

ПУТ И САОБРАЋАЈ

УИА УИТА



САДРЖАЈ

Инж. Радојица Јауковић — Ауто-пут „Братство-јединство” Љубљана — Загреб — Београд — Скопље — Бевђелија

Никола Крахтис и Милисав Миливојевић — Нека питања у вези управно-правне делатности у области јавних путева

Велимир С Лазаревић — Снабдевање омладинских радних бригада, учесника на изградњи магистралних путева

Инж. Миодраг Николић — Основна питања усклађивања рада у аутобуском саобраћају у СР Србији

Из стране штампе

Некролог

Службени део

СРБИЈА ТРАНСПОРТ - БЕОГРАД

УЛИЦА „14 ДЕЦЕМБРА“ БР. 84

Телефони:

Директор 44-826

Секретар 47-149

Рачуноводство 47-150

има у свом саставу и следеће службе и објекте:

1. АУТОБУСКЕ СТАНИЦЕ ЗА ПРЕВОЗ ПУТНИКА У МЕЂУГРАДСКОМ САОБРАЋАЈУ

Београд — улица Железничка број 4, телефон 21-304

Ниш улица „12 фебруара“ број 11, телефон 39-88.

2. ТРАНСПОРТНЕ БИРОЕ ЗА ОРГАНИЗАЦИЈУ ПРЕВОЗА РОБЕ КА МИОНИМА

Београд ул. Гаврила Принципа 58, телефон 25-904 и 29-222

Загреб — ул. Гајева бр. 59, телефон 37-504.

Ријека — ул. Долац бр. 13, телефон 23-645.

Нови Сад — ул. Јована Суботића бр. 23,
телефон 52-015.

Лозница — Фабрика „Вискоза“ II улаз,
телефон 82-010-18/206

Краљево, Трг октобарских жртава бр. 30, телефон 672.

Крагујевац — ул. ЈНА бр. 14, телефон 20-54.

Ниш — ул. „12 фебруара“ бр. 21, телефон 31-70.

Крушевац — ул. Цара Лазара бр. 3, телефон 20-509.

Смедерево — просторије АУТОМОТО друштва,
телефон 88-119.

Шабац — ул. Партизанска бр. 28, телефон 20-53.

3. СЛУЖБУ ЗА СНАБДЕВАЊЕ ПРЕДУЗЕЋА основним средствима, аутоматеријалом и гумама са седиштем у Београду — ул. Гаврила Принципа бр. 60, телефон 29-727.

Путници и корисници превозних услуга нај-
економичније ће те обавити све врсте превоза
возилима аутотранспортних предузећа • Обра-
ћајте се за превозне услуге аутотранспортним
предузећима чија се седишта налазе у свим
већим местима на територији србије.

ПУТ И САОБРАЋАЈ

ЧАСОПИС ДРУШТВА ЗА ПУТЕВЕ СРБИЈЕ

Год. IX Бр. 9

СЕПТЕМБАР

Београд 1963. г.

Инж. Радојица ЈАУКОВИЋ

Аутопут »Братство-Јединство« Љубљана-Загреб-Београд-Скопље-Ђевђелија

Пут Братства и Јединства је у главном завршен.

Пут Љубљана — Загреб — Београд — Ниш — Скопље — Ђевђелија је основни правац у путној мрежи Југославије. Зато је одлучено још 1945. године да се овај пут одмах гради.

Друг Тито је тада рекао:

„Наше цесте су праве козје стазе — Аутостраду треба одмах почети и што раније завршити“...

Ово је учињено не само из саобраћајних разлога већ и из политичких. Тада се снажно осетила потреба за што бржим повезивањем главних градова нових република, да би се јединство наших народа што пре опоравило од великих удараца који су му нанели непријатељи. Зато је тај пут и назван аутопут „Братство-јединство“.

Траса ове магистрале утврђена је правцем: Љубљана — Н. Место — Брегана — Загреб — Београд — Ниш — Скопље — граница са Грчком код Ђевђелије. Укупна дужина је 1.096 км тј. за 154 км краћа од старог пута. Аутопут повезује директно четири наредне републике.

Пре 17 година, 1946. год. почело је грађење аутопута „Братство-јединство“, а биће завршен ове године, тачније 20. октобра 1963. године на дан ослобођења града Београда, сем кроз

Београд и још неке краће деонице у НР Македонији. Дакле грађење је трајало 17 година временски, а стварно се градило 9 година, јер је био прекид у грађењу од 1950. до 1958. године.

Грађење је прошло кроз четири типична временска периода:

I) — од почетка грађења до 1948. год. кад је општи полет и елан код свих људи дошао до кулминације за обнову и унапређење порушене домовине;

II) — од 1948. г. односно од привредне блокаде па до завршетка деонице Београд — Загреб 1950. г., када се код градитеља поред полета и елана јавља огорчење према земљама које врше привредни притисак, али зато извире нова снага за грађење и савлађивање свакојаким препрека, које су се тада појављивале и то директно уперене да се онемогући грађење аутопута у Југославији.

III) — прекид грађења аутопута од 1950. до 1958. г. све док друг Тито није поново дао задатак омладинској организацији Југославије, да продужи грађење и заврши аутопут „Братство-јединство“;

IV) — грађење 1958. до 1963. г. у периоду кад је већ наша индустрија и цела привреда далеко пошла напред према оном из 1950. године.

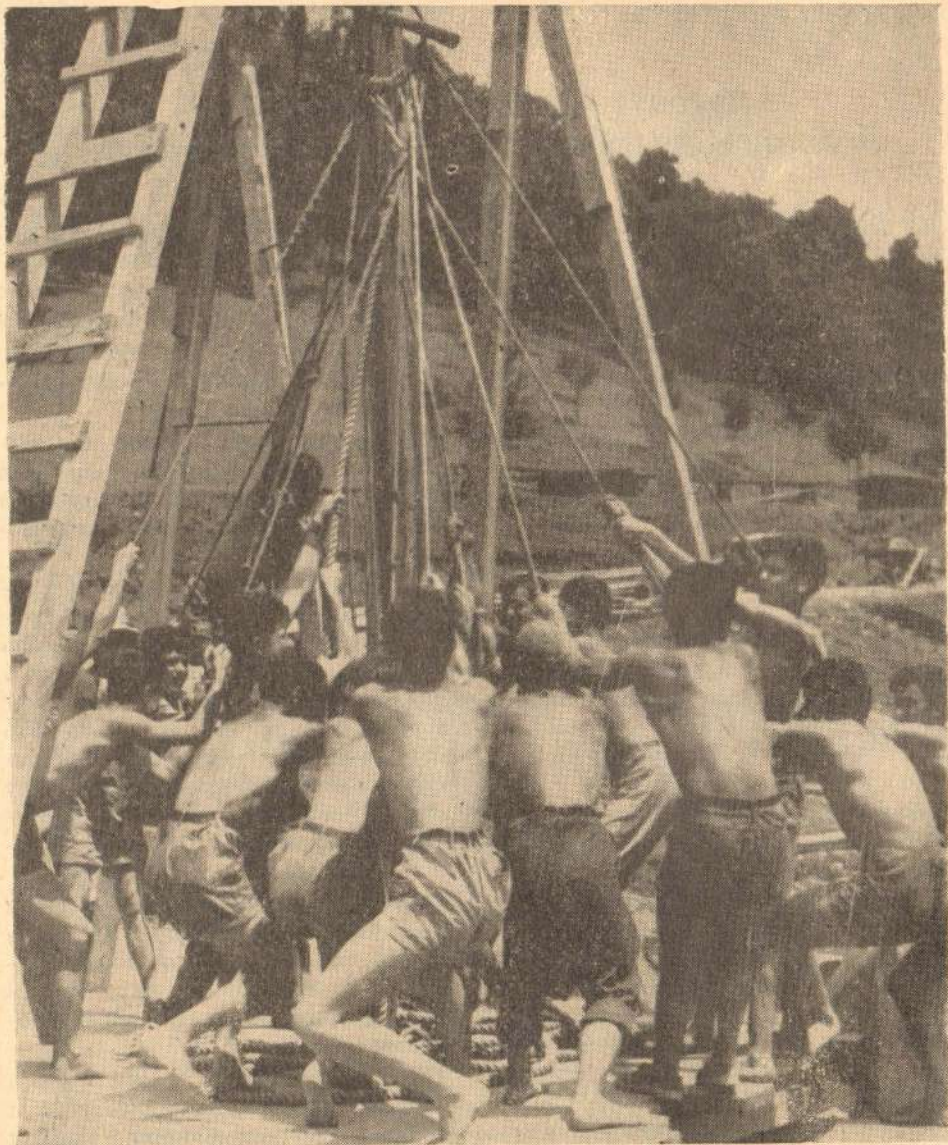


Грађење по годинама:

1946. и 1947. г. 3% — без омладине
 1948, 1949 и
 1950. год. 32% — са омладином
 1958, 1959, 1960,
 1961, 1962, 1963. г. 65% — са омладином
 100%

Омладинске акције

Чим је омладина завршила пругу Брчко—Бановићи и Шамац—Сарајево дат јој је 1948. г. задатак: изградња аутопута Београд—Загреб а 1958. г. Љубљана — Загреб и Београд — Скопље — Ђевђелија.



Сл. 1. Омладинци на раду

У годинама 1946. и 1947. аутопут на делу Београд — Загреб радио се без омладине. Грађење је вршено и од Београда и од Загреба. За обе године изграђено је свега 10% од дужине Београд — Загреб (и то у 1946—2% а у 1947—8%), а осталих 90% изграђено је учеством омладине у 1948, 1949. и половином 1950. г. У 1949. г. радили су на аутопуту и припадници ЈН Армије. У јулу и августу месецу 1949. г. било је на траси 40.000 бригадира и 40.000 припадника ЈНА. Тада су радили у каменолому у Ђердапу и шљункари на Драви, по каменоломима и шљункарама у Босни, дуж трасе 380 км по разним каменоломима и шљункарама у Србији и Хрватској.

Од 1950. до 1958. г. није било омладинске акције на аутопуту, јер се није ни радило у главном на њему.

У 1958. г. омладина је радила на деоници Љубљана — Загреб и у Србији у мањем обиму, почетни радови на делу аутопута Параћин — Ниш.

У 1959. г. завршена је деоница Параћин — Ниш — Малошиште у НР Србији; а у НР Македонији од Неготина до Демир Капије.

У 1960. и 1961. г. у НР Србији Малошиште — Грделица — Врање — граница; а у НР Македонији Удово — Ђевђелија и Скопље — граница са НР Србијом.

У 1962. г. у НР Србији омладина је градила деоницу Параћин — Осипаоница.

У НР Македонији није било омладинске акције на аутопуту.

У 1962. г. у НР Македонији радило се у Клисурској Пчиње до Велеса и у Демир Капији.

У 1963. г. гради омладина у НР Србији последњу деоницу до Београда: Осипаоница — Београд.

ДЕОНИЦЕ ГРАЂЕЊА

По времену грађења пут се дели на четири деонице, о којима ће се по-

себно говорити и то по реду грађења, а то су:

- | | |
|-------------------|----------------|
| А) Београд—Загреб | 1946—1950. г. |
| Б) Љубљана—Загреб | у 1958.г. |
| В) Београд—Скопље | |
| —граница | 1958—1963. г. |
| Г) Кроз Београд | после 1963. г. |

А) БЕОГРАД—ЗАГРЕБ

Аутопут је на овом делу као и на осталим трасиран, пројектован и грађен по принципима који важе за изградњу аутопутева. Он је проведен поред насељених места и градова. Иако се овај потез решавао пре 15 година стручњацима је било јасно, гледајући у перспективу развоја да треба радити ову главну саобраћајницу за перспективно оптерећење и да треба применити елементе једног модерног пута.

На овом делу аутопута радили су и руководили на полагању трасе и изради пројеката са београдске стране Инж. Ђукић Живорад, сада редовни професор на Техничком факултету Универзитета у Београду а са загребачке стране Инж. Ловро Гашпаревић.

Иако је још од почетка грађења решено да се ради само један коловоз са банкама на обе стране, вођено је рачуна приликом трасирања о другом коловозу и зеленој траци између коловоза, тако нпр. на делу Београд — Загреб нигде нису грађени материјални ровови с леве стране.

Елементи пута су пројектовани на бази рачунске брзине 150 км/час.

Радови на овом потезу почети су у 1946. г. а завршено је 382 км 1950. године. Није довршен као аутопут, најмее нису израђени потребни објекти који би остале путеве преводили изнад аутопута, док су укрштања са железничким пругама израђена у два нивоа. Рачуна се да би требало сада још утрошити 4—5 милијарди динара и довести да пут добије све особине ауто-

пута. Израда и преглед инвестиционог програма за ове радове је у току.

Елементи израђеног пута су:

ширина планума	12,0	м
ширина бет. коловоза	7,5	„
траке бет. кол. $2 \times 0,75$	1,5	„
банкине $2 \times 1,5$	3,0	„
ширина асф. коловоза	8,76	„
ивичњаци код асф. коловоза $2 \times 0,12$	0,24	„
дебљина бетонске плоче $14 + 5$ см и $15 + 5$ см.		

Конструкција асфалтног коловоза:

тампон	15	см
подлога	20—25	см
туцаник	15	см
асфалт бетон	4 + 3	см
Изграђено: бет. коловоза	273	км
асф. коловоза	75	км
од ситне коцке	34	км

Пројектована је ширина планума 25,0 м за два коловоза, за сваки првац посебан коловоз, а изведен је првац Београд — Загреб.

Грађење је текло:

У години 1946		2 ⁰ /о	односно	8	км
„ 1947		8 ⁰ /о	„	30	„
„ 1948		30 ⁰ /о	„	116	„
„ 1949		50 ⁰ /о	„	190	„
„ 1950		10 ⁰ /о	„	38	„

Омладинска организација Југославије радила је овај пут 1948—1950. године. Највеће градилиште било је 1949. године када је једновременно учествовало 80.000 омладинаца и војника.

Грађење аутопута одвијало се у песми и са песмом. Увек се на свим градилиштима чула песма градитеља, било омладинаца или војника. На најтежим задацима, чини ми се, било је највише весело, јер је била част ту радити, ту су распоређиване најбоље омладинске бригаде или војне јединице. Нигде и никада се није клонуло. Напротив, уколико је тежина задатака већа, уколико су искрсле какве непредвиђене препреке, онда је извирала нова снага градитеља, сваки појединац осећао је дужност и част, да напрегне било мишице или умну снагу, да се у потпуности унесе у радну борбу, решен да нема одступнице, да се задатак мора извршити, и заиста увек је био извршен.

Тако је било 1948. године када се на аутопуту осетила привредна блока-

да. Тада се на аутопуту одједном појавила неисцрпна снага градитеља. Свуда се говорило, где не можемо добити машину ту ћемо руком, постојеће машине да раде непрекидно, да се изврши промена плана и да се прилагоди расположивим снагама и средствима и да се његова целина не смањи. Тако је лавина омладинске снаге удружена са стручним радницима и стручњацима јурнула на највећи објекат првог Петогодишњег плана и са успехом га завршила пре рока.

На грађењу деонице учествовало је 320.000 омладинаца и омладинки.

Командант омладин. радн. бригада био је у 1948. години Илија Блануша-Ицо, а у 1949. години друг Јефтић.

Државно омладинско грађевинско предузеће „Аутопут“ изградило је аутопут „Братство—јединство“, у чијем је саставу радила омладинска организација и јединице ЈН Армије. На челу овог предузећа био је Михаило Швабић.

На грађењу ове деонице радила су предузећа:

— у 1946. години

Савезно предузеће „Обнова“, ре-публичка предузећа: „Ограпс“ из Србије, Земаљско грађ. предузеће Хрватске и „Градис“ из Словеније;

— у 1947. години

Савезно предузеће „Југопут“ и предузеће из Србије „Аутопут“ са београдске стране, која су исте године спојена у једно предузеће „Аутопут“ Србије. Са загребачке стране радила су предузећа „Нови пут“, „Вијадукт“ и „Градис“.

Почетком 1948. г. предузеће Србије „Аутопут“ претворено је у државно омладинско грађевинско предузеће „Аутопут“.

1949. г. преузело је омладинско предузеће „Аутопут“ и сва градилишта са загребачке стране. Тако у овој години градилиште је било 380 км дугачко.

Транспорт материјала за изградњу ове деонице Београд — Загреб аутопута и транспортна средства показују величину обављеног посла у релативно кратком времену. Изграђено је преко 500 км нормалног железничког колосека дуж трасе аутопута са преко 200 скретница. На аутопуту била је успостављена железничка служба по свим железничким прописима. Истовремено на овој аутопуташкој прузи било је ангажовано преко 2000 вагона, 100 локомотива, 1450 службеника. Када су радови били у највећем јеку долазило је на трасу до 1.800 пуних вагона дневно.

Извршено је земљаних радова око 15.000.000 м³.

Радила је механизација:

- 24 булдозера
- 14 скрепера
- 11 гредера

После 1950. године израђени су објекти путне службе међу којима 3 сервисне станице и то: код Шида, код Сл. Брода и у Новској. При пројектовању ових станица није се гледало довољно далеко у будућност, и већ дадас ниједна не задовољава по свом капацитету и опреми и већ се врше проширења.

Осврт на ондашње грађење

Данас, кад су се услови и могућности грађења неупоредиво побољшали, тек се може сагледати како је онда било тешко градити.

Далеко би одвело ако би се вршила сва упоређења. Напоменућу најкарактеристичнија:

а) Ни стручњаци ни радници нису имали довољно искуства у грађењу модерних путева. Неколико инжењера и техничара, који су између два рата имали прилике да раде савремене путеве радили су и овде и било је њихово искуство драгоцено.

б) Машина, посебно за набијање земље и шљунка, било је премало. Тако на знатној дужини аутопута тампон није набијан машинама, већ су га набијали омладинци железничким дрвеним праговима.

в) Није у то време било ни довољно хране за исхрану људи, иако је за аутопут издвајано и давано највише што се могло.

Све то и још низ чињеница су условиле квалитет коловоза, који није на висини али се ипак може констатovati да има деоница које су већ 16 година под саобраћајем, а најмање 12 година и да ће још послужити по десетак година.

Санитетска служба

Овде треба посебно истаћи успех ове службе у 1949. години. Те године тежиште градилишта и већина омладине налазила се у стогодишњем тифусном подручју Славоније и Посавине.

Није забележен ниједан случај о-бољења на градилишту, што се може једино захвалити организованој служби и залагању целокупног особља у њој, на челу које је стајао тада пуковник доктор Мезић, сада генерал, пошто је ЈНА била преузела ову слжбу на аутопуту.

Сматрам да је то успех достојан сваке хвале и може да служи за пример свим будућим сличним организа-цијама.

Б) ЉУБЉАНА — ЗАГРЕБ

Траса аутопута усвојена је прав-цем Љубљана — Шкофјице — Треб-ње — Ново Место — Брежице — Бре-гана — Св. Недеља — Загреб, у укуп-ној дужини 129,4 км и решено да се ради чист аутопут.

У раздобљу 1950—1958 у Словени-ји се радило на грађењу аутопута у

чист аутопут Љубљана—Загреб
недовршеног аутопута Загреб—Бе-
оград
неузето у рад Београд—Скопље—
Бевђелија

Свега:

129 км односно 120%

382 км односно 350%

585 км односно 530%

1096 км 1000%

На делу аутопута Љубљана — За-греб делимично су елементи нешто слабији од елемената на делу Загреб — Београд.

ширина планума	10,0 м
ширина бет. коловоза	7,5 м
траке код бет.	
колов. $2 \times 0,35$	0,7 м
банкине $2 \times 0,90$	1,8 м
ширина асф. коловоза	7,96 м
ивичњаци код асф. кол.	
$2 \times 0,12$	0,24 м

Елементи дела аутопута између Загреба и Љубљане, који је изграђен пре 1958. године, исти су као између Загреба и Београда, тј. планум је ши-ри за 2 м.

веома скромном обиму, тако је за цело ово време изграђено чистог аутопута око 50 км.

Дакле, до почетка 1958. г. било је изграђено око 50 км пута као аутопут и остало још да се доврши око 80 км.

У фебруару 1958. године Савезно извршно веће донело је решење о из-менама инвестиционог програма, по коме остатак пута није требало гра-дити као аутопут. Свакако на предлог стручњака и економиста, планера и др. НР Словенија и НР Хрватска про-дужиле су и даље да раде чист ауто-пут, и тако је довршен 1958. године аутопут од Љубљане до Загреба. Ово је оцењено као економично решење, па је послужило као пример за даља решавања.

Тако крајем 1958. године имамо из-грађено на аутопуту Љубљана — Бев-ђелија:

У 1958. години радила је омладина из целе Југославије — 53.000 омладин-ца и омладинки.

Командант омладин. радних брига-да био је Мића Новковић.

С обзиром на прилично касно до-нету одлуку да се деоница заврши у истој години, може се констатовати да је веома брзо организована омладин-ска акција и све остале припреме. Да је тако велики посао могао бити за ре-лативно кратко време извршен у пр-вом реду има се захвалити организа-торима и пожртвованом раду омлади-не и предузећа.

Позвана су скоро сва већа преду-зећа да учествују у грађењу:

- 1) „Словенија цесте“ из Љубљане
- 2) „Градис“ из Љубљане

- 3) „Приморје“ из Ајдовшчине
- 4) „Бетон“ из Цеља
- 5) „Техника“ из Љубљане
- 6) „Партизански пут“ из Београда
- 7) „Београд“ из Београда
- 8) „Пут“ из Сарајева
- 9) „Ратко Митровић“ из Чачка
- 10) „Планум“ из Земуна
- 11) „Пионир“ из Новог Места
- 12) „Хидроелектра“ из Загреба
- 13) „Техника“ из Загреба
- 14) „Вијадукт“ из Загреба
- 15) „Мостоградња“ из Београда
- 16) „Метална“ из Марибора

Аутопут је изграђен солидно и служи као пример како треба градити.

В) БЕОГРАД — НИШ — СКОПЈЕ — БЕВЂЕЛИЈА

О овом делу главне југословенске путне магистрале дуго се дискутовало и решавало како је треба градити и кад је треба градити.

Иако је потез Љубљана — Загреб био завршен као аутопут, још увек су вршене разне комбинације за део Београд — Бевђелија, овако или онако, тек да се не ради аутопут.

Тек децембра 1958. године Савезно извршно веће донело је решење да се и овај део ради као аутопут.

Стручњаци присталице да се гради аутопут и кроз Србију и Македонију наводили су као своје аргументе:

— Овај део има још и посебан значај за међународни друмски саобраћај од оног што га има цео пут Љубљана — Бевђелија. Наиме, у Београду се стичу три правца: Љубљана — Београд, Суботица — Београд, (Москва — Букурешт) — Вршац — Београд и води саобраћај преко Балкана за Азију и Африку и обратно.

— Моравско-Вардарски аутопут има ванредан значај за југословенску привреду.

— У ужем подручју подигнута је велика индустрија, која императивно тражи најбољу путну саобраћајницу. Ту има: велики број електрана, рудника угља, предузећа црне металургије, предузећа хемијске индустрије, дрвна индустрија, знатан број текстилних фабрика, фабрика кожа, предузећа прехрамбене индустрије итд.

— Туризам би се знатно развио и рачуна се да би у блиској будућности транзитирало страних возила 50 000 годишње, и да би у новчаним средствима био приход од око 2 милијарде девизних динара.

— Подручје које гравитира путу Моравско-Вардарској долини има преко 4 милиона становника.

— Да се поклапа са међународним путем Е 5. итд.

Стручњаци, који су били против грађења аутопута кроз Србију и Македонију, наводили су као аргументе:

- немамо велики саобраћај
- немамо средства за грађење
- бићемо земља са најдужом мрежом аутопутева
- немамо оперативе
- неће се саобраћај брзо повећати итд.

Усвојена је траса: Београд — поред Осипаонице — В. Плане — Параћина кроз Ниш поред Лесковца — Враћа — Куманова кроз Скопје поред Велеса кроз Демир Капију поред Бевђелије — граница, дужине 563 км.

Усвојени елементи:

ширина планума	10,0 м
ширина коловоза	7,5 м
траке $2 \times 0,35$	0,7 м
банкине $2 \times 0,90$	1,8 м
учињени су изузеци кроз клисуре.	

Почело се писати у стручној штампи да је ширина планума требало да буде већа, у равном терену 12,0 м. као на делу Београд — Загреб (проф. инж. Ж. Ђукић, час. „Пут и саобраћај“ Св.

бр. 8, 1961 г.) Заиста то се сада при
вожњи осећа као велики недостатак.

Грађење је почело углавном 1959.
године.

Изграђена је до краја 1962. г. део-
ница Осипаоница — Параћин — Ниш
— Врање — Скопље и Неготин — Де-
мир Капија — Удово — Бевђелија.
Радило се 1962. године у Македонији
и Демир Капији и Пчињи до Велеса.
На крају 1962. године остало је неза-
вршено 58,5 км пред Београдом, кроз
Београд и једна клисура у Македони-
ји. Крајем 1963. године остаће недо-
вршен аутопут кроз Београд и неке
краће деонице у СР Македонији.

О ГРАЂЕЊУ АУТОПУТА КРОЗ НР СРБИЈУ 1958—1963.

А) ПРИПРЕМНИ РАДОВИ У 1958. ГОД. НА ДЕОНИЦИ ПАРАЋИН — НИШ

Још није било решено да се ради
аутопут кроз Србију, већ је важило
раније донето решење да се ради пут
I реда за мешовити саобраћај, а 1958.
г. почело је грађење на делу Параћин
— Ниш.

Пројекат ове деонице пута био је
истина израђен за пут I реда али так-
вих елемената да није било тешкоћа
да се допуни пројекат за чист ауто-
пут после, када је решено да се гра-
ди аутопут.

Јуна месеца 1958. г. почели су ра-
дови са учешћем омладинских брига-
да. Те године рађено је на земљаним
радовима, мањим објектима, извоз
шљунка итд. све углавном припреме
да би се организованије радило у на-
редној 1959. години.

Било је одлучено да се радови у-
ступе удруженим предузећима и тако
су се изводили радови у 1958. г, али
већ на крају године јасно се сагледа-
ло да таква организација не може да
дадне добре резултате, углавном због
своје унутрашње несрећености и не-
поверења предузећа према предузећу.

Сва су се предузећа изјаснила против
удружења и свако је тражило да има
директно уговорене односе са инве-
ститором.

У овој години удружено су радила
ова предузећа:

„Партизански пут” из Београда

„Пут” из Београда

„Београд” из Београда

„Крагујевац” из Крагујевца

„Путоградња” из Ниша

„Новоградња” из Врања

„Дрина” из Београда

„Стиг” из Пожаревца

„Јастребац” из Крушевца

Извршени су радови:

— набављено око 100.000 м³ шљу-
нка

— близу 200.000 м³ насипа, однос-
но око 13 км. земљаног тупа пута,
како би се наредне године могло што
раније почети радити коловозна кон-
струкција.

— око 100 комада пропусти

У овој години започети су радови
на изради потпорног зида на Бујими-
ру, најтежем објекту на аутопуту, и
постављен је темељ, који је дужине
630 м у кориту реке Мораве и озидан
до изнад средње воде. (Опширно је о-
писао ове радове у 1958. и 1959. г.
Инж. Миодраг Шиљак, часопис „Тех-
ника” — наше грађевинарство св. бр.
8, 1960). Сматрало се да ће бити теш-
ко наћи решење за Бујимир, тако
кад је тадањи претседник Извршног
већа НС СР Србије Милош Минић
обишао радове и уверио се у одлично
и сигурно решење Бујимира (позна-
тог клизишта) рекао је: „овде сам
пријатно изненађен”.

У 1958. г. организована је омладин-
ска акција у оквиру Народне Репуб-
лике Србије, где је учествовало 1440
омладинаца.



Сл. 2 — Председник Минић (у шенциру) и Михаило Швабић слушају излагање Инж. Р. Јауковића о техничком решењу Бујимира.



Сл. 3 — Председник Минић и Вук Бајовић, члан Извршног већа и секретар за саобраћај и путеве обилазе радове на аутопуту

Б) РАДОВИ У 1959. Г. ПАРАЋИН — НИШ

За ову годину после разних измена одређен је задатак да се заврши аутопут Параћин — Ниш — Малошиште, дужине 92,6 км

Радови су уступљени предузећима:

- 1) „Планум” из Београда
- 2) „Београд” (сада „Аутопут”) Београд
- 3) „Јастребац”
- 4) „Крагујевац”
- 5) „Стиг”
- 6) „Пут” из Сарајева
- 7) „Новоградња”
- 8) „Пут” (сада „Аутопут”) из Београда
- 9) „Градитељ” (сада „Босна”) из Сарајева
- 10) „Путоградња” из Ниша
- 11) „Партизански пут” из Београда
- 12) „Ратко Митровић” из Чачка
- 13) „Мостоградња” из Београда
- 14) „Виадукт” из Загреба
- 15) „Словенија цесте” из Љубљане

Неки неуспели радови:

1) У близини Ражња изграђен је један висок насип, који се деформисао у 1961. и 1962. години. Констатовано је да није испитано лабораторијски под којим се нагибом може радити насип од материјала, који је добијен из оближњих усека и засека. Шкарпе ових усека и засека, које су израђено од 1 : 1 до 1 : 1,5 такође се обрушавају при свакој киши, што значи да нису ни оне правилно одређене. Предузете су мере санирања, и о томе треба писати посебан чланак.

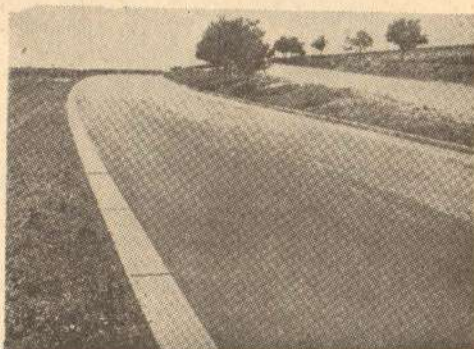
2) Израђено је 29,0 км асфалтног коловоза и 63,6 цемент бетонског коловоза.

Треба се задржати на асфалтном коловозу с обзиром да су се на њему јавила оштећења у већем обиму и још увек се јављају нова оштећења.

Коловозна конструкција асфалт бетонског коловоза израђена је од:

— 15 см дебљине механичке стабилизације моравског шљунка са додатком до 15% песковите иловаче као везно средство. Мешавину је одредио Институт за испитивање материјала СРС и вршио стална испитивања и контролу за време рада; мешање је вршено ротофрезерима, а набијање виброваљцима, вибросолима, вибромасима и компактором.

— Преко механичке стабилизације израђен је засути макадам у слоју дебљине 8 см.



Сл. 4

— Абајући слој је асфалт бетон дебљине 4 см.

У 1957. и 1958. г. била се развила велика дискусија о примени механичке и других стабилизација. Прављен је притисак на стручњаке о масовној примени механичке стабилизације. Разумљиво је и стручњаци су се поделили у два фронта: један за масовну примену а други за поступност, за испитивање, пробне и опитне деонице. У 1959. години више је утицаја на решавање имао први и тако се механичка стабилизација примењује масовно на аутопуту Параћин — Ниш у дужини 29 км и на путу Вучитрн — Приштина у дужини 10 км. и још на неким мањим градили-

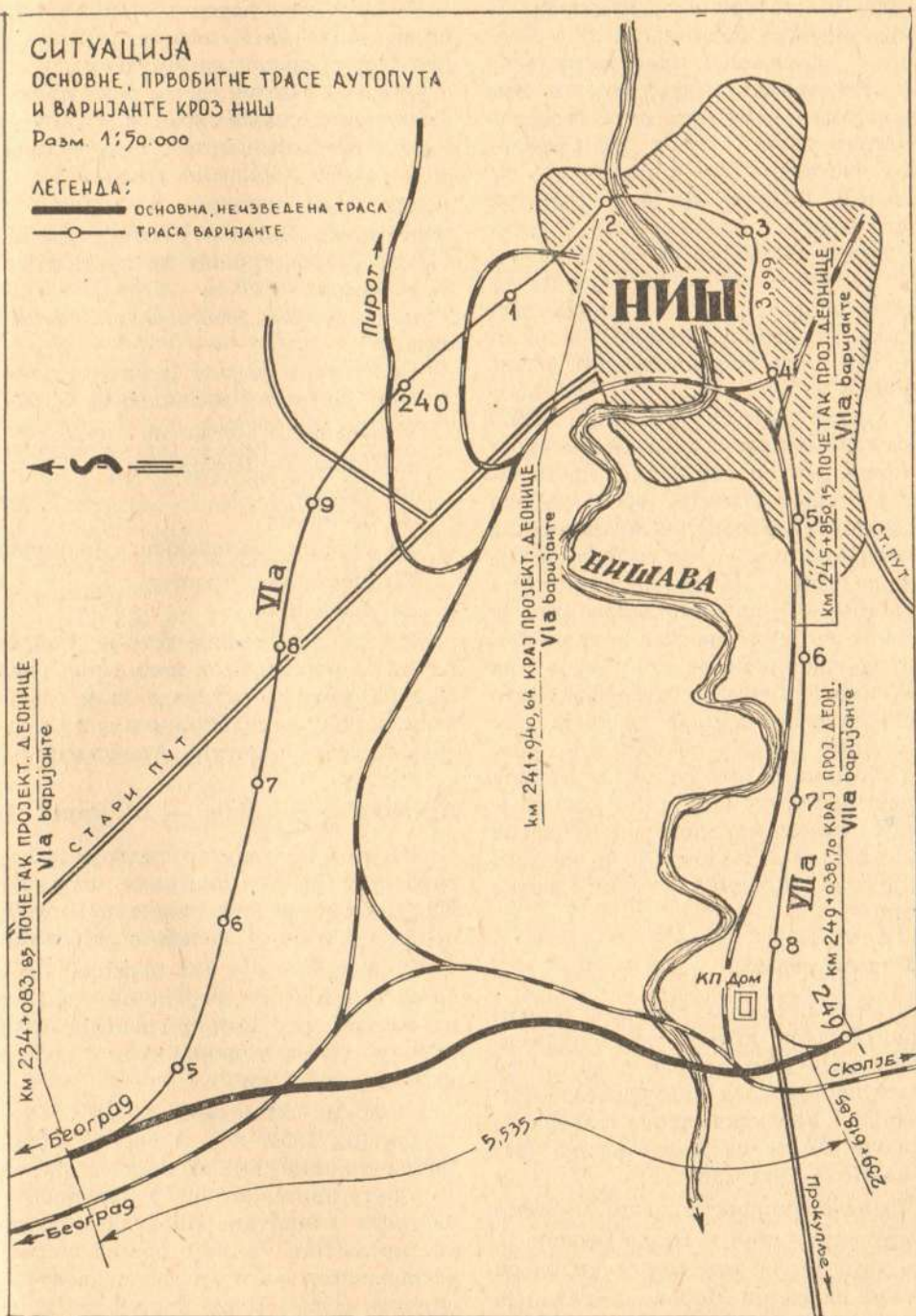
СИТУАЦИЈА

ОСНОВНЕ, ПРВОБИТНЕ ТРАСЕ АУТОПУТА
И ВАРИЈАНТЕ КРОЗ НИШ

Разм. 1:50.000

ЛЕГЕНДА:

-  ОСНОВНА, НЕЦЗВЕДЕНА ТРАСА
-  ТРАСА ВАРИЈАНТЕ



Карта 1.

штима. За ово време организована је израда опитних деоница на путу Београд — Лазаревац, где су израђене све врсте стабилизације у разним комбинацијама димензија и материјала (опширно написао Инж. М. Обрадовић у часопису „Пут и саобраћај“, св. бр. 5 и 6, 1960. г.). На путу Вучитрн — Лаб било је у пролеће 1960. г. катастрофално стање, те се све мора поново радити. На путу Параћин — Ниш врше се оправке оштећених места али се редовно појављују нова оштећења. Овде су вршиле увид разне комисије и Институт, па је наведено низ узрока који су условили овако несолидну конструкцију. Но из свега се може извући закључак: да механичку стабилизацију треба радити под изванредно повољним приликама и не за аутопуте где се очекује тежак саобраћај. На деоници аутопута Параћин — Ниш има делова где је стабилизација рађена кад је време било суво, на време је покривана па ипак има знатних оштећења, што значи да влага допире до слоја стабилизације и овим се смањује носивост. Грешка је што се није изменила коловозна конструкција чим се задоцнило са њеном израдом, али створена психоза о стабилизацији је то омела и друштвена заједница трпи знатне штете.

Успели радови:

Цемент бетонски коловоз изванредно се добро држи и нема примедби сем на једном крајем делу где су таласи на коловозу недозвољених димензија. Бетонска плоча рађена је дебљине 20 см са цементом из фабрике Нови Поповац.

Познато рупчевито место Бујимир између Алексинца и Ниша решено је тако што је на том месту израђен аутопут на рачун Мораве. Израђен је потпорни зид у кориту реке, који је почет у 1958. год.

У 1959. год. поред довршења потпорног зида на Бујимиру, решен је још један „сукоб“ са Моравом на месту званом Катун, где је река променила ток и однела терен, а ту је требало изградити аутопут. Ту је успешно израђена паралелна грађевина.

Од већих објеката подигнут је мост преко Нишаве у Нишу отвора 68,0 м. са обостраним пропустима по 14 м. ширине 12,0 м. Мост је изградило предузеће „Мостоградња“ из Београда.

Сви остали радови су високог квалитета, стручно и правилно изведени.

Израђене су петље на аутопуту:

за Појате — Крушевац

За Ражањ

За Делиград

За рудник Алексинац (израдио

Рудник о свом трошку)

За Алексинац

У јуну 1962. године дато је одобрење да се изради нова петља код села Катун, коју ће радити о свом трошку и помоћу самодоприноса заинтересованих села општина Алексинац.

Аутопут кроз Ниш — (В. карту 1)

На овом делу аутопута, који је изграђен у 1959. г. налази се подручје Ниша, на коме није режим аутопута, већ пут I реда за мешовит саобраћај.

С обзиром да је ово нерешен проблем на аутопуту требало би утицати на његово што скорије решење свакако у идућој години, како би се и ту изградио аутопут.

За време студирања трасе аутопута још од 1951. г. па све до краја 1958. г. никоме није ни пало на памет ни претставницима ни руководиоцима среза и општине Ниш, да аутопут иде кроз Ниш. Постоје бројна писмена образложења и тражења да аутопут иде поред Ниша и није се уопште овде постављало никакво питање у погледу трасе аутопута. Међутим,

почетком 1959. године представници Ниша су изменили свој ранији став и енергично тражили да аутопут иде кроз Ниш. У вези овог давани су разни предлози. Са свим варијантама упознато је Извршно веће НС СР Србије.

Инвеститор, тадашња Дирекција путева СРС, заступала је варијанту поред села Поповца. Извршно веће НС СР Србије усвојило је предлог Дирекције. (В. карту 1).

Савезно извршно веће крајем марта 1959. г. када је већ било све припремљено за почетак 1. априла омладинске акције, донело је одлуку да се аутопут гради кроз град Ниш. Углавном, ова је деоница изграђена заједно са мостом преко Нишаве у Нишу у 1959. години.

Ово решење не може дуго остати, јер је немогуће да се одвија повећани саобраћај на аутопуту, који је у правцу Север-Југ већ порастао на 3000 бруто тона на дан.

Сигурно ће 50% саобраћаја бити транзитни. Само због дужине транспорт је скупљи:

$$30 \times 3000 \times 50\% \times 360 \times 9,0 \text{ км} = 145 \text{ мил. динара годишње.}$$

Саобраћај односно пут у Нишу прелази железничку пругу четири пута. Према подацима железнице 50 возова пролази. Сваки воз затвара друмски саобраћај по 5 минута. Што чини укупно $50 \times 5 = 250$ минута $= 4$ сата у 24 часа.

Укупно коштање деоница аутопута поред Ниша дужине 5,5 км изнело би према садашњим ценама око 700 милиона динара, према томе исплатили би се трошкови грађења само на смањењу транспорта за 700

$$\frac{\quad}{145} = 5$$

година.

Градски саобраћај у Нишу знатно се развио, тако да стварно прети закрчење саобраћаја.

Из овога се јасно може сагледати да треба израдити аутопут поред Ниша по првобитној траси, како је предложена првобитним инвестиционим пројектом и како је израђен и главни пројекат.

Надзор

Пошто се изменило земљишно удруживање предузећа у 1958. години и морало уговорити са сваким предузећем посебно, настало је питање: ко ће се старати о снабдевању омладине. Одлучено је да ову дужност преузме инвеститор, бивша Дирекција.

Дирекција је основала Инвеститорску групу у Нишу и поставила за начелника Инж. Миодрaга Шиљка, до тада начелник Одељења за грађење у Дирекцији.

У Инвеститорској групи су организоване ове службе са бројем службеника:

— општа	15	службеника
— техничка	4	„
— за снабдевање	6	„
— материјална	8	„
— финансијска	6	„
— транспортна	2	„
— надзор на терену	43	„
— економи у насељу	18	„

Шеф надзора је био Инж. Војислав Петровић.

Ово је прва организација ове врсте у Србији — омладина, предузећа и инвеститор — већих размера на путевима, после 1950. год.

Стручни кадрови, који су стекли велика искуства на грађењу Београд — Загреб, разишли су се, нашли добре службе и нису хтели или нерадо су долазили на терен на грађење. Млађих кадрова са искуством није било доста, то се осећало и код инвеститора и код предузећа.

Техничари су били бројно заступљени. Они су радили и поднели већи

терет и одговорност него што би то требало да им припадне. Између њих израстао је велики број одличних стручњака и савесних радника.

Данас се лакше сагледава колико је била тежа 1959. г. у погледу вођења радова и организације посла, него наредне године. Зато морамо рећи да је 1959. г. решила како треба радити на аутопуту.

Инвеститору је посебну бригу задало снабдевање и исхрана омладине. Ту је понајмање било искуства. Некако су нам се наметнули и неки лоши људи. Руководилац ове службе у 1960. год. због злоупотребе ухапшен је и осуђен.

Но поред свих недаћа, ове помену-те и низ сличних и мањих и већих злоупотреба, служба је добро функционисала благодарећи огромној бризи руководиоца групе и Главног штаба, као и других органа који су деловали на градилишту.

Омладина

Главни штаб био је смештен у Нишу у посебно подигнутим зградама.

