

# СЕЋАЊЕ НА ВЕЛИКАНА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ИНЖЕЊЕРСТВА

## КИРИЛО САВИЋ (1870-1957)

Редовни професор Техничког факултета

**Професор Кирило Савић** био је угледни професор Техничког факултета у Београду, велики хуманиста, творац и неимар инжењерске школе градитеља железница, истакнути јавни и друштвено-политички радник. Свој радни век посветио је железници, а пресудно је утицао на развој железничке мреже на територији Србије. Његов инжењерски рад обележило је учешће на практично свим пројектима железничких пруга које су започете пре Првог светског рата, као и на пругама које су рађене између два рата у Краљевини Југославији. Поред тога, значајно је допринео изградњи појединих железничких пруга у Русији, где је и започео свој инжењерски рад. Значајан допринос дао је и у процесу пројектовања пруге Београд – Врбница – Бар, односно у процесу анализе различитих варијантних решења трасе за ову пругу. Иако је тада већ био у позним годинама, био је један од чланова екипе која је обављала рекогносцирање терена на Златибору.



Слика 1: Проф. Кирило Савић

Кирило Савић рођен је 26. јануара 1870. године у Ивањици. Технички факултет Велике школе завршио је у Београду 1892. године. Исте године се уписао као питомац Министарства грађевина Србије на Високу техничку школу *Charlottenburg* у Берлину, где је положио са одличним успехом дипломски испит за грађевинског инжењера у јануару 1896. године (слика 2).



Слика 2: Диплома грађевинског инжењера коју је Кирило Савић стекао након студија у Берлину

По повратку у Србију након завршених студија у Берлину, Кирило Савић одлази у Русију на практичне радове, где је постављен за инжењера у Министарству саобраћаја у Санкт Петербургу. Након годину дана рада у Министарству, одређен је за инжењера на грађењу железничке пруге Тифлис – Карс на Кавказу. Овде је Кирило Савић радио две године на изради пројеката већих мостова, на пнеуматском фундаирању мостовских стубова, као и на изради оригиналног пројекта за превоз готових мостовских конструкција коришћењем железничке пруге. Сегменти челичне мостовске конструкције параболичног облика, масе око 120 t, превожени су на растојањима између 100 и 200 km до места уградње. Овај оригиналан начин изградње мостова био је предмет интересовања великог броја стручњака тог доба.

У јануару 1899. године, Кирило Савић се вратио у Србију, након чега је био постављен за инжењера Министарства грађевина. Ангажован је на изради пројеката мостова и других објеката, као и на изградњи мостова. У пролеће 1902. године добио је неплаћено одсуство и поново отпутовао у Русију, где се запослио

на грађењу железничке пруге Александропољ – Ереван – Џулфа (иранска граница) на Кавказу. Јануара 1904. године уважена му је оставка у Министарству грађевина, а у Русији је боравио и радио све до краја 1905. године.

Након повратка у Србију 1906. године, Кирило Савић је указом постављен на место ванредног професора за предмет Механика на Техничком факултету Универзитета у Београду. На овој дужности је остао до 1910. године, када је био постављен за Начелника управе за грађење железница.

У првој деценији XX века, у Србији је започето грађење следећих железничких пруга: Параћин – Зајечар – Вражогрнац, Забрежје – Обреновац – Лајковац – Ваљево, Сталаћ – Крушевац – Краљево – Чачак – Пожега – Ужице, Аранђеловац – Лајковац, Вражогрнац – Неготин, Пожаревац – Дубравица, Пожаревац – Петровац на Млави и Зајечар – Књажевац.

За овако велики број пруга које се истовремено граде није било довољно средстава, нити је Србија имала довољно сопственог техничког кадра. Сувише широк фронт није омогућавао брзо завршавање пруга и пуштање у саобраћај. Поред претходно наведених, 1911. године је започето и грађење следећих железничких пруга: Неготин – Прахово, Ниш – Књажевац, Топчидер – Мала Крсна, Мала Крсна – Пожаревац и Чачак – Лајковац, што је додатно отежало ситуацију.

Несумњив је и огроман допринос Кирила Савића у организационом учвршћењу Управе за грађење железница, као и у смелом изналажењу погодног начина за максимално ангажовање домаћих инжењерских кадрова и за оспособљавање домаћих предузећа, како би се могао савладати изузетно тежак и напрегнут програм пројектовања и грађења железничких пруга у тако кратком року. Он је успевао да да сопствени допринос у скоро свим пројектима траса и у многим пројектима објеката, који су рађени у то време и да активно учествује у решавању стручних техничких проблема на грађењу појединих пруга.

У пролеће 1912. године, у Србији је дошло до промене владе, чиме је промењена и дотадашња политика грађења железница. Начелник Управе Кирило Савић није се слагао са новом владином политиком грађења железница, због чега је напустио своју функцију и био пензионисан 30. маја 1912. године.

После пензионисања са положаја начелника Управе за грађење железница, Кирило Савић је отпутовао у Русију. Вратио се у јесен исте године на објаву мобилизације у Србији, да би као резервни официр учествовао у Балканским ратовима 1912. и 1913. године.

По завршетку Балканских ратова, Кирило Савић поново одлази у Русију на грађење железничке пруге Армавир – Туапсе и Армавир – Ставропољ на Кавказу. У јулу 1914. године, након објаве рата Србији од стране Аустро-Угарске, Кирило Савић се враћа у Србију и учествује у рату као инжењеријски капетан. Крајем 1915. године повлачи се са српском војском преко Албаније.

Марта 1916. године, Кирило Савић одлази са Солунског фронта у Русију. По одобрењу Врховне команде српске војске остао је на руском фронту према

Турској, где је као помоћник директора радио на грађењу железничке пруге Баку – Џулфа за војне потребе.

У току грађења ове пруге избила је Октобарска револуција у Русији. Кирило Савић се затекао у Тифлису, где је радио на пројекту пруге. После Октобарске револуције поверено му је пројектовање нових пруга у области Северног Кавказа. Радио је на грађењу пруге дуж обале Црног мора од Туапсе до Сочија, где је био ангажован до 1921. године, након чега се преселио у Москву.

У Москви је Кирило Савић прво ступио на рад у оквиру државног комитета за грађевину, али је убрзо потом почео да ради као професор на вишим техничким школама. У септембру 1922. године, Кирило Савић се враћа у Београд.

По повратку у земљу Кирило Савић постављен је за редовног професора на Катедри железница и путева на Техничком факултету Универзитета у Београду. На овој позицији је остао до 1938. године, када је пензионисан. Током шеснаест година рада на Техничком факултету, професор Кирило Савић је највећу пажњу посветио својим студентима, наставним активностима, као и научно-истраживачