

## КОМУНАЛНА СЛУЖБА »ГРАДСКЕ ЧИСТОЋЕ« У ПЕРИОДУ ПО ОСЛОБОЂЕЊУ БЕОГРАДА 1944 — 1945. ГОДИНЕ

На простору од око 52.000 м<sup>2</sup> површине у Улици Мије Ковачевића бр. 4 на такозваном „Пиониру“ налази се и данас комунално предузеће „Градска чистоћа“. Већ сам назив ове организације говори о њеном карактеру и функцији. Причало се да је некадашњи председник београдске општине Милутин Петровић 1932. године дошао на „Пионир“ где је лоцирана Градска чистоћа и лично направио идејну скицу за постављање појединих зграда. Он је, кажу, својим штапом на земљи обележио основу гараже у виду потковице, а у позадини гараже на растојању од око 60 м. поставио зграду за смештај коња. Тако су, наводно, по његовој замисли у периоду 1933. и 1934. године никла 2 објекта између којих је један већи плато, оивичен јаблановима. На том платоу је све до скоро било смештено, у великим купастим камарама, сено и слама. На другом крају депоновано је стајско ђубре које би с раног пролећа куповали сељаци околних села, каткад на лицитацији целу количину, а каткад је ђубре продавано појединцима по одређеној цени за једна кола.

На овим објектима и данас стоји метални грб града Београда, а на гаражи и једна мермерна плоча на којој је уклесан следећи натпис:

„Грађено 1933. и 1934. године за време Општинске управе са председником Милутином Петровићем, потпредседницима Васом Лазаревић и Добреом Богдановић.

Техничке радове изводили чланови режиске комисије:

Вој. Доганчић, Ст. Анђелковић, Жив. Правдић, Дан. Стојановић, Бож. Божић, Мил. Стојичевић и Рад. Корићанац“.

„Градска чистоћа“ је, од свог постанка, неколико пута мењала име и свој правни статус, али је скоро увек имала основни

задатак да се стара искључиво о чистоћи града, односно о одржавању јавне хигијене у граду. Због тога је ова специфична изразито комунална служба, одувек имала своје значајно место у политици развоја Београда. Њој је доста пажње поклањала и стара, предратна београдска управа, а по ослобођењу — после другог светског рата — и органи народне власти у Београду. Међутим, упркос чињеници да је оваква служба неопходна за иоле развијенији град, а нарочито за Београд као велику агломерацију, не улазећи у друге његове карактеристике, ову службу нису увек пратиле и адекватне мере за њено оспособљавање да може да иде у корак са развојем града и да успешно извршава своје задатке и функцију на пољу јавне хигијене.

Сврха овог написа није да дубље улази у ова питања која су иначе стално актуелна и карактеристична за све комуналне организације у Београду, већ да прикаже стање и проблеме ове службе непосредно после ослобођења Београда.

Као и све друго у Београду и ову службу су током рата, а нарочито приликом свог повлачења из Београда, немачки окупатори дезорганизовали, опљачкали и онеспособили да те мере, да осим неколико зграда, скоро ништа није остало што би могло да служи њеној нормалној функцији. А познато је да је „Градска чистоћа“ непосредно пред други светски рат располагала са око 118 разних моторних возила која су служила искључиво за одржавање чистоће на улицама и трговима и за изношење и депоновање градског смећа. Од тога је било: 11 ауто-чистилица, 24 ауто-прскалица, 20 такозваних „кука“, специјалних возила за изношење смећа, 2 цистерне за изношење фекалија, 9 булдожера за равнање и набијање смећа на депонијама. Затим 19 разних теретних и 28 полутеретних аутомобила и 5

мотоцикла који су служили за обилазак и контролу терена и за друге сврхе. Осим тога, „Градска чистоћа“ располагала је и са око 200 коња и око 100 разних запрежних возила, такође за изношење смећа из домаћинства. Од свега тога после ослобођења Београда није остало ништа. Све је било уништено, онеспособљено и опљачкано, тако да је остао само један пар коња, једна запрежна кола и неколико неисправних моторних возила. С тим је требало почети, буквално, испочетка. То уједно говори пред каквим се тешкоћама нашла ова служба а поред ње и остали надлежни фактори у ослобођеном граду.

Поред готово потпуно уништене и онеспособљене механизације, проблем је био и у људској радној снази. Нарочито се осећала потреба за квалификованим и висококвалификованим радницима. Рат се настављао и све што је било способно за војску — било је на фронту. То је, разуме се, још више отежавало ситуацију. Но, првих месец-два дана у Београду се није ни осећао недостатак функције ове веома значајне службе. Али, након тога, када се прилике у граду полако нормализују, грађани на зборовима и конференцијама већ почињу да реагују и захтевају да се предузму мере за изношење смећа, нагомиланог по двориштима. Чак је и Извршни одбор Народног фронта Београда на својим седницама чешће разматрао овај проблем и указивао на потребу да се предузму озбиљније мере за обнову и оспособљавање ове службе.

Првих дана по ослобођењу града сакупили су се радници и службеници који су до тада били запослени у „Градској чистоћи“ са жељом и намером да обнове рад. На окупу се нашла већина радника који су, предвођени политичким активистима, били спремни да приступе организованом раду и извршавању свих задатака који у то време нису били ни мали ни лаки. Ваљало је рашчишћавати готово непроходне саобраћајнице које су биле закрчене рушевинама услед бомбардовања и тешких борби које су протутњале улицама града. У тек ослобођеном Београду „Градска чистоћа“ је била једина од малобројних служби која је затечена бар донекле организована, па се могло приступити само обнови њених функција. Ту су се највећим делом нашли дотадашњи руководећи службеници, па пошто се у установи није имало шта битно променити — требало је да свако обавља посао и дужност где се затекао уочи ослобођења. Привремено је примењена дотадашња организациона шема иначе уобичајена за такву врсту градских установа, поготово што је

по тадашњим схватањима и сазнањима савсим одговарала обиму и карактеру ове комуналне делатности.

Међутим, рат и револуција имали су своје законитости. Временом, радници су оправдано поставили захтев да се види ко је с ким и где био за време окупације, па се поставило и питање поверења дотадашњем руководству установе. Један од главних руководилаца „Градске чистоће“ пред крај рата напустио је своју дужност а уместо њега, техничка дирекција поставила је другог. Због његове претеране послушности газдама и београдским властодршцима, и арогантног односа према особљу, радници нису хтели да га приме за руководиоца у новонасталим условима. Неколико радника и службеника, који су за време рата помагали НОП, енергично су се супротставили томе да установом руководе људи који нису били за народноослободилачки покрет. Њима су се придружили и остали радници. Тада су се нарочито истакли Милош Миличковић, службеник-надничар и Душан Ђурић, ветеринар, звани „Доктор“, који су већ 16. 10. 1944. године дошли у предузеће и у тим тренуцима безвлашћа спречавали пљачку и развлачење народне имовине. Забележен је случај да је тих дана један од бораца довео свог пријатеља, наводно из „Озне“ и захтевао да му се да неки столарски алат, који је наводно власништво његовог оца. Миличковић се енергично супроставио томе и није дозволио да се ма шта изнесе из круга предузећа док се рат не заврши, прилике не консолидују и не утврди тачно чије је шта.

Крајем октобра 1944. године Извршни народни одбор Београда, одредио ме је као свог члана да помогнем у сређивању стања на „Пиониру“. Тако сам, практично, постао руководилац те службе.

Прве мере које смо предузели биле су: да се сакупе радници, и распореде на радна места, да се попише преостала имовина и сачини инвентар, да се утврди нова организациона шема службе Градске чистоће, да се на руководећа места поставе поуздани, стручни и некомпромитовани људи итд. Све ово спроведено је уз предлоге и консултовања радника и службеника. На једном ширем скупу донет је закључак да се служба чистоће издвоји из састава „Техничке дирекције“ у којој се водила као одсек и да се формира самостално одељење под називом „Одељење чистоће и возног парка — „Пионир“.

Одељење је имало 3 одсека: одсек за чистоћу — шеф инж. Данило Стојановић, одсек возног парка — шеф инж. Милован



Управа Градске чистоће 1934. године

La Direction du service de la propreté de la ville, 1934

Ивановић и одсек радионице — шеф Душан Милић. За секретара Одељења постављен је Милош Миличковић, за главног књиговођу Радоје Павловић, за опште послове Рака Павловић.

Овакав кадровски распоред у Одељењу, резултат је претходне дискусије у колективу коју је организовао Одбор народног фронта у „Градској чистоћи“. Наиме, пошто је крајем октобра 1944. године у граду формиран Градски одбор народноослободилачког фронта на челу са председником др Сенишом Станковићем и секретаром Драгославом Мутаповићем, одмах су дата упутства за формирање рејонских и предузетних одбора Фронта. Већ почетком новембра у „Градској чистоћи“ се одржава прва заједничка конференција на којој је формиран Одбор Народног фронта, који ће предузети низ политичких акција и мера за сређивање стања у колективу, за бригу

о људима, и за спровођење свих политичких задатака које захтевају прилике у ослобођеном граду.

За председника Одбора Фронта изабран је Саво Цицвара, радник, за секретара Милош Миличковић, службеник. Чланови су били: Никола Кељевић, Трајко Божиновић, Ђорђе Стојановић, Цвијан Тешић, Митар Прњат, Радисав Милошевић, Јован Гига, Јован Дробњак, Ђура Атанацковић, Радивоје Николић, Момчило Стојиљковић, Јелена Васић, Радмила Николић и Раденко Прокић.