Командант Главног штаба био је Миладин Шакић.

У акцији је учествовало 40.800 бригадира.

Омладина је била смештена у 18 насеља.

О смештају, забави, културном животу и курсевима биће говора на деоници Осипаоница — Параћин.

В) РАДОВИ У 1960. ГОДИНИ НИШ — ГРДЕЛИЦА

У овој години завршен је аутопут од Малошишта до Грделице у дужини 51,5 км а радило се делимично и на потезу Грделица — Врање.

Радила су ова предузећа:

- „Виадукт” из Загреба
- „Партизански пут” из Београда
- „Градитељ” из Сарајева
- „Словенија цесте” из Љубљане
- „Пут” из Сарајева

На свих 51,5 км изграђен је цемент-бетонски коловоз; ове године квалитетнији у погледу равности горње површине. Као и у претходној години најквалитетније је радило цемент-бетонски коловоз предузеће „Виадукт”.

Изграђена су два већа моста преко Мораве. Један код Корвин Града је изградило предузеће „Мостоградња” а други код Грделице предузеће „Пут” из Сарајева. Предузећа су знатно боље опремљена механизацијом него ранијих година, нарочито предузеће „Партизански пут”.

На овом потезу изграђене су четири петље:

- за Кочане — Прокупље
- у Брестовцу
- за Лесковац
- за Грделицу

Надзор

Инвеститорска група смештена је и ове године у Нишу. Начелник Инвеститорске групе био је Инж. Драгољуб Мацура.

Шеф надзора био је Инж. Војислав Петровић.

Инжењера и техничара у надзору било је 67.

Ово техничко особље покривало је и деоницу Грделица — Врање, која није у 1960. г. завршена, већ је изграђено 40% радова по вредности.

Потребне лабораторије за цемент-бетонски коловоз и геомеханику организовао је Институт за испитивање материјала СРС, као и у претходној 1959. години

Омладина

Главни штаб остао је у Нишу и ове године.

Командант Главног штаба ОРБ-а био је Лазих Ђорђе.

У акцији учествовало је 38.600 бригадира.

Омладина је била смештена у 14 насеља.

**Г) РАДОВИ У 1961. ГОДИНИ
ГРДЕЛИЦА — ГРАНИЦА**

У овој години завршена је деоница Грделица — Врање, која је била у раду и 1960. године, и нова деоница од Врања до границе са СР Македонијом.

Радила су предузећа:

- 1) „Аутопут“ из Београда
- 2) „Путоградња“ из Ниша

- 3) „Жеграп 8“ из Београда
- 4) „Партизански пут“ из Београда
- 5) „Стиг“ из Пожаревца
- 6) „Тунелоградња“ из Београда
- 7) „Ратко Митровић“ из Чачка
- 8) „Новоградња“ из Врања
- 9) „Крагујевац“ из Крагујевца
- 10) „Јастребац“ из Крушевца
- 11) „Градитељ“ из Сарајева
- 12) „Пут“ из Сарајева
- 13) „Полет“ из Књажевца

Изграђено је 94,5 км аутопута са асфалт-бетонским коловозом дебљине 3 см на подлози битуминизираниог шљунка 5 см, ваљаног макадама 15 см и тампон 30 см.

У овој години изграђен је аутопут од границе према СР Србији до Скопља, 43,5 км такође асф. бет. коловоза.

Тако је у 1961. години завршено 138 км. аутопута у обе републике.



Сл. 5. — новембра 1961. године у Скопљу Маршал Југославије сече траку

Од већих објеката изграђени су у СР Србији:

- 3 тунела укупне дужине 703,0 м
- 2 вијадукта
- 5 мостова

Изграђене су петље:

- за Предејане
- за Владичин Хан
- за Врањску Бању
- за Врање
- за Ристовац
- за Бујановац
- за Прешево



Сл. 6

Грделичка Клисура

Сама помисао изградити пут а не аутопут кроз Грделичку Клисуру, познату по многобројним бујицама и

ерозији земљишта на целом потезу ове Клисуре дугачке 23 км задавало је бриге и страха свим стручњацима који су по ма којој линији били задужени да решавају и одлучују. То је учинило да се Клисури посвети посебна пажња како у пројектовању тако и у грађењу.

Наши су стручњаци одлично положили испит у пројектовању и грађењу у Грделичкој Клисури и заслужили сваку похвалу, јер су у већој тешкој терену положили трасу и изградили аутопут тако зналачки и стручно, да ево после две године дана појавила су се минимална оштећења, која заиста нису могла бити предвиђена. Но, између многобројних стручњака треба нарочито истаћи:

— Главног пројектанта Инж. Димитрија Антића,

— председника Савезне ревизионе комисије проф. инж. Живорада Ђукића,

који су несебично уложили ванредан труд и заузимање поред стручног знања и богатог искуства у пројектовању и грађењу путева и тиме допринели да се и потез Грделичке Клисуре реши на најбољи начин.

Омладина, стручњаци и радници из извођачких предузећа, која су радила у овој Клисури, такође су ванредно озбиљно схватили сву опасност која прети од Клисуре, па су и они са своје стране допринели солидним радом, да су се уопште узев радови преко сваког очекивања добро одржали читаве две године дана, које су биле са дугачким кишним периодом а потом снег и мразеви, па у пркос тога минимална су оштећења.

Такође велику заслугу за овај успех имају начелници Инвеститорске групе инж. Мацура и инж. Ивановић, који су будно пратили ток радова, вршили потребне и корисне измене пројеката и предузимали низ мера у интересу квалитета аутопута. Ја намерно изостављам техничка решења, бу-

јице, ручеве, ерозију и све податке о Клисури Грделичкој и Врањској Котлини, јер сам мишљења да се о Клисури и аутопуту у њој може и треба написати једна студија која би била врло корисна и потребна.

Надзор

Инвеститорска група остаје у Нишу за 1961. годину.

Начелник групе је инж. Драгољуб Ивановић.

Шеф техничке службе инж. Војислав Петровић.

Шеф надзора инж. Милован Радовић.

Инжењера и техничара у надзору било је 46.

Потребан број лабораторија за асфалт и геомеханику организовао је Институт за испитивање материјала СРС и руководи њима у стручном техничком погледу као и претходне године.

Снабдевање омладине организовано је слично као и прве две године.

Омладина

Главни штаб омладинских радних бригада био је смештен у Куманову.

Командант је био Тома Бадовић, сада председник ЦКСОЈ.

У акцији је учествовало 47.000 бригадира. Ово је број бригадира у обе републике.

Сарадњу омладине и грађевинских предузећа Главни штаб је оценио овако у свом извештају за 1961. годину.

„Што се тиче обостраног разумевања и односа бригадиста са радницима из грађевинских предузећа, није било потешкоћа. Напротив, врло солидна сарадња омогућила је и правовремено завршавање овогодишњег задатка. Нелагодности у односима су се јављале углавном око питања евиденције ефективних часова, учинка рада, као и организације рада. То нај-

чешће зато, што добар део пословођа нема довољно квалитета који су неопходни за рад са омладином. Дешавало се да желе показати своју помоћ, па су претеривали у својим захтевима, или су као лоши организатори непосредно премештали бригадисте са једне на другу позицију рада.

Ове године су учињени први покушаји да се некако повежу колективи грађевинских предузећа са насељем. То је, нормално, било преко претставника предузећа у савету насеља односно претставника савета насеља у градилишном савету предузећа. Поред тога, стални чланови насеља били су и везани у организацију Савеза комуниста грађевинског предузећа. Међутим, та формална веза, која је у ствари допринела бољим односима и разумевању обостраних потешкоћа, није довољна да се створи стварно и јединствен колектив.

Показало се као неопходно да се изнађу решења у погледу обостраних права и обавеза, које би чвршће везивале оба колектива, него што је то разумевање и добри другарски односи. Исто тако, поставља се и питање ингеренције Главног штаба, односно савета насеља према грађевинском предузећу или инвеститору. Недовољно је разграничено право једних према другима, а тиме и обавезе и одговорност. Није редак случај, да се у ситуацијама када је неопходно реализовати оправдани захтев, поставља питање надлежности. Тај се проблем не појављује још толико оштро, јер су односи инвеститора и Главног штаба заиста добри, али је чињеница да само о dobrим односима зависи решавање неких питања, нарочито оних која се односе на стварање услова за успешан рад омладине.”

Омладинске радне акције у нашој земљи постале су познате у многим земљама. Наши омладинци одлазили су у већи број земаља где су давали



Сл. 7 — Командант Главног штаба Тома Бадовинац даје објашњење
г-ђи Бандаранаике

упутство о организацији акција и о раду са омладинским бригадама.

Више земаља је слало своје омладинце у нашу земљу где су били упознавати са нашим искуствима на великим објектима. Заинтересовала се нашим радовима и госпођа Бандаранаике, председник Владе Цејлона, па је после завршетка Београдске конференције неутралних земаља, посетила градилиште аутопута.

Д) РАДОВИ У 1962. ГОДИНИ ОСИПАОНИЦА — ПАРАЋИН

У овој години изграђен је аутопут од села Осипаонице до Параћина (до

везе са већ израђеним аутопутем у 1959. години) дужине 95,5 км.

Траса иде поред села Осипаонице, у непосредној близини села Крњева, В. Орашја, близу В. Плане, поред Марковца, поред Лапова, кроз теснац Багрдана, близу Светозарева, пресеца В. Мораву код села Мијатовца, заобилази Параћин и спаја се са раније изграђеним аутопутем.

Коловоз

Од Осипаонице до Марковца градио се асфалт бетонски коловоз, а даље до краја цемент-бетонски коловоз.

Конструкција асф. бетонског коловоза:

тампон	31 см
туцаник	15 см
бит. шљунак	5 см
асф. бетон	4 см
Свега	55 см

Конструкција цем. бет. коловоза:

тампон	30 см
бет. плоча	20 см
Свега	50 см

Шљунак је био прворазредног квалитета „Моравац“ из Мораве; туцаник из разних каменолома; агрегат из каменолома „Шумник“ код Рашке; цемент из фабрике Н. Поповац а битумен из домаћих рафинерија.

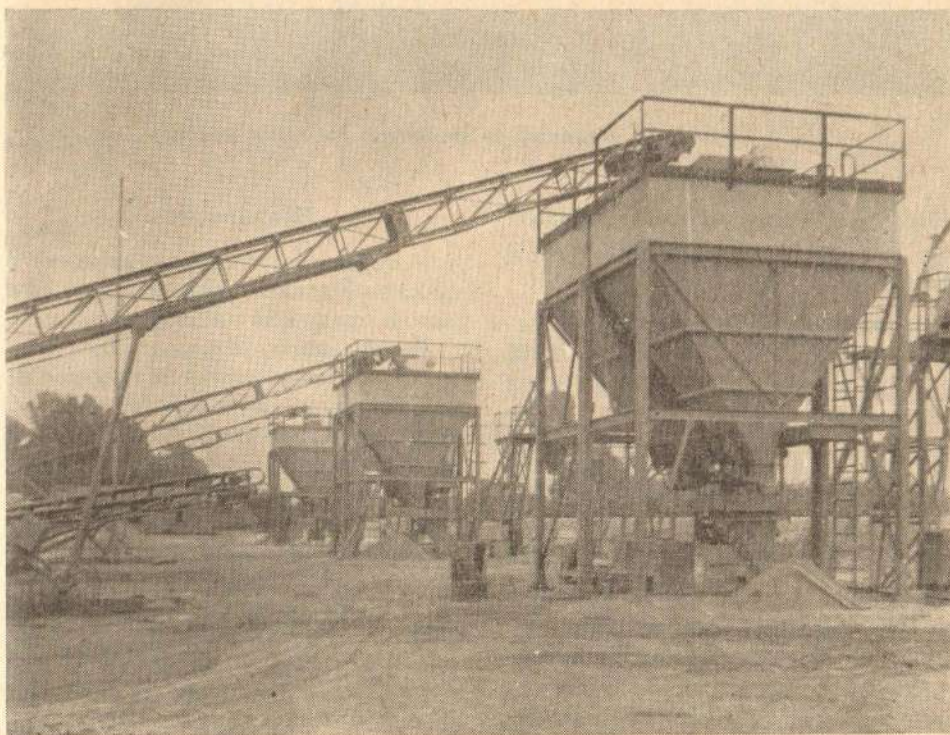
На овогодишњој деоници утроши-
ло се:

шљунка	510.000 м ³
туцаника	64.000 м ³
агрегата	35.000 тона
цемента	5.500 тона
битумена	39.000 тона

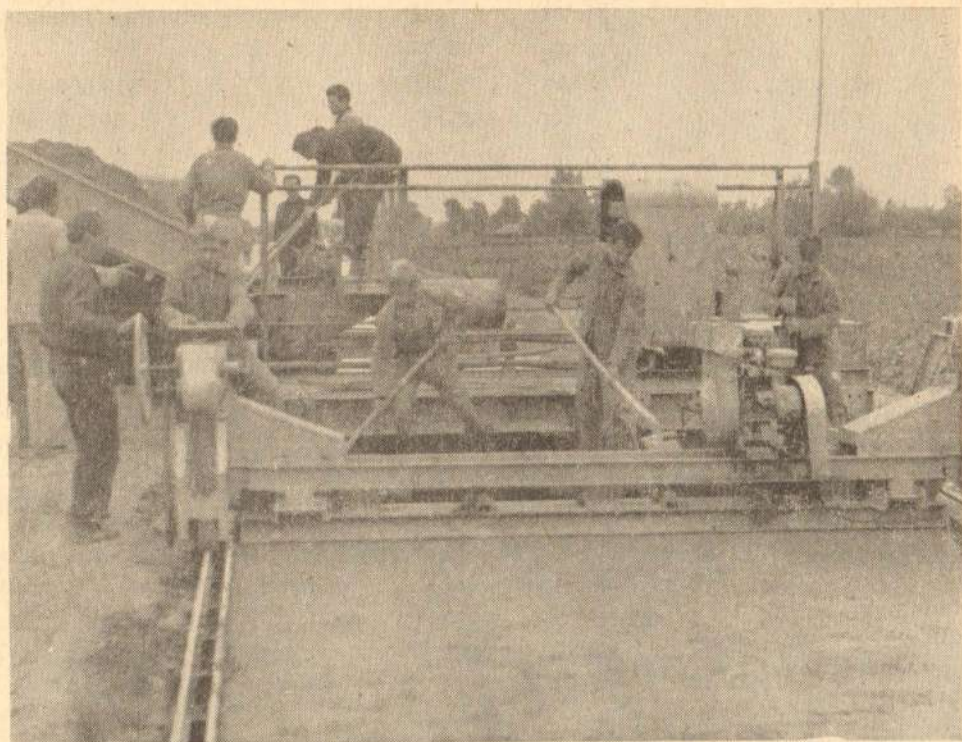
Коловоз су радила предузећа:

а) асфалт. бет. коловоз	
„Партизански пут“	км 23,073
„Аутопут“	км 9,335
„Путоградња“	км 10,400
Свега	км 42,808

Предузећа су снабдевена модерном опремом за израду ове врсте колово-



Сл. 8 — Бетонска база



Сл. 9 — Велики финишер за цементно бетонски коловоз

за. Квалитет овогодишњег коловоза бољи је него што је ранијих година постигнут.

б) Цемент-бетонски коловоз

„Виадукт”	км 9.285
„Партизански пут”	км 12.226
„Пут” из Сарајева	км 8.078
„Босна” из Сарајева	км 8.983
„Планум” из Београда	км 14.065

Свега	км 52.637
-------	-----------

Предузећа за ову врсту коловоза имају најмодернију механизацију, материјали за справљање бетона су одличног квалитета, кадрови су стекли богата искуства, те заиста нема никаквог разлога да квалитет не буде на траженој висини.

Механизација

У табели на следећој страни су приказане главне машине с којима су радила предузећа на овој деоници.

Интересантно је упоредити и видети колико је оператива за грађење путева усавршена и оспособљена за квалитетно грађење за последњих десетак година:

— у 1949. г. изграђено је 190 км асф. бет. и цемент. бет. коловоза, а располагало се са 16 вибросола, без иједног вибрационог ваљка.

— у 1962. г. гради се 95,5 км коловоза а располаже се са 70 вибросола и 23 вибрациона ваљка.

Тиме се и објашњавају велика оштећења на коловозу на деоници Београд — Загреб. Инж. Б. Ристић пише у својој већ поменутој књизи:

Деоница	Предузеће	Батери	Буладозери	Скрепери	Гредери	Утоваривачи	Јелезни	Трактори	Глат. ваљци	Виб. ваљци	Витросоли	Покретне мешалнице	Цистерне	Финишери	Камени	Кипери	Дампери
XX Осипаоница	„Парт. пут“	2	2	5	2	2	22	9	5	4	10	3	5	1	4	76	
XXI Крњено	„Парт. пут“ „Жеграп 8“	2 2	2 4			1 1	9 12	4 5	4 3		2 3	2 4	2 3		8 3	2 15	5 12
XXII Вел. Плана	„Аутопут“	3	5	1	2	2	23	7	8	2	5	3	3	2	3	39	4
XXIII Марковац	„Р. Митровић“ „Путоградња“	2 3	2 3		1	2 3	10 18	5 9	2 4	1 1	5 5	1 2	2 3	1	2 2	26 33	9 6
XXIV Лапово	„Виадукт“	3	4	4	2	3	10	6	1		11	2	3	4	3	45	2
XXV Багдан	„Парт. Пут“	7	7	2	1	3	39	11	5	5	9	2	4	2	2	62	7
XXVI Светозарево	„Пут“ „Босна“	2 5	4 8	2		3 4	10 18	7 5	5 5	2 5	8 5	5 6	2 1	2 2	3	11 63	6 13
XXVII Паравин	„Планум“	3	2	6	1	2	12	3	2	3	7	1	4	2	7	22	7
СВЕГА:		34	43	20	9	26	173	70	44	23	70	31	32	16	37	391	71

„На првом делу код Београда км 12 + 650 и 13 + 500 услед квара виброматкса (предузеће је тада располагало само једним набијачем), набијање је вршено ручно са ужом страном дрвеног прага за нормалну пругу. Овај рад је извођен врло педантно у слоју дебљине до 15 см. Међутим, и поред тога, одмах после пуштања у саобраћај овог дела појавио се већи број пукотина услед слегања тампонског слоја. Ово указује на факат, од колике је важности механичко набијање тампонског слоја, које се не може никаквим ручним набијањем надокнадити”.

Сличан је однос и остале механизације.

Истина је да је и квалитет садашњих радова несравњено бољи од оног на Београд — Загреб.

Објекти

Израђено је објеката до 5 м отвора 200 комада, а преко 5 м 27 комада.

Већи су мостови:

- преко В. Мораве код с. Мијатовца
- преко р. Јасенице
- преко реке Раче и др.

Највећи мост на аутопуту после моста преко Саве у Загребу и Београду биће овај преко В. Мораве код села Мијатовца, кога је извело предузеће „Мостоградња” из Београда а пројектовао га је инж. Миленко Ракетић, који је водио сталан надзор на извођењу.

Мост је система континуалне греде са пет поља, распона 41,3 + 52,0 + 62,0 + 52,0 + 41,3.

Главни носач је од преднапрегнутог бетона.

Средњи стубови су од арм. бетона обложени каменом због удара леда.

Речни стубови фундирани су пневматички.

Ширина коловоза на мосту је 8,2 м; пешачке стазе по 0,75 м.

Са успехом и солидно мало предузеће „Стиг” из Пожаревца радило је ове године неколико мостова. Оно је прошле године израдило неколико мостова и вијадукте на потезу Грделица — Врање. Ове године радило је мост преко Лепенице, преко Кијевског потока, преко Грабовила, преко Милошевског потока.

Код села Багрдана налази се тзв Багрдански теснац, где пролази жел. пруга В. Плана — Ниш. Између Мораве и пруге пролази аутопут.

Решење је постигнуто што се вршио камени набачај у реку и стварало место за аутопут.

Радове је извело предузеће „Партизански пут”.

Проблем заслужује посебан чланак од пројектанта или извођача.

Прикључци на овој деоници

На деоници Осипаоница — Парантин одобрене су петље: код Осипаонице, В. Плана, Марковца, Лапова, Светозарева, Ћуприје и код Паранина.

Израда пак свих петљи и надвожњака сем изнад жел. пруге одложена су за 1963. годину с обзиром на недовољна новчана средства, која су одобрена за 1962. годину, и биће завршена заједно са деоницом Београд — Осипаоница.

Надзор

Применом Основног закона о путевима и Закона о предузећима за путеве крајем 1961. г. укинута је Дирекција путева НРС која је била инвеститор за грађење аутопута.

Почетком фебруара 1962. г. оформљена је Дирекција за грађење аутопута „Братство-јединство” са седиштем у Београду као установа са са-

мосталним финансирањем и са управним одбором као друштвеним органом на челу.

Бивша инвеститорска група у Нишу, која је била организациона јединица укинута Дирекције, променила је назив у Секцију за грађење аутопута и постала организациона јединица ове Дирекције.

Секција је била за 1962. г. смештена у В. Плани. На челу Секције је начелник Инж. Драгољуб Ивановић.

