући. Такође се присту-

пило и изградњи два моста преко р. Мораве код Сталаћа и р. В. Мораве код Пожаревца, а у току ове године почеће радови на изградњи остала три моста код Лознице, Смедерева и Шапца.

Постигнути резултати у периоду 1967—1972. г. по обиму извршених радова, ангажовању финансијских средстава и структури финансирања су: приказани у табели на стр. 42.

На путевима III реда где су ангажована знатно већа средства политичко-територијалних заједница и где су постигнути добри резултати, изграђени су и реконструисани и следећи путни правци I и II реда:

Пожаревац—Мајданпек—Плавна, Пожаревац—Градишка, Обреновац—Шабац, Равни Гај—Краљево, Мрчајевац—Равни Гај, Рековац—Белушић, Разбојна—Грчак, Рашка—Лепосавић, Палисад—Јокина Ђуприја, Бистрица—Пријеполје—Барски мост, Кадинача—Заглавак—Рогачица, Чачак—Гуча—Котража, Криви Вир—Селиште—Зајечар, Кладово—Д. Милановац—Голубац, Зајечар—Брестовац, Ристовац—Трговиште, Округлица—Босилград, Лебане—Медвеђа—Туларе, Књажевац—Лесковац, Рибарићи—К. Митровица, Приштина—Подујево, Сомбор—Бајмок, Босилград—Јошаничка Бања, Пријеполје—Јабuka—Михајловац, Зајечар—Књажевац—Ниш, Косовска Митровица—Шпиљане, Лозница—Ваљево, Ртањ—Сокобања, Делиград—Ражањ, Нови Пазар—Лукаре, Нови Пазар—Сјеница, Нови Пазар—Тутин, Шабац—Коцелцево, Бранковина—Ваљево, Бела Паланка—Пирот, Пожаревац—Жабари, Клокочевац—Неготин—Брегово, Мердаре—Пепељевац, Стапари—Кремна—Вардиште, као и више краћих деоница на путевима I и II реда.

ПОДАЦИ

О УТРОШЕНИМ СРЕДСТВИМА ЗА ПУТЕВЕ У ПЕРИОДУ 1967—1972. год.

— у 000 н. динара —

	Км	Укупна вредност радова	Средства путне привреде	Учешће укупна	Учешће осталих привредних организација	Буџетска средства	Средства ЈНА	Кредити
1967.								
СР Србија	775	544.700	268.600	74.600	77.000	64.300	26.500	53.700
Уже подручје	362	300.900	122.200	34.300	56.200	29.400	18.800	40.000
Војводина	321	161.200	133.800	37.900	13.300	—	0.200	—
Косово	84	76.600	10.600	2.400	7.300	34.900	7.500	13.700
1968.								
СР Србија	1.004	831.900	309.900	134.800	91.300	99.700	21.200	176.700
Уже подручје	664	523.100	205.000	64.900	90.800	43.700	18.100	100.300
Војводина	255	196.500	90.900	64.300	—	—	—	41.300
Косово	96	112.300	13.500	3.300	0.500	55.800	3.000	36.200
1969.								
СР Србија	1.024	950.200	349.500	103.000	79.700	167.800	21.200	229.100
Уже подручје	535	515.300	217.600	73.700	76.900	45.600	11.000	90.300
Војводина	268	218.400	110.900	26.900	—	—	—	80.500
Косово	121	216.500	20.800	2.300	2.700	122.200	10.200	58.300
1970.								
СР Србија	693	841.300	843.400	106.600	15.900	145.100	20.800	69.100
Уже подручје	435	478.200	297.500	62.600	15.900	49.800	8.200	43.800
Војводина	172	199.100	162.600	36.500	—	—	—	—
Косово	85	163.900	23.300	7.400	—	95.100	12.500	25.300
1971.								
СР Србија	836,6	1.117.014	591.594	126.457	49.586	105.232	14.276	229.872
Уже подручје	560,7	550.384	362.656	59.788	49.586	8.600	14.276	55.480
Војводина	212,2	398.172	157.152	47.356	—	91.600	—	102.064
Косово	63,7	168.458	42.133	19.313	—	5.032	—	72.328
1972.								
Уже подручје	553,6	698.760	510.023	70.585	8.222	11.792	17.000	80.938
УКУПНО								
СР СРБИЈА	4.886,2	5.003.874	2.513.017	616.042	321.708	593.924	120.976	839.410
УЖЕ ПОДРУЧЈЕ	3.110,3	3.066.644	1.714.979	365.873	297.608	188.892	87.376	410.818
ВОЈВОДИНА	1.228,2	1.199.372	657.352	212.956	13.300	91.600	—	223.864
КОСОВО	451,7	737.758	110.333	34.713	23.800	313.032	33.400	205.828

Поред предузећа за путеве која су извршила највећи обим радова, радила су и грађевинска предузећа „Ратко Митровић“, „Партизански пут“, „Ауто-пут“, „Гранит“ као и јединице ЈНА чији је допринос нарочито био велики на грађењу Ибарског пута, пута Косовина Митровица—Урошевац, Прели-

на—Чачак кроз Овчарско—Кабларску клисуру и Вардиште—Кремна.

На крају 1972. године стање путне мреже је било следеће:

путеви I, II и III реда 16.936 км од чега је са савременим коловозом 9.561 или 57⁰/₁₀₀ од чега:

путеви I реда	3.327 км — са савременим кол.	3.265 км	98 ⁰ / ₁₀₀
путеви II реда	4.565 км — са савременим кол.	3.182 км	70 ⁰ / ₁₀₀
путеви III реда	9.039 км — са савременим кол.	3.214 км	35,5 ⁰ / ₁₀₀

Просечно саобраћајно оптерећење према средњим подацима у 1971. години достигло је вредност на путевима I и II реда 13.057 брт/дан и 2.434 возила просечно на дан, од чега на путевима I реда оптерећење је 20.446 брт/дан и 3.750 возила дневно, а на путевима II реда 6.852 брт/дан и 1.329 возила дневно.

Подаци о стању путне мреже и саобраћајном оптерећењу у наредном периоду јасно одређују основне задатке:

— Редовно и инвестиционо одржавање мора добити далеко већи значај како би се достигнути ниво савремених

коловозних површина што више заштитио од оштећења.

— Изградња и реконструкција привремено се мора подредити захтевима и потребама саобраћаја на бази изучених токова и величине и структуре саобраћаја и стриктне примене прописа на пројектовању и извођењу радова.

У извршавању задатака Петогодишњег програма развоја путне мреже у нашој Републици, треба очекивати изузетне напоре путне привреде, а самим тим и Друштва за путеве кроз још веће учешће на решавању одговорних организационих и техничких питања.

Милан МИЛИВОЈЕВИЋ, дипл. инж.

Развој специјализованих предузећа за грађење путева у СР Србији за период од 1947—1972. године

УВОДНА ИЗЛАГАЊА

Развој специјализованих предузећа за нискоградњу у СР Србији ишао је паралелно са развојем путног саобраћаја у Србији односно у Југославији. Може се слободно констатовати да је за овај период тренд пораста саобраћаја на путевима у Југославији, па и у Србији, био изузетно динамичан и брз. Овај развој постигао је и у целом свету у протеклом периоду огроман напредак, јер су путно моторна возила испољила низ изванредних предности у односу на остала превозна средства. Могућност великих брзина, а посебно непосредност у вршењу транспортних услуга и елиминисање вишеструких претовара, осигуравају путном моторном саобраћају и у перспективи све убрзанији развој.

Најновији подаци указују на очигледан и врло брз темпо развоја моторних возила па, према томе, и на неопходност изградње путева у свим регионима Југославије.

У последњих неколико година у свим републикама забележено је изра-

зито појачано убрзање изградње и модернизације путева. Илустрације ради наводи се податак да смо у 1965. години имали у Југославији 14.000 км путева са савременим коловозом а да смо већ у 1971. години имали 24.000 км путева са савременим коловозом.

У свим овим грађењима, било нових праваца или модернизација постојећих, учествовали су поред осталих предузећа и тз. специјализована предузећа из Србије боље рећи из Београда и то: **Аутопут, Партизански пут и Планум**. У даљем излагању даће се њихов развој за протекли период а посебно ће се изнети проблеми који у овом моменту изазивају стагнацију у развоју. Треба напоменути да су при обради овог реферата коришћене монографије о раду предузећа за протеклих 20 односно 25 година.

Уколико аутор ових редова можда није обухватио све оно што је интересно за развој појединих предузећа, то се заинтересовани упућују на постојеће монографије.

РАЗВОЈ Г. П. „АУТОПУТ“-а БЕОГРАД

Грађевинско предузеће „Аутопут“ настало је 1959. године спајањем дотадашњих предузећа и то: Градског предузећа за путеве „Пут“ Београд и грађевинског предузећа за нискоградњу и високоградњу „Београд“. Г. П. „Пут“ основано је 1947. године, док је „Београд“ основано 1949. године.

Практично говорећи Г. П. „Аутопут“ живи и ради 13 година. О оваквој интегрисаној организацији ће бити говора. Не треба при овоме изгубити из вида и успехе појединих предузећа у ранијем периоду док није дошло до интеграције у једно јединствено предузеће.

Општи подаци о механоопреми са којом предузеће данас располаже

У периоду 1959—1971. набављене су нове машине које представљају значајна допринос модернизацији механоопреме у грађењу савремених путева са највишим нивоом путоградње у југословенским размерама. Садашњи састав механоопреме садржи, поред осталих, следеће врсте машина најсавременије врсте и великог капацитета за поједине фазе и врсте радова:

— за земљане радове: булдожере различитих величина (од 60 до 385 КС) дефинисано опремљене и тешким ријачима; опреме самоходне (и самоутовариваче) и вучне, запремине по 15 м³; тешке моторне гредере; утовариваче са различитим различитих запремина;

— за откопе у стени и прераду каменог материјала; тешке колске бушилице за стену (за дубоке бушотине); бушилице; дробилице различитих типова; различитих врстама стена;

— за сабијање: вибрациони ваљци — вучни и самоходни — највеће тежине и учинка сабијања; статички ваљци — глатки и пнеуматички — различитих тежина; вибрационе плоче и вибрациони набијачи;

— за справљање и уграђивање асфалта; аутоматизована постројења за справљање асфалта, капацитета од 30 до 150 тона/час; савремене виброфинишере с електронским нивелационим уређајима;

— за справљање и уграђивање бетона: постројења за дозирање и справљање бетона; камионе — транспортне мешалице бетона; первибраторе; оплатне вибраторе;

— транспортна возила: камионе-кипере за превоз асфалтних мешавина као и за пренос растреситих материјала; камионе — контејнере за превоз цемента и филера; тегљаче с приколицама за превоз тешких машина; камионе-цистерне с приколицама за воду као и за превоз горива и течног битумена; велики број трактора за вучу машина и транспортних приколица, покретне радионице за сервисирање и хитне мање оправке машина и возила на градилиштима;

— друга опрема: електричне генераторске агрегате различитих величина од 5 до 250 КВА; покретне геомеханичке и асфалтне теренске лабораторије, за контролна испитивања квалитета радова; и многе друге машине и уређаје.

Поред ове опреме предузеће располаже и својом добро опремљеном централном лабораторијом у Београду за геомеханичка испитивања и асфалт у којој се, поред контролних испитивања, врше и испитивања у циљу састављања рецептура асфалтних мешавина, могућности примене нових материјала и друга испитивања и студије научно-истраживачког карактера.