Пре него што се приступило избору чланова Одбора Фронта, на тој конференцији већи број радника учествовао је у дискусији. Поред осталих говорио је и Милош Миличковић, који је између осталог рекао:

„Другови, овај састанак је тим више значајан, јер смо се први пут састали у слободи, слободни као људи, независни од



Коњске штале Градске чистоће 1934. године  
 Les écuries du service de la propreté de la ville, 1934

којекаквих личности које су до сада жариле и палиле на наш рачун, на рачун радничке класе. Зар није то радостан догађај? Нема веће радости, другови, него осетити се безбедан и сигуран од швапских целата, од гестаповских њушки, од жбира и противу полицијских режима бивше Југославије. Прошло је време када су пријатељи зазирали да се сретну један с другим, да поразговарају на улици, у кафани, у кући, јер су се плашили да их неко вреба, да ће одмах затим пасти полицији у шаке. Прошло је, другови, време режима главњача, терора, робије — којима су били подвргнути најбољи синови нашега народа, борци за слободу. Јер, слобода је, ево, дошла, другови. Радост је дошла и на наше улице. Захваљујући нашој славној Народноослободилачкој војсци, другу Титу и Комунистичкој партији, гранула је слобода нашем нападеном народу“.

После те бурне и манифестационе конференције крајем 1944. године на којој је изабран и Одбор Фронта, следи низ радних састанака и договора. На тим скуповима,

поред осталог, регулисано је питање припадности радника и службеника, претресани разни актуелни политички догађаји и збивања, договорено како да се организује прослава 29. новембра и 14-ог децембра. У колективу је 31. новембра 1944. одржан манифестациони митинг поводом оснивања јединствених синдиката, а 14. јануара 1945. године одржан је протестни митинг на коме су чланови колектива подржали осуду краља као издајника, који је тих дана својом изјавом у Лондону дезавуисао споразум Тито-Шубашић.

У циљу што потпунијег информисања о дневним догађајима, од Одбора Фронта V рејона добијан је бесплатно већи број примерака листова „Политика“ и „Борба“. Од градских форума добијане су бесплатно улазнице за позоришта и биоскопе и дељене радницима, који су тада први пут били у могућности да виде позориште, а добијали су и улазнице за разне приредбе на Коларчевом универзитету. За раднике на терену добијена је већа количина дрвене обуће, а обезбеђене су довољне количине хлеба и

других животних намирница за исхрану радника. Отворена је и менза и формирана Радничка набављачка и потрошачка задруга за већи број предузећа и установа у тој околини. У Управни одбор Задруге „Градска чистоћа“ даје својих 5 чланова, од којих 2 у председништво тог Одбора. „Чистоћа“ ставља на коришћење Задрузи просторије за канцеларију и магацин. Даје једног службеника који ће радити у Задрузи и ставља јој на располагање, за почетак, једно запрежно возило.

Унутар Одбора Фронта формирају се секције и комисије за разна питања друштвеног и економског живота. Уређују се зидне новине „Пионер“ са чланцима и фотографијама из живота и рада колектива. Основани су фолклорна група и хор, састављени од чланова колектива. Прва већа приредба одржана је 13. јануара 1945. године у Шестој мушкој гимназији, а приход од те приредбе уступљен је сиромашним и пострадалим грађанима Београда. На тој приредби сакупљено је од улазница 226.000 динара. Одбор Фронта покреће акцију за прикупљање добровољних прилога за пострадало становништво земље. У тој акцији сакупљено је око 150.000 динара од радника и службеника „Чистоће“.

У Управи за градску чистоћу, до рата, било је неколико чланова Комунистичке партије Југославије. Неки од њих радили су у служби чистоће извесно време у току окупације, затим отишли у партизанске одреде и у народноослободилачкој борби дали и своје животе. У знак сећања на ове борце колектив је после рата подигао спомен плочу на којој је записано:

„Борећи се за идеале слободе и независности под руководством Комунистичке партије Југославије дали су своје животе:

Славко СТЕПАНОВ, механичар

Павле ГВЕРО, механичар

Ђорђе ДЕСНИЦА, надзорник

Успомену на њих чува радни колектив Управе за „градску чистоћу“.

