

UDK 625.7 : 624.2/8

CODEN CSMVB2

YU ISSN 0411-6380

CESTE I MOSTOVI

ČASOPIS ZA PROJEKTIRANJE, GRAĐENJE, ODRŽAVANJE
I TEHNIČKO-EKONOMSKA PITANJA CESTA, MOSTOVA I AERODROMA

Vol. 26

Zagreb, 1980.

Broj 5



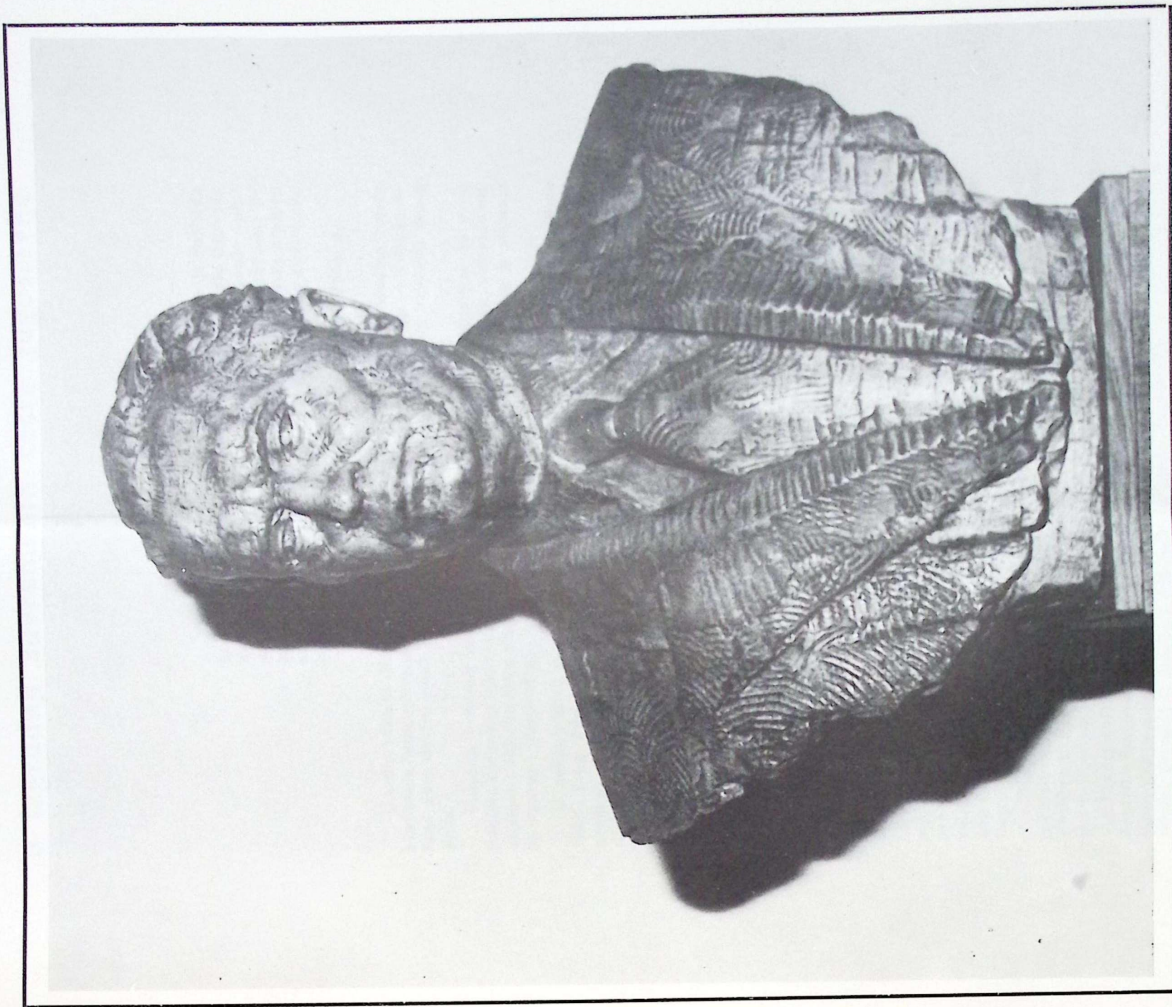
Dana 4. svibnja 1980. godine u 15.05 sati u Ljubljani prestalo je kucati veliko srce Predsjednika naše Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije i Predsjednika Predsjedništva SFRJ, Predsjednika Saveza komunista Jugoslavije, maršala Jugoslavije i vrhovnog komandanta oružanih snaga JOSIPA BROZA TITA.