LEGENDA:

— VREDNOST PROIZVODNJE /REALIZACIJA/

— NABAVNA VREDNOST MEHANOOPREME

— SADASNJA VREDNOST MEHANOOPREME

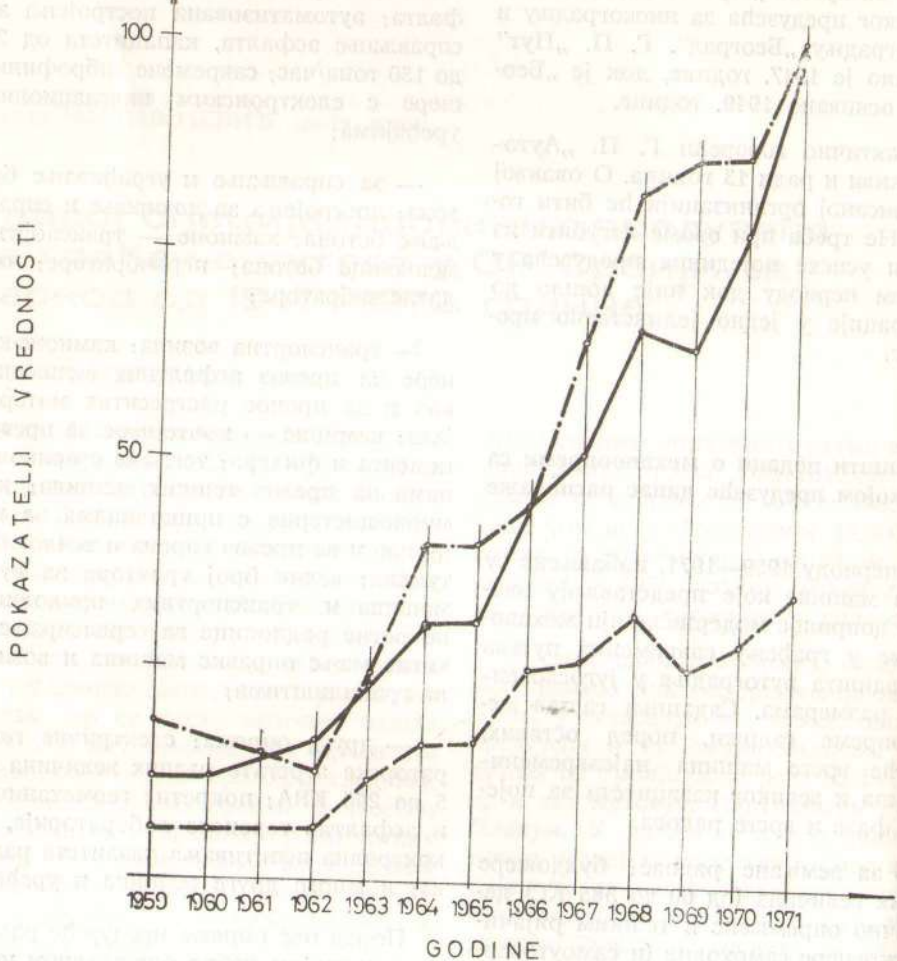


DIAGRAM KRETANJA VREDNOSTI MEHANOOPREME I PROIZVODNJE U G.P. AUTOPUT U PERIODU OD 1959—1971 god.

Одржавање и оправке великог машинског и возног парка предузећа врши се највећим делом у великој централној ремонтној радионици предузећа у Београду.

У дијаграму сл. 1 приказан је раст вредности мехаоопреме (набавне и садашње) у том периоду, уз упоређење раста вредности производње (реализације) од 3 милијарде старих динара у

1959. години на преко 16 милијарди у 1971. години. Вредности коефицијента инвестиционе вредности мехаоопреме, као односа садашње према набавној вредности и коефицијента мехаоопремљености радова, као односа садашње вредности мехаоопреме према вредности грађевинске производње, приказане су у табели 1.

Табела 1.—

Карактеристични показатељи мехаоопремљености — коефицијента инвестиционе вредности мехаоопреме и мехаоопремљености радова — Г. П. „Аутопут” у периоду 1959—1971.

Коефицијенти

Година	инвестиционе вредности мехаоопреме	мехаоопремљеност (°) радова МОв
1959.	0,54	0,23
1960.	0,49	0,23
1961.	0,45	0,23
1962.	0,38	0,24
1963.	0,49	0,28
1964.	0,54	0,25
1965.	0,56	0,26
1966.	0,58	0,36
1967.	0,51	0,25
1968.	0,49	0,24
1969.	0,41	(0,20) 0,25 (°)
1970.	0,38	(0,25) 0,30 (°)
1971.	0,35	(0,22) 0,30 (°)

Из дијаграма и табеле види се да је, избором на стање мехаоопреме и мехаоопремљеност, била најповољнија 1966. година, када су се ови коефицијенти приближавали европским

вредностима. Опадање инвестиционе вредности од тада до 1971. последица је тешкоћа у обнављању дотрајале опреме услед општих прилика тешких у привреди. Оно има негативног утица-

(1) Коефицијент мехаоопремљености предузећа је за просечно 50% мањи од мехаоопремљености радова (због око 15% учешћа мехаоопреме коопераната)

(2) Вредности у загради односе се на вредност мехаоопреме при раду у једној смени. Вредности без заграда приказују стварну мехаоопремљеност, кад је иста мехаоопрема радила делимично у две смене.

ја и на механоопремљеност радова, који су све обимнији. Међутим, овај се негативни утицај последњих неколико година донекле сузбија радом једног дела машина у две смене, чиме се повећава учешће тих машина у раду, а тиме и коефицијент механоопремљености радова (видети у табели 1, вредности МОв за године 1969—1971. и напомене под (2).

Опремајући грађевинску оперативу машинама са све бољим техничким карактеристикама и све већим радним капацитетима, постигли су се, не само знатно повећани количински учинци, него и такви технички ефекти грађевинског рада многих машина да су се могле извршити многе измене у технологији, од којих су неке из основа измениле технику и организацију грађења. Захваљујући усавршавању своје механизације радова, предузеће је било у стању да уведе многе иновације на подручју технологије грађења, те да често и инвеститорима предложи технички боља и економичнија решења од првобитно пројектованих. Нека од усавршења у технологији грађења, која је ГП „Аутопут“ увело и спроводи или у својој пракси грађења, и технички и економски ефекти у односу на традиционалну технику грађења, су, на пример:

— увођење вибрационе технике сабијања у земљаним радовима, којом се постиже боља збијеност на рационалнији начин (дебљи слојеви, мање прелаза);

— савремено справљање асфалта у аутоматизованим постројењима великога капацитета (хомогене и прецизне мешавине, брзине рада, мало радника, висока продуктивност, ниски трошкови);

— уграђивање асфалта (и других материјала) у коловозе савременим виброфинишерима, са предсабијањем и с електронским нивелационим уређа-

јима (једнослојно уграђивање и најдебљих слојева, због предсабијања финишером само мало допунског сабијања иза финишера, савршена равност, мало радника, висока продуктивност, ниски трошкови);

— савремено масовно минирање дубоким минама уз примену економичних АНФО-експлозива (безбедност и брзина рада, високи учинци, висока продуктивност, снижени трошкови);

— откопи трошних, ситнослојевитих и мекших стена тешким ријачима на тешким гусеничарима (безбедност и брзина рада, високи учинци, висока продуктивност, снижени трошкови);

— примена економичнијих погонских материјала (на пример, ложна уља уместо Дизел-горива у пламеницима сушница асфалтних постројења: снижење трошкова).

2.2. Објекти које је до сада предузеће изводило

Захваљујући, у првом реду, оваквим техничким и економским ефектима спровођења савремене механизоване технологије грађења у овој производној делатности, ГП „Аутопут“ је могло учествовати у најобимнијим грађевинским подухватима своје струке у том периоду, како у Југославији (ауто-пут кроз Србију, пут Шабац—Лозница, Јадранска магистрала у Далмацији и Црној Гори, путеви у северноисточној Босни, у Ђердапу, по Србији и Косову, ауто-пут кроз Београд, многобројне градске саобраћајнице) тако и у иностранству (Финска, Либан, Либија, Сирија). Оно је тиме остварило запажен успон у протеклом периоду и постигло завидне успехе. Но, и даље остаје као главни задатак пред самоуправљачима — произвођачима „Аутопута“ упорна борба за непрекидно усаврша-

нање и доследно спровођење савремене технологије грађења, јер се прогрес науке и технике никада не зауставља. У борби за опстанак имају изгледа на успех само они који рационално користе искуства научно-техничких достизања.

Ауто-пут братства и јединства кроз СР Србију, започет у 1958. години, гра-

ђен је од 1959. до 1964. године када је и завршен. Грађевинско предузеће „Аутопут” је у том шестогодишњем периоду извело седам деоница у укупној дужини од близу 75 км. Подаци о изведеним нашим деоницама ауто-пута кроз Србију прегледно су приказани у табели 2.

Табела 2.

ПРЕГЛЕД ДЕОНИЦА АУТО-ПУТА КРОЗ СР СРБИЈУ, КОЈЕ ЈЕ ИЗВЕЛО ГП „АУТОПУТ”

Године	Извршени радови	Изведене дужине (км)		
		доњег строја	горњег строја	Укупна дужина деонице
1958—1959.	Крежлинац—Дреновац—Јовановац	14,4	7,0	14,4
1958—1959.	Делиград—Алексинац	7,8	7,8	7,8
1960—1961.	Грделица—Предејане	4,5	—	4,5
1960—1961.	Владичин Хан—Врање	12,5	18,0	18,0
1961.	Прешево—граница СР Македоније	—	10,3	10,3
1962.	Старо Село—Велика Плана—Велико Орашје	9,3	9,3	9,3
1963.	Бубањ Поток—Београд	10,0	10,0	10,0
1964.	Сви објекти укрштања у два нивоа и прикључци (петље) на деоници Старо Село—Велика Плана—Осипаоница			15,0
УКУПНО: км		58,5	62,4	74,3

На овим су пословима извршене следеће количине главних радова:

— откопа II—IV кат.	1,320.000 м ³
— откопа V—VI кат.	115.000 м ³
— насипа	1,063.000 м ³
— подлога од засутог макадама	181.000 м ³
— шљунчаних тампона	180.000 м ³
— механичке стабилизације	120.000 м ³
— битуминозних подлога	285.000 м ³ (50.000 т)
— асфалт бетона	480.000 м ³ (40.500 т)
— зидова од камена	2.400 м ³
— зидова од бетона	5.230 м ³
— неармираног бетона за објекте	12.450 м ³
— армираног бетона за објекте	6.770 м ³

У току извођења ових радова, од 1958. до 1964. израђено је на овим деоницама вештачких објеката:

— мостова дужине	5— 150 м : 31 ком ; укупна дужина 985 м
— надвожњака	25— 30 м : 25 ком ; укупна дужина 680 м
— пропуста отв.	1— 5 м : 230 ком

Истовремено са изградњом ауто-пута кроз Србију, у периоду 1959—1964. довршава се и реконструкција магистралног пута **Шабац—Лозница**, у укупној дужини 53 км, која је била започета још 1957. године (и до 1959. завршено око 10 км). истовремено — 1960—1962. — „Аутопут” је учествовао и на **вези Ибарске магистрале с Титовим Ужицем**, где је изградио деоницу Узићи—Севојно (9 км), пут Нова Варош—Бистрица, поред изградње других саобраћајница у Србији.