По ослобођењу Београда у „Чистоћи“ затекла су се 2 члана партије: Милош Миличковић и Момчило Стојиљковић, млади столарски радник. Сем њих било је и 3 кандидата за чланове Партије: Ђорђе Стојановић, службеник, Милан Савић, столар (у евиденцији) и Јелена Васић, службеник (у евиденцији). У СКОЈ-евском активу било је 14 младих радника и службеника. Пошто није било услова за формирање партијске ћелије у предузећу ови чланови били су

повезани у заједничку партијску ћелију више предузећа. По мом доласку у Управу Градске чистоће створени су услови за формирање самосталне партијске ћелије, јер нас је сада било тројица. Рејонски комитет је донео одлуку о формирању партијске ћелије у „Чистоћи“ и за секретара именовано Милоша Миличковића. Извршена су и појединачна, конкретна задужења:

Вучко Ивковић, члан рејонског комитета, XI рејона, организациони рад у синдикату и Задрузи. Политички рад у предузећу. Конференције и приредбе.

Милош Миличковић, задужен за рад у ЈНОФ, за конференције и културне приредбе, политичке реферате, зидне новине, дописништво за листове „Борбу“, „Глас“ и „20. октобар“.

Момчило Стојиљковић, за рад у СКОЈ-у VI рејона, за организациона питања и рад са омладином.

Ђорђе Стојановић, рад у синдикату и у ЈНОФ-у, за библиотеку, хор и приредбе.

Јелена Васић, рад у Задрузи и повремени задаци.

Олга Јелисавчић, рад са омладином, зидне новине и повремени задаци.

Тихомир Павловић, секретар омладине у предузећу — повремени задаци и

Милан Савић, рад у синдикату и повремени задаци.

У периоду од новембра 1944. године до краја маја 1945. године, ћелија је примила у партију Ђорђа Стојановића, службеника и Милана Савића, радника. За кандидате за чланове партије примљени су: Никола Кељевић, службеник, Сунчица Барјактаревић, службеник, Јован Кодић, радник, Никола Кућерски, радник, Жарко Шолић, радник и Милица Марковић, службеник. Тиме је створено шире и јаче идеолошко-политичко језгро у колективу, које ће бити основни носилац политичке одговорности и иницијатива.

Следеће акције биле су усмерене у два правца: прво, на проналажење и сакупљање делова и материјала за оспособљавање возног парка и механизације, и на прикупљање што већег броја коња за вучу, и друго, на прибављање квалификованих радника свих струка, јер их је у предузећу било недовољно. Извори за решавање првог проблема били су углавном позадина фронта и јединице Народноослободилачке војске. Скупљено је и довлачено са свих страна све што се могло користити. У кругу „Чистоће“ била је депонија старих, расходованих аутомобила разних типова и марака

и велика количина старог гвожђа, такозвана „фурда“, из чега је такође црпен материјал и делови за уграђивање у оштећена возила.

Првих дана новембра, Управи чистоће обратили су се Михајло Жеж и Богдан Хајдуковић из Београда, власници камиона и изразили жељу да добровољно, уз накнаду горива, износе смеће из града за рачун „Градске чистоће“. Они су одмах прихваћени с обзиром на то да је возни парк чистоће био онеспособљен, па би та њихова 2 камиона нешто значила за почетак. Било је потребно да се од војних власти затраже одговарајуће дозволе за њихово ангажовање на изношењу смећа, јер су Хајдуковић и Жеж и њихови камиони били под војном обавезом. Дозволе су добијене и они су заиста озбиљно прионули на рад.

Изванредним залагањем пре свега радника и стручних службеника, улажући огромне напоре током последњих месеци 1944. године и првом половином 1945. године, створен је инвестициони капитал у вредности од 4,605.293 динара<sup>1)</sup>, (стање на дан 1. августа 1945. године, по завршном рачуну) од чега:

	Динара
машине и маш. постројења у вред.	323.000
аутомобила	797.000
запрежних возила	488.000
живи инвентар	785.000
алати	40.149
послов. и погонски инвентар	290.269
материјал у магацинима	1.881.774

Током пословања овај инвестициони капитал се постепено повећавао пријемом: аутомобила од Ванредне управе за снабдевање; запрежних коња, кола и амова од XXI ударне дивизије; запрежних кола и аутомобила од трофејне базе; од Министарства пољопривреде примљен је извештај број мула-мазги, а исто тако у сопственим радионицама од разних делова и отпадака оспособљен је за рад већи број аутобуса, аутомобила и запрежних кола, тако да је на дан 31. децембра 1945. године вредност овог инвентара износила 30.178.838,36 динара. Од тога је у сопственим радионицама обновљено возила и осталог у вредности од 4.488.300 динара, а у времену од 1. 8. 1945. године до 31. 12. 1945. године

<sup>1)</sup> У 1969. години вредност оруђа за рад износи 3.289.410.470 старих динара.

набављено из поменутих извора разне опреме и инвентара у вредности од 25.690.538 динара.