Деоница од 95,5 км. подељена је на 8 сектора и мост преко Велике Мораве:

Секторски надзорни органи су:

- 1) Раља — Лозовик, шеф тех. Бранко Николић
- 2) Лозовик — В. Орашје, шеф инж. Владислав Сандић
- 3) В. Орашје — Старо Село, шеф Инж. Љубиша Миловановић
- 4) Старо Село — Марковац, шеф техн. Сredoје Бабовић
- 5) Марковац — Брзан, шеф инж. Милија Спасојевић
- 6) Брзан — Ланиште, шеф инж. Боривоје Пејаков
- 7) Ланиште — Ђуприја шеф техн. Миодраг Крстић
- 8) Ђуприја — Параћин, шеф инж. Милосав Вељовић
- 9) Мост преко В. Мораве, шеф инж. Миленко Ракетић

Помоћних надзорних органа има 6 инжењера и 18 техничара.

На терену је радило 17 лабораторија (8 геомеханичких, 4 за асфалт, 5 за цемент бетонски коловоз). Лабораторије су организоване од Института за испитивање материјала СР Србије. Рад је оцењен као веома користан.

У секцији поред техничке и опште службе, организована је служба снабдевања омладинских радних бригада. Веома важна служба, која је досад сасвим правилно функционисала, ако се занемаре неке грешке.

Сматрам да није место овој служби у саставу инвеститора чија главна брига треба да је решавање хиљаде техничких проблема на терену и чије правилно решавање може уштедети стотине милиона динара заједници. Она треба да је у саставу Главног штаба. За то има много разлога, али није овде место о томе писати.

Овом службом руководио је 1961, 1962. и 1963. године друг Веља Лазаревић, са пуним успехом.

Омладина

Главни штаб ОРБ-а смештен је у непосредној близини В. Плана.

Командант је Бећир Мехолић

На акцији је учествовало укупно 43.200 бригадира.

Омладина је смештена у 16 лепо уређених насеља, која имају воду, осветљење, купатила са топлом водом, телефон, разгласну станицу, телевизор, амбуланту са лекаром, итд. Исхрана је богата.

Културно забавни живот је заступљен.

Политичка, стручна и друга предавања су бројна.

Оваква омладинска акција је права школа живота и рада и штета је за оне омладинце који не учествују у бар једној акцији.

Сарадња омладине са предузећима и инвеститором је примерна.

Извршење задатка

Иако је било много кишних дана, омладина и предузећа предузели су све мере и задатак је пре рока завршен и пут пуштен у саобраћај.

Може се слободно тврдити да је овогодишња деоница (Осипаоница — Параћин) солидније израђена од свих претходних. Ово је резултат искуства и крајње заоштрених мера надзора у погледу квалитета радова. Осим тога стручњаци из надзора озбиљније су на овој деоници пришли разматрању



Сл. 10 — Омладинци на радилишту

пројекта и његовој коректури на лицу места и у току извођења, тек су тако постигнуте знатне новчане уштеде, око 800 милиона динара.

Страна омладина

На акцији учествују сваке године бригаде омладинаца из страних земаља. У овој години послале су бригаде на акцију:

- 1) Сједињене Америчке Државе
- 2) Енглеска
- 3) Италија
- 4) Западна Немачка

- 5) Пољска
- 6) Холандија
- 7) Уједињена Арапска Република
- 8) Мароко
- 9) Тунис
- 10) Аустралија
- 11) Гана
- 12) Јапан
- 13) Француска
- 14) Белгија
- 15) Израел
- 16) Алжир
- 17) Индија
- 18) Цејлон
- 19) Гвинеја

Рад омладине је као и увек пун елана и младалачког одушевљења. Све постављене норме се редовно премашују. Радна дисциплина бригадира је на завидној висини.

Већ се у главама и срцима омладине и свих осталих градитеља машта, жели и весели великој прослави 20 октобра 1963. год. пред или у Београду, када ће Маршал Југославије Јосип Броз Тито пресећи последњу врпцу на аутопуту и тиме пустити цео аутопут „Братство-јединство“ од Љубљане до Ђевђелије у саобраћај.

Заиста ће то и бити велико славље, када се завршава највећи објекат, који смо релативно брзо изградили и поред свих тешкоћа са којима се наша држава морала сукобити.

За 1963. годину остало је 58,5 км аутопута, од Београда до Осипаонице, да се изгради:

Радове изводе предузећа:

„Аутопут“ из Београда

„Ратко Митровић“ из Чачка

„Планум“ из Београда

„Пут“ из Сарајева

„Партизански пут“ из Београда

Деоница почиње од улице Грчића Миленка, иде долином Мокролушког



Сл. 11 — Курс за мотоциклисте



Сл. 12 — Курс за водоинсталатере

потока, поред Великог Мокрог Луга и силази у долину Завојничке реке где се укршта са кружним путем. Дале траса иде поред села: Врчин, М. Пожаревац, Умчари, Колари, Раље и Михаиловац.

До улице Грчића Миленка биће режим аутопута у саобраћају, а даље ће се саобраћај разливати у београдске улице, све до израде аутопута кроз Београд.

Омладина

Планирано је да учествује у радовима 25.000 бригадира.

Главни штаб ОРБ-а смештен је под Авалом.

Командант ОРБ-а је Здравко Крвина.

Као и ранијих година тако се и у овој години одржавају разни курсеви на градилишту.

Неки од стручних и аматерских курсева су:

- нижи ратарски — тракторски
- комбајнерски
- воћарски

- сточарски
- зидарски
- за руководиоце лаких грађевинских машина
- електроинсталатерски
- водоинсталатерски
- бициклически
- мопедски
- мотоциклически
- фотоаматерски
- кинооператерски
- радио-аматерски итд.

Интересовање омладине за курсеве је врло велико.

Одржавање курсева помажу: централни одбор народне технике и разне коморе, разни фондови, одбори итд.

Ранијих година велики број свршених курсиста одлазио је у привреду (разна предузећа и фабрике). Свакако да ће то бити и ове године.

Обимност задатка

Иако је дужина деонице знатно мања од деонице Осипаоница — Параћин, не стоје количине радова у истој сразмери. Нпр. земљани радови су приближно исти као на Осипаоници — Параћин. Ово долази због испресецаног терена на ком је положена траса.

Прикључци

Ако се посматра цео потез од Београда до В. Плана, петље су на растојањима:

- | | |
|---------------------------------------|---------|
| 1) Укрштање са кружним путем — Умчари | 28,5 км |
| 2) Умчари — Осипаоница | 26,0 км |
| 3) Осипаоница — В. Плана | 22,5 км |

Очигледно да су ова растојања сувише велика с обзиром на честа села и веома плодни крај као и на развијену индустрију, и овај део инвестиционог програма морао је бити промењен.

Грађанима села Крњева на њихову молбу, одобрено је да о свом трошку израде прикључак (петљу) на месту укрштања пута Смедеревска Паланка — Крњево.

Насеље код централног гробља у Београду

Траса аутопута на атару града Београда наишла је на већи број кућа, које се морају порушити а станарима дати други одговарајући станови. У ту сврху општина Вождовац дала је локацију у близини централног гробља. Ту се подиже модерно насеље са свим потребним комуналним објектима. Подиже се 47 зграда са 120 разних станова.

Ове радове извело је грађевинско предузеће „Хидротехника“ из Београда са својим кооперантом грађ. предузећем „Нови Београд“ из Београда.

На изградњи насеља узела је учешћа и омладина.

И предузеће и омладина уложили су ванредног труда да се посао заврши у планирано време.

Радови се изводе у саставу Секције за грађење аутопута. Стални и непосредни надзор успешно је водио техн. Илија Главан.

Б) АУТОПУТ КРОЗ БЕОГРАД

Кад се израђивао инвестициони програм и утврђивао правац трасе и њена ужа локација аутопута кроз Србију, онда питање проласка аутопута око, поред или кроз Београд било је нерешено, зато је и узето у првобитном инв. програму да аутопут почиње на кружном путу у долини Завојничке реке, а од Бежанијске косе до ове тачке остављено је да се прво расчисте ствари урбанистичким планом града Београда а потом да се реши цео потез.

Кад је у урбанистичком плану нађено решење за пролаз аутопута кроз

Београд, онда је мешовита комисија Дирекције путева, ЈНА и НО града дала предлог и после разних дискусија, измена и допуна одобрен је инвестициони програм за део аутопута од Бежанијске Косе до Завојничке реке са пролазом кроз Београд. Ова траса полази са аутопута Београд — Загреб на Бежанијској Коси код болнице за грудне болести, даље преко бившег аеродрома, пресеца пругу Земун — Београд, Прелази Саву код Мостара, улази у долину Мокролушког Потока и иде њом до укрштања са улицом Грчића Миленка. Дотле се рачуна пролаз кроз Београд. Траса аутопута иде даље поред Великог Мокрог Луга и силази у долину Завојничке реке на кружном путу. Део ове трасе од улице Грчића Миленка до Завојничке долине не треба третирати као пролазак кроз Београд, јер је то стварно изостављени део трасе од Београда, према томе кроз Београд се рачуна веза са аутопутем на Бежанијској Коси до ул. Грчића Миленка, укупне дужине 10,265 км.

Траса аутопута кроз Београд услаглашена је урбанистичким планом Београда.

Елементи и објекти

Ревизиона комисија усвојила је елементе како следи:

1) На делу Новог Београда, тј. од Бежанијске Косе до моста на Сави два коловоза са по три саобраћајне траке, с тим што се ставља у задатак инвеститору да, кроз анализу саобраћаја, при изради идејних, односно главних пројеката докаже оправданост и истовремене изградње свих усвојених трака или одлагање треће саобраћајне траке за каснију етапу изградње;

2) На делу од моста на Сави, односно од Мостара до будуће путничке железничке станице задржава се исти профил пута, тј. усвајају се елементи у свему као под 1);

3) На делу од путничке железничке станице до Грчића Миленка, односно до споја са Моравским аутопутем, комисија је усвојила елементе као на аутопуту Београд — Ђевђелија, тј. ширина коловоза 7,5 м а ширина планума 10 метара.

4) Комисија је усвојила коловозни застор од асфалт бетона на целој дужини за тежак саобраћај, с тим да се димензије подлоге тј. дебљине целокупне коловозне конструкције и појединих слојева као и врсте асфалтног коловозног застора утврде на бази геомеханичких испитивања и оптерећења по точку.

5) За мост на Сави: утврђује се укупна дужина моста са инундационим прилазима на 1.300 метара, а укупна ширина моста 30,5 метара; усваја се ширина коловоза на мосту и на инундационим прилазима 21,5 м. са 6 трака од којих 2 спољне траке ширине 3,75 м. а 4 траке ширине по 3,5 м; да ширина пешачких стаза на мосту и на инундационим прилазима укључујући и заштитни појас, буде 4,5 м;

6) За остале објекте комисија је усвојила:

а) три петље на I деоници и 1 на III деоници (код Мостара).

Питање петљи код путничке железничке станице и код ул. Грчића Миленка решавање се приликом реализације железничког чвора односно реализације везе овог пута са панчевачким мостом и то кроз допунски инвестициони програм.

б) Комисија је усвојила два прелаза ван нивоа преко железничке пруге и 5 надвожњака односно подвожњака на делу од Бежанијске Косе до Грчић Миленка, док ће се на делу од Грчић Миленка до споја са моравским аутопутем, број надвожњака и подвожњака решавати допунским инвестиционим програмом и бити предмет поновне ревизије.

Кад треба градити аутопут кроз Београд

По мом мишљењу, и многих других, који су упознати са овим питањем, већ се закаснило са почетком припрема, које би омогућиле да се радови извршавају нормално и јефтиније, него кад се то ради упоредо са грађењем. Наиме, на овоме делу аутопута треба утрошити преко 1,5 милијарду динара за рушење зграда и збрињавање стотине домаћинстава, јер траса аутопута то захтева. Затим пројектовање и припремне радње за

њего. Очекује се знатан пораст моторизованог саобраћаја. У граду Београду нагло расте саобраћај, тако да смо 1957. г. имали 9.300 моторних возила а крајем 1960. године преко 20.000.

Има много разлога да се изгради аутопут што пре кроз Београд:

— Улице београдске, нарочито оне где се аутопут укључује из јужног правца, неће моћи без великих тешкоћа примити саобраћај;

— стари мост преко Саве је дотрајао и не може се рачунати на њега, а нови с обзиром да је једина веза за



мост преко Саве требало је у овој години почети да би мост могао бити готов 1965. године.

Аутопут до Београда биће завршен 1963. године, тако ће сав саобраћај са југа и севера бити упућен на

друмска возила са Новим Београдом и Земуну не може пропустити сав саобраћај, те се намеће хитно грађење једног моста преко Саве;

— велики су губици у транспорту ако се не изгради што пре аутопут кроз

Београд посебно на транзитном саобраћају који ће вероватно бити знатан;

— редовни градски саобраћај биће јако отежан у улицама куда буду ишла возила са аутопута, итд.

Аутопут кроз Југославију може се сматрати да је потпуно завршен кад се изгради и део аутопута кроз Београд.

Опрема аутопута: подизање сервисних станица, пумпних станица, мотела, амбуланта, телефона итд. може се рећи да није решено и ово за службује посебно писање (писала техн. Живка Савић, „Пут и саобраћај бр. 7, 1963“). Не решава се не због немања средстава него због несагледавања како ће се тешко обављати саобраћај без ових уређаја.

Никола КРАХТИС
Милицав МИЛИВОЈЕВИЋ

Нека питања у вези управно-правне делатности у области јавних путева

До ступања на снагу Основног закона о јавним путевима („Службени лист ФНРЈ”, бр. 27/61), јавни путеви код нас су имали третман јавних добара. Њихово одржавање, реконструкција и изградња вршена је на терет буџетских средстава, друштвено-политичких заједница у зависности од привредног, друштвеног, политичког и другог значаја односно од категорије јавног пута. Јавни путеви као објекти, били су доступни сваком за саобраћај, а њихово финансирање зависило је од фискалних могућности заједнице.

Одржавање, реконструкцију и изградњу јавних путева по систему ранијих прописа из те области вршили су, по правилу, органи државне управе као привредни посао везан са управним пословима из материје јавних путева који су чинили њихову надлежност. У савезној државној управи за ове послове је постојала Управа за путеве под надзором савезног органа надлежног за послове саобраћаја и веза, док су односни послови по републикама били поверавани управама или дирекцијама за путеве, као органима републичке управе. Код народних одбора срезова управни и са њима повезани привредни послови у вези јавних путева углавном су били у надлежности среских дирекција за путе-

ве, а код народних одбора општина ти послови су стављани у дужност одговарајућим органима управе, установама, а понегде и комуналним предузећима. У Републици Србији за послове из области јавних путева прво је постојала Управа за путеве, а затим Дирекција за путеве НР Србије од 1956. године, првобитно у саставу Секретаријата за саобраћај и путеве ИВ НР Србије, док је после била све до њеног престанка са радом под надзором Секретаријата. Ова Дирекција по својој унутрашњој организацији била је тако постављена да је на терену имала истурене службе „техничке секције за путеве” као своје унутрашње организационе јединице са приличним степеном самосталности у функционалном, финансијском и персоналном погледу код отправљања послова из свог делокруга. Такву организацију Дирекције наметао је сам карактер задатака које је она имала у обављању управних послова из своје надлежности и у вршењу привредних послова кроз одржавање, реконструкцију и изградњу мреже јавних путева на ужој територији Србије ван подручја аутономних јединица.

У односу на суштину новог економског система на који се код нас прешло током 1950. и 1951. године, и према начелима организације државне

управе и положају извршне власти уопште у нашем правном систему уобиченом 1952. и 1953. године, обједињеност управних и са њима повезаних привредних послова из области јавних путева била је са још неколико изузетака усамљена појава у систему наше државне организације. Не би се погрешило када би се истакло да та појава не само по свом обиму, већ и по својој суштини датира из времена административног система, који се протезао до 1950. а у неким областима живота и до 1951. године. Но у тој њеној страни не би требало по сваку цену тражити негативне стране и разлоге за искључиво критичко освртање на њу. Обједињавање са управним пословима одређених привредних послова, из домена јавних путева и њихово стављање у надлежност управним органима, несумњиво је резултирало схватање по којем су јавни путеви били општа добра, а систем односа поводом њиховог грађења, реконструисања и одржавања, као и организација кроз коју су се ти односи испољавали — представљали јавну службу. Такво становиште и у времену до доношења наведених савезних закона у материји јавних путева имало је своју стварну подлогу у чињеници слабије развијености друмског саобраћаја и мреже јавних путева с једне стране, а с друге у недовољној привредној разграничености односа међу привредним гранама и оскудном пуштању деловања слободнијих економских законитости. Имајући у виду ове моменте лако се може схватити да је поставка ранијег позитивног законодавства према којој су сви управни и привредни послови у односу на јавне путеве били дати у надлежност одређених управних органа, била нужност на тадашњем степену привредног развоја у нашој земљи.

Организација службе јавних путева на таквим основама обезбеђивала је широку управно-контролну делатност

органа управе надлежних за јавне путеве над применом прописа из те области. Уједно кроз такву организацију било је могуће ефикасно предузимање различитих мера за заштиту јавних путева. Управно-правна компонента деловања службе јавних путева у тадашњим условима била је доста обимна и изражена, што најбоље показује круг овлашћења која су имали органи управе надлежни за послове јавних путева. Привредни послови у вези јавних путева одвијали су се према буџетским могућностима политичко-територијалних јединица, односно грађење, реконструисање и одржавање јавних путева могло се вршити у оном обиму у којем су за то била предвиђена финансијска средства. Дакле, орган управе надлежан за јавне путеве и у извршавању својих привредних задатака био је ограничен предрачуном прихода и расхода, који му је виши орган утврђивао.

После дужег рада на припреми савезног закона у материји јавних путева и тражења адекватнијих решења за проблеме те области, тек у 1961. години дошло се до дефинитивних ставова након чега је било могуће окончати тај посао. Првом половином 1961. године у раду на правном регулисању односне проблемагике напуштене су раније концепције о природи јавног пута као општег добра и о организацији као јавној служби која се старала о јавним путевима, а које су код нас деценијама биле владајуће, о чему је већ било речи. Захваљујући томе федерација је донела два закона у тој области и то: Основни закон о јавним путевима и Закон о предузећима за путеве, којим је одвојила управно-правне послове од привредних послова у односу на јавне путеве, стављајући прве у надлежност орговарајућим управним органима, а друге предузећима за путеве као својеврсној форми привредних организација у нашем привредном систему. При ова-

квом подухвату поменутих законских аката пошло се од идеје да јавни пут у садашњим привредним условима мора имати карактер економског добра, јер једино такав треман може омогућити темпо развоја путне мреже код нас који захтевају потребе општих привредних стремљења. Таква идеја у себи носи захтев за новим односима свих оних који користе јавни пут према ономе ко га подиже и даље се стара о њему. Даља последица тога јесте уподобљавање јавног пута са основним средством у смислу интенција Закона о средствима привредних организација, за чије коришћење су се морала формирати посебна предузећа — „предузећа за путеве”. Тако су на основи изнете поставке настали не само материјални услови, већ и одговарајући привредни субјекти као носиоци нових економских односа у области јавних путева, или другим речима створена су предузећа за путеве која по основу права коришћења јавног пута као свог основног средства стоје у економском односу према свим оним који користе јавни пут на дати начин и у одређеним границама.

Управно-правни послови у домену јавних путева поверени су органима управе надлежним за саобраћај почев од општине преко среза, аутономне јединице и републике до федерације. Ова идеја Основног закона о јавним путевима и Закона о предузећима за путеве проистиче из основног принципа органске привредне везе између јавног пута и друмског саобраћаја. Отуд је и најприродније било те управне послове пренети на наведене управне органе. У зависности од интереса и потреба друштвено-политичких заједница у односу на јавне путеве, као и од карактера који имају поједини путеви, извршен је распоред управно правних послова међу управним органима тих заједница, с тим што је код тога био полазни принцип претпоставка надлежности у корист

општинских органа управе надлежних за саобраћај. Следствено томе пом. општински органи укупно гледано имају најшири круг управних овлашћења, имајући при овоме у виду првенствено инспекцијске послове, затим срески, покрајински, републички и савезни управни органи надлежни за саобраћај.

Посматрани послови јављају се у два вида, први управно-правна овлашћења која се остварују кроз управни поступак, и други надзорна — инспекцијска овлашћења, која се такође једним делом реализују преко управног поступка.

Прва истакнута група управних послова одвија се кроз поступак по захтевима и предлозима за издавање управних аката (одобрења, дозвола, сагласности и решења). Расчлањујући ово неопходно је истаћи да Основни закон овлашћује савезни орган управе надлежан за саобраћај да у сагласности са Савезним секретаријатом за унутрашње послове издаје дозволе за вршење ванредног превоза јавним путевима који се пружају подручјем два или више предузећа за путеве са територија две или више република, тј. превоза товара веће тежине и димензија од оних које су прописима дозвољене, које је једино овлашћење дато пом. органу. Републички орган управе надлежан за саобраћај врши више послова према Основном закону који су садржани у његовим одредбама члана 49, 55, и 58.

Овај републички орган према одредби члана 49. издаје дозволе за вршење ванредног превоза ако се он врши подручјем два или више предузећа за путеве у сагласности са Републичким секретаријатом за унутрашње послове. Надлежност у том послу републичког управног органа за саобраћај је супсидијарне природе, односно ако постоји републичка заједница за путеве, онда њој припада та надлежност. У СР Србији не постоји

заједница за путеве и односни посао врши Републички секретаријат за саобраћај и везе у сагласности са Републичким секретаријатом за унутрашње послове.