Осим ауто-пута кроз Србију, у ову временску етапу пада и **изградња Јадранске магистрале** — саобраћајнице општејугословенског значаја, у чијем је грађењу у великом обиму учествовало ГП „Аутопут” у времену од 1963. до 1967. године, и то како на приморском делу кроз Далмацију тако и на континенталном делу у СР Цуној Гори, у укупној дужини од 57 км. Дужине изведених деоница овога вишегодишњег рада великог обима приказане су у табели 3.

Табела 3

ПРЕГЛЕД ДЕОНИЦА ЈАДРАНСКЕ МАГИСТРАЛЕ У СР ХРВАТСКОЈ И СР ЦРНОЈ ГОРИ, КОЈЕ ЈЕ ИЗВЕЛО ГП „АУТОПУТ“

Извршени радови

Године	На деоници	Изведена дужина (км)
1963—1964.	Писак—Башка Вода	9
1964—1965.	Блатнице—Роготин (десна обала Неретве са прилазима)	22
1964.	Колашин	8
1966—1967.	Затон—Скакавац—Иванград	18
УКУПНО: км		57

На овим је радовима укупно ископано 1.000.000 м³ усека (од чега 300.000 м³ у земљи и 700.000 м³ у стени), израђено преко 700.000 м³ насипа, око 173.000 м³ подлога од шљунка и туца, 225.000 м³ битуминозних подлога, 100.000 м³ асфалтних застора, 55.000 м³ бетонских и потпорних зидова и велик број мостова, пропуста, тунела и других објеката.

Изградња путне мреже у северо-источној Босни. — У оквиру комплексног програма изградње путне мреже у СР Босни и Херцеговини, ГП „Аутопут“ учествује од 1967 у изградњи путне мреже у североисточној Босни. Најзначајнији изведени радови су: деоница Дубрава—Г. Жабар (12 км) магистралног пута Жупања—Тузла 1967—1968. и деоница Бијељина—Пожарница (61 км) пута Бијељина—Тузла 1968—1971. преко Мајевце. У току је

израда деонице Пожарница—Тузла (8 км) и пута Зворник—Калесија (25 км) са везом за Тузлу.

Ауто-пут кроз Београд. — Несумњиво највећи до данас подухват у грађењу саобраћајница у Београду је грађење ауто-пута кроз Београд. ГП „Аутопут“ је у овом комплексном послу извело комплетан доњи и горњи строј ауто-пута са два коловоза, на делу јужно од Саве — од моста „Газела“ до везе са путем I. реда (ауто-путем) Београд—Ниш — на потезу дужине 2,4 км. са јако разгранатим саобраћајним чворовима „Мостар“ и „Ауто-команда“, са укупно преко 140.000 м³ саобраћајних површина. Представу о обиму овога великог посла, који је ГП „Аутопут“ обавио у раздобљу од 1968. до 1970. године, могу дати приближне количине главних радова које овде наводимо:

— ископи у земљи	400.000 ³
— насипи	
— замена неподесног материјала у постелици	200.000 м ³
— шљунчана доња подлога (тампонски слој)	30.000 м ³
— цементна стабилизација поврх тампонског слоја	60.000 м ³
— горња подлога од биту-шљунка	7.000 м ²
— асфалтни застор (везни слој и слој хабања)	70.000 тона 30.000 тона
— бетонски ивичњаџи	20.000 м

На овом су се послу, поред нормалне техничке проблематике, јављали и сасвим специфични проблеми, углавном техничко-организаторске природе. Један од њих је био координирање рада многобројних учесника у грађењу, што је, додуше, било регулисано мрежним планом, али није увек тако и извршавано. Други су проблеми проистицали из рада на потезима, по којима је текао нормални градски саобраћај. Неки су били категорије „изненађења“ од неевидентираних подземних каблова и цеви на које се наилазило у фази земљаних радова, затим од нестајања неких кључних материјала на тржишту у јеку радова и слично. Иако све то није негативно утицало на квалитет извођења радова, ипак су такве непредвиђене тешкоће проузроковале повећане трошкове јер су често реметиле планирану рационалну организацију рада и пуно искоришћење механизације, која је била за тај посао прецизно пројектована по потребним капацитетима за извршење посла о року. У самом техничком извођењу примењивана је технологија грађења по најновијим гледиштима извођачке технике уз употребу најсавременијих машина, од којих су неке настављене специјално за овај посао.

3. — РАЗВОЈ ГП „ПАРТИЗАНСКИ ПУТ“ БЕОГРАД

Грађевинско предузеће „Партизански пут“ основано је 1947. године и данас послује под истим називом. То је, може се рећи, једна од највећих грађевинских организација за нискоградњу у Југославији у погледу бруто продукта. У току свог постојања припојено му је више мањих предузећа и погона.

Разуме се, да је и ово предузеће, за последњих двадесет година, доживљавало успоне и падове као усталом и сва наша остала-слична-предузећа. У даљем излагању дати су подаци о механизацији са којом предузеће располаже а исто тако биће изнети објекти које је предузеће извело за протекли период.

3.1. Општи подаци о механизацији са којом предузеће данас располаже

Почетна механизација предузећа састојала се из неколико парних ваљака, дробилица, компресора и пумпи за воду.

До повећања броја и асортимана грађевинских машина дошло је у периоду 1950—1952. године, када је предузећу додељен део механизације са завршеног аутопута Београд—Загреб и када му је припојено предузеће „Грађевинска машина“. Са добијеним машинама у овом периоду отпочео је процес механизованог извршења ископа и прешло се на грађење асфалтних коловоза. Преузете машине биле су: булдoжери, грејдери, вучни скрепери, моторни ваљци, трактори гусеничари, асфалтне базе и бетонски финишери. Машины су биле доста истрошене и без резервних делова, али ипак употребљиве.

Наредни крупан корак у механизацију радних процеса учињен је 1955. године набавком савремене механизације која је била уведена и у развијеним земљама. Набављени су и нови типови већ постојећих и уведене нове врсте грађевинских машина. Поред тежих булдoжера и савремених компресора набављене су нове машине и то: самоходни скрепери, утоваривачи, брзоскретни грејдери и дубинске бушилице.

Предузеће је тиме добило скоро комплетан савремени асортиман грађевинских машина.

У сабијању свих врста земљаних материјала дошло је до велике примене вибрационих ваљака и предузеће их је увело већ у току 1959. године. Најпре су уведени у великом броју лаки самоходни виброваљци, затим тешки самоходни виброваљци и најзад тешки вучни вибројежеви. Са сличном наменом уведени су компактори и ваљци са гуменим точковима.

У домену ископа земље одлучујућу улогу добили су врло тешки булдoжери, од којих је предузеће набавило у великом броју. Повећавао се и број лакших и средњих тешких булдoжера који се користе за обраду ископаних материјала и за ископе растреситих материјала.

Гарнитура машина за ископе у току 1965. и 1966. године употпуњена је набавком већег броја багера са којима предузеће дотле није располагало.

Механичка утоварна средства одиграла су једну од одлучујућих улога у смањењу људске радне снаге, убрзању и искоришћењу возила. Набавци ових машина посвећена је посебна пажња. Док је при увођењу ових машина 1957. године њихов капацитет био 350 м³/час, сада износи 2700 м³/час.

Развоју механизације за асфалтне радове предузеће је посвећивало такође велику пажњу. Асфалтне машине из времена изградње аутопута Београд—Загреб показале су се недовољне и неекономичне. Набављене су нове аутоматизоване асфалтне машине, најпре капацитета 25 т/час, затим 40 и 60 и најзад капацитета 110 тона/час произведеног асфалта. За ове производне капацитете набављене су и одговарајуће машине и уређаји у саставу асфалтних фабрика и машине за утађивање асфалта у коловозне конструкције.

Проширење капацитета механизације, њено комплетирање и увођење нових савремених машина, били су стално у центру пажње читавог колектива.

Приликом оснивања предузеће је располагало са око 25 руководилаца машина чија је укупна јачина била око 700 КС, односно око 30 КС на једног руководиоца. Сада предузеће располаже са 300 руководилаца и са машинама укупне јачине од око 24.000 КС, што износи око 80 КС по једном руководиоцу.

Машински парк броји сада око 550 машина, не рачунајући резервне моторе. У његовом саставу данас има 32 врсте грађевинских машина са 153 различита типа, што је у многоме стално отежавало рад машинског парка на одржавању које је зависило од резерв-

- деоница Доњи Бањани—Угриновци дужина ове деонице износила је 10,8 км.
- деоница Прелина—Доња Горевница—Мрчајевици—мост на Западној Морави укупна дужина ове деонице износи 24 км.
- деоница Звечан—Косовска Митровица дужина ове деонице износила је 6 км.
- деоница Степојевац—Ђелије дужина ове деонице је 21,5 км.

Предузеће је на Ибарском путу на више деоница изградило укупно 75 км пута.

Изградња пута Прелина—Титово Ужице—Нова Варош—Пријепоље

Радови на изградњи аутопута „Братство—Јединство” од Љубљане до Ђелије:

- радови на делу Аутопута Љубљана—Загреб,
- радови на делу Аутопута Параћин—Ниш,
- радови на делу Аутопута Ниш—Скопље,
- радови на делу Аутопута Параћин—Београд.

У периоду од 1958. до краја 1963. године предузеће „Партизански пут” изградило је укупно 134 км Аутопута.

Радови на обнови и изградњи Скопља Изградња пута Ниш—Димитровград

Изградња Јадранског пута

- деоница Куфин—Сутоморе—Бар,
- деоница Радановићи—Мрчево Поље—Будва,
- деоница Мијатово Коло—Рибаревица—Бијело Поље,
- деоница Косовска Митровица—Вучитрн,
- деоница Урошевац—Качаник.

Изградња пута Бистрица—Потпећ

Реконструкција пута Неготин—Кладово и изградња пута Кладово—Голубац

- реконструкција и модернизација пута Неготин—Кладово
- изградња пута Кладово—Голубац

Предузеће располаже сталним радњама које су извеле следеће објекте:

— ГРАДЊА „БЕОГРАД” — НИСКО ГРАДЊА

Управа градње „Београд” — нискоградња постоји пуних 20 година и изводи радове у Београду и његовој околини.

Обзиром на велики број објеката и специфичне услове рада ове градње, не могу се дати тачни бројчани подаци о извршеним радовима, али се обим тих радова може сагледати из прегледа неколико већих објеката које је градња извршила, а то су: проширење аеродрома у Земуну и Батајници; изградња улица у Новом Београду, од којих су најзначајније магистрала Београд—Земун и Београдски пут; изградња прилаза и саобраћајница са уређењем слободних површина и поплочавање платоа око зграде Савезног извршног већа и зграде друштвено-политичких организација у Новом Београду; изградња прилаза и уређење слободних површина у многим стамбеним блоковима у Новом Београду; изградња саобраћајница у стамбеном насељу на Карабурми; реконструкција Вишњићке улице; изградња саобраћајница и поплочавање површина у кругу Београдског сајма; изградња дела Ибарског пута од Жаркова до Петловог брда и везе Ибарски пут са Чукарицом; изградња саобраћајнице и платоа у кругу Гарде; изградња прилаза Панчевачком мосту; реконструкција улица Савске, војводе Мишића, војводе Пут

них делова из увоза, којих на домаћем тржишту није било. Ситуација се донекле побољшала од када предузеће, приликом куповине машина из увоза, добија извештај проценат најнеопходнијих резервних делова.

Возни парк сада располаже са 210 теретних и 30 путничких возила. Упоредо са набавком нових возила вршена је и обука одговарајућег броја возача и то углавном сталних радника који су се оспособљавали у школи за возаче и на разним курсевима.