У времену од 1. новембра 1944. до 1. августа 1945. године „Градска чистоћа“ је углавном износила смеће из домаћинства, чистила и поливала улице и тргове, чистила фекалије из септичких јама и чистила уличне сливнике. Од 1. августа 1945. године Градска чистоћа, решењем ИНО Београда од 14. јула 1945. године проширује своју делатност под називом Дирекција возила, која врши и превоз робе, материјала и превоз путника. Наиме, из састава „Гранапа“ (Градско набавно предузеће) издвојен је возни парк који се састојао од око 60 разних теретних и полутеретних аутомобила. Ово издавање извршено је у циљу рационалнијег коришћења и онако оскудних превозних средстава. Тиме је створена специјализована радна организација која је пружала услуге у превозу разним градским установама и предузећима по строго прописаним тарифама. Када је било слободних капацитета услуге у превозу вршене су и грађанима.

Решењем о оснивању Дирекције возила истовремено је за директора постављен Вучко Ивковић, а за помоћника директора инжењер Богољуб Урошевић. Именован је и Управни одбор Дирекције као орган управљања у који су ушли: Вучко Ивковић, председник, Богољуб Урошевић, секретар и чланови: Милан Савић, Душан Милић, Милутин Недељковић, Петар Ристић и инж. Драгош Адамовић.

Добијајући нову и проширену делатност Дирекција возила је извршила своју уну-



Изглед круга предузећа Градска чистоћа 1934.

трашњу организацију и донела Правилник о организацији и пословању. По том правилнику унутрашња служба подељена је на техничку и административно-комерцијалну.

Техничкој служби стављено је у дужност да се брине о раду и одржавању возила, моторних и запрежних, о живој стоци и о организацији и раду свих радионица, о снабдевању потребним материјалом, итд.

Административно-комерцијална служба обављала је целокупну администрацију, рачуноводство, књиговодство, статистику и калкулације. Персонална служба и контрола имале су утицаја на рад сваког службеника у Дирекцији.

Дирекција возила имала је 3 аутомеханичарске радионице, затим браварску, лимарску, ковачку, поткивачку, зидарску, сарачку, кројачку, столарску, коларску, фарбарску, тапацирерску, четкарску и метларску радионицу. Столарска радионица имала је већи капацитет од стварних потреба Дирекције, па ће она касније бити издвојена и прерастати у посебно привредно предузеће дрвне индустрије „Тодор Дукин“.

У овим радионицама било је запослено око 243 радника, од чега: пословођа 6, предрадника 77, квалификованих радника 81, полуквалификованих 5, неквалификованих 14 и ученика 39. Привремено је радио и 21 заробљеник. На одржавању чистоће у граду радило је током 1945. године просечно око 480 радника — метлачи и поливачи улица — а на изношењу смећа радило је просечно дневно око 180 радника.

У то време Дирекција је располагала са око стотину запрежних кола и преко 120

коња, са којима је радило око 80 кочијаша и коњушара. Кад год би на свет дошло ново ждребе, то би био дневни догађај и радост у коњушници. Обично би се сакупили коњушари код ветеринара и уз „чашицу“ прославили крштење малог љубимца.

Камиони су радили у 2 смене, а на њима је било запослено око 120 шофера. У току 1945. године, Дирекција је имала око 1.083<sup>2)</sup> такозваног продуктивног особља а осим тога имала је још — службеника 60, магационера 6, ветеринара 1, чувара круга и депонија 16, помоћног особља 8. Дакле, у току 1945. године било је укупно 1.174 запослених.<sup>3)</sup>

Према расположивим подацима на сектору јавне хигијене у току те године постигнут је следећи учинак: од 4.000.000 m<sup>2</sup> укупне уличне површине у граду, чишћено је дневно око 2.000.000 m<sup>2</sup>,<sup>4)</sup> просечно дневно прано је и поливано са 47 ручних шмркова око 400.000 m<sup>2</sup> уличне површине. Са 30 камиона, 15 запрежних кола и једним специјалним возилом изнето је 120.000 m<sup>3</sup><sup>5)</sup> смећа, а са 2 цистерне изнето је 10.000 m<sup>3</sup> фекалија. На сектору транспорта само камионима пређено је за 5 месеци 1945. године 538.060 km. и превезено 76.765 тона. За овај учинак утрошено је 3.192.732 динара само за погонско гориво или 5,93 динара по једном пређеном km. што чини 39,53%

<sup>2)</sup> У 1969. години 1978 продукт. радника и 262 непродуктивних.

<sup>3)</sup> У 1969. години укупно запослених 2 240.

<sup>4)</sup> 1969. године чишћено је 6.754.882 m<sup>2</sup>.

<sup>5)</sup> 1969. године изнето смећа 852.034 m<sup>3</sup>.



Vue de l'Entreprise de la propreté de la ville, 1934

трошкова од просечне тарифе која је износила 15 динара по једном километру, а од 13. 9. 1945. године 16 динара.