Teška bol i duboka tuga potresa radničku klasu, narode i narodnosti naše zemlje, svakog našeg čovjeka, radnika, vojnika i ratnog druga, seljaka, intelektualca, svakog stvaraoca, pionira i omladinca, djevojku i majku.

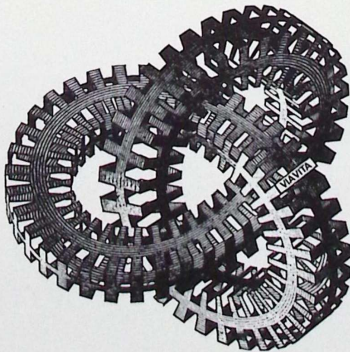
I redakcija časopisa »Ceste i mostovi« izražava svoju najdublju bol i tugu za najvećim sinom naše domovine, za našim neprežaljenim drugom — drugim Titom.

Vječna mu slava

Urednički odbor



CESTEMOSTOMI



POZIV NA KOLEKTIVNO UČLANJENJE

Časopis »Ceste i mostovi« izdaje Savez društava za ceste Hrvatske, član Saveza društava za putove Jugoslavije.

Pozivamo sve kolektive čija je djelatnost vezana za područje cestogradnje, mostogradnje i cestovnog prometa općenito da se učlane u Savez društava za ceste Hrvatske.

Osnovna je svrha časopisa »Ceste i mostovi« da upoznaje članstvo s najnovijim dostignućima i iskustvima u projektiranju, gradnji, održavanju i svim akcijama na unapređenju cestovne mreže.

Kolektivna članarina određuje se suzajmno veličini i značenju poduzeća — kolektivnog člana, a najniža može iznositi 1.600 dinara.

Kolektivni članovi, uplatom članarine, besplatno primaju časopis. Godišnja preplata: za poduzeća — 600.— dinara; za ostale preplatnike — 120.— dinara; za inozemstvo — 60 US dolara.

Pojedini primjerci: za poduzeće — 50.— dinara; primjerk u prodaji 12.— dinara.

Članovi Saveza društava za ceste Hrvatske, uplatom članarine, stječu pravo na besplatno primanje časopisa. Godišnja članarina je od 120.— dinara.

Člana oglasa: omojna stranica — 6.000.— dinara; unutarnja 1/1 — 5.000.— dinara, 1/2 — 3.600.— dinara, 1/4 — 2.500.— dinara; inozemski oglasi: 1/1 — 660 US dolara, 1/2 — 500 US dolara, 1/4 — 350 US dolara.

Urednički odbor:

mr. Mladen Lamer, dipl. inž., Zagreb, glavni i odgovorni urednik, Darko Minarić, dipl. inž., Zagreb, zamjenik glavnog i odgovornog urednika, mr. Branimir Babić, dipl. inž., Zagreb, mr. Jovo Beslač, dipl. inž., Zagreb, Dusan Deković, inž., Rijeka, Kresimir Dugi, dipl. inž., Opatjak, Enry Jakić, dipl. inž., Split, Stanko Kovac, dipl. inž., Zagreb, Ivan Lović, dipl. oec., Zagreb, Tomislav Megla, dipl. inž., Zagreb, Josip Novak, dipl. inž., Zagreb, Branka Perović, dipl. inž., Zagreb, Zvonko Pliko, dipl. inž., Zagreb, Franjo Pregorec, dipl. oec., Zagreb, Josip Sekopeč, dipl. inž., Zagreb, Karlo Telen, inž., Zagreb, Vladimir Weber, dipl. inž., Zagreb.

Tehnički urednik: Mirjana Zec, prof.

Grafička obrada: Branko Zlamalik

Časopis izlazi mjesečno.

Tisak: NISRO »Vjesnik« — OOUR TMG — Pogon VS

Crtez na naslovnoj strani: M. C. Escher — Čvorovi (detalji)

Časopis izdaje Savez društava za ceste Hrvatske, Zagreb, Vonačina ulica 3, tel. 445-422/63, pošt. pret. 673, žiro-racun 30102-078-271

JOSIP BROZ TITO

u izgradnji suvremenih cesta Jugoslavije

Naše ceste su prave kozje staze. To nam je naslijeđe prošlosti, a da bi bili napredna zemlja, moramo izgraditi nove moderne ceste. Prvo ćemo početi izgradnju autostrade Beograd — Zagreb i na taj način povezati ne samo naša dva najveća grada, već i mnoge naše krajeve sa cestama koje će se na nju naslanjati. Auto-stradu treba odmah otpočeti i što prije završiti.

(Tito 1945. g.)

U ovim tužnim danima kad je neumitna smrt otela iz naše sredine tvorca i osnivača samoupravne i socijalističke Jugoslavije, Josipa Broza — Tita, spon-tano nam naviru misli i sjećanja na ogroman rad i djela tog velikana našeg doba.

Velicina i značaj maršala Tita došli su do odlučujućeg izraza na svim poljima njegovog djelovanja, na društveno-političkom, kulturnom, privrednom, vojnom i svim drugim sferama razvoja naše zemlje, a od posebnog je utjecaja na razvoj i unapređenje međunarodnih odnosa u cjelom svijetu.

U velikoj brizi za privredni razvoj naše zemlje i bolji standard radnih ljudi, drug Tito je posebnu pažnju posvećivao što bržem i boljem razvoju prometa, kako bi se omogućio racionalan i uspješan razvoj svih privrednih djelatnosti i drugih područja značajnih za razvoj cijele zemlje. Kao što je drug Tito uvijek i na svakom mjestu davao podstrek i doprinos u jasnom i realnom sagledavanju razvoja u sadašnjosti i budućnosti, tako je i na području prometa i izgradnje prometnica Predsjednik Tito dao odlučujući i jasan pravac za njihov razvoj. Njegov pristup tim pitanjima bio je vizionarski, realan i presudan za dalje perspektive i razvoj prometa u Jugoslaviji.

Na području izgradnje cesta u Jugoslaviji od izuzetnog je značaja dopri-nos Predsjednika Tita, jer od njega su potekle već u 1945. i 1946. godini inici-jative i ideje za izgradnju prvih velikih suvremenih magistralnih cesta, koje će omogućiti povezivanje Jugoslavije u jedinstvenu prometnu cjelinu.

U prvim godinama nakon završetka rata, glavna aktivnost na cestama bila je usmjerena prvenstveno na izgradnju preko 70% srušenih mostova i popravak teško oštećenih tucaničkih cesta. Promet na cestama bio je tada vrlo mali, jer je bilo svega 30.000 motornih vozila u cijeloj Jugoslaviji u odnosu na današnjih cca 3.000.000 vozila. Sve snage i razmišljanja rukovodstava i rad-nih ljudi bili su skoncentrirani na akcije obnove zemlje, te na brojne tekuće probleme tog razdoblja. Upravo u tim trenucima dolazi do izražaja snaga i veličina Tita, da vizionarski i dalekovidno sagledava nadolazeće vrijeme snaž-nog i brzog razvoja prometa i potrebu početka pravovremene izgradnje suvre-meni i kvalitetnih cesta u našoj zemlji.

Tito još u onim teškim poratnim danima početka izgradnje zemlje daje inicijativu, da se, bez obzira na momentane teškoće, odmah krene vrlo odlučno i hrabro u izgradnju suvremenih cesta na najvažnijim magistralnim relacija-ma koje su za zemlju od izuzetnog značaja.