1.2. Објекти које је до сада предузеће извело

Реконструкција и модернизација пута Београд—Смедерево—Пожаревац

У току 1948. године предузеће је изградило пројекат и отпочело реконструкцију и модернизацију пута Београд—Смедерево. У периоду од 1948. до 1952. године извршени су радови на модернизацији коловоза до Смедерева.

Укупна дужина реконструисаног и модернизованог пута је 43 км. Ширина коловозне конструкције је 6,0 метара, изузев кроз Гроцку, где је ширина 7,0 метара.

Реконструкција и модернизација пута Београд—Обреновац—Ваљево

Радове на реконструкцији и модернизацији пута Београд—Ваљево предузеће „Партизански пут” отпочело је 1949. године, а трајали су све до краја 1954. године.

У међувремену обављани су и радови на модернизацији дела пута Обреновац—Уб—Ваљево.

На деоници Уб—Словац, дужине 13 км, предузеће је изградило коловоз од асфалт-тепиха на дужини од 7 км, док је 6 км коловоза од ситне камене коцке изградило предузеће „Београд”.

Изградња пута Зворник—Дрињача

Левом обалом реке Дрине, кроз стрме стене, протезао се постојећи пут од Зворника до Дрињаче. Кад је предвиђена изградња хидроцентрале у Зворнику, пројектован је и нови пут услед стварања вештачког језера будуће хидроцентрале.

Предузеће „Партизански пут” прихватило се реализације пројекта и јануара 1952. године отпочело је изградњу новог пута у дужини од 12,3 км.

Изградња пута Београд—Зрењанин

Предузеће „Партизански пут” је 1947. године отпочело са радовима на изградњи пута Београд—Зрењанин.

У току 1947. и 1948. године изграђена је деоница пута од Крњаче до Дунавца у Панчевачком рити у дужини од 25 км са коловозом ширине 6,0 метара.

У току 1954. године предузеће је модернизовало деонице Бесни Фок—Дунавац и Крњача—Борча у укупној дужини од 12 км. У 1955. години модернизоване су, и делимично у целини грађене, деонице Борча—Падинска скела, Дунавац—Караш и Ечка—Зрењанин у укупној дужини од 17,2 км.

У 1956. години изграђене су или модернизоване деонице у Ковилову, варијанта око Ченте, варијанта око Перлеза, Стајићево—Ечка и Ечка—Зрењанин у укупној дужини од 12 км.

Изградња пруге Деспотовић—Ресавица

Радови на Ибарском путу

— деоница Жарково—Петлово Брдо—Липовачка шума
Дужина ове деонице износила је 12,8 км.

ника, кнеза Милоша, Џорџа Вашингтона, делова улица Димитрија Туцовића и 29. новембра и улице Ђуре Ђаковића; изградња стадиона „Црвене Звезде“ и помоћног стадиона „Партизана“; изградња саобраћајница и уређење слободних површина у стамбеном насељу на Бановом брду; реконструкција главне улице у Смедереву; изградња путева у кругу нове железаре у Смедереву; изградња асфалтног пута Радицац—Раља и путева у кругу Пољопривредног комбината Београд; изградња индустријског колосека комбината „Београд“ и на пристаништу „Београд“; модернизација пута Младеновац—Аранђеловац; изградња спомен-парка у Јајинцима и прилаза и паркинга код споменика погинулим совјетским ратним ветеранима на Авали, изградња бране на Букуљи код Аранђеловца, изградња колектора: Бањичког, Вишњичког, у Кнежепољској улици, на стадиону „Црвене Звезде“, изградња аутопута кроз Београд—Новобеоградска страна.

Градња „Нови Сад“

Исто као и Београдска градња и у Новом Саду је изведено безброј саобраћајница и других објеката нискоградње.

4. РАЗВОЈ ГП „ПЛАНУМ“ ЗЕМУН

Грађевинско предузеће „Планум“ из Земуна основано је 14. 1. 1948. године као специјализовано предузеће за изградњу аеродрома, аутопутева, путева са савременим коловозом и свих осталих објеката из домена нискоградње. 14. 1. 1963. године извршена је интеграција са грађевинским предузећем „Соча“ из Сарајева, специјализованим за изградњу подземних објеката, подземних објеката специјалне намене, до-

водних тунела на хидроелектранама, железничких тунела и пруга и рударских подземних саобраћајница, као и тунелских хидроизолација и консолидационих радова на тунелима.

Интеграцијом оваквих специјализованих капацитета у једно грађевинско предузеће, створена је организација способна да уз примену најновијих техничких достигнућа изводи радове на изградњи аеродрома свих категорија, аутопутева, путева са савременим коловозима, бетонских мостова — саобраћајних, хидротехничких и рударских тунела, подземних галерија, хидроизолације у подземним објектима као и санирање постојећих подземних објеката уз примену најсавременије технике и технологије, спољних водовода и канализације, брана земљаних и бетонских, као и масовних земљаних радова.

4.1. Општи подаци о механизацији

Механоопрему за земљане радове чине:

Булдожери 50—270 КС, багери за премине кашике 0,3—1,00 м³, скрепери самоходни и вучни са корпама 5—14 м³. Трактори за вучу и потискивање гусеничари и точкаши 25—170 КС. Утоваривачи запремине кашике 0,3—3,00 м³, дамperi, ауто-кiperи, аутоцистерне и остала транспортна возила носивости 4—20 тона, статички и вибрациони ваљци 6—22 тона (ударни ефекти до 150 тона) вибросили, покретни компресори капацитета од 5 до 18 м³/мин, самоходни грејдери итд.

Годишњи капацитет ове механизације износи:

ископ земље	1,500.000 м ³
ископ у стени	1,000.000 м ³
сабијање насипа	1,000.000 м ³
израда тампонског слоја	150.000 м ³

Механоопрему за бетонске радове на спољним објектима чине:

Комплетне фабрике бетона капацитета од 50 м³/h, комплетна стационерна постројења за извоођење стабилизације са цементом, разастирачи за бетонски коловоз, финишери за бетонски коловоз ширине 3,5 и 7,5 м, специјалне глачалице за бетоноски коловоз, погрешне ситне машине и прибор за уграђивање и негу бетона.

Укупни годишњи капацитети ове механизације за производњу и управљање бетоном износе 100.000 м³

Опрема за асфалтне радове:

Комплетне асфалтне фабрике капацитета 50—150 т/h, асфалтни финишери, кохери, шприц машине и остала потребна средства за производњу и уграђивање асфалта. Ова средства имају укупан годишњи капацитет око 100.000 тона асфалтне масе за асфалтне коловозе.

Опрему за подземне радове чине:

за ископ: радне скеље за бушење различитих профила тежина од 3—20 тона које се крећу по колосеку или монтирају на аутомобилима, пнеуматски бушаћи чекићи од 17 до 28 кг за индивидуални рад са потпорним ногама

или на аутофидима у склопу уређаја за бушење као и бушаћи уређај „ZAX пнеуматски уређај типа FALCON за бушење рупа за анкере, набијање анкера и за преднапрезање анкера као и хидрауличне пресе за испитивање величине преднапрегнутих анкера у систему анкерске подграде у тунелу, комплетни компресорски капацитети у стабилним компресорским станицама за производњу компримираног ваздуха од 10 до 150 м³/мин. по компресорској станици, цевоводи за транспорт компримираног ваздуха промера до 150 мм, комплетни вентилациони капацитети у стабилним вентилационим станицама за транспорт ваздуха од 10.000 до 40.000 м³/h по вентилационој станици, флексибилни цевоводи за транспорт ваздуха промера од 500 до 1000 мм, тунелски утоваривачи на ваздушни погон шински запремине утоварне кашике од 0,13 до 0,40 м³, тунелски утоваривачи гусеничари на ваздушни и дизел погон запремине кашике од 0,60 до 1,15 м³, акумулаторске и дизел локомotive од 3 до 12 тона за вучу материјалних возова са вагонима садржане од 0,75 до 4,00 м³, дамperi носивости 11 тона за тунелски транспорт и сва остала ситна средства потребна за тунелски ископ.

Укупни годишњи капацитет ових средстава износи око 260.000 м³ избијања у стенама средње чврстоће.

Уграђивање бетона у тунелску облогу

Пнеуматски топови запремине од 0,30—0,70 м³, шински транспортни уређаји за транспорт суве бетонске мешавине у склопу покретне фабрике бетона у тунелу за уграђивање бетона у челичну телескопску оплату, миксер вагони за превоз суве бетонске мешавине у тунел, бетонске пумпе капацитета

Хидротехнички објекти.

Предузеће је до сада извело: део хидротехничког доводног тунела дужине 7,7 км, подземну цев под притиском и подземни водостан укључујући све консолидационе водове — инјектирање (11 милиона кг. суве масе) и торкретирање 90.616 m^3 за потребе ХЕ „Глобочица“ у СР Македонији. Подземне резервоаре за нафту, уређење обале и изградња танкерског пристаништа за потребе рафинерије нафте у Ријеци. Бетонску брану и захват „Парменац“ на Морави код Чачка. Насуту акумулациону брану „Кирион I“ у Камбоџи и брану „Баниеја“ у Гвинеји. Радове на спољној канализацији, укључиво колекторе у укупној дужини од 84 км. Радове на спољњем водоводу у укупној дужини од 53 км.

пробијен 6 месеци пре рока, што је постигнуто применом савремене подградје од конструкције, од затезних челичних анкера, челичне мреже и слоја прсканог бетона као и уграђивањем бетона под притиском у челичну телескопску оплату.

Предузеће сада изводи радове:

На аутопуту Зеница-Сарајево, деоница код Лашве у дужини од 10 км. Пруга Београд-Бар: доњи строј пруге на деоници Стапари—Златибор у дужини од 14.633 м са 14 тунела дужине 2.432 м, доњи строј пруге на деоници „Златибор“ — Рибница у дужини од 4.650 м са 9 тунела дужине 2.989 м и доњи строј пруге Пријепоље — Гостун III и IV поддеоница у дужини од 16.209 м са 12 тунела дужине 9.171 м.

— У иностранству:

Насуту брану висине око 100 м на реци „Зарки“ у Јордану.

Санација тунела у експлоатацији.

Санација стенске масе необложених тунела на прузи Никшић-Титоград помоћу конструкције од челичних анкера, челичне мреже и слоја прсканог бетона на 6 тунела у укупној површини од 4.084 m^2 . Санацију дела бетонске облоге тунела „Созине“ прсканим бетоном на површини од 1100 m^2 и инјектирањем иза бетонске облоге у количини од 25 хиљада кг суве масе.

Поред овога предузеће је извело неколико објеката специјалне намене и то:

Неколико подземних хала посебне намене, површине попречног пресека до 160 m^2 , укупне дужине до 5,00 км, укључујући ископ, бетонирање, инјектирање 13 милиона кг суве масе и хидроизолације у количини од 276.778 m^3 . Рударске поткопе у угљенокопима „Угљевић“ и „Ресавица“ и другим саобраћајницама дужине 6,0 км. Тунел „Златибор“, дужине 6.169,30 м који је

5. ЗАКЉУЧАК

У закључку о развоју „специјализованих“ предузећа за грађење путева у Југославији па и у Србији треба истаћи следеће:

Да су се одмах, после рата, због насталих потреба за обновом земље развила и поједина специјализована грађевинска предузећа и то:

— За обнову железничких пруга железничка грађевинска предузећа са посебним погонима за тунелске радове.

— За обнову порушених путева предузећа за путеве која су касније при грађењу аутопута Братство-Јединство порасла у специјализована предузећа за грађење савремених путева.