У смислу члана 55. став 3. и 5. Основног закона Републички секретаријат може издавати одобрења за грађење објеката из става 2. и 4. истог члана у заштитном појасу поред аутопутева и јавних путева I реда у оправданим случајевима, а у насељеним местима и у брдовитим пределима. Исти орган по овлашћењу става 7. цитираног члана може давати сагласност за постављање телеграфских и телефонских ваздушних и кабловских линија и водова, електричних водова ниског напона за осветљење, трамвајских и тролејбуских контактних водова и постројења, канализације, водовода и места за укрштање јавног пута са железничком пругом, јавног саобраћаја у заштитном појасу аутопутева и јавних путева I, II, III и IV реда. Смисао те одредбе једино може упућивати на постојање дискреционог права, и поред тога што је форма у којој је оно дато неуобичајена, али само због тога не би могла постојати никаква сумња у то право наведеног републичког органа. У вези изложених управних послова по ставу 3, 5, и 7. члана 55. Основног закона треба напоменути, да је њихово вршење могуће само у случајевима када за насеља око јавних путева не постоје одобрени урбанистички планови или одлуке које замењују те планове. Наиме, орган управе на који је указано не може издавати одобрења и сагласности за подизање објеката и постављање пом. уређаја и постројења у заштитном појасу јавних путева о којим је напред говорено у насељима где постоји одобрен урбанистички план или одлука која га замењује.

Најзад Основни закон у одредби чл. 58. овлашћује републички орган управе надлежан за саобраћај да може до-

носити управне акте о забрани саобраћаја на аутопутевима и јавним путевима I и II реда, која забрана може да буде општа, или за поједине врсте возила, а по свом трајању привремена или стална. Када овај орган користи овлашћење за доношење акта о забрани саобраћаја на аутопутевима, међународним путевима и граничним прелазима између наше и суседних земаља, он мора прибавити сагласност савезног органа надлежног за саобраћај, а од оснивања Савезног саобраћајног инспектората та сагласност се прибавља од њега.

Сходно овлашћењу садржаном у одредби члана 95. Основног закона о јавним путевима, а с обзиром да Уредба о јавним путевима („Службени гласник НРС“, бр. 46/53) није у потпуности у супротности са пом. савезним законом, и даље се примењују неке њене одредбе које садрже управна овлашћења за органе управе надлежне за саобраћај. У складу са извршеним приказом управних послова републичког органа за саобраћај по савезном закону, неопходно би било учинити осврт на послове предвиђене у важећим одредбама наведене Уредбе.

Члан 22. ове Уредбе предвиђа већи број случајева када републички орган може одобравати грађење различитих објеката у непосредној близини пута или на самом јавном путу II реда. Већи број питања која садржи та одредба решен је непосредно или посредно одредбама Основног закона о јавним путевима, те се по тим питањима у надлежности републичког органа не би могла примењивати односна одредба Уредбе, док по осталим где нема колизије са савезним законом, њена примена је нужна.

Одредба члана 25. Уредбе може се у целини примењивати када се ради о одобравању подизања објеката као што су зграде, стаје, обори, кошеви или подизати млинове, мајдане, циглане или друга постројења и сл. у по-

јасу поред јавних путева II реда до 30 м, рачунајући од спољне ивице путног јарка. Вредно би било истаћи да ова одредба предвиђа исту ширину заштитног појаса у односу за све врсте објеката без обзира на њихов карактер и могућност различитог утицаја на сам јавни пут као грађевинских објекат. Због тога је код њене примене надлежни орган управе морао имати у виду при одређивању одстојања све околности које стоје у вези са изградњом рудника, каменолома, млина или каквог другог постројења у заштитном појасу. Исто тако интересантно је напоменути да је заштитни појас поред јавних путева I реда по Основном закону (члан 55. став 4.) ужи од заштитног појаса по члану 25. Уредбе за јавне путеве II реда у односу на подизање стамбених, пословних, помоћних и сличних зграда.

Управни послови на које је учињен осврт кроз надлежност републичког органа управе за послове саобраћаја према Основном закону о јавним путевима и Уредби о јавним путевима, по правилу су заступљени и у надлежности општинских и среских органа управе надлежних за саобраћај, али са домаћајем који је одређен тим прописима у односу на јавне путеве III и IV реда. Што се тиче ове врсте управних послова у надлежности покрајинских органа управе надлежних за саобраћај, они се врше у истом обиму на подручјима покрајина, у којем се врше у надлежности републичког органа управе надлежног за саобраћај. Нужно је напоменути да управно-правно овлашћење из одредбе члана 49. Основног закона ни у којој прилици не може припадати општинском и среском органу управе надлежном за саобраћај, а наиме ови органи не могу издавати нити учествовати у доношењу дозвола за вршење ванредног превоза на јавним путевима без обзира на подручје којим се они пружају. Уз то на овом месту требало

би још указати да пом. општинским и среским управним органима не спада у надлежност посао из члана 55. став 7. Основног закона о јавним путевима, односно они не могу давати сагласности за постављање наведених постројења у тој одредби у заштитном појасу путева III и IV реда, с обзиром да је то право искључиво дато републичком органу управе надлежном за саобраћај.

Иако ови управни послови у надлежности изнетих органа управе друштвено политичких заједница нису за сада обимни, и мада су ти послови правилно расподељени између тих органа, у последње време јављају се мишљења да би било потребно сузити њихов обим и извршити њихову децентрализацију, односно преношење послова са републичких органа управе надлежних за саобраћај на средске и даље на општинске управне органе за саобраћај. Такво мишљење само по себи заслужује пажњу нарочито због тога што би преношењем већег броја управних овлашћења на одређене општинске органе управе, било омогућено успешније и лакше остваривање тих овлашћења кроз одговарајући управни поступак. Ту би се заправо могло радити само о неким предностима процесне природе. Да би се сагледале и друге стране таквог мишљења, неопходно је истаћи да се код садашње поделе надлежности међу управним органима полази у тој области управних послова, од разлика међу категоријама које могу имати јавни путеви, а самим тим од тога у каквом се односу која од друштвено-политичких заједница налази према поједној категорији јавних путева. Отуд је сасвим оправдано да република ставља у дужност свом органу управе надлежном за саобраћај оне управне послове који су гаранција довољне контроле над заштитом јавних путева који су њој дати да се о њима стара, а срез свом управном органу о-

не послове преко којих он може спроводити потпуно старање над одржавањем, реконструкцијом и изградњом јавних путева III реда, итд. до саме општине. Очигледно је да постојећи систем надлежности базира на основној концепцији односа по важећим законима у процесу одржавања, реконструкције и изградње јавних путева. Стога измене у том систему не би требало да буду само у зависности од потреба мењања односа у организацији државне управе, већ и у вези са кретањем и мењањем односа у области јавних путева. У вези мишљења које је напред истакнуто о потреби децентрализације надлежности у овој врсти управних послова потребно је изнети да је Уставни закон о спровођењу Устава („Службени лист СФРЈ”, бр. 14/63), у одредби члана 12. став 1. пренео решавање о појединачним управним стварима у првостепеном поступку из надлежности народних одбора срезова и њихових органа — сада скупштина срезова и њихових органа — на одговарајуће општинске органе. То заправо значи да су послови из надлежности среских органа управе надлежних за послове саобраћаја по напред изложеним прописима, пренети у надлежност општинских органа управе надлежних за послове саобраћаја. Ово се не односи на послове инспекције јавних путева и друмског саобраћаја из надлежности среских управних органа, односно по цитираној одредби Уставног закона сви инспекцијски послови из надлежности срезова и даље остају код одговарајућих среских органа управе.

У догледном времену Република Србија донеће допунски закон сходно овлашћењима садржаним у Основном закону о јавним путевима. Допунским законом по интенцијама садашњег Основног закона регулисали би се углавном они управно-правни послови о којима је напред било више говора код прегледа надлежности републич-

ког, среског и општинског ограна управе надлежног за послове саобраћаја у делу послова из области јавних путева. У садашњим условима не постоји никаква практична потреба за ширењем круга тих послова у надлежности одређених органа управе друштвено-политичких заједница, нашта најбоље указују интенције самог Основног закона. Напротив, нови закони из 1961. године показују јасну тенденцију сужавања круга овлашћења органа државне управе надлежних за послове јавних путева, а тим и слабења ингеренције државе у тој вредној сфери.

У садашњим приликама није могуће рећи нешто више и одређеније по питању обима и расподеле управних послова из домена јавних путева међу надлежним управним органима. То тим пре није могуће с обзиром на чињеницу да предстоји усклађивање савезних закона у материји јавних путева са Савезним уставом. Није немогуће очекивати да се у поступку усклађивања тих прописа са Савезним уставом може доћи до нових ставова који би мењали чак и битније садашње поставке Савезног закона. Несумњиво је да би нови ставови до којих би се могло доћи у поступку усклађивања, могли имати свог одраза на допунско правно регулисање материје јавних путева у надлежности република, као и на доношење пратећих прописа.

Потпуности ради у обради ове теме, морало би се истаћи да поред конституисања управних овлашћења у корист органа држане управе надлежних за послове саобраћаја, Основни закон овлашћује у свом члану 49. предузећа за путеве да могу у сагласности са надлежним органима унутрашњих послова издавати дозволе за вршење ванредног превоза, ако се такав превоз врши подручјем једног предузећа за путеве. Исто тако

одредбом члана 62. Закона овлашћена су предузећа за путеве да могу издавати одобрења за постављање натписа и других знакова на јавним путевима. Ово су два управна овлашћења која представљају изузетке од принципа садржаног у Основном закону да управни послови припадају у над-

лежност одговарајућим органима управе. Свакако је савезни законодавац код овог случаја био руковођен чињеницом да су јавни путеви основна средства предузећа за путеве, те да би било најцелисходније да она кроз вршење наведених управних послова спроводе потпуније старање о заштити путева као својих средстава.

Велимир С. ЛАЗАРЕВИЋ

Снабдевање омладинских радних бригада учесника на изградњи магистралних путева

УВОД

Са почетком учешћа народне омладине у изградњи наших кључних објеката капиталне изградње, одмах после важности проблематике стручно-техничког дела задатка и непосредно уз њега, стајао је и стоји задатак правилног и благовременог смештаја и исхране омладинаца — учесника радних акција.

Нормално је било очекивати да се стандард смештаја и исхране омладине из године у годину побољшавао у зависности од побољшавања опште-друштвеног стандарда, тако да данас можемо са задовољством констатовати постојање, с једне стране, заиста примерних услова смештаја, а с друге стране, велику разноврсност јела, која се спремају у складу и на основу потреба и захтева савремене хигијене исхране, калорична вредност којих не само да задовољава, него и премашује потребе градитеља.

Дрвених кревета, сламарица и прашине више нема, а свеже воће, малинов сок и витасок су свакодневни саставни делови обода.

Свакако, кад се ради о смештају и исхрани омладине у омладинским насељима, по правилу, сви се задовољавају оценом резултата, тј. оним што дефинитивно мора бити и ради чега су организоване две службе: служба снабдевања и материјална служба. Ме-

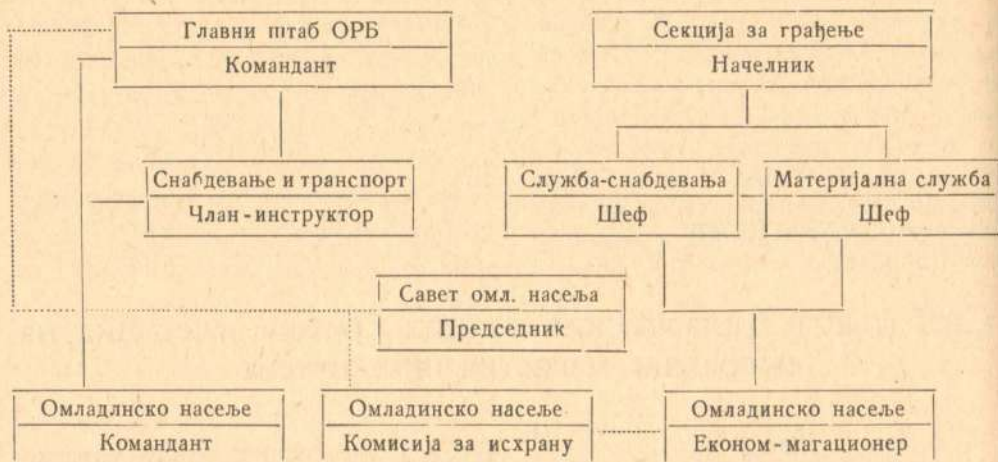
ђутим, у овом напису желе се укратко приказати задатци, организација, начин рада и проблематика, како би се у правом светлу могли сагледати дефинитивни резултати и успеси, који се постижу на тако деликатном питању — снабдевању омладинаца — учесника у изградњи.

Организација службе снабдевања

У шеми организације Секције за грађење аутопута „Братство — Јединство” и Главног штаба омладинских радних бригада, посебно су издвојене службе снабдевања, с том разликом, што је члан Главног штаба задужен за целокупно снабдевање, а код Секције постоји посебна организација — служба снабдевања — која за основни задатак има исхрану омладинаца, док се питање обезбеђења опремом и др. регулише кроз материјалну службу.

Шематски приказ организације снабдевања омладине дат је на следећој страни:

У сваком случају, садашња организација има добрих и лоших страна, било је и биће дискусија о успостављању најсврсисходније организације рада, али без сумње, у постојећој организацији координација рада била је увек основ за благовремено извршење задатака и решавање појављених проблема.



Организација и задаци у вези снабдевања ОРБ регулисани су посебним Упутством о организацији и раду на снабдевању омладинских радних бригада и Правилником о исхрани и додељивању обуће, одеће и потрошног материјала учесницима на изградњи аутопута „Братство — Јединство”.

Упутство и Правилник су донети први пут пре почетка акције у 1961. години.

Они су резултат огромног искуства и последица тежње да се постигнута искуства и раније појединачно доношени прописи на неки начин систематизују, да се обезбеди максимална сигурност функционисања организације снабдевања омладинаца и да послуже као основ за даље усавршавање организације, а самим тим и услова смештаја и исхране омладине.

У разради целе материје велику помоћ Главном штабу и Секцији пружили су стручњаци ЈНА, који су се у пуној мери zaloжили не само да се донесу прописи, него да кроз целу 1961. годину прате, повременим увидом на терену, где и на којим питањима треба вршити коректуре, допуне и др.

Нарочита пажња при том поклоњена је плану припрема јела, утврђивању норматива утрошка артикала исхране појединачно, месечно и годиш-

ње по једном омладинцу и изради таблица дневних јеловника са детаљно утврђеним количинама артикала исхране за доручак, ужину, ручак и вечеру.

У целини посматрано, Упутство обухвата и регулише четири групе питања:

- а) општи део
- б) план припрема исхране са документацијом
- в) контролу и анализу
- г) опрему и потрошни материјал.

I. Општи део, као што је већ изложено, третира и регулише организацију служби снабдевања и задатке служби, реферата и референата као и техничког особља.

Ево како је у општим цртама Упутством предвиђена организација снабдевања:

1. „За целокупно снабдевање храном, опремом и потрошним материјалом омладинских радних бригада на изградњи аутопута „Братство — Јединство” одговорни су:

- а) Главни штаб омладинских радних бригада преко:

— члана штаба одговорног за снабдевање,

- инструктора за снабдевање,
- команданта насеља и комисије за исхрану.

б) Дирекција за изградњу аутопута „Братство — Јединство” — Секција за грађење преко:

- шефа службе снабдевања и његових сарадника,
- шефа материјалне службе и његових сарадника,
- економа омладинског насеља као органа шефа службе снабдевања и као члана Савета омладинског насеља,
- магационера омладинског насеља као органа шефа материјалне службе.

2. Главни штаб омладинских радних бригада и Дирекција за изградњу аутопута „Братство — Јединство” — Секција за грађење — Београд:

— прописују норме припадања хране, опреме и потрошног материјала за сваког омладинца на изградњи аутопута;

— одређују по једног свог члана, одговорног за снабдевање, да организује снабдевање омладинских радних бригада храном, опремом и потрошним материјалом и да усклађују рад органа службе снабдевања инвеститора за изградњу аутопута и рад органа службе снабдевања омладинског насеља у циљу правилног и уредног функционисања снабдевања”.

Наведени уопштени задаци посебно су детаљисани и прецизирани тако, да су искључене могућности мешања компетенција појединих органа, служби и реферата.

Кад се ради о појединачним задацима органа и служби, онда је можда интересантно осврнути се на задатке Савета омладинског насеља, односно комисије за исхрану — по линији Главног штаба ОРБ и економа омладинског насеља, као службеника Секције (инвеститора), који је уједно и

члан Савета омладинског насеља.

Ово питање заслужује посебну пажњу једноставно из разлога, што се баш у омладинско мнасељу до детаља манифестују и оживотворавају све концепције и задаци, што се практично реализује координација два органа различитих задатака, а истих циљева, што се у лицу тих органа различити задаци сливају у један задатак, где заједнички циљ брише све шематске организационе подвојености, где су сви једно и где су један за све, једини циљ што бољи смештај и што квалитетнија припрема исхране за учеснике радне акције.

Савет омладинског насеља, као орган друштвеног самоуправљања, поред низа задатака везаних за живот и рад омладине у омладинском насељу, односно на траси, посебно третира и питања смештаја и исхране, а непосредно утиче на ово питање путем комисије за исхрану.

Према Упутству о организацији и раду на снабдевању ОРБ, Савет омладинског насеља, сачињавају, поред бираних чланова из редова омладинаца, и делегирани чланови и то: командант омладинског насеља, као орган Главног штаба и економ омладинског насеља као орган службе снабдевања инвеститора.

Савет омладинског насеља врши контролу:

- правилног снабдевања омладинаца у оквиру прописа и таблица јеловника;
- хигијенског припремања хране и деобе јела;
- правилног и уредног снабдевања омладинаца радном одећом и обућом;
- предузима одговарајуће мере у циљу правилног коришћења и чувања општедруштвене имовине итд. итд.

Економ омладинског насеља, као орган службе снабдевања инвеститора и члан Савета омладинског насеља, од-

говоран је за непосредно снабдевање омладинаца:

- води непосредан надзор над радом куварског особља код припремања јела;
- врши дневни прорачун потребних артикала исхране на основу јеловника и прописаних таблица;
- одговара за уредно и благовремено снабдевање омладинаца личном опремом и потрошним материјалом;
- извршава све задатке и у сарадњи са командантом насеља, а у оквиру постојећих прописа, решава сва питања и проблеме који се појављују у насељу итд.

II. План припремања снабдевања и исхране обухвата неколико кључних задатака и претходних радњи, од извршења којих зависи нормално функционисање целокупног снабдевања ОРБ, а пре свега:

1. израду предрачуна расхода.
 - а) Искрана
 - б) Опрема
 - в) Остали трошкови
2. Организацију снабдевања преко снабдевачких предузећа.
 - а) Припрема општих и техничких услова
 - б) Увид у капацитете привредних организација
 - в) Јавно усмено надметање
 - г) Организација дотура (прорачун месечних количина и дотур по требовањима).
3. Организацију припреме хране.
 - а) израда месечних јеловника
 - б) дневни прорачун
 - в) припрема и издавање хране.

1. **Предрачун расхода** за смештај, исхрану и остале потребе омладинаца, с једне стране, служи као основ за обезбеђење потребних финансијских средстава, а с друге стране, као приближна оријентациона вредност неоп-

ходна за калкулације снабдевачких предузећа — учесника у јавном надметању.

а) Предрачун трошкова исхране

За предрачун трошкова исхране, прије свега, користе се подаци претходне године о просечним трошковима исхране по једном омладинцу. Ови подаци се сређују на основу прегледа утрошених намирница за сваки месец посебно и укупно за протекли период. Добијена просечна цена коригује се према тенденцијама кретања цена на тржишту, усвојеним изменама у структури исхране и трошковима транспорта према конкретним условима и стању прилазних путева до седишта омладинског насеља.

Планирани број омладинаца, учесника у наредној акцији, је податак, који се на крају користи за утврђивање укупне масе потребних финансијских средстава за исхрану омладинаца.

б) **Предрачун трошкова опреме** и његова израда је далеко сложенија ствар у том смислу, што је за његову израду потребно сачекати резултате рада целог апарата комисија за годишњи попис имовине, што је претходно потребно утврдити стање и употребљивост постојећег инвентара (кревети, душеци, постељина, опрема, кухињски инвентар итд.), те на основу тако сређеног материјала, планираног броја омладинаца и норматива предвиђених упустом, установити разлике, односно потребе за наредни период.

Овај задатак је тим тежи и обимнији, што га није могуће обављати само у централном складишту, што су сви економати постојећих омладинских насеља, сваки понаособ, складиште и посебан предмет инвентарисања и утврђивања фактричног стања. Слика се допуњује чињеницом, да се ова складишта налазе дуж трасе из-

грађене магистрале и неопходно је ангажовање већег броја људи за извршење задатка у законом предвиђеном року.