Predsjednik Tito pokreće akciju za izgradnju nove auto-cesta na relaciji Zagreb—Beograd. Upravo to je relacija na kojoj su bile sve stare ceste u najlo-šijem stanju, a istovremeno na ovoj trasi nalaze se veliki industrijski i poljopi-vredni potencijali zemlje i dva najveća grada Jugoslavije.

Graditelji cesta, projektanti i izvođači s velikim su oduševljenjem pri-hvatili ove inicijative druga Tita i u rekordnom roku izradili projektnu doku-mentaciju, koja je već u 1946. g. omogućila početak radova izgradnje nove ceste na prilazima Zagreba i Beograda.

Treba reći da je ponegdje bilo i dosta nevjericе u to da li već 1947/48. treba ići na izgradnju ovako velikih cestovnih pravaca, a pogotovu bilo je i mišljenja da se ne gradi cesta po sasna novoj trasi, već da se prepravе stare tucaničke ceste kroz brojna slavonska i srijemska naselja i naravno sa znatno skromnijim elementima.

Maršal Tito je i pored svih ostalih briga i poslova našao vremena i razumijevanja da posveti dosta pažnje nastalim dilemama oko vođenja trase i kvalitete ove buduće arterije.

Nadležna ministarstva građevina razradila su varijante koncepcije o mogućim trasama i elementima za projektiranje ceste Zagreb—Beograd i kod tog su na raspravi u Saveznom ministarstvu građevina došli do izražaja pojedine dileme o načelnim pitanjima koncepcije tog projekta i realnih mogućnosti ostvarenja.

Dužu raspravu oko tih dilema i pitanja prekida početkom 1946. g. poziv Maršala Tita, da cijela radna ekipa rukovodilaca i stručnjaka za ceste dođe odmah kod njega u Bijeli dvor na referiranje i podnošenje prijedloga.

Savezni ministar građevina drug Vlado Zečević s pomoćnikom arh. Živo-rom Dordevićem predvodi ovu radnu grupu u sastavu koje se nalazi ing. Obrad Bojović iz Saveznog ministarstva građevina, predstavnik Ministarstva građevina SR Srbije sa 3 stručnjaka i iz SR Hrvatske ing. Boris Bakrač, pomoćnik ministra građevina, ing. Mihovil Delak iskusan projektant i graditelj jadranske ceste prije rata na dionici Sušak—Crikvenica—Novi i ing. Stjepan Lamer, direktor poduzeća »Novi put« tada jedinog poduzeća za gradnju cesta u Hrvatskoj.

Referirano je o mogućim koncepcijama rješenja od korištenja starih cesta do suvremenog rješenja izgradnje potpuno nove trase izvan svih naselja.

Upravo u tome momentu bilo je od odlučujućeg značaja i sudjelovanje Tita, da se napusti uskoogrudna i nedalekovidna koncepcija korištenja starih cesta kroz brojna slavonsko-srijemska nepregledna usorena naselja i da se prihvati prijedlog izgradnje suvremene nove auto-ceste na cijeloj dužini između Zagreba i Beograda.

Maršal Tito se na tom sastanku s projektantima ceste vrlo brzo i bez dvoumljenja opredijelio i odmah donio dalekosežnu odluku, da se nova cesta Zagreb—Beograd gradi po sasna novoj trasi (današnja auto-cesta Zagreb—Beograd) i da se već u ono doba 1946/47. projektira kao buduća kompletna auto-cesta sa 4 trake s dva odvojena smjera vožnje sa središnjim zelenim pojansom.

U to raspravi Tito odbacuje eventualnu mogućnost korištenja prije rata sagrađene betonske ceste Zagreb—Dugo Selo (20 km), jer prolazi kroz gusto naseljeno prigradsko područje i ima malu širinu.