Запрежна возила направила су 28.627 тура за 56.607 радних часова. За сточну храну је утрошено 1.893.182 динара, или 33,44 динара за један радни час, што чини 40,28% трошкова од прописане тарифе за наплату која је износила 83 динара за један час рада за двопрежна возила, и 59 динара за један час рада за једнопрежна возила. Ове тарифе прописало је Министарство трговине и снабдевања Србије сво-

За сваких даљих 20 kg. пртљага плаћало се као за једног путника. Војници са уредним исправама имају попуст од 50%, а инвалиди и војници на службеном путу, путују бесплатно. Већ 15. 9. 1945. године Привредни савет, придајући значај транспорту по сувоземним путевима, размотрио је цене услугама превоза моторним возилима, па је предузео мере за снижење цена погонском гориву и својим решењем бр. 8598 од 15. 9. 1945. године прописао за целу земљу следећу тарифу за превоз робе камионима:



У 1944. години Дирекција је располагала са око 100 запрежних кола и око 120 коња са којима је радило око 80 кочијаша. На слици: кола којима се износило смеће октобра 1944.

Voiture pour l'enlèvement des détritux, octobre 1944



Механичарска радионица чистоће 1934. године

јом Одлуком бр. 19535 од 13. 9. 1945. године Истом одлуком прописана је тарифа за превоз путника (Дирекција је вршила и такав превоз) и то:

За превоз једног путника колима са 20 кг пртљага на одстојању:

од 10 km.	дин.	10
20 "	"	20
40 "	"	40
60 "	"	60
100 "	"	100
150 "	"	150
200 "	"	200

Носивост	по 1 км. пута на одстојању преко 10 км. ван градског подручја дин.	
	6. тона	24
5. тона	21	315
4. тоне	18	265
3. тоне	15	225
2,5 тона	14,50	215
2. тоне	13,75	200
1,5 тона	13	190
1. тона	12,25	185

За 1 радни час у граду и на релацији ван града у одстојању до 10 км. дин.



На основу оваквих тарифа и напред приказаног учинка Дирекција возила у времену од 1. 8. до 31. 12. 1945. године, за које време се располаже тачним подацима, остварила је укупан приход од 22.085.038,77<sup>6)</sup> динара а укупни расходи износили су 21.502.927,85 што показује уштеду од динара 582.110,92.

Наднице радника и плате службеника за овај период износе 5.505.675.— динара или око 25,5% од укупних расхода.

Ваља напоменути да се предњи подаци односе само на део Дирекције који се ба-

домаћинстава, радних организација и установа, као и одређена средства из буџета града за чишћење, прање и поливање јавних површина — слично данашњем систему финансирања тих послова.

Надзор над радом ове службе и бригу за обезбеђење средстава и осталог, вршило је Одељење за комуналне послове града Београда.

Из овога се, дакле, може закључити да је „Градска чистоћа“ током 14 месеци 1944. и 1945. године била претежно буџетска ор-



L'atelier des décaniciens de l'Entreprise de la propreté de la mille, 1934



Цистерна за изношење фекалија и први камион за изношење смећа који је набављен почетком 1945. године

La citerne pour l'enlèvement des matières fécales et le premier camion pour les ordures, acheté au début de 1945

вио превозом робе и путника и то за период август — децембар 1945. године.

У склопу Дирекције возила постојала је посебна управа, са посебном организацијом рада која је била задужена за чишћење града. Финансирање ове комуналне делатности вршено је по прописима које је доносио Извршни народни одбор Београда, на предлог Одељења за комуналне послове. Постојала су два извора финансирања: тарифа за изношење фекалија и смећа из

<sup>6)</sup> Укупан приход 1969. године износи 7.967.800.000.— старих динара

ганизација, послујући у форми градске управе.

Своју организацију рада прилагођавала је условима, потребама и могућностима Београда. А будући да је то био изразити период обнове порушеног града — његове привреде, установа и институција — у таквим условима ова установа није имала приоритетан значај, па је њено обнављање и оспособљавање добрим делом зависило од залагања радног колектива, који је, као и сви грађани земље, са пуним ентузијазмом прионуо на рад, не штедећи ни своју снагу ни време.

Можда је неправедно истицати само неке појединце, у позитивном смислу, јер је то било време масовног радног расположења и пожртвовања, али би исто тако било неправедно не поменути посебно залагање и допринос инж. Данила Стојановића — чика Даче, једног од пионира „Градске чистоће“. Затим, инж. Драгоша Адамовића, па Милоша Миличковића, Душана Милића, Ивана Ристића и Радоја Павловића. Они су својим способностима, вредноћом и свестраним залагањем, заиста много допринели да се „Градска чистоћа“ у онако тешким условима, за кратко време, организује и оспособи за вршење своје веома значајне функције у градском организму. Период од 14 месеци је врло кратак да би се у једном колективу и у нормалним условима нешто значајније постигло. А, као што се види из напред наведених података, и за тако кратко време, у ондашњим тешким условима, учињено је заиста много.