— за обнову мостова формиране су грађевинске организације за обнову порушених мостова.

тета од 10—22 м³/h, за уграђивање бетона са претоварним силосима садржице 4,00 м³ за дотур бетона у бетонски топ, бетонску пумпу или машину АЛИВА, за справљање и транспорт бетона, машине АЛИВА за израду прсканог бетона у систему подграде од затезних челичних анкера челичне мреже и слоја прсканог бетона, за израду прсканог бетона као дефинитивне тунелске бетонске облоге односно за облагање тунелских портала, машине АЛИВА и торкрет апарати за израду хидроизолације по торкрет поступку као и чистог торкрета, комплетне гарнитуре за извођење инјектирања у подземним објектима.

Укупни годишњи капацитет ових средстава износи око 100.000 м³ уграђеног бетона.

Поред набројане механизације предузеће располаже средствима за производњу каменог агрегата великог капацитета.

4.2. Објекти које је до сада предузеће извело

Аеродроми.

Изведено је петнаест модерних аеродрома са бетонским и асфалтним пистама, међу којима су аеродроми: Београд, Скопље и реконструкцију ПСС на аеродрому Скопље, Титоград, Мостар, Пула, Приштина, реконструкција аеродрома „Дубровник“ и Ријека у земљи, а у иностранству у Либану, Сирији, Јордану и у Замбији два аеродрома.

Путеви.

Предузеће је извело на аутопуту „Братство-Јединство“ у СР Словенији и СР Србији две деонице са цемент-бетонским коловозом укупне дужине 35,5 км са комплетним радовима на доњем

и горњем строју укључиво објекте. На аутопуту „Братство-Јединство“ кроз СР Србију, СР Македонију и СР Хрватску изведено је шест деоница са асфалт бетонским коловозом укупне дужине 80,1 км., са комплетним радовима на доњем и горњем строју, искључиво објекте и путне тунеле. Деоницу аутопута Врхника-Постојна у СР Словенији. Путеве у АП Војводини и то Обреж-Купиново, Делиблато-Мраморак, Крајишник-Сутјеска и Сечањ-Бока у укупној дужини од 65 км.

Предузеће је извело и путеве I и II реда са комплетним радовима на доњем и горњем строју и објектима у укупној дужини од 383 км., као и разне путеве мањег значаја, унутрашње путеве и улице у насељима и фабрикама и сл. са коловозом од цементног и асфалтног бетона, површинске обраде и ситне коцке у укупној дужини од 132 км.

У иностранству предузеће је извело деоницу пута дужине 160 км у Замбији (Северни пут) и пут Ливингстон-Сешеки у Замбији дужине око 180 км.

Железничке пруге.

Изведен је: комплетан доњи строј железничке пруге нормалног колосека Сарајево-Плоче од км 41 до км. 44 са осам тунела укупне дужине 2,2 км, комплетан доњи и горњи строј нормалног колосека Добановци-Аеродром „Београд“, дужине 3 км, комплетан доњи и горњи строј индустријских колосека Миљевина-Фоча, комплетан доњи строј на деоници Влаоле пруге Мајданпек-Бор у дужини од 7,5 км са осам тунела укупне дужине 1280,90 м и доњи строј на делу пруге Београд-Бар, деоница „Ваљево“ у дужини од 4,1 км са 4 тунела дужине 694 м.

— У фази електрификације наше земље формирана су велика предузећа за грађење брана било да су оне насуте или бетонске.

— Одмах после рата појавила се потреба за грађењем првенствено војних аеродрома а касније и цивилних, тако да је формирано предузеће за грађење аеродрома.

Такође су формирана грађевинска предузећа која су имала као сновну делатност изградњу индустријских објеката односно стамбена изградња.

Из напред наведених специјализованих предузећа развиле су се велике грађевинске организације које су способне да изводе и најкомплицованије грађевинске објекте. За период административног управљања привредом поједине грађевинске организације задржале су своју одређену специјализацију. Међутим, каснијих година, готово све специјализоване организације почеле су да губе постепено своју специјалистичку физиономију и да попримају карактер општих грађевинских организација.

У глобалу данас можемо са сигурношћу да тврдимо, да код нас, не постоји ни једна специјалистичка организација која се бави искључиво грађењем савремених путева. Додуше постоје организације за нискоградњу и високоградњу или пак само организације за нискоградњу или високоградњу. Праве организације, чија би основна делатност била грађење савремених путева, данас, код нас у земљи, и нема. Постоје предузећа за путеве која се због законом недефинисаних права и обавеза, баве како одржавањем тако и грађењем нових праваца на својој територији где се налази седиште предузећа.

Као закључак следи да ми немамо специјализованих организација чија би основна делатност била грађење модерних путева. О специјализацији појединих технолошких процеса у оквиру

једне специјализоване организације ко нас и да не говоримо, јер она практично и не постоји. Ако постоје код појединих предузећа, онда је то само изјављивост а не правило.

Нама се данас дешава да нам ни појединим специфичним пословима раде организације које по први пут изводе објекте а посао су добиле јер су „најефтиније”. Међутим, та економичност пре почетка градње је привидна будући да се увек по правилу објекат заврши касније и уз улагање већих средстава. Инвеститори, и то нарочито они који немају у свом саставу довољно стручни апарат да процене и подобност извођача, поведу се за јефтиније понуђеном ценом да би касније платили и до 30% скупле. Поједина пак извођачка предузећа, због немања посла, узимају и нуде неекономске цене само да би добиле посао, а касније раде често пута и некавалитетно и споро. Ми, данас, имамо бивша велика предузећа која су се бавила изградњом хидроцентрала да су се преоријентисала на градњу путева. Она су то свакако морала да ураде због поседовања великих капацитета за ископе и транспорте. Како нису имала машине за извођење коловоза, почело је са улагањем капитала у набавку специјалних машина које нису баш тако јефтине. С друге стране специјализована предузећа, која су располагала са великим, не тако јефтиним машинама, остајала су без посла или су се преоријентисала на други вид грађевинске делатности.

Оформљењем предузећа за путеве створене су организације које су у почетку радиле на одржавању путева. Касније, ова предузећа су прешла да изводе реконструкције појединих путних праваца а у скорије време и на потпуно извођење неких путева. При оваквом стању ствари занимљиво је да смо дошли у ситуацију да немамо специјализованих предузећа, која би се искључиво бавила извођењем појединих

позиција радова код путева, већ имамо општа предузећа која раде све грађевинске послове, у зависности од потребе на тржишту.

Сматрамо, да је са гледишта примене технике и технологије грађења савремених путева овакво стање, какво је данас код нас неодрживо, поготово ако желимо да идемо у веће захвате које нам намеће савремени саобраћај.

Оно је неодрживо пре свега са економске тачке гледишта и то гледано кроз аспект усавршавања и специјализације појединих технолошких процеса. При овој пресудној улози имају стручни кадрови који, су код оваквог стања какво је сада код нас „сваштарни“ а не специјалисти у правом смислу речи. Сматрамо, да би требало да се омогући колико-толико специјализација технолошких процеса као и потребна механоопрема а нарочито стручњака почевши од инжењера па до квалификованих радника, то је потребно урадити следеће:

— израдити перспективно планове изградње појединих путних праваца;

— наћи сигурне изворе континуалног финансирања са тачним износима улагања у појединим годинама;

— усавршавати и побољшати постојеће законске прописе у деловима недовољне прецизности одређених питања;

— надлежности, права и обавезе републичких и других фондова и предузећа за путеве у погледу одговорности у циљу унапређења путне мреже; и

— усавршити кадрове у правцу спремности и квалификованости да преузму на себе изградњу односно одржавање путева.

Све док се не разреше напред изнети проблеми ми ћемо имати „сваштарење“ у грађењу и одржавању путева, а сваштарење у савременим условима, у било којој грани привреде, је неодрживо и вуче назад. Само висока специјализација појединих технолошких процеса омогућује квалитетно и економично пословање.

Сви побројани проблеми морају да буду врло брзо и ефикасно решени уколико не желимо да досадашње иоле специјализована предузећа за грађење савремених путева доведемо до дефинитивног неагажовања на грађењу путева у Србији. Разлог да она не буду ангажована не лежи у самим предузећима већ у политици додељивања послова од стране Републичког фонда за путеве. Сва финансијска средства која се уберу досада су дистрибуирана постојећим предузећима за путеве. На прсте се могу избројати послови који су за задњих пет година додељени предузећима „Аутопуту“, „Партизанском путу“, „Плануму“ или „Ратку Митровићу“. Због тога, ова се предузећа оријентису на извођење радова у иностранству или се препуштају „сваштарењу“ од којег има штете целокупна заједница.

Тибор ГОРЧИК, дипл. инж.

О пројектној служби

Осврт на пређени пут

Када прослављамо једну јубиларну годину подсећамо се увек минулих година. Говорећи о пројектној служби и њеном развоју у СР Србији дужни смо, као прво, осврнути се са пар речи на већа остварења ове службе.

Почећемо са раним пролећем 1946. год. када се приступило пројектовању и трасирању пута Београд—Загреб, саобраћајнице која је нашу путарску делатност заокупљала више година. Потреба за повезивањем наших главних економских централа била је основа за програмирање, планирање и покретање акције за изградњу овог објекта.

Кадрови који су учествовали у изradi техничке документације овог великог подухвата школовали су се, углавном, на пројектовању и грађењу највећег савременог пута пре рата; међународног пута кроз Југославију Суботица—Београд и Ниш—Димитровград.

Дуго смо пут Београд—Загреб називали ауто-путем из разлога што такву саобраћајницу још нисмо имали, те нас је инпресионирала њена дужина и

савремени технички елементи трасе. — У сваком случају, пуштање у саобраћај овог пута био је велики успех пројектаната и градитеља. И једни и други су оскудевали у стручним кадровима и средствима за рад.

У годинама, када су се радови већ приводили крају, око 1950. год. датира и настанак првих пројектних бироа. Почетак рада бироа је важан моменат у развоју пројектне службе, јер исти су окупљали и формирали нове кадрове чија је уска специјалност била пројектовање путева.

Један од следећих већих подухвата, на којем се требало задржати и рећи нешто више, је пројекат Ибарског пута, нарочито деоница од Београда до Љига. Са новим начином прилажењу пројекту, са новом техником у пројектовању, овај елаборат се појављује као велико освежење и донекле као прекретница у концепцији и третирању трасе. Штета је што замисао пројектанта није свуда спроведена, већ је пројекат у току извођења претрпео доста измена.

Затим долази обиман и тежак задатак за пројектну службу: траса половине ауто-пута Београд—Ниш—Ско-

иље. Пројекту су претходила предавања, чланци и дискусије са тематиком о потреби и оправданости реализације ове саобраћајнице. — Саобраћајне студије, иако не у свом потпуном облику, формирале су се уз овај пројектни елаборат и тиме зацртале нови обим техничке документације, која је до тада садржавала само грађевински део пројекта. Пројектна служба је овај задатак дочекала спремна са рутинираним групом пројектаната, која је иза себе имала дугогодишње искуство на пројектовању. — У овом пројекту се први пут јавља, само на једном делу пута, и пејзажно-хортикултурна обрада пута.