У оквиру разраде предрачуна трошкова личне опреме (одеће и обуће), посебна пажња мора да се посвети подацима и кретању утрошка одеће и обуће по бројевима (величини), тј. узрасту омладинаца — градитеља из ранијих година, уз напомену, да и код најпрецизнијих прогноза нису искључена знатна отступања, у зависности од узраста учесника формираних бригада које буду учествовале у акцији, а самим тим није искључено, с једне стране, прекорачење планираних трошкова, а с друге стране, добијање чак и знатнијих залиха на крају акције.

в) **Предрачун осталих трошкова**, пре свега потрошног материјала (сапун, вим, четке, ималин), затим цигарета, које се деле омладинцима на основу посебне одлуке СИБ-а, дрва за прање итд., израђује се углавном на основу података утрошених количина из раније године.

2. Организација снабдевања преко снабдевачких предузећа

Од 1961. године усвојена је пракса да се снабдевање омладинских радних пригада врши искључиво преко привредних организација и то ангажовањем једне привредне организације за сва насеља на целој дужини трасе аутопута у изградњи у току једне године.

Таква пракса показала је све своје добре стране пре свега обзиром на сигурност обезбеђења омладинских насеља артиклима исхране и осталим потребама, а с друге стране, службе снабдевања инвеститора и Главног штаба могле су у свако доба да интервенишу благовремено тамо где би се појавио проблем. Све снаге биле су усмерене на доследно спровођење и контролу рада према постојећој организацији, на контролу квалитета, бла-

говременог дотура, праћења тржишта у циљу уговарања реалних цена итд. итд.

Свакако, да није била искључена могућност кооперације произвођача — задружних и других привредних организација са привредном организацијом — носиоцем уговора о снабдевању, али, на сваку кооперацију инвеститор је претходно давао сагласност, пошто би се уверио да ће се постићи бољи резултати снабдевања.

Снабдевање ОРБ артиклима исхране, личне опреме и потрошним материјалом, уступа се путем усменог јавног надметања оној привредној организацији, која буде од стране комисије оцењена као најповољнији понуђач.

Кад се ради о усменом јавном надметању, и доношењу оцене најповољнијег понуђача, свакако је потребно осврнути се на нека питања, којима се поклања далеко више пажње, ради обезбеђења максималне сигурности извршења уговорених обавеза од стране снабдевача. Међу тим питањима посебно место заузимају:

- а) општи услови;
- б) проверавање подобности привредних организација;
- в) уговарање и
- г) организација дотура.

Уредбом о извршењу буџета и рачуноводственом пословању државних органа и установа, прописан је поступак за извршење набавки, радова и услуга, као и услови, које учесници јавног надметања морају испуњавати, да би могли учествовати у јавном надметању.

Међутим, поред гаранције надлежне народне банке о обезбеђењу средстава за полагање кауције, уверења о регистрацији за бављење одређеном врстом делатности и овлашћења претставника привредних организација за учествовање на лицитацији, не мање

важан, а можда најважнији моменат је прихватање општих услова лицитације.

а) **Општи услови**, како су постављени, резултат су великог искуства стеченог у снабдевању ОРБ и носе сва обележја специфичне организације изградње кључних објеката путем учешћа омладинских радних бригада.

Они су у границама могућности до детаља разрађени и, што се одмах може запазити, унапред регулишу низ питања, која се иначе нормално регулишу приликом склапања уговора.

Међутим, да би се избегле дуге дискусије са добављачима пре склапања уговора, да би се унапред онемогућили евентуални неспоразуми у току рада, да би добављачи до краја схватили озбиљност и тежину благовременог снабдевања омладинских радних бригада, нужно је било кроз опште услове, који се морају прихватити онако како су постављени, прецизирати недвосмислено захтеве у погледу:

а) квалитета артикала који се испоручују;

б) благовременог дотура;

в) начина регулисања и утврђивања цена за артикле код којих свакодневно осцилирају цене на више и ниже (воће и поврће).

г) услова пословања итд. итд.

Ево неколико клаузула општих услова које учесници лицитације „тешка срца“ прихватају.

— „Количине објављене у огласу о лицитацији и у плану потреба, нису фиксне, него су дозвољена одступања на више и ниже. Проценат одступања од количина не одређује се, него су предузећа, којима буду уступљени послови набавке, обавезна да врше испоруке по излицитираним ценама у времену од — до — године и у количинама које буде захтевала Секција за изградњу аутопута „Братство — Јединство“.

— Повећање цена у току уговореног периода неће се вршити, а ако се ради о изузетно оправданим случајевима, одлуку о повећању цена доноси искључиво Секција.

— Купац задржава право да одреди произвођаче чије ће производе конзервиране робе преузимати.

— Када купац установи слабији квалитет испоручених артикала исхране путем узорковања и добијених резултата анализе (хемијска), бонификација ће се обрачунати на све испоручене количине до дана узорковања.

— Отказни рок уговора за купца је 30, а за снабдевача 45 дана.

Купац задржава право да и моментално обустави сваке даље испоруке артикала исхране, уколико квалитет производа и време испоруке знатно омета уредну исхрану омладинаца. У таквом случају купац ће вршити сам набавке на терет добављача, ма где и било по којим ценама.

— Уколико добављач откаже уговор купцу, дужан је у отказном року уредно да снабдева купца, у противном купац ће применити мере из предњег става.

— За робу коју купац набави на терет добављача, наплату ће вршити одбијањем од фактуре добављача. Уколико добављач нема више потраживања од купца, тада ће му купац фактурисати одговарајуће износе.

— Уколико снабдевач не преузме амбалажу највише у року од 15 дана, губи право на постављање захтева за повраћај или наплату амбалаже.

— Амбалажу гратис снабдевач је дужан преузети од купца по ценама које буду уговорене (тегле, флаше од малине, биса, јутане вреће и сл.).

— Фактура се сматра уплаћена даном подношења налога банци за уплату. Захтев за наплату камате (у случају неблагоприятне исплаћене фактуре) снабдевач може поставити у року од 30 дана по испостављању фактуре, после ког рока губи право на на-

плату камате. Купац је обавезан да фактуре исплати у року од 15 дана по пријему исте.

— Квалитет артикала мора бити по ЈУС-у, где не постоји ЈУС, по техничким условима Главног штаба ОРБ, а у недостатку ЈУС-а и техничких услова, према Правилнику о квалитету животних намирница.

— Купац задржава право да одбије пријем артикала исхране, који нису испоручени у прописаној амбалажи, без обзира на квалитет.

— Снабдевач је дужан да на крају уговореног рока повуче из омладинских насеља (преузме) сву преосталу робу по уговореним ценама (артикле исхране и потрошних материјала).

Један од претставника учесника на лицитацији, кад је предавао изјаву о прихватању општих услова, прокоментарисао је: „По општим условима ви имате сва права, а ми само дужности”.

Коментар је углавном на месту, али исто тако стоји чињеница, да су привредне организације, које су схватиле озбиљност задатка и поставиле посебну организацију за снабдевање ОРБ, извршавале беспрекорно задатке, тако да се ниједног момента није поставило питање примене санкција предвиђених општим условима, односно закљученим уговорима.

Запажене успехе у том погледу постигли су 1961. године „Тома Костић” из Лесковца у снабдевању хлебом, „Јухор” из Светозарева у снабдевању месним и сухомеснатим производима и Земљорадничка задруга из Алексинца у снабдевању месом.

У 1962. години врло добро су извршавали задатке Месокомбинат „Србија 10 Октобар” из Велике Планае, Млинско предузеће „Напредак” из Велике Планае и Пољопривредно произвођачка задруга „Напредак” из Ђуприје.

У 1963. години, према досадашњој ситуацији, сви су изгледи да ће „Тр-

жница” из Београда, Месокомбинат „Србија 10. Октобар” из Велике Планае и Земљорадничка задруга „Јасеница” из Смедеревске Паланке (испоручује хлеб) добрим и организованим извршењем задатака допринети свој удео у великом слављу градитеља аутопута по завршетку овогодишње акције.

б) Проверавање подобности привредних организација је један од претходних али необично важних задатака за Главни штаб ОРБ и Секцију као инвеститора, пре него што се донесе коначна одлука коме ће се од учесника јавног надметања уступити тако делакатан посао — снабдевање ОРБ.

Наиме, ради се о заједничкој акцији Главног штаба ОРБ и Секције за грађење аутопута, да преко својих претставника у кратком времену од дана лицитације обиђу учеснике лицитације ради стицања неопходних утисака о:

- капацитетима;
- стању транспортних средстава;
- хигијени производње;
- стручности кадра;
- складишном простору;
- нужним расхладним уређајима;
- стању амбалаже итд.

Наведени задатак постао је већ уобичајена пракса која је показала пуно оправдање.

За снабдевање ОРБ није само битно да ли је неко понудио најниже цене, ако не располаже сопственим транспортним средствима, којима ће вршити транспорт робе до омладинског насеља.

У независне ситуације би била доведена цела организација снабдевања ОРБ, ако би се дозволио транспорт меса или хлеба у обичним камионима, или ако би се производња (на пр. хлеба) вршила у лошим хигијенским условима.

Складишни простор и расхладни уређаји за лако кварљиву робу су неопходан предуслов постојања нужних

залиха робе за сукцесивно и благовремено извршење задатака снабдевања.

Није могуће уступити израду 20 до 30.000 пари ципела или одела привредној организацији, која претежан део производње обавља на класичан начин, или пак која има годишњи план производње упола мањи од потреба ОРБ.

Све су то питања, која претходно морају до детаља да се проуче, како би се могли дати такви предлози за доношење коначне одлуке, којима ће бити обухваћени сви елементи појма подобности за извршење задатка.

Уговарање је последња фаза припрема за конкретно извршење задатака снабдевања и дотура разних артикала исхране и опреме у омладинска насеља.

Али, овде се не ради само о опште-познатом појму закључнице и у већини случајева, у трговачким пословима усвојеним обрасцима, у којима су кратко назначени предмет, цена, рокови испоруке и плаћања, као и камата која се аутоматски обрачунава у случају доцње исплате фактуре.

Уговори код снабдевања ОРБ регулишу у детаље не само основне елементе, него посебно место посвећују квалитету, благовременој испоруци и санкцијама, а такође се опширно дефинишу и нека питања документације, која се у нормалним условима рада можда сматрају непотребним.

Кад се ради о уговарању за снабдевање ОРБ, треба имати у виду да је, у сваком случају, одувек било врло сложено питање уговарања цена за воће и поврће, код кога су осцилације цена на тржишту свакодневне, а понекад и знатне.

Начин уговарања цена за воће и поврће прошао је кроз неколико фаза.

Првобитно је обрачун испоручених количина вршен на основу откупних цена, увећаних за проценат марже постигнут на лицитацији.

Потом су за фактурисање коришћене просечне великопродајне цене појединих реона поред трасе аутопута, а које су биле исказане у билтенима трговинских комора. На просечне великопродајне цене примењиван је такође проценат марже постигнут на лицитацији.

У изналагању најпогоднијег начина за утврђивање цена и обрачун са добављачима, прешло се потом на просечне малопродајне цене према подацима тржњица већих места поред трасе аутопута, а за коректуру коришћене су цене из недељних информација о тржишту и ценама прехранбене и индустријске робе на подручју града Београда, издатих од стране Трговинске коморе града Београда.

На крају, као најреалнији начин, прихваћен је систем комисијског смања малопродајних цена на пијацама унапред утврђених места и изналагања просечних цена, од којих се одбија проценат снижења остварен путем лицитације. На овај начин утврђене цене примењују се за количине испоручене у току једне седмице, тако да се поступак снимања и утврђивања цена редовно понавља. Комисија је састављена од представника Секције, Главног штала ОРБ и снабдевачког предузећа.

Било који од наведених начина уговарања цена имао је и има добре и лоше стране, али свакако стоји чињеница, да је то једно од најделикатнијих питања, које и даље остаје отворено и за које, бар за сада, није могуће одредити неку чврсту основу.

У целини, за све производе, односно артикле исхране, потрошног материјала и др., уговарају се цене франко омладинска насеља, чиме добављачи преузимају на себе обавезу транспорта до омладинских насеља, а купац, Секција, постиже пуну сигурност за нормално и благовремено снабдевање ОРБ.

Што се тиче неких клаузула уговора, које се односе на разна техничка питања и питања неопходне документације, пошло се од претпоставке, да је боље што детаљније обрадити целокупну материју, него остављати нека питања по страни и бити у неизвесности, до каквих тумачења може доћи, ако се појаве неки проблеми.

Ево, на пример, како једна од тачака уговора одређује начин фактурисања и документације:

— „За испоручене количине воћа, поврћа и колонијалне робе, укључив артикле за одржавање чистоће, снабдевач је дужан да испоставља купцу фактуре сваких 15 или 30 дана, а купац је дужан да исте исплати најкасније у року од 15 дана од дана пријема. Фактура се сматра уплаћеном оног дана када купац поднесе банци налог за уплату.

У фактури мора бити назначено време (од — до) у коме су испоруке вршене.

Уз фактуре снабдевач обавезно прилаже:

а) Један примерак доставница — отпремница у оригиналу, одвојено за свако насеље коме је испорука извршена.

б) Спецификацију испоручених количина у 1 примерку за свако насеље посебно, према доставницама — отпремницама, тако да испоручене количине по доставницама — отпремницама одговарају збиру наведеном у спецификацији.

в) Рекапитулацију спецификација у 1 примерку, у којој количине, које су испоручене, морају да одговарају количинама исказаним у спецификацијама насеља, односно количини за коју је испостављена фактура.

Уколико уз фактуру не буде прикључен било који од наведених докумената, или ако снабдевач није фактурисао све испоручене количине робе у времену на које се односи факту-

ра, купац неће исплатити фактуру, ра, купац неће исплатити фактуру, пуну.

Рок за уплату фактуре тече од дана пријема потпуно исправне и документоване фактуре”.

На први поглед изгледају излишни неки постављени захтеви.

Али, ако се има у виду да се финансиско пословање мора ликвидирати одмах после акције, а најкасније до краја године, ако се желе избећи евентуални неспоразуми и појаве потраживања чак и после годину дана, онда је разумљиво, да инсистирање на уредној и тачној документацији у пуној мери користи и једном и другом партнеру.

Са задовољством се може констатovati, да су се снабдевачка предузећа врло брзо прилагодила уговореним захтевима, а посебно ако је фактура враћена ради неке ситне рачунске грешке.

Посебно треба истаћи да у 1962. години Дирекција за изградњу аутопута није имала, нити водила иједан спор са добављачима, који су снабдевали ОРБ.

г) Организација дотура

Посебно место у целокупној организацији снабдевања свакако припада организацији дотура. Ово пре свега из разлога, што ускладиштење робе у омладинским насељима није могуће вршити на дужи период без последица на квалитет, а с друге стране, иако је предвиђен и изграђен складишни простор за залихе чак и до 15 дана, у зависности од врсте односно трајности артикла мора се вршити и дотур.

Нема проблема код испорука и ускладиштења опреме, потрошног материјала, па и производа конзервне индустрије. Такође је решено питање обезбеђења свежег меса, јер су у омл. насељима инсталирани фрижидери капацитета 4 obroka. Али кад се ра-

ди о хлебу и свежем воћу и поврћу, које врло брзо трпи знатне квалитетне промене, онда је нормално да је дотур ових артикала у свежем и исправном стању посебна брига целокупне организације. Ово тим пре, што у месецима јуну, јулу и августу, омладинска насеља преставају мале градове у које све мора стићи благовремено, упротивном, као у неком ланцу, појавили би се проблеми на све стране.

Под претпоставком да хлеб задоцни, омладинци не би могли на време ручати, што значи задоцњење у изласку на трасу. Ово повлачи мањи број стварених часова рада, мање кубика и сл., а уједно рекламацију извођачких предузећа у погледу извршења дневног оперативног плана итд. итд.

Ради тога је план дотура артикала исхране до детаља разрађен и кроз уговоре са снабдевачким предузећима јасно прецизиран.

Испорука хлеба је свакодневна, а за евентуална непредвиђена задоцњења, предузимају се посебне интервенције из центра.

Месни и сухомеснати производи, као и воће и поврће, испоручују се по правилу сваки други дан, а колонијална роба за најмање 7 дана унапред. Све ово на основу плана спремања хране према дневним јеловницима, који се донесу за месец дана унапред и требовања економи омладинских насеља, који се уручују спроводницима снабдевача одмах по пријему раније требоване робе.

Цело питање дотура артикала исхране у омладинска насеља и његова организација захтева изванредне напоре на почетку акције, кад су временске прилике врло неповољне, а као по неком написаном правилу, у дане доласка на трасу првих омладинских бригада, кишни дани су редовни пратиоци ових. Ако се томе дода, да у 1963. години траса аутопута пролази кроз пределе и места који су уда-

љени од главних путева, да се до неких омладинских насеља може доћи само сеоским путевима, непроходним у кишне дане, онда су и разумљиви напори и мере које се предузимају, да би се постигла равномерност у снабдевању омладинских насеља без обзира на време.

3. Организација припреме хране

Припрема хране у омладинском насељу је последња фаза обимне рада целокупног плана, која почиње пре почетка акције.

У томе посебно место заузимају:

- план утрошка намирница по једном омладинцу за цело време акције;
- план припремања јела по месецима за цело време акције;
- израда месечних јеловника и
- дневни јеловници (таблице).

а) План утрошка намирница по једном омладинцу обухвата све врсте артикала (око 100) који долазе у обзир за припрему јела.

План је фактички научна разрада потреба организма одређеног доба узраста, у одређеним временским периодима, при одређеном ангажовању физичких и психичких способности итд.

Он је сачунао на такав начин исхране, који, кроз дневну примену, обезбеђује у целини дневни утрошак калорија, уношење у организам у научно утврђеним пропорцијама масти, угљених хидрата, беланчевина и неопходних врста витамина, води рачуна о правилном развоју организма и обезбеђује нормалне резерве.

Од 1961. године просечна тежина омладинаца учесника у изградњи аутопута, повећава се за 2 кг. за месец дана.

План утрошка у дефинитивним цифрама за неке артикле по месецима приказан је у следећој табели:

Р. бр.	Врста артикла	Јед. мере	Утрошак за 1 омладинца					Укупно
			IV	V	VI	VII	и тд	
1.	Хлеб полубели	кг.	24	24,8	24	24,8	„	195,200
2.	Месо свињско	кг.	1,880	2,110	1,360	0,430	„	8,790
3.	Млеко у праху	кг.	0,492	0,492	0,515	0,671	„	4,558
4.	Поморанџе	кг.	1,600	1,100	—	—	„	
5.	Воће свеже	кг.	0,800	1,000	4,800	8,700	г	

Треба напоменути, кад се ради о хлебу, да је планом превиђен просечан утрошак 0,800 кг. дневно по једном омладинцу, али, с обзиром на чињеницу, да је код већине нашег становништва хлеб један од основних артикала исхране, од стране Главног штаба ОРБ и Секције за грађење аутопута издата је посебна наредба, да се омладинцима хлеб издаје по потреби, тј. нема никаквих ограничења у погледу количине.

Међутим, анализа утрошка артикала исхране по месецима и на крају године показује, да се планом одређена количина стварно углавном и консумира.

б) План припрема јела по месецима за целу годину претставља даљу разраду плана утрошка намирница и утврђује месечне пропорције, односно количине врста јела која ће се припремати у појединим месецима.

Тако на пример, од 45 различитих дневних јеловника предвиђено је да се храна припрема у току месеца јула:

— Једанпут по јеловнику 3 (бела кафа, салама или мартадела за доручак; сир качкавал за ужину; супа концентрат са тестенином, рестован кромпир са свињским печењем, салата и сутлијаш за ручак; свињски гулаш са макаронима и малинов сок за вечеру)

— три пута по јеловнику 16
— два пута по јеловнику 36

— једанпут по јеловнику 40
— два пута по јеловнику 45
и тд.

На тај начин утврђен план припрема јела обезбеђује спровођење у дело основних концепција плана утрошка намирница, а посебно преставља чврст основ за разраду месечних јеловника.

б) Месечне јеловнике доносе Главни штаб ОРБ и Секција за грађење за сваки месец посебно и то најкасније до 20-ог у месецу за сваки наредни месец. Пре одобрења месечних јеловника обавезно се консултује санитетско одељење Главног штаба ОРБ.

Месечним јеловницима разрађен је конкретан план припрема obroка за сваки дан у месецу (доручак, ужина, ручак и вечера).

За месец јули 1963. године за неколико првих дана, на пример, утврђена је исхрана омладинаца по следећим таблицама.

— за 1/VI — понедељак — дневни јеловник број 12

доручак: чај, мармелада 100 гр.
ужина: месни доручак 100 гр.
ручак: густ пасуљ са прженом кобасицом, салата, свеже воће;
вечера: гратинирани макарони са сиром или шећером, свеже воће или малинов сок.

— за 2/VI — уторак — дневни јеловници број 29 и 45.

доручак: бела кафа, миценпорок 100 грама

ужина: свињска паштета 100 гр.
ручак: свежа боранија са говеђим месом, кох од гриза
вечера: говеђи гулаш са пиринчем, свеже воће.

— за 3/VI — среда — дневни јеловник бр. 35

доручак: какао, качкаваљ 100 гр.
ужина: мартадела 100 гр.
ручак: супа концентрат са фидом, ђувеч од свежег поврћа са јунетим месом, свеже воће
вечера: ловачки кромпир са динстованом јагњетином, малинов сок.