У том кратком периоду веома бурног и динамичног живота, који је био одраз опште атмосфере у земљи, после коначног ослобођења од фашизма и експлоататорских режима, колектив је доживљавао успех за успехом. Ти успеси су утолико значајнији што су постизани такоређи голим рукама. Међутим, било је понекад и непријатних догађаја и неодговорног понашања појединаца, који су тиме нарушавали углед радног колектива.

Два тежа, непријатна случаја, остала су ми и данас у сећању, а вероватно и многим другим људима који су у то време радили у „Чистоћи“. Први је случај једног возача цистерне за изношење фекалија. Једнога кишног дана, у касну јесен 1944. године возио је пуну цистерну фекалија да их изручи у сеоске њиве, на простору данашњег насеља „Браће Јерковић“, Услед клизавог и стрмог терена цистерна се преврне. Возач је одмах дошао у управу и пријавио шта му се догодило. Надлежни руководио одредио је другог возача са малим комбијем, да возача цистерне одвезе кући, да вечера и узме топло ћебе, а затим га одмах одвезе до цистерне да је чува док не дође екипа из предузећа да је подигне и извуче. Међутим, ова двојица уместо да постане онако како им је наређено, оду у кафану и тамо се „поштено“ напију. Онако пијани крену негде у 1 по поноћи ка месту удеса и на углу улица Максима Горког и Тодора Дукина ударе комбијем у једну стару кућицу, пробију зид и колима улете у собу у којој је четири лица спавало. Средом, није било људских жртава осим знатније материјалне штете. Оба шофера су

због овога кажњена, отпуштањем из службе, а шофер цистерне, који је управљао и другим возилом, одговарао је и пред судом. Кажњен је са 45.000 динара да накнади причињену штету, а то је у оно време биле сума од његових 11 месечних плата.

У другом случају који се такође памти, било је људских жртава. Дирекција возила, у допуни градског саобраћаја, држала је у другој половини 1945. године линију Дедиње — Зелени венац. Превоз грађана на тој линији вршен је једним потпуно новим камионом марке „Доц“, добијеним од „УНРЕ“. Камион је био подешен за превоз путника, према ондашњим прописима о безбедности у саобраћају. Имао је причвршћене клупе за под каросерије и био прекривен цирадом са 4 прозорчића. Враћајући се једног преподнева са Дедиња у град, док се спуштао низ садашњу Ужичку улицу, камиону су отказале кочнице. Шофер се није снашао и камион, пун путника, сјурио се страховитом брзином и преврнуо. Трагичан биланс те несреће био је: неколико мртвих и око 17 теже и лакше повређених. Разуме се, поведена је одмах истрага и утврђено да је делимично и возач камиона крив, јер је, не знајући да су му кочнице отказале искључио мотор из брзине, што по прописима није смео да учини. Због тога је изведен пред суд и кажњен са неколико година строгог затвора.

Паралелно са напорима за стварање материјалне базе, за обнављање и повећање основних средстава, у првом реду механизованих превозних средстава, у колективу се одвијао и врло интензиван и динамичан друштвено-политички живот. Већ првих дана по ослобођењу града, као и свуда и у „Чистоћи“ су формиране друштвено-политичке организације: партијска, синдикална, скојевска и омладинска.

Синдикат је своју активност усмерио ка јачању радне дисциплине, развијању културно-забавног живота, снабдевању радника животним намирницама, чувању народне имовине и обуци људи у правилном руковању средствима за рад, развијању акција село — град, упознавању са актуелним збивањима у земљи и иностранству, упознавању са најзначајнијим мерама партије и владе, и томе слично.

Нарочито су познате из тог периода акције синдиката и народног фронта за помоћ селу. Колектив „Чистоће“ и возног парка био је повезан са неколико села у Срему и скоро сваке недеље током 1945. године камионима су радници разних занатских струка, а било их је у „Чистоћи“ доста, одлазили у села и пружали сеља-

цима разне услуге: поправљали алате, крпили посуђе, поткивали коње — све до шишања и бријања, крпљења одеће и сл.