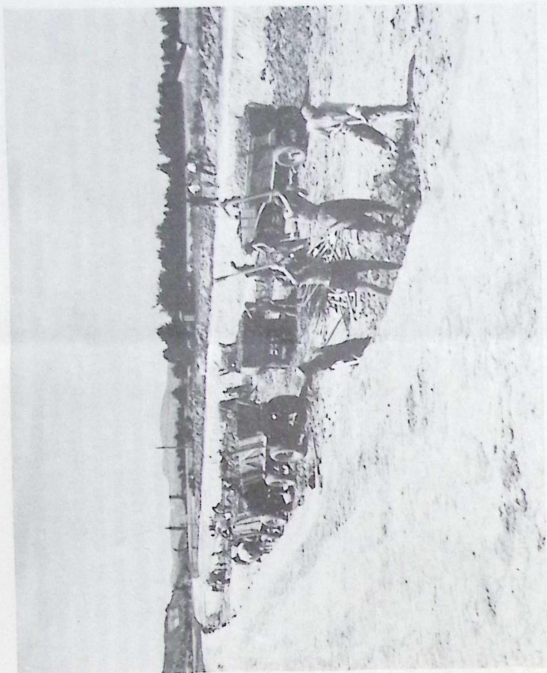
Maršal Tito također donasa značajnu i opravdanu odluku da se u prvoj fazi — zbog tada malog prometa — izgradi samo polovica širine buduće auto-ceste, a druga polovica da se sagrađi kasnije za dvadesetak godina, kad će to iziskivati porast prometa i kad ojača privreda zemlje.

U ono doba nije još bilo metoda i proračuna o prometno-ekonomskim podlogama za ovakve odluke, ali današnje metode uz upotrebu kompjutera sigurno potvrđuju ispravnost ovakve odluke, kao što je ispravno i nužno da se sada u 1980. godini punim tempom gradi druga polovica ove auto-ceste zbog naraslog prometa. Ovakvo dalekosežne i vidovite odluke predsjednika Tita bile su zato presudne za koncepciju izgradnje ove ceste i od posebnog utjecaja i na gradnju mnogih drugih važnih relacija.

Projektanti i graditelji ceste Zagreb—Beograd upravo su kroz dalekovidne stavove Predsjednika Tita u 1946. god. dobili podršku i podstrek, kao i veću dozu sigurnosti i odlučnosti za projektiranje i građenje dobrih suvremenih cesta u našoj zemlji. Treba imati na umu, da je u to vrijeme Jugoslavija spadala u zemlje s najmanjim postotkom suvremenih cesta.

Povjereni zadatak za izgradnju ceste bio je velik, a iskustva i opremljenost za njegovo izvršenje vrlo mala. Maršal Tito primjećuje na tom sastanku u Bijelom dvoru oduševljenje, ali, i istovremeno, i vidnu zabrinutost stručnjaka za taj zadatak, pa koristi zajednički ručak, da na samo sebi svojstven način u prisnoj atmosferi dade podstrek i vjeru svima prisutnima za uspješnu realizaciju tog velikog poduhvata.

Povratak u Zagreb stručnjaka iz Hrvatske protekao je u oduševljenju za ovaj povjereni veliki poduhvat, ali i u velikoj zabrinutosti za njegovo izvršenje.



Početak radova na izgradnji nove ceste Zagreb—Beograd u 1946/47. godini. Na gradilištu još nema mehanizacije, rad je isključivo ručni.

Projektantima za ceste bilo je vrlo malo, a iskusnih i vodećih u Hrvatskoj svega nekoliko (5—6) sa starijskim teodolitima i instrumentima. Ništa lakša situacija — sigurno i teža — bila je u odnosu na građevinsku operativu. Tada jedino građevinsko poduzeće za ceste »Novi put« raspolagalo je s nekoliko kamiona, betonskih mješalica, 2 zastarjela fišera za beton širine 3—6 m i sl. Ohrabrujuća je bila činjenica što je ta organizacija s velikim uspjehom u roku od 1 do 2 dana modernizirala staru cestu Zagreb—Karlovac i Sesvete—Ko-



Omladinke i omladinci na izgradnji nove suvremene ceste Zagreb—Beograd u 1948. godini. Lopate i tačke su glavna mehanizacija.