Пред пројектну службу се тада постављају нови задаци, све обимнији и све тежи. Велика саобраћајна оптерећења на појединим путним правцима захтевају радикална решења и пројектовање врхунских саобраћајница — ауто-путева. — Ауто-пут кроз Београд је први градски ауто-пут пројектован и изграђен у СР Србији, (изузимајући започети ауто-пут пре рата од Београда до Бањице). Овај објекат, пројектован са свим обележјима градског ауто-пута, покренуо је и успешно решио многе проблеме везане за саобраћајницу оваког ранга. Градске саобраћајнице постижу један посебан третман, савремен, на нивоу градских саобраћајница великих европских градова. Саобраћајни пројекат, који обухвата саобраћајну опрему пута и сву сигнализацију, први пут се јавља у потпуном саставу. — Овај временски период бележи и почетак примене електронских рачунара у пројектовању путева. Први програми су проверавани и комплетирани на већ урађеним пројектима градских раскрсница — саобраћајним петљама.

Већ на следећем великом подухвату, пројекту ауто-пута Београд—Нови Сад, рачунар је обимније и систематски коришћен. Ауто-пут је пројектован за стапну изградњу, тј. у почетној фа-

зи са једним коловозом на којем ће се одвијати двосмерни саобраћај. Овај пројекат је први ауто-пут у СР Србији. Као првенац обиловао је великим дилемама и дуготрајним дискусијама.

Нова реализација пројектне службе је ауто-пут Београд—Ниш, тј. пројектовање другог коловоза поред постојећег. Идејни пројекти су већ завршени, а главни пројекти другог дела су такође при крају. — Наставак ауто-пута кроз Н. Београд је такође у фази пројектовања.

На крају, мора се споменути и то да су пројектне куће из Београда биле активне и на пројектима путева у другим републикама. Од најзначајнијих да наведемо само главне пројекте ауто-пута Сарајево—Зеница.

Ево, то је најкраћи осврт на наше највеће пројектне радове, не говорећи о многим другим остварењима која су дата до данас. Место и улога пројектне службе у путној привреди оцртавала се кроз досадашње реализације саобраћајница и може се представити као функција темпа грађења у нашем послератном развоју. А успони и падови путне привреде били су одраз инвестиционих улагања у изградњу путне мреже.

Оно што је актуелно данас

Дуго година после рата изградња и реконструкција путева није била усклађена и далеко је заостајала за развојем осталих привредних грана. Неизграђеност и слаб квалитет путне мреже још више се изражава наглим порастом броја моторних возила. И данас, са негативним својствима и недовољним саобраћајним услугама, југословенска магистрала путна мрежа је на слабом гласу у свету. Промет је често успорен, сигурност превоза смањена и велики је број саобраћајних не-

орећа. — Изгледа да је првобитни застој у изградњи путне мреже тешко надокнадити.

Све су ово добро познате и често спомињане чињенице. Када већ говоримо о пројектовању само од себе се намеће питање: шта може учинити пројектна служба да се стање на нашим путевима поправи?

Пројектанти су верни претходници градитељима и често уз велике напоре и залагања извршавају задатке у врло кратко постављеним роковима. Та наметнута журба због кратких рокова је велики камен спотицања. Резултати рада у таквим условима су недовољно простудирани и непотпуна решења. У току извођења радова долази до изненађења, промена и додатних радова. Стварају се деонице са вечито болним тачкама, које се стално лече и увек стварају главобољу. Не знам да ли можемо набројати неколико пројеката који су рађени у нормалним условима са довољно времена на располагању. Ако желимо боље да радимо, за студије, истражне радове и пројектовање, треба обезбедити много више времена него што се до сада давало.

У ранијем периоду када је прилив финансијских средстава био неравномеран, свако дугорочније планирање било је нереално. А само дугорочни планови грађења путева омогућују солидну и студиозну израду пројеката. А данас, пак, када су извесна стална средства намењена за путеве обезбеђена, нисмо изгледа сасвим организационо спремни за вођење дугорочне политике пројектовања и грађења путева.

Затим, важно је место које пројектна служба заузима у путној привреди. Пројектант треба да има водећу улогу све до почетка реализације објекта. Он треба да буде тај који одређује обим радова на пројектовању да би могао дати најбоље решење. Да ли треба саобраћајна студија, идејни проје-

кат, у ком обиму су потребни истражни радови; то све треба да зависи од пројектанта. Једном речју; пројектни програм је дело пројектанта. Узрок што пројектант до сада није дошао до потпуног изражаја је великим делом и распарчаност пројектне службе. Досадашњи недостатак велике специјализоване куће која окупља све струке потребне за израду техничке документације једне савремене саобраћајнице, одразило се на квалитету и комплетности пројектних елабората.

У току извођења радова мора да се осећа присутност пројектанта. У решавању појединих проблема насталих у току градње као и у спровођењу разних измена и допуна, ангажовање и сарадња пројектанта је неопходна. Пројектант није завршио свој део посла када је испоручио пројекат, већ онда када је изградња објекта завршена.

Ако, пак, поставимо питање да ли пројектујемо рационално и економично, одговор не би био увек позитиван. Брзо пројектовање, а дуго грађење не даје сигурно повољне ефекте. Али овде су одлучујућа новчана средства која се одвајају за радове на пројектовању. — Постојећи услови и нормативи за плаћање пројектних услуга су непогодни за један студиозан рад и за настојања да се да добро пројектно решење. Пројектант при таквим условима плаћања нема могућности да тражи и проналази најбоља решења, те такав рад у сваком случају повећава трошкове грађења. Примењивањем такве политике према њима, пројектна служба нема могућности за унапређивањем своје делатности и испитивањем савремених метода и средстава рада. — У свакој делатности треба истраживати и примењивати нове методе у раду као и школовати и усавршавати кадрове, а све у циљу да се добију бољи и економичнији производи. Инвеститори морају улагати у пројек-

не службе да би резултате истих могли да комерцијализују.

Пројектна служба може много учинити и помоћи да се стање на нашим путевима поправи. Треба само овој служби дати оно место у путној приреди које јој по свим рационалним показатељима припада.

Пројектна служба и Друштво за путеве

Пројектна служба је у Друштву за путеве налазила увек доброг и корисног сарадника, јер Друштво за путеве је од почетка свог деловања било иницијатор и покретач свих актуелних питања у вези путне мреже. Друштво преко својих чланова активно учествује у обради појединих студија у циљу аргументованог и стручног доказивања потребе за изградњом појединих путних праваца. Пројектној служби Друштво је пружио помоћ у свакој прилици и по потреби својим ауторитетом утицало на доношење појединих одлука.

Плодан је рад Друштва на информисању и размени искустава путем

стручних предавања и екскурзија. — Рад на стручном уздизању кадрова, иступања пред органима Републике, одржавање везе са струковним организацијама других земаља, све су ово делатности Друштва које помажу и унапређују пројектну службу.

Као нарочити резултати рада Друштва за путеве последњих година морају се споменути међу осталима: изванредно успела монографија „Ауто-пут Братство-Јединство“; допринос Друштва у изради предлога магистралне мреже путева СФРЈ као и активно учествовање у изради и издавању путних норматива и прописа.

Монографија о ауто-путу „Братство-Јединство“ је пример публикације каква би требала да буде издата по завршетку изградње сваке веће саобраћајнице. У појединим земљама то је и обавеза инвеститорске групе. Нема бољих уџбеника од оваквих публикација, где се на конкретним примерима учи и стиче искуство.

Часопис Друштва „Пут и саобраћај“ афирмисао се у стручним круговима а са више разумевања које би било обавезно пружити тој публикацији, још успешније би обављала своју делатност.

Учешће ЈНА у изградњи путне мреже

Интензивније учешће армије на изградњи јавних путева почело је 1953. године. Одлука о већем и сталном ангажовању јединица ЈНА на изградњи путне мреже донета је из два међусобно повезана разлога:

— да би се инжењеријске јединице обучиле у руковању савременом механизацијом, која је тих година почела масовније да се производи и уводи у радове на путевима, а самим тим и у инжењеријске јединице, које имају поред осталих задатака у рату, и изградњу саобраћајница за чисто војничке потребе;

— са друге пак стране, да би се трошкови обуке, као што су утрошак материјала, амортизација машина, плата и дневнице руководећег кадра итд, који су стварно постојали изводећи обуку на полигонима, употребили на јавним путевима, тј. да се после извршене обуке види и ефекат, тиме што ће се изграђени део неког пута предати у редовни саобраћај.

Обзиром да су капацитети инж. јединица у том периоду били доста снажни, а који су, као што је напред речено, до тада коришћени скоро искључиво на полигонима, то је и донета одлука о укључивању инж. јединица у изградњу јавних путева.

Овде треба напоменути да је са оваквом одлуком ЈНА преузела и обавезу о далеко већем учешћу у финансирању појединих путних праваца и утрошку средстава, него што је то било стварно потребно искључиво за обуку.

Повећање улагања, одн. издвајања средстава уследило је ради набавке савремене механизације за иградњу јавних путева, као што су, асфалтне базе, финишери итд, а који нормално нису приоритетни за радове чисто војних потреба. Даље, проширењем делокруга рада указала се потреба за квалификованим и високо квалификованим кадром, који се морао узети из грађанства а самим тим и плаћати по свим важећим прописима.

Пошто је ЈНА у овом периоду изводила радове на целој територији СФРЈ, то је руковођење над истим остварено преко ВП 4479 Београд која је, поред улоге инвеститора, имала надзор и инспекцију као и учешће у пројектовању појединих путних праваца.

Како је отприлике у исто време (1953. г.) формирано и „Друштво за путеве Србије“ које је својим радом у протеклих 20 година у многамо допринело унапређењу путне политике и узе-

ло учешћа у свим важнијим фазама изградње, то је и ЈНА преко својих стручних представника константно суделовала у раду друштва. Учешћем у раду друштва, ЈНА је била у току догађаја по питању планирања и перспективе изградње појединих путних праваца, што је у сваком случају било од користи при доношењу одлука о заједничком финансирању одређених путева.

Изградња јавних путева у режији ЈНА у периоду 1953.—1973. године:

Инжењерске јединице ЈНА изводице су поред својих основних задатака и објекте јавне намене као: путеве, мостове и друге објекте који се користе за опште јавне потребе.

Стварни допринос ЈНА на изградњу јавних комуникација најбоље се може видети кроз следеће податке. Оператива ЈНА је на територији СФРЈ у овом периоду финансирала и изградила око 2.500 км путева разних категорија, од чега је више од једне трећине са савременим коловозом. На поменутиим радовима обучено је неколико хиљада војника свих специјалности и струка које су се на овим радовима појављивале.

Једна од великих тешкоћа у раду, која је непрекидно пратила ангажовање и максимално искоришћење постојећих капацитета, јесте недостатак финансијских средстава. Због тога је и годишњи обим извршених радова редовно био испод стварних могућности и остајао је један део неискоришћених капацитета.

Међутим, ако се има у виду, да су средства за грађење путева издвајана из предвиђених расхода за ЈНА и да је ово изискивало знатан напор да се та средства издвоје, може се закључити да је износ средстава из буџета директно враћен привреди био велики,

па је и остварени темпо изградње из године у годину повећаван, а ипак испод могућности и капацитета.

Из напред изнетог јасно се види да је допринос ЈНА на изградњу путева не мали, а чиме је остварен и конкретан допринос армије у привредном развоју земље.

Ниво технологије грађења и квалитет радова данас.

Увођењем савремене механизације и опреме на изградњу комуникација примљен је и карактер индустријског рада а и одговарајуће технологије. Из овога је произашло и знатно смањење учешћа радне снаге, која је првих година масовнијег грађења путева била основни елеменат за извршење задатака. Паралелно са увођењем нових машина на изградњу путева, развијани су и савремени помоћни погони за производњу камених агрегата, сепарације шљунка, бетона, асфалтних база итд. Овде треба напоменути, да је са повећаном механизованошћу радова, дошло до изражаја и потребе за што је могуће већим коришћењем локалних материјала за изградњу горњег строја а нарочито шљункова.