На акције се одлазило уз звуке музике и борбене песме, са развијеном заставом на челу колоне. Сем тога преко синдиката су организоване и добровољне акције за рашчишћавање града од рушевина проузрокованих ратом. Суботом увече приређиване су забаве и играчке. Биле су организоване

ција. Њени чланови у масовним организацијама били су носиоци идеја и иницијатива, али уз то и одговорности за односе у колективу и за правилно одвијање свих политичких акција. Иако је у то време руковођење и управљање у колективу било административно-централистичко, што је била карактеристика читавог нашег друштва у том периоду, ипак се осећао утицај ширих радних маса на целокупну политику



Возила за смеће и бензинска станица „Градске чистоће“ крајем 1945. године

Véhicules pour les ordures et les pompes à essence de l'Entreprise de la propreté de la ville à la fin de 1945

и аматерске групе: драмска, музичка и друге, састављене од младих радника и службеника. Разуме се, све је то било на прилично скромном уметничком нивоу, поготово гледано из данашње перспективе, али у ондашњим условима и могућностима то је много значило за друштвени живот колектива.

Партијска организација стајала је на челу свих збивања, акција и манифеста-

у колективу. Разним формама и методима на скуповима радника проверавани су ставови руководства у радној организацији, критиковане су поједине негативне појаве и давани предлози и сугестије за разна практична решења. Одбор народног фронта и Одбор синдиката сарађивали су са руководством организације и учествовали у решавању многих значајнијих питања и проблема. Већ сама структура колектива у

коме су већину сачињавали неквалификовани радници, због карактера те службе и тадашњих услова, наметала је специфичне форме и методе деловања, како у подизању општег нивоа друштвено-политичке свести, тако и у самом процесу рада, у друштвено-економским односима итд.

Сећам се једног занимљивог случаја. Према добијеној директиви одабрано је двадесетак млађих шофера за пријем у Партију, како би касније могли бити ангажовани да раде као возачи путничких аутомобила у државним надлештвима, а неки и у нашим дипломатским представништвима у иностранству. Припрема је трајала неколико месеци. На посебним састанцима неколико уздигнутијих чланова Партије држали су овим људима предавања идеолошко-политичког карактера: о историји и улози Партије, о њеним задацима у изградњи социјализма, о лику члана Партије итд. Полазници тог импровизованог курса били су веома дисциплиновани и редовно долазили на предавања. Био је то помало илегалан курс, јер други шофери нису знали за њега. Када је курс завршен, младим шоферима је саопштено да сви они „од данас“ постају кандидати за чланове Партије. То саопштење да „од данас“ постају тек кандидати помало их је изненадило и онерасположило. Сви су одједном зачуђено запитали: „Па

зар ми нисмо већ постали чланови Комунистичке партије“. На жалост, друкчије тада није могло бити и они су то убрзо схватили. Следећих месеци већи број је примљен у Партију, и један по један стављани су на расположење одређеним институцијама, за шта су у ствари и припремани, као поверљиви људи. Неки од њих остали су у радној организацији и били веома добри и савесни радници.

За ово релативно кратко време од ослобођења Београда до половине 1946. године, „Градска чистоћа“ је неколико пута реорганизована. Као што је напред речено, најпре је претворена од одсека у одељење, затим у дирекцију, да би се половином 1946. године поново организовала искључиво као институција за одржавање јавне хигијене у граду, под називом „Управа чистоће“. Транспортна возила за превоз робе и путника издвојена су из „Чистоће“ и припојена Градском саобраћајном предузећу, тада „БЕЛСАП-у“, да би се убрзо ова транспортна служба потпуно угасила, јер је у то време већ била оспособљена железничка мрежа, оспособљени мостови на пругама, а паралелно с тим ницала су и развијала се транспортна предузећа за друмски саобраћај, која ће пословати по принципима дохотка и деловања економских закона.

#### ADMINISTRATION DE LA VOIRIE DE LA VILLE DE BELGRADE EN 1944—1945

Vučko Ivković

On évoque dans cet article les circonstances et les problèmes auxquels devait faire face la Voirie de la ville de Belgrade au moment de sa libération.

Les officiers municipaux qui devaient s'occuper de l'administration de la voirie urbaine aussitôt après l'évacuation des troupes allemandes de la capitale, n'avoient retrouvé que quelques bâtiments mis à sac, aucun personnel et presque rien à leur disposition.

Il fallait avant tout songer à recruter la main d'oeuvre et à organiser les services de la Voirie de laquelle on réclamait d'urgence le déblaiement des voies couvertes de débris et des terrains ensevelis sous les décombres.

Les administrateurs n'avaient pas uniquement pour objet la restauration des fonds de roulement et l'ouverture des crédits nécessaires à l'acquisition d'équipements techniques et des moyens de transport, mais il leur fallait songer à l'initiation des membres du collectif à la vie sociale, en les engageant à prendre une part active au sein du Parti communiste, des syndicats et des organisations des jeunes.

Vu les conditions de vie et de travail exceptionnelles qui y régnaient alors, on devait recourir à des méthodes et procédés appropriés aux circonstances, en exigeant des membres du collectif un effort à s'élever à un niveau de conscience sociale et politique supérieur, à adopter de nouvelles méthodes de travail et à respecter les inter-relations économiques et sociales.