— за 4/VI — четвртак — дневни јеловник бр. 38

доручак: чај, салама 100 гр.
ужина: косабица 100 гр.
ручак: супа од говеђих костију, пуњене паприке гарниране са пире кромпиром, свеже воће
вечера: говеђи гулаш гарниран са макаронима, салата, компот или свеже воће.
итд. за цео месец.

Кад се ради о изради месечних јеловника, према којима ће се припремати јела за омладинце, свакако треба истаћи потребу усавршавања целог механизма и проширења права учешћа у овом задатку на све шири круг корисника.

Прве године по доношењу Упутства, тј. 1961. године месечне јеловнике доносио је само Главни штаб ОРБ уз консултовање стручњака интендантског одељења ЈНА.

Принцип унифицираног јеловника за сва омладинска насеља у то време показао се као једино могућ и оправдај, јер је требало у пракси проверити новопостављену организацију и обезбедити нормално функционисање свих полуга, а првенствено механизма дотура намирница до омладинских насеља.

У 1962. години, као резултат стечених искустава из раније године, наметнула се потреба разматрања могућности да се јеловници доносе по предлозима Савета омладинских насеља и одвојено за свако насеље.

Анализе су показале да је основна сметња за прелазак са јединственог јеловника на појединачне баш у организацији дотура артикала исхране, јер би, на пример, већина омладинских насеља, за ручак одређеног дана по јеловнику предвиђала различите врсте јела, што би свакако онемогућавало снабдевача да благовремено припреми и допреми различите артикле, а то би изазвало појаву врло крупних проблема око исхране.

У 1963. години Главни штаб и Секција доносе јединствен јеловник, али, с обзиром на могућност постојања залиха извесних артикала исхране за доручак и ужину, пренето је право на савете омладинских насеља, да у оквиру постављеног јеловника могу вршити измене према конкретној ситуацији и саставу бригада.

Расмотрено је такође и питање учешћа савета омладинских насеља и утицаја у доношењу јеловника у целини, међутим, показало се неопортуним, да савет омл. насеља једне смене утиче на начин исхране бригадиста наредне смене.

Усвојено је у начелу да Савети насеља смене, која је на траси, расмотре постојећи јеловник и достављају примедбе — Главном штабу, како би се у току смене могле извршити измене, с тим, да се евентуалне промене јеловника ипак примењују јединствено за сва омладинска насеља.

Наведена пракса још није уходана, али се настоји да се што шире захвати.

Питање је још увек отворено и треба му тражити најадекватније решење, које ће и на овом задатку проширити компетенције органа друштва.

ног управљања у омладинским насељима.

г) **Таблице дневних јеловника**, којих за сада има 45, предвиђају конкретну врсту јела за доручак, ужину, ручак и вечеру и тачно утврђују количине намирница које се имају обавезно утрошити по једном омладинцу. Тако на пример, таблица јеловника бр. 13 (доручак: бела кафа, мартадела; **ужина**: сир качкаваља, парадајз; **ручак**: супа концентрат са фидом, кромпир са свињским печењем, салата од младог лука, сутлијаш; **вечера**: свињски гулаш са макаронама, малинов сок) предвиђа појединачно за сваки оброк, односно укупно за све оброке, следеће количине намирница (производа):

	грама
— хлеб	800
— месо свеже свињско	250
— мортадела	100
— млеко у праху	50
— кафа сурогат	4
— сир качкаваљ	100
— шећер	55
— маст	35
— уље	8
— супа концентрат	5
— суво тесто	70
— кромпир	450
— лук млади	130
— лук црни	40
— пиринач	40
— паприкаш конзервиран	30
— паприка алева	0,5
— соли до	30
— малинов сок	50
— парадајз свеж	100
— сирће	5
— фидо	12

Одступања од предвиђених количина по таблицама јеловника дозвољени су само у оправданим случајевима, али уз претходну сагласност Главног штаба ОРБ.

Захтеви за промену количина били су до сада по правилу оправдани, јер се радило о повећању или смањењу количина неких артикала у зависности од начина исхране омладинаца из разних крајева наше земље (масније или мање масно, више или мање теста, јачи или слабији зачин и т. сл.). Но у сваком случају, сумирањем различитих захтева за промене количина, добија се врло користан материјал, који служи као основ за вршење неопходних коректура таблица у току припреме за наредну акцију.

III. Евиденција, контрола, анализа

1. **Евиденција** пословања око набавке и утрошка артикала исхране у основи је постављена према прописима Уредбе о извршењу буџета и рачуноводственом пословању државних органа и установа.

Међутим, с обзиром на извесне специфичности организације, нужно је било увести и посебну документацију, која обезбеђује правилно функционисање организације и контролу трошења средстава.

У оквиру целокупне документације Упутством се посебно третира:

- бројно стање
- дневни прорачун
- обрачун припадања намирница (преглед примљених и издатих намирница)
- доставница.

Бројно стање је докуменат који служи као основ за дневни прорачун потребних количина намирница према предвиђеном јеловнику.

Никакво издавање намирница мимо бројног стања није дозвољено, изузев у случајевима који су предвиђени постојећим Правилником, а посебно одобрени од стране Команданта Главног штаба ОРБ или Начелника Секције.

Бројно стање доставља командант омладинског насеља економу и то претходног дана за наредни дан.

Дневни прорачун врши економ омладинског насеља на посебном обрасцу, у који се уносе све врсте артикала (намирница) предвиђених у табели јеловника, а затим, према количинама из таблице и бројном стању, изналази количине потребне да се издају шефу кухиње за спремање оброка.

Дневни прорачун економ предаје магационеру као налог за издавање артикала исхране.

По дневном прорачуну, а уз обавезно присуство комисије за исхрану, која контролише мерење и поновно проверава исправност, односно условност артикала исхране, магационер предаје намирнице шефу кухиње, који их ставља у приручни магацин.

Обрачун припадања намирница врши се на два обрасца: преглед примљених и преглед издатих намирница.

Оба поменута прегледа су документи евиденције магационера омладинског насеља, у које магационер књижи улазне податке према доставницама добављача, а излазне према дневном прорачуну.

Салдирање података прегледа примљених и прегледа издатих намирница мора да покаже стање књижено у посебној картотеци магационера, односно мора да се слаже са стањем у материјалном књиговодству.

Обрасци обрачуна припадања намирница углавном имају исте рубрике, а обухватају све врсте артикала исхране који су предвиђени јеловницима.

Преглед издатих намирница у месецу _____.

Р. бр.	Датум	По коме док.ум.	Бројно стање	Хлеб	Брашно Т-1000	Брашно Т-400	Суво тесто	Фида	Итд

итд.

Преглед примљених и издатих намирница води се у два примерка, од којих се оригинал доставља материјалном књиговодству, а копија остаје као докуменат магационеру.

Уз преглед примљених намирница прилажу се копије доставница, а уз преглед издатих намирница оригинали бројног стања и дневног прорачуна. На тај начин ова документација чини једну целину и основ за књижење, контролу и анализу.

Доставница је докуменат по коме добављач испоручује артикле исхране купцу.

Пријем робе врши се уз присуство комисије за исхрану, која контролише квалитет испоручених артикала и о сваком пријему на доставници констатује свој налаз: роба исправна, или: условна за људску исхрану, али лошијег квалитета, уз назначење процента за бонификацију, или: роба слабог квалитета те се одбија пријем, или: роба доброг квалитета, али испоручена у загађеној амбалажи, те се одбија пријем итд.

Доставницу потписују чланови комисије, магационер и диспонтент добављача.

Као што се види, доставница није само докуменат техничке природе, него служи као важно средство комисије за исхрану, која своје налазе констатује и саопштава уговорним странама ради предузимања одговарајућих мера нужних за правилно регулисање снабдевања.

Посебно, пошто се доставница пише у 4 примерка, од којих оригинал и једну копију задржава добављач, а две копије остају магационеру, то се сравњењем оригинала уз фактуру и копију уз прегледе примљених намирница врши ликвидатура фактура и одобравање исплате. На тај начин остварен је пун увид у стање и онемогућују се било какве грешке, које би евентуално доцније доводиле до разних рекламација.

2. Контролу пословања по питању снабдевања ОРБ врши ревизор-инструктор предвиђен у организацији привредно-рачунског сектора Дирекције.

Контрола, коју врши ревизор, је редовна, а обавља се у економату омладинског насеља.

Контролом је обухваћена пре свега рачунска исправност докумената, сравњење и проверавање обрачуна према бројном стању, дневним прорачунима и доставницама добављача, сравњење књижења у прегледима примљених и издатих намирница и картотеци, проверавање исправности дневног прорачуна у циљу спречавања издавања већих или мањих количина намирница од предвиђених у таблицама дневних јеловника, штих проба стања артикала у магацину мерењем, изналагањем вишкова или мањкова и предузимањем одговарајућих мера итд.

По извршеној контроли, а на основу прегледа издатих намирница, ревизор саставља рекапитулацију за сва омладинска насеља, која служи за анализе неопходне за даље пословање.

Посебно, у самом економату омладинског насеља ревизор саставља записник о нађеном стању. Један примерак записника оставља магационеру, да би по налазу могао поступити, један примерак доставља служби снабдевања или материјалној служби, како би ове имале непосредан увид у стање и благовремено реаговале на евентуалне неправилности, а један примерак доставља привредно-рачунском сектору Дирекције, ради предузимања евентуалних посебних мера, ванредне контроле, месечног прописа, давања посебних упутстава итд. итд.

У целини посматрајући, контрола путем ревизора — инструктора на терену, показала је пуно оправдање и допринела да се постављена организација чврсто спроводи, а с друге стране, постала је велика помоћ у правилном вођењу свих потребних евиденција и искључењу могућности евентуалних злоупотреба у материјалном пословању.

3. Анализу пословања редовно врше службе снабдевања Секције и Гл. штаба ОРБ на основу сталног и непосредног увида на терену, података добијених кроз ревизију, годишњег и месечних оријентационих планова и других података који омогућују да се дође до одређених закључака у вези снабдевања, организације, неопходних коректура и мера које треба предузимати, како у току саме акције, тако и у периоду припрема за наредну годину.

IV. Опрема и потрошни материјал

Наредбом СИБ-а о регулисању пословања у вези са учешћем омладинских радних бригада у изградњи магистралних путева и упуством о организацији и раду на снабдевању ОРБ, издатом од стране Главног штаба ОРБ и Секције за грађење, у основи је предвиђено шта од опреме припада омладинцима-учесницима у изградњи.

Тако, сваком омладинцу од личне опреме припада: један пар радног одела, један пар ципела и један пар чарапа.

Посебно добија 200 гр сапуна и једну кутију масти за обућу (месечно).

Одећу и обућу, по завршетку смене, омладинац не враћа, него ова остаје његова својина.

Лична опрема и потрошни материјал издају се омладинцима одмах по доласку у омладинско насеље и то непосредно после извршеног лекарског прегледа.

У току смене, омладинцима се исплаћује и 600 дин. месечно за личне потребе, за куповину цигарета, разгледница, жилета, калодонта и т. сл. ради чега су у омладинским насељима посебно отворене кантине. Снабдевање кантина поверава се предузећу коме су уступљени послови снабдевања ОРБ колонијалном робом.

Код снабдевања омладинаца личном опремом и потрошним материјалом нема, нити се у току акције појављују неке тешкоће, које би изазвале ланчано реаговање.

Међутим, кад се ради о опреми за смештај бригада, а првенствено у шпицу сезоне, само уз улагања максималних напора целе организације, могуће је остварити потпуно извршење задатка.

Омладинско насеље је типски објекат, који обухвата 5 стамбених барака, штаб омл. насеља, амбуланту, кухињски блок (кухиња, магацин, трпезарија), умиваонике, купатила, гаражу, летњу позорницу, бараку за смештај плаћеног особља, пумпну станицу, кантину и клозете.

Овако изграђено омладинско насеље предвиђено је за смештај 5 омладинских радних бригада.

Али, у току највећих радова на траси, у месецима јулу и августу, поред сталних објеката, изникну као печурке нови објекти, шатори, за нове бригаде, тако да је у поједина омладинска насеља могуће сместити по потреби и више од 10 омладинских радних бригада.

Огромне количине опреме, кревета, ћебади, чаршафа, јастука итд., морају се, по предвиђеном плану допремити у омладинска насеља благовремено, без обзира на временске прилике. Није тешко претпоставити, какви се напори улажу за дочек прве смене омладинских бригада, кад се припреме, изградња омладинских насеља, допрема инвентара и др., обавља под изванредно тешким околностима, зими, у време ниских температура, по киши и ветру, расквашеним и тешко проходним сеоским путевима и т. сл.

Брига о уредном смештају омладинаца не престаје изградњом насеља. То је сталан задатак, који захтева постојање чврсте и уходане организације и брзо реаговање на све потребе у току целе акције.

У целини узев, приказ организације и рада на снабдевању омладинских радних бригада, обухватио је главну проблематику и задатке целокупне организације онако како су постављени и како су се развијали од 1961. год. до данас.

Свакако, да се из године у годину стичу нова искуства, постављају нови захтеви, појављују нови проблеми и да су редовне коректуре и промене у организацији снабдевања и исхране логична последица наших тежњи ка бољем. У којој мери се до сада успело, најбоље могу да оцене омладинци — учесници у досадашњим акцијама.

Инж. Миодраг НИКОЛИЋ

Основна питања усклађивања рада у аутобуском саобраћају у СР Србији*)

— Општи значај путничког друског саобраћаја и кретање услуга за 7 месеци ове године

Друмски саобраћај у оквиру Републике Србије има изванредан значај за правилан развој привреде, нарочито у појединим подручјима, где су остале саобраћајнице недовољно развијене. Његова улога је утолико значајнија, поред осталог, што друмски саобраћај извршава комплетан превоз, односно од произвођача до крајњег корисника без претоварних операција, што изузев индустријских колосека на железници није случај код осталих саобраћајних групација.

У оквиру друског саобраћаја путнички аутобуски саобраћај има све већи утицај на развој путничког саобраћаја у целини.

За 7 месеци ове године јавни аутобуски саобраћај је извршио превоз 17.559.000 путника и остварио 496.989. хиљада путничких км што у оба случаја представља повећање од око 11% у односу на извршење у истом периоду прошле године.

Број аутобуса у делатности јавног ауто-саобраћаја у јулу о.г. износио је 958, док је укупан број аутобуса у Срда се стално повећава носивост аутобији око 2.372. Истовремено се запажа буса, тако да је просечан број седи-

шта у аутобусима предузећа јавног ауто-саобраћаја око 38,2 седишта по аутобусу. Исто тако се може видети да се број аутобуса у јавном саобраћају повећава и у односу на број аутобуса у осталим областима привреде, код којих се налази око 862 аутобуса. Ово су несумњиво велики капацитети и њихово коришћење треба детаљније размотрити.

— Значај израде реда вожње у аутобуском саобраћају

Израда редова вожње у линијском аутобуском саобраћају има веома велики значај и то како за радне организације, тако и кориснике превоза. То је уствари програм производње транспортних предузећа ове делатности, који треба да се реализује у предвиђеном периоду важности редова вожње тј. једну годину дана.

Због овакве улоге реда вожње, потребно је да се послови око њиховог усклађивања, односно правилног постављања обаве што одговорније и са пуном пословношћу. На основу досадашњег искуства, праћења путничких токова и економичности линије, као и других момената може се направити адекватан ред вожње.

Несумњиво је да су се кроз досадашњи рад и развој аутобуског саобраћаја истакли извесни недостаци који су у већој или мањој мери утицали на смањење рентабилности а такође није пружен потребан квалитет за кориснике превоза.

*) Реферат поднет на састанку представника среских привредних комора и аутотранспортних предузећа СР Србије одржан у Прив. комори 14. септембра 1963.

Може се запазити да су поједини редови возње тако постављени, да с једне стране не дају довољно коришћење аутобуса а с друге стране потребе путника нису задовољене. Јасно је да се у оваквим случајевима није одабрао правилан ред возње, који у одређеним временским интервалима, треба да одговори жељама, односно потребама путника и да се на тај начин постигне и боље коришћење аутобуса. На тај начин долази се до констатације да коришћење аутобуса у линијском саобраћају зависи од правилности постављања редова возње и одговарајућег распореда аутобуса за рад на тим линијама.

Међутим, када се поставља питање коришћења аутобуса, онда се мора водити рачуна и о томе колико километара односно путничких км треба да оствари сваки аутобус у току једног дана, да би омогућио позитивно финансијско пословање, односно да би се остварила потребна средства за просту и проширену репродукцију. Због тога се мора водити рачуна о величини сталних и променљивих трошкова за аутобусе и на тој основи да се постави и њихов производни задатак кроз предвиђени ред возње.

Према томе поједини аутобуски поласци односно линије, могу бити рентабилни по предузеће и ако ови немају веће коришћење, јер се то надокнађава правилним распоредом аутобуса у оквиру постављеног реда возње. У том случају приходи ових линија треба да покрију променљиве трошкове и мањи део сталних трошкова, јер је остало покривено радом на линијама са бољим коришћењем, односно већом фреквенцијом путника. Нема сумње да ће и ове линије или поласци у каснијем периоду бити такође боље коришћени, јер ће потреба за превозом свакако расти, нарочито уколико квалитет превоза буде задовољавајући, па се и ови момен-

ти требају узети у обзир код предходних калкулација.

— Осврт на извршено усклађивање реда возње за сезону 1963—1964.

Усклађивање редова возње које је ове године вршено имало је доста позитивних резултата у односу на раније године. То је прво усклађивање које су обавиле коморе после ступања на снагу Основног закона о организацији превоза у јавном друмском саобраћају. Пропусти који су тада учињени, као и даље упознавање комора са овом проблематиком учиниће да се наредно усклађивање (које ће бити око 1. новембра о.г.) обави што квалитетније.

Број регистрованих републичких аутобуских линија у овој години износи 141 са укупном дужином од 17.504 километра. На овим аутобуским линијама има 290 полазака са укупном дневном километражом од 51.360 километара рачунајући ту и сезонске линије. У кооперацији предузећа регистровано је 4.860 км. дневне километраже аутобуса, што представља око 10% од укупног броја км.

У поређењу са претходном годином дневна километража аутобуса на републичким линијама је незнатно мања, али је на то од утицаја измена територија срезова тако да су неке линије које су раније биле републичке, сада постале среске. Када се буду средили подаци и за среске линије онда ће се моћи дати и одговарајуће упоређење са предходном годином.

— Питања која треба узети у обзир код израде реда возње

Поред осталих елемената које треба имати у виду код израде реда возње сматра се да би било корисно узети у обзир следеће:

— Координација аутобуског реда возње са редом возње железничког саобраћаја треба у пуној мери да се оствари и да се на тај начин оствари јединственост превоза у области са-

обраћаја уз одговарајуће побољшање коришћења капацитета и квалитета превоза.

— Координација постављања редова вожње за републичке и среске линије. Изоловано посматрање ових линија може веома негативно да се одрази на коришћење аутобуса, нарочито сада када су територије срезова велике па су среске линије доста дугачке.

— Кооперација превоза на појединим линијама, нарочито на линијама где више предузећа обављају саобраћај. Ова кооперација би требала да се што више развија, па и са железничким саобраћајем, где за то има услова.

— Сезонске линије треба да се развијају и да се њима допринесе и развоју туризма али да се води рачуна о дужини њиховог трајања. Познато је да се у сезони годишњих одмора недовољно подмирују потребе превоза од саобраћаја у целини. Међутим друмски саобраћај би требало да има више сезонских линија и полазака, јер је тада сигурно коришћење капацитета.

Код овог проблема се поставља питање вишка капацитета у осталом периоду ван сезоне када нема тих сезонских линија. Сматра се да би овде могла да дође до изражаја сарадња транспортних предузећа са предузећима других области привреде, тако да би транспортна предузећа узела ове аутобусе под закуп за коришћење у сезони јули — август. Исто тако могуће је сарађивати и са градским саобраћајем чији капацитети су такође у сезони годишњих одмора најслабије коришћени и можда се неки приградски аутобуси могу укључити на краће линије итд.

— Слободне вожње и туристички превози за сада се недовољно користе. Вишак капацитета између редова вожње употпунио би коришћење са слободним вожњама за чији развој треба нешто више пословности од стране транспортних предузећа.

— Могућност отварања директних, експресних и путничких линија, допринеће побољшању квалитета превоза. Исто тако треба користити могућност постављања полазака, тако да се остави и неки слободни дан тј. кад се тај полазак не одржава. Што зависи од фреквенције путника и организације одржавања возила дотичног предузећа.

— Код планирања распореда возила на линијама треба водити рачуна поред осталог и о величини возила, што зависи од стања пута и обима превоза. На тај начин могуће је боље економисање а и задовољење потреба превоза такође се остварује.