Из напред изложеног може се закључити да је ЈНА извршила у протеклом периоду врло обимне радове и у веома сложеним и тешким теренским условима.

Да би се постављени задаци извршили квалитетно и на време, вршене су детаљне, претходне студије и анализе на бази којих су следила пројектовања, измене и допуне пројеката и стварања најповољнија организација радова. У свим фазама радова непрестано је праћен развој путне технике, примена нових метода грађења и нових грађевинских материјала.

За извршење свих радова и контролу квалитета истих ангажован је Ин-

ститут за инжењерске радове, који је преко својих теренских лабораторија, почев још од 1954. године, вршио сва претходна и контролна испитивања.

У току двадесетогодишњег рада на путевима извршено је око 20.000 разноврсних испитивања из области геомеханике, бетона и асфалта. Посебно треба нагласити улогу Института у формирању теренских лабораторија и обуци особља за рад са истим.

За набавку и комплетирање теренских лабораторија утрошено је преко динара 2.000.000. Формирани су покретљиви и врло погодни комплети за сва испитивања из геомеханике, бетона и асфалта на путевима. Кроз ове теренске лабораторије до сада је прошло око 200 инжењера, техничара и квалификованих лабораната, претходно обучених у Институту за инжењеријске и заштитне конструкције.

Закључак :

Масовно учешће јединица ЈНА на изградњи путне мреже за протеклих 20 година у потпуности је добило оправдање и постигло прави циљ. Реконструкција и изградња неких, данас магистралних саобраћајница, отпочета је снагама и средствима ЈНА. Између осталих то су: Јадранска магистрала на делу Кос. Митровица-Урошевац дужине око 70 км, затим Ибарски пут од Лазарева до моста на Западној Морави преко Рудника и Прељине дужине око 75 км, који је рађен у периоду 1957—1961. г. Даље, реконструкција истог пута од З. Мораве до Кос. Митровице у дужини од око 150 км у времену од 1962—1969. године. Ова реконструкција рађена је већим делом као привре-

мено решење због будуће изградње хидроенергетског система на Ибру између Крајева и Рашке.

Пут Прелина-Чачак-Т. Ужице кроз Овчарско-Кабларску клисуру на делу Међумурје-Кратовска стена дужине око 30 км. Ово је у ствари одвојак од Ибарског пута и преко Т. Ужица и Вишеграда и даје најкраћу везу Београду са Дубровником.

Поред ових магистралних праваца, ЈНА је изградила и низ других путева нижег реда као што су: Призрен-Брезовица-Догановић, реконструкција и модернизација пута Догановић-Тетово до границе СРМ, пут Мионица-Дивчибаре преко Крчмара. Поред ових путева ЈНА је радила истовремено, у овом периоду и на територији других република, где допринос у изградњи није баш безначајан.

Из напред изнетог види се, да су пионирски захвати са инжењеријским јединицама показали ове предности и користи за националну привреду, за развој неразвијених и заосталих крајева, за снижење трошкова производа и унапређење туризма које дају савремене саобраћајнице.

Укупни обим улагања у изградњу путне мреже оправдао је свој циљ јер су старешине овладале сложеним проблемима савремене организације грађења, обучени су многи руковођици на најсавременијим машинама, а национална привреда добила је око 2.500 км путева.

Поред овога, постигнут је велики напредак и у квалитету извођења радова, затим економичност грађења, тако да су јединице ЈНА данас способне да се уврсте међу реномиране организације које раде на изградњи путева у нашој земљи.

Јован ШУТИЋ, дипл. инж.

Развој научноистраживачког рада у области путева

Готово је сувишно понављати чињеницу да је наука постала моћан фактор друштвеног напретка. Крупна научна достигнућа и њихова примена у пракси, у толикој мери стимулишу производњу да се данас поуздано може говорити о научно-техничкој револуцији.

Сигурно је, исто тако, да развој научноистраживачког рада у целини, па и у области путева, зависи од привредне и економске снаге земље и да се мења у зависности од ње. Како је развој привреде непосредни подстрек развоја путева, односно саобраћаја, може се готово увек из развијености привреде проценивати стање и развијеност путева.

У потрази за почецима научноистраживачког рада у области путева и саобраћаја на њима, морамо се вратити у период између првог и другог светског рата. Предратна Југославија као неразвијена пољопривредна земља, имала је у 1930. год. укупно око 17.000 аутомобила. У периоду од завршетка првог светског рата па до 1930. год. израђено је нешто макадамских коловоза на најважнијим путним правцима.

Вршене су мање реконструкције путева и проширења коловоза. Саобраћај је био врло мали и обављао се у највећој мери запрежним возилима. Елементи трасе као и ширине коловоза су били изразито скромни. Пред крај тог периода, тј. 1929. год. долази до грађења првог савременијег пута од Београда до Авале у дужини од 16 км. С обзиром на време у коме је грађен, тј. пут кога карактерише примена врло малих радијуса хоризонталних кривина ради прилагођавања терену и смањења земљаних радова, представља знатан напредак у техници пројектовања и грађења путева, јер је коловозни застор израђен од опеке и крупнозрног бетона, док је подлога макадамска и шпаше, што је сигурно крупна новина за оно време. То је прва претеча савремених коловозних конструкција у СР Србији.

У том предратном периоду прекретницу у погледу грађења путева чини 1935. год. када почиње планско грађење савремених коловоза на постојећим путевима као и грађење нових путева. Тај период траје све до почетка другог светског рата и он се може сматрати првим зачецима истраживачког

рада на путевима. У том периоду израђен је савремени пут са коловозном конструкцијом за тежак моторни саобраћај на путу: мађарска граница—Суботица—Нови Сад—Београд—Топола, као и део пута Црвени Крст—Нишка Бања, као делови међународног пута Лондон—Истамбул. У то време пада и грађење ланчаног моста преко Саве код Београда, као и моста преко Дунава код Новог Сада. Поред тога, започети су и радови на делу пута од Нишке Бање преко Пирота до бугарске границе. Вредност ових радова износила је око 1.000.000.000 ондашњих динара, а средства су одобрavana у две транше: 1935. год. око 580 милиона и 1938. год. око 500 милиона. Овај период је интервал најинтензивнијег грађења путева у предратном периоду и трајао је све до почетка другог светског рата који га је и прекинуо. Интересантно је напоменути да је један километар пута од мађарске границе до Београда (без мостова на Дунаву код Н. Сада и преко Саве код Београда) коштао просечно око 1.315.000 тадашњих динара. У периоду од 1935. до 1939. год. нарастао је и број моторних возила којих је у 1939. год. било око 22.500. У поређењу са данашњим, око милион возила, то је сигурно веома скромна цифра.

Подсећајући млађе читаоце на овај предратни период желимо да укажемо на његов велики значај за доцнији развој технике и науке о пројектовању и грађењу путева, па га зато и сматрамо почетком организоване примене научних достигнућа у области путева. Поред тога, у том периоду створена су и прва искуства и први високостручни кадрови. Највећи део тих стручних кадрова изнео је терет послератне обнове и изградње путева, и био стручни васпитач нових кадрова који су се стварали у новим повољнијим условима. Као и данас и у то време, узор у погледу нивоа науке и технике про-

јектовања и грађења путева, био нам је западноевропски ниво, који смо желели достићи. Мора се рећи да је поступак преношења иностраног искуства из домена пројектовања и грађења путева био врло ефикасан и да су тадашња инострана достигнућа веома брзо и ефикасно преношена и примењивана код нас. Проблеми које је наметало пројектовање и грађење као и контрола квалитета радова поменутих делова међународног пута, сигурно су подстакли прве истраживачке радове код нас, па зато тај период сматрамо почетком научноистраживачких радова у области путева. Особити и организовани подстрек истраживачком раду у области путева дали су у то време формиран и специјализован одсек одељења за испитивање материјала тадашњег Министарства грађевина, као што су одсеци за камен, цемент и бетон, битумен и асфалт и механику тла.

Други светски рат не само да је прекинуо започети замах грађења савремених путева, а с тим у вези почетак истраживачког рада, већ нам је донео таква разарања путева и мостова на њима, да је у првом послератном периоду највећа пажња морала бити посвећена оправци и оспособљавању путева за нужно обављање саобраћаја. Колико је овај рат нас уназadio, односно колико нас је омео у настојању да што пре модернизујемо и изградимо путну мрежу, показује пример да смо пут Ниш—Пирот-бугарска граница започет са грађењем 1936. год. делимично завршили крајем 1964. год. тј. после 28 година, а потпуно тек 1973. год. тј. после 37 година.

Непосредно после завршетка другог светског рата, морали смо због ратних разарања као и привреде и економске заосталости да фаворизујемо развој енергетике, сировинских база и индустрије, тако да су путеви остали у другом плану. Међутим, убрзо се пока-

зало да настаје знатан раскорак између развоја привреде у целини, а посебно индустрије, и изградње путева, и да тај раскорак све више расте, те постаје кочница даљем развоју целокупне привреде. Са извесним варијацијама овај закључак важи и до данас, јер никако не успевамо да ускладимо растуће саобраћајне потребе са изградњом одговарајућих путева. Имајући у виду претходни закључак, већ се 1946. год. приступа изградњи „ауто-пута” Београд—Загреб.

Мора се рећи да је овај пут пројектован по врло савременим начелима са ширином пута од 12 м и дебљином коловозне конструкције од око 60 цм. Грађен је само један коловоз, док је на левој страни резервисано место за други коловоз. Укрштаји са железничком пругом су у два нивоа, док су укрштаји са осталим путевима у нивоу. Интензитет реализације овог првог послератног савременог пута у почетку је био веома мали. До 1948. год. изграђено је свега 3% од укупне његове дужине. Међутим, у периоду од 1948—1950. год. када је пут и завршен, рађено је са масовном применом омладинске радне снаге, тако да је у 1949. години радило око 80.000 омладинаца. Приликом грађења овога пута, а нарочито контроле квалитета материјала и извршених радова, долази до примене савремених достигнућа науке и технике грађења путева, па се овај период може сматрати послератним почетком истраживачког рада на путевима. Крупну улогу у томе има после рата формиран Институт за испитивање материјала СР Србије, а нарочито његова одељења за камен, цемент и бетон, асфалт и механику тла.

Иако још увек немамо праве институције која би се бавила научноистраживачким радом у области путева, поменута одељења наведеног Института имају снажан утицај на унапређење и увођење нових материјала и техноло-

гија уграђивања, као и на контролу квалитета. Треба напоменути да је за истраживачки рад на путевима ангажовано врло мало кадрова и средстава, и да је највећа активност у преношењу иностраних искустава у примени нових материјала и поступака при грађењу путева као и на контроли материјала извршених радова. Научноистраживачки рад уместо да претходи, он једва стиже да прати повећани обим грађења, па тиме и проблеме везане за пројектовање и грађење. Нарочито савремено грађење које карактерише велика механизованост радова, намеће знатне проблеме градитељима недовољно или непотпуно снабдевањем механизацијом и навикнутим применом људске радне снаге. Ово је период када се на место европске механизације и технологије грађења путева (шински транспорт при извршавању земљаних радова) прелази на америчку механизацију (која се делимично добија као помоћ) и покушава да примени савремена технологија која одговара овој механизацији. Неусаглашеност типова и капацитета машина доводи тада до апсурдних ситуација. Тако се недостатак механичких средстава за сабијање замењује масовном људском радном снагом (сабијање ручно дрвеним железничким праговима на км 12 + 650 до км 13 + 500 од Београда).

Следећи период од 1950. до 1958. год. је период знатне стагнације у односу на претходни. Негативне последице које је изазвала позната акција информбироа, осетиле су се на целокупни привредни развој па и на изградњу путева. Међутим, овај период је значајан јер долази до великих унутрашњих промена које доноси децентрализација привреде и стварање основа за радничко самоуправљање. У оваквим условима стварају се специјализована грађевинска предузећа за грађење путева, која и данас постоје и раде.

Колико је мали био интензитет грађења путева у овом периоду карактерише грађење дела Ибарског пута од Жаркова до Степојевца, дужине 17 км. Овај део пута грађен је од 1954—1959. године, што износи око 3 км годишње. Међутим, у погледу истраживачког рада, овај период је интересантан по напорима да се допринесе економичнијем грађењу путева коришћењем локалних расположивих материјала и применом метода стабилизације тла. Нарочиту заслугу за напоре у овом правцу има Одељење за путеве тадашњег Војно-техничког института. Овај поступак грађења, нарочито погодан за регионе дефицитне каменим материјалом, покушава да се примени најпре на пробним деоницама. Једна од већих пробних деоница организована је на поменутом путу код Степојевца, док је њих више формирано у Војводини, која је посебно заинтересована за овакав поступак грађења.

Последњи период у овом развојном путу је период од 1959. год. па до данас. Њега карактерише интензивније грађење путева, јер се предузима изградња магистралних путева, као што су ауто-пут од Београда ка Скопљу, затим пут Београд—Титово Ужице—Бистрица, пут Ниш—Пирот—бугарска граница, пут Параћин—Зајечар и ауто-пут Београд—Нови Сад. Овде спомињемо само главне путне правце, међутим, поред њих грађени су и нарочито модернизовани, многи други путеви. Укупни обим новоизграђених или модернизованих путева у овом периоду износи око 1000 км, што је готово троструко више но у претходном периоду. Поред знатнијег обима радова, овај период карактерише квалитативни скок у погледу концепција пројекта и технологије грађења. У овом периоду стасава и млађа генерација стручњака, која прихвата савремене концепције пројектовања и грађења путева и искуства својих старијих колега. Нагло расте број инже-

њера и техничара који се баве уопште свом проблематиком путева. Отварају се нови факултети на којима се формирају високостручни кадрови. Почиње постдипломска настава и промовишу се први магистри. Поред тога, стварају се бројне лабораторије при предузећима које се баве контролом квалитета материјала и извршених радова на грађењу путева. Најзад, формира се и почиње са радом Институт за путеве, који окупља бројне стручњаке из свих области везаних за пројектовање и грађење путева као и саобраћаја и економике. Међутим, и у овој, као ни раније наведеним етапама развоја, обим и ангажовања средстава за научноистраживачки рад нису адекватни обиму грађења путева и средстава која се за то улажу. Морамо са жаљењем да констатујемо да друштвена заједница и привреда непосредно заинтересована и везана за путеве, њихову изградњу, одржавање и саобраћај на њима, издвајају минимална, апсолутно недовољна средства за научноистраживачки рад. Када се то у извесном минималном облику и чини, онда је то спорадично, расцепкано, несистематично и неплански. Због овакве ситуације нема ни прилива млађег научног и истраживачког кадра, а број научноистраживачких тема из области путева које су обрађене или се обрађују, може се на прстима набројати. Ако се има у виду колико се средстава данас улаже у изградњу путева, када је цена грађења једног километра савременог пута (или ауто-пута) нарасла на милијарду старих динара, и када су дилеме око правилног избора пре свега оријентације шта и како пројектовати и градити да би се оптимално задовољиле саобраћајне потребе уз најефикасније коришћење финансијских средстава, онда се, као императив, намеће потреба већег, комплекснијег интегралнијег укључивања научноистражи-

вачког рада у целокупну путну привреду.

Друштво за путеве је у више махова покушавало да помогне унапређивању научноистраживачког рада у области путева. На више својих конгреса и радних састанака чињени су предлози да се научноистраживачки рад поспешује и унапреди. Међутим, досадашњи напори нису уродили плодом. Из досадашњих излагања може се видети да ни до сада а не предвиђа се ни за убудуће, нисмо се ангажовали на неким фундаменталним научним истраживањима за које је непосредна привреда мало заинтересована. Таква истраживања остављамо развијенијим, економски јачим земљама које их обрађују. Као и до сада, што је предвиђено и за убудуће, код нас се ради о развијеним истраживањима везаним за припрему нових материјала и поступака грађења везаних за наше услове и могућности. Али се ради о пра-

вилном и на науци заснованом концепирању наше путне мреже, њеном димензионисању и етапности њене реализације. На жалост, ове проблеме нисмо ни начели, мада смо сведоци доношења крупних одлука ове врсте, заснованих на импровизацијама. Не набрајући овом приликом све оне домене деловања научноистраживачког рада у које до сада нисмо још ни закорачили, као и оне више-мање познате, у којима смо нешто и до сада радили и имали извесних успеха, надамо се да ће ова јубиларна година формирања Друштва, бити прекретница у даљем успешнијем развоју научноистраживачког рада. Не смемо више оперисати са научно-техничком револуцијом као празном паролом, већ морамо научноистраживачки рад на путевима поставити на право место и дати му друштвени и економски значај који он стварно и заслужује.

„ROUTE ET TRAFIC”

Ce numéro est dédié à les 20 années d'existence et de travail de Društvo za puteve SR Srbije.

L'article „20 ans d'existence et de travail de DRUŠTVO ZA PUTEVE SRS (1953—1973) présente le travail du DRUŠTVO dans cette période, les actions importantes entreprises par Društvo et les problèmes qu' on a du contronter.

Certains membres du Društvo ont été lavangés pour avoir travaillé avec beaucoup de ze'le dans Društvo depuis sa fondation a' ce jour.

Autres article dans ce numéro:

— Developpement de l' Entreprise des routes et du reseau routier en Serbie.

— Developpement des Entreprises spécialisées pour la construction des routes.

— Developpement du service de projet.

— Participation de JNA dans la construction du réseau routier.

— Developpement du travail des recherches scientifiques.

présentent la situation de ces organisations 20 ans avant et à présent. Ou a fait ressortir les efforts de društvene zajednice, DRUŠTVO ZA PUTEVE et des membres de ces organisations pour que l'économie routière en Serbie puisse répondre aux exigences du trafic moderne.

„ПУТ И САОБРАЋАЈ”

Этот номер посвящен Двадцатилетию существования и работы Дорожного общества СР Сербии.

В статье „Двадцать лет существования и работы Дорожного общества СР Сербии (1953 — 1973) дается обзор работы Общества в данном периоде с подробностями о более значительных акциях которые Общество предпринимало и проблемах с которыми Общество сталкивалось. Подчеркнута и долголетняя работа отдельных членов Общества которые с большой самоотверженностью работают в Обществе от его основания до настоящего времени.

Остальные статьи этого номера:

— Развитие дорожных предприятий и дорожной сети Сербии;

— Развитие специализированных предприятий по постройке дорог;

— Развитие службы проектирования;

— Учение ЮНА в постройке дорожной сети и

— Развитие научно-исследовательской работы састаяние этих организаций 20 лет тому назад и в настоящее время. Подчеркнуты усилия общественного объединения, Дорожного общества и членов коллектива этих организаций чтобы дорожное хозяйство Сербии отвечало требованиям современного дорожного сообщения.

„ROAD AND TRAFFIC“

This issue has been dedicated to the SR Serbia Road Association 20th-anniversary of its existence and work.

The article „Twenty Years of the SR Serbia Road Association Existence and Work (1953—1973)“ reviews the work of the Association in given time-frame with detailed significant activities that have been undertaken by the Association and problems with which it has been confronted. Many years work of particular members has been pointed out, the ones that have worked with much sacrifice in the Association — from its foundation till today.

The other articles in this issue:

- Development of the Road Enterprises and Road Net-Work of SR Serbia;
 - Development of the Specialized Enterprises for Road Construction;
 - Development of the Design Services;
 - Participation of JNA (Yugoslav Army) in Road Net-Work Construction;
 - Development of the Scientific-Research Work
- display the state of these organizations 20 years ago, as well as today. The efforts has been stressed, which has been made by the Community, Road Association and their members in order to make Serbian economy to respond to the requirements of up-to-date traffic.

„STRASSE UND VERKEHR“

Diese Nummer ist dem zwanzigjährigen Bestehen und Arbeit des „Društvo za puteve NR Srbije“ gewidmet.

Der Artikel „Zwanzigjähriges Bestehen und Arbeit des Društvo za puteve SR(1953—1973)“ stellt die Arbeit der Vereinigung in der gegebenen Zeitspanne dar, mit allen Details über die bedeutenden Aktionen, welche diese Vereinigung vornahm und Problemen welchen sie gegenübergestellt wurde. Hervorgehoben ist die langjährige Arbeit der einzelnen Mitglieder der Vereinigung, welche mit voller Aufopferung in der Vereinigung von deren Bestehen bis heute arbeiten.

Die übrigen Artikel in dieser Nummer:

- Entwicklung der Unternehmungen für Strassen und das Strassennetz Serbiens,

- Entwicklung der spezialisierten Unternehmungen für den Bau der Strassen,
- Entwicklung des Projektierungsdienstes,

— Teilnahme der JNA beim Bau des Strassennetzes und

- Entwicklung der wissenschaftlichen Forschungsarbeit,

zeigen den Stand dieser Organisationen vor 20 Jahren und den Stand heute. Hervorgehoben sind die Bemühungen der gesellschaftlichen Gemeinschaft, Društvo za puteve und der Mitglieder der Kollektive dieser Organisationen, damit die Strassenwirtschaft Serbiens dem Verlangen des zeitgenössigen Verkehrs entsprechen kann.

РЕДАКЦИОНИ ОДБОР

Букић Живорад, дипл. инж, Филиповић Љубомир, дипл. инж, Брауновић Пре-
драг, дипл. инж, Стевановић Добривоје, дипл. инж, Терзић Милорад, дипл.
инж, Гопчевић Србан, дипл. инж, Лазаревић Јован, дипл. инж, Атанас Ололски,
дипл. инж, Димовски Тодор, дипл. инж, Живковић Миодраг, дипл. инж, Јова-
новић Миодраг, дипл. инж, Станковић Јордан, дипл. инж, Стевић Душан, в.
техн, Шурбановић Бранко, дипл. инж, Иванчевић Милан, дипл. инж. Аксалић
Звудија, дипл. инж.

Главни и одговорни уредник:

Живка Мијатовић Београд, Кумодрашка 257, тел. 466-134, 466-522, 466-543.

Технички уредник и коректор:

Вера Спасојевић

Претплату слати на текући рачун Друштва за путеве код Народне банке
60806-678-4223

Огласе и остало слати на Друштво за путеве СР Србије, паштански фах 452
Кумодрашка нова 257, тел. 466-522

Претплата за појединце 2 Н. динара за један број. Претплата за установе и
предузећа годишње 100 Н. дин. тарифа за огласе: цела страна у тексту 300.
Н. дин. пола стране 200 Н. дин., на корицама цела страна споља 500 динара,
унутра 350 Н. динара.

Цена 2 Н. динара

Тарифа за огласе који се штампају целе године мања је за 50%

Издавач,

Друштво за путеве Србије, Македоније и Црне Горе.

Часопис излази месечно.

Штампа: Штампарско издавачко предузеће ПТТ — Београд