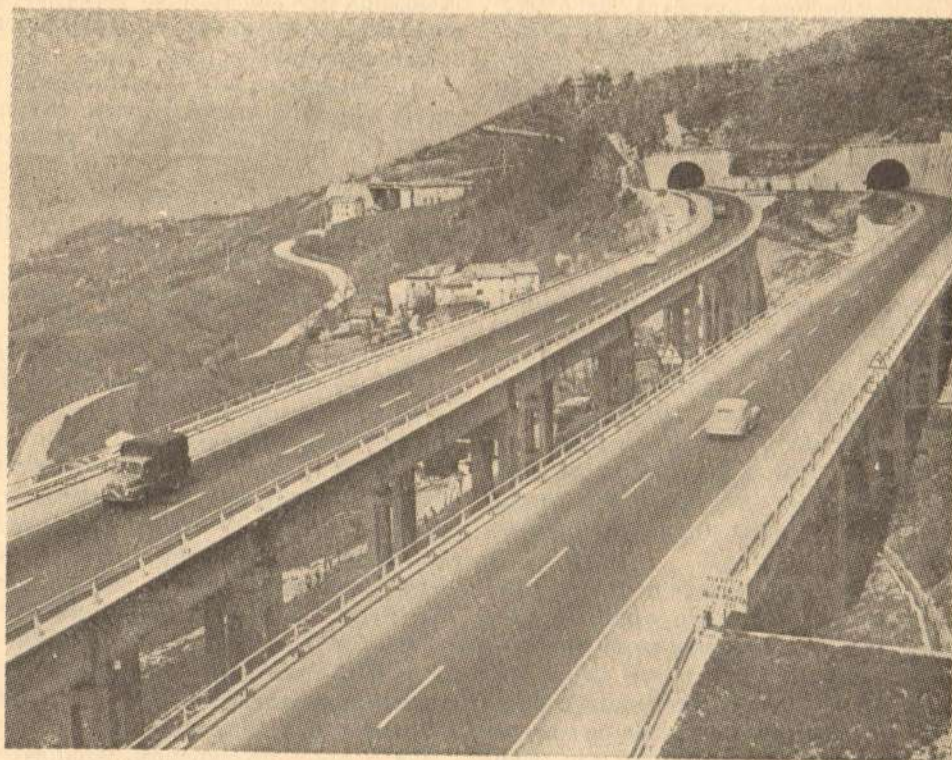
— Наредни задаци у вези са организовањем рада око усклађивања

— Према важећим прописима одређени су рокови у којима треба да се изврши усклађивање, како републичких тако и среских линија и ови рокови се морају одржати. Како је већ раније обавештено за републичке линије предузећа треба да доставе своје предлоге најкасније до 1. октобра Републичкој привредној комори. Предвиђа се да ће материјали бити сређени и одпремљени свима заинтересованим око 10. октобра и да ће састанак за усклађивање бити заказан вероватно око 1. новембра.

— У овом предходном периоду тј. до састанка за усклађивање Пословно удружење предузећа друмског саобраћаја треба да узме активно учешће у раду око усаглашавања редова вожње и да организује потребне састанке са предузећима, како би се пружила одговарајућа помоћ и предузећима и коморама.

— Среске коморе треба да узму веће учешће на изради реда вожње и да заједно са предузећима расмотре и среске и републичке линије. Исто тако треба да узму учешће и на предходним састанцима које ће организовати Удружење, и да подпомогну, да се проблеми правилније реше.

„Аутострада сунца“



Вијадукт на делу Болоња — Фиренца

Један нов аутомобилски пут на Сицилији

Упоредо са обимним програмом грађења аутопутева, како јавља Etudes routières, I. 63. Италија исто тако употпуњује и модернизује своје остале путеве. Међу овим путевима само за аутомобилски саобраћај, скоро је завршен један такав пут на Сицилији. Мада има својства аутопутева, он има само један коловоз са две или три саобраћајне траке, а исто тако сва

укрштања нису решена ван нивоа. Планинска област као што је Сицилија са јако купираним тереном има веома скучену путну мрежу са путевима који нису погодни за брз и густ саобраћај. Известан број деоница већ је реконструисан, а већи број потеза сада се изграђује. И аутомобилски пут Катанија — Сиракуза је једно од ових остварења.

ПУТНИ САОБРАЋАЈ У МАЂАРСКОЈ

Како јавља француски часопис *Revue générale des Routes et des Aero-dromes*, у броју од фебруара 1962. године, саобраћај на путевима у Мађарској је у сталном порасту. Од 6,7 милиона тона у 1950. години, повећао се на 70,6 милиона тона у 1961. години. У почетку 1960. године укупна путна мрежа у Мађарској износила је око 29000 км.

КОШТАЊЕ ГРАЂЕЊА ПУТЕВА У ТИРОЛУ У АУСТРИЈИ

Како Француски стучни часопис *Études routières* у броју од фебруара 1963. године јавља, недавно је у аустријској провинцији Тиролу извршено детаљно проучавање коштања грађевина путева у зависности од врсте терена. Резултати ове анкете односе се на савезне путеве и коштање грађевина једног километра пута износи и то:

— у лаком равничарском терену 2,5 милиона шилинга (или око 27 милиона динара).

— у брежуљкастом терену 3,5 милиона шилинга (или око 101 милион динара)*),

— у брдовитом терену (пут код Ahensea) 8 милиона шилинга, а код Arlberga 15 милиона шилинга (или 283 и 435 милиона динара).

Путна служба у Тиролу напомиње да су ово најскупљи радови, али они су извршени због што већег прилива девиза, јер се налазе у областима које највише посећују инострани туристи.

*) 26 шилинга = 1 САД долар = 750 динара.

ИЗРАДА БИТУМЕНСКОГ ЗАСТОРА ПО МРАЗУ

На једном мосту у држави Илиноис у Сједињеним америчким државама (*Calumet Skyway*) изграђен је по мразу за време зиме угљоводонични коловозни застор у два слоја (биндер 2,5 см и хабајући слој 2,5 см дебљине). Овај рад је извршен у 1958. години. Позивајући се на овај случај Америчко друштво за угљоводоничне бетоне у једном свом коминикеу који је недавно објавило, изјављује да је досада овај опит дао задовољавајуће резултате.

При овом раду обраћена је пажња на следеће:

1) да се мешавина не разастире на подлогу где има снега или леда,

2) трудити се да се што дуже време одржи прописана температура мешавине. При изради мешавине температура агрегата била је 175°C. Пад температуре за време транспорта и уграђивања није био већи од 10°C. Уграђивање је извршено финишером.

Непосредно затим вршено је ваљање глатким ваљком као и ваљком са пумпаним гумама.

Исте ниске температуре испод 0°C биле су и за време израде флексибилног застора на приступним рампама моста. Структура овог застора била је различита од оне на самом мосту (биндер 7,5 см, разастиран у два наврата и хабајући слој од 5 см). И стање овог дела коловоза који је извршен у 1958. години данас је исто тако врло добро.

Према томе, можемо закључити да се може, наравно са извесним мерама предострожности које много не покупују рад, уграђивати угљоводоничне мешавине у зимско доба и постићи добри резултати, каже на крају представник Америчког удружења за угљоводоничне бетоне.

Приредио

Инж. С. Т. Цинцар — Јанковић

Драгиша Станић



Катастрофа која је 26. јула 1963. године задесила Скопље отргла је из наше средине и дугогодишњег члана нашег друштва инжењера Драгишу Станића, главног инжењера грађевинског предузећа „Планум“.

Инжењер Драгиша Станић припадао је млађој генерацији грађевинских инжењера. Рођен је 1929. године у Краљеву. Гимназију је завршио 1947. године у Ужицу, и исте године уписао се на Грађевински факултет Велике техничке школе у Београду да би 1953. године, у двадесет четвртој години живота дипломирао као један од најбољих студената своје генерације.

По завршеним студијама инжењер Станић се одмах укључио у службу. Прве године своје инжењерске актив-

ности провео је као службеник Дирекције за путеве НР Србије, техничке секције за путеве у Ужицу, највећим делом у својству надзорног органа на путу Прељина — Мрчајевци. На овом радном месту остао је све до 1958. године када долази у грађевинско предузеће „Планум“. Као службеник „Планум“-а учествује исте године у изградњи аутопута „Братство-Јединство“, деоница Јубљана — Загреб, у својству техничког руководиоца градилишта. У периоду 1959—1961. године руководи радовима на модернизацији и реконструкцији пута Панчево — Вршац. Године 1961. учествује, као управник градилишта у изградњи аутопута „Братство-Јединство“ кроз СР Македонију. Године 1962. после разноврсног и обимног рада на терену, прелази на рад у Дирекцију предузећа да би после непуне године дана заузео место главног инжењера предузећа.

Биографија инжењера Станића је биографија младог стручњака који је био тек на почетку свог успона. Иако релативно млад у редовима другова и колега уживао је велики углед. Када се о њему говорило увек је узиман као пример човека, стручњака, дуга и комунисте на кога треба да се угледају други. Основна идеја друга Станића била је: да је циљ његовог живота што више дати својој социјалистичкој заједници. Та идеја провеја-

вала је кроз цео његов живот, кроз однос према раду, кроз његов однос према људима. Све животне принципе заснивао је на овим темељима и упорно их током целог, нажалост кратког, живота упорно спроводио. Његова искреност, његова дубока оданост према раду, његова љубав и осећање за другарство учинили су га омиљеним међу друговима и сарадницима. Никад уморан, у најтежим моментима расположен и весео давао је потстрек и снагу другима у извршењу задатака. Искреност према послу и одговорност према повереном задатку представљали су посебну карактерну особину друга Станића. Никад није себе штедео. Напротив давао

је све од себе, уносећи максимум снаге, воље и упорности у извршењу својих обавеза.

За овакав рад, постигнуте успехе и изванредно залагање на послу одликован је, поред осталих, и орденом рада. Као такав је, вршећи савесно своју дужност изгубио живот 26. јула 1963. године као један од жртава скопске трагедије. Његов лик остаће у трајном сећању свих који су га познавали и који су са њим сарађивали.

Чувајмо успомену на инжењера Драгишу Станића, успомену на једног истакнутог члана нашег друштва, вредног стручњака, искреног друга и поузданог пријатеља.

ОБАВЕШТЕЊА

На састанку одржаном у Секретаријату за саобраћај и везе СР Србије разматрано је питање израде друштвеног плана јавног друмског саобраћаја за 1964. годину као и седмогодишњег плана развоја друмског саобраћаја. Такође је на овом састанку разматрано питање увођења посебне месечне евиденције о коришћењу друмских моторних возила у циљу благовременог сагледавања проблематике код ове саобраћајне гране.

На овом састанку су присуствовали и представници већих ауто транспортних предузећа, представници Републичког фонда за путеве као и представници Удружења друмског саобраћаја и Удружења за путеве.

На састанку су разматрани остварени резултати рада за протеклих 7-ам месеци и на бази постигнутог дата су предвиђања за израду друштвеног плана за наредну годину као и седмогодишњег плана развоја у оквиру Републике.

Према предвиђањима кретања пораста обима услуга у превозу робе и путника друмским моторним возилима усклађена су и инвестициона улагања за набавку возила, ремонтне опреме и за грађевинске објекте. Поред овога предвиђа се и веће улагање у изградњу и реконструкцију путне мреже као и посебно разматрање будућег развоја саобраћаја за сопствене потребе код оних привредних грана код којих сопствени саобраћај не представља наставак процеса производње основне делатности.

Пошто се дошло до закључка да је нужно да Секретаријат за саобраћај и везе СР Србије располаже са одређеним подацима о кретању развоја и рада друмског саобраћаја на основу

којих ће моћи благовремено проблематику да доставља надлежним органима у току целе године, то је одлучено да се ови подаци у одређеним роковима прикупљају. Тиме ће се омогућити овом органу да благовремено предузима одговарајуће мере у циљу повећања обима превоза код јавних транспортних предузећа. Одлучено је да се ови подаци достављају Секретаријату до 13-ог у месецу за протекли месец.

Представници Аутотранспортних предузећа и пословних удружења су у дискусији истакли да ће се план остварити само под условима:

— Да се постојећи инструменти за грану ЈАС-а не мењају.

— Да се прописом обезбеди обавеза обрачунавања функционалне амортизације.

— Да се предвиђена средства за зајмове наменски дају само предузећима ЈАС-а.

— Да рок отплате зајмова буде најмање 5 година.

— Да се средства за зајмове распореде у друштвеном плану на средства за набавку возила, за грађевинске објекте и за ремонтну опрему.

Посебно преко одређене комисије треба проучити питање локације аутотранспортних предузећа и обезбеђења гаражног простора и ауто-радионица, пошто предузећа у том погледу веома лоше стоје.

— Да се улагања у путну мрежу повећају у знатној мери од досадашњих.

— Да се републичким законом онемогући рад приватног сектора у превозу робе камионима и

— Да се од надлежних органа и представника предузећа јасније одреди односно сагледа политика развоја јавног друмског саобраћаја.

Из Савета за саобраћај Привредне коморе САС

Закључци са састанка представника среских привредних комора и аутотранспортних предузећа СР Србије одржаног у Репуличкој привредној комори 14. септембра 1963.

1. Израда реда вожње у аутобуском саобраћају је од велике важности за предузећа друмског саобраћаја и кориснике превоза. То је уствари производни програм предузећа и због тога се његовој изради мора прићи што савесније. Због тога је потребно да предлозима редова вожње предходи одговарајућа документација која проистиче из досадашње евиденције, односно искуства. Неопходно је потребно да се у изради редова вожње за аутобуске линије (како републичке тако и среске и савезне) укључе у већој мери среске коморе и Пословно удружење предузећа друмског саобраћаја.

2. Прописани рокови за усклађивање редова вожње за републичке и среске аутобуске линије морају се одржати.

3. У циљу указивања помоћи предузећима и коморама на изради адекватног реда вожње Пословно удружење треба да организује састанке са предузећима и другим заинтересованим организацијама и да се на тим састанцима пронађу најбоља решења у погледу давања предлога редова вожњи. Ови састанци односно рад треба да се обави у периоду до састанка за усклађивање који ће бити вероватно око 1. новембра.

4. Код израде редова вожње за републичке линије мора се водити рачуна и о среским линијама. Ово се сада посебно указује и због тога што су територије срезова много веће него

раније, тако да су поједине среске линије дуге и до 100 км.

Исто тако код каснијег усклађивања среских линија мора се водити рачуна о усклађеним републичким линијама, како не би дошло до непотребних утркивања аутобуса и смањења њиховог коришћења.

5. Констатује се потреба јачања службе инспекције друмског саобраћаја у циљу обезбеђења спровођења односно одржавања редова вожње од стране предузећа. Због тога се указује на потребу да среске коморе са своје стране потпомогну, да се по срезovima формирају инспекције и за друмски саобраћај.

6. У циљу израде што економичнијег реда вожње као и да се постигне што боље задовољење потреба корисника превоза, од користи је да се у току рада на редовима вожње поред осталог обрати пажња и на следеће:

— узимање у обзир редова вожње других саобраћајних грана а у првом реду железница у коме циљу треба да се предвиди одговарајућа синхронизација са железничким редом вожње. На тај начин ће се поред осталог допринети једноставнијем и економичнијем функционисању саобраћаја у целини;

— јачање сезонског саобраћаја и слободних вожњи (помоћ развоју туризма). У вези са овим у предлогу новог реда вожње треба предвидети више сезонских полазака који ће у шпизевима допринети бољем задовољењу потреба у превозу;

— видети могућност закључивања уговора о закупу аутобуса са радним организацијама других области привреде за потребе саобраћаја у сезони шпицева превоза, односно за време

најјаче сезоне годишњих одмора. У овом смислу могуће су комбинације и са капацитетима приградског саобраћаја. Ако би се ово донекле спровело, предузећа би успешније решила највећи проблем превоза у сезони а да због тога не држе капацитете преко целе године тј. и кад нема тако повећаног рада;

— користити разне врсте полазака, односно експресни, путнички, директни итд.;

— исто тако већ сада се може више водити рачуна и о избору величине аутобуса који раде на појединим линијама, па и поласцима јер су потребе различите, а и економичност такође;

— предвидети решења редова вожње кроз рад у кооперацији два или више предузећа, нарочито на линијама где сада раде више предузећа и где се то одражава на смањење искоришћења капацитета.

По питањима из тачке 2 дневног реда, после информисања по питањима дневног реда и дискусије донети су следећи закључци:

— указује се потреба да среске коморе узму активније учешће у разматрањима свих проблема саобраћаја и да се ти проблеми разматрају преко среских и општинских скупштина;

— по питању интеграције среске коморе треба да наставе започети рад и да по потреби затраже помоћ од Републичке коморе и Пословног удружења;

— у пословима око израде плана за 1964. годину и седмогодишњег плана среске коморе треба да узму много веће учешће и да дају своје мишљење и предлоге, како би се ови услови што боље обавили. Посебно се указује на потребу ангажовања среских комора по питању указивања помоћи и остваривања сарадње код израде планова предузећа. По овим питањима среске коморе треба да унапред информишу из које би се ви-

дело докле се стигло у раду на изради планова предузећа, и каква је проблематика. Ову информацију среске коморе треба да доставе Савету за саобраћај РПК до 25. септембра 1963. године;

— материјал „Економска политика саобраћаја у друштвеном плану привредног развоја Југославије 1964 до 1970. године“ који је послат свим среским коморама, треба добро да се проучи и да се о њему дају предлози и мишљење. О овоме питању среске коморе треба да у најкраћем року доставе мишљење обзиром да су до сада само три коморе дале одговор;

— потребно је да се среске коморе ангажују да се преко среских и општинских скупштина разматра могућност давања помоћи за изградњу сервисних радионица на путевима, како би се побољшали услови за боље одржавање возила и тиме повећање њихове техничке исправности. У том смислу треба сагледати и могућност указивања помоћи односно формирања средстава за покретне радионице за помоћ на путевима;

— исто тако среске коморе треба да се ангажују по питању указивања помоћи око јачања зимске службе на путевима. У овој помоћи треба да учествују и транспортна предузећа и то давањем возила и људства за чишћење снега под повољним условима за предузећа за путеве;

— у циљу решавања проблема транспорта и недостатка капацитета на железници среске коморе треба да размотре питања маршрутних возова, тако да се испита због чега привредне организације избегавају овакав начин превоза. Исто тако треба наставити са даљим радом на убрзању утовара и истовара железничких вагона и камиона да би се нарочито сада у шпизу превоза повећао обрт ових капацитета;

— по питању преласка на 42-часовно радно време потребно је да сре-

ске коморе узму веће учешће и укажу помоћ предузећима, тако да предузећа изврше потребне анализе и припремне радње на време;

— пошто се предвиђа формирање часописа „Саобраћај и путеви” потребно је да се расмотри проблематика која ће се третирати и да се ангажује на повећању броја претплатника;

— пошто се сада врши усаглашавање прописа са Уставом то је потребно да се среске коморе укључе у овај посао и да заједно са предузећима дају предлоге за евентуалне измене и допуне ових прописа које захтева садашња пракса. Ти прописи су следећи:

1. Основни закон о организацији превоза моторним возилима у друмском саобраћају („Службени лист ФНРЈ”, бр. 53/62).
2. Закон о предузећима за аеродромске услуге („Службени лист ФНРЈ”, бр. 24/61).

3. Основни закон о јавним путевима („Службени лист ФНРЈ”, бр. 27/61).

4. Закон о предузећима за путеве („Службени лист ФНРЈ”, број 27/61).

5. Основни закон о служби безбедности пловидбе („Службени лист ФНРЈ”, бр. 30/62).

6. Закон о искоришћавању лука и пристаништа („Службени лист ФНРЈ”, бр. 24/61).

7. Закон о организацији југословенских пошта, телеграфа и телефона („Службени лист ФНРЈ” бр. 50/60 и 16/61).

8. Закон о организацији југословенских железница („Службени лист ФНРЈ”, бр. 15/63).

9. Закон о превозу на железници („Службени лист ФНРЈ”, број 46/57 и 40/59).

Из Савета за саобраћај Привредне коморе АПВ

На састанку Савета за саобраћај привредне коморе АПВ одржаног 20. септембра 1963. године у Новом Саду разматрана је ситуација по питању спровођења интеграције у друмском саобраћају. Поред чланова Савета, састанку су присуствовали Ђосиф Владета, председник савета за саобраћај привредне коморе Србије, Дракулић Милен, директор пословног удружења друмског саобраћаја као и председници среских привредних комора.

На овом састанку је закључено да Среске коморе што пре сними стање на својим територијама користећи материјал из Анализе о стању у друмском саобраћају и могућностима интеграције коју је израдило Пословно у-

дружење као и Покрајинска комора. При овоме да се води рачуна о потребама Комуна.

Сви присутни су се сложили са поднетим извештајима по питању мера за спровођење интеграције.

На основу анализе Покрајинског коморе израђен је предлог интеграције предузећа на територији АПВ-а, тако да се предвиђа постојање шест предузећа и то два у Новом Саду, једно у Суботици, два у Банату и једно у Срему.

Закључено је да среске коморе воде бригу око спровођења интеграције као и да организују израду прегледа токова робе за подручје срезова и територије АПВ-а.

И Т В — ИНДУСТРИЈА ТРАНСПОРТНИХ ВОЗИЛА

БЕОГРАД

Ломина 4

Телефон: 24966.

**ПРОЈЕКТУЈЕ,
ПРОИЗВОДИ
И ПРОДАЈЕ**

КАМИОНЕ од 2,5 — 12 и више тона носивости

АУТОБУСЕ градске, међуградске и туристичке са 20—60 седишта



СПЕЦИЈАЛНА ВОЗИЛА

- силосе за цемент
- ватрогасна возила
- приколице
- возила за смеће
- возила за стоку
- разне цистерне: за воду, вино, пиво, и млеко.
- хладњаче итд.
- приколице, полуприколице и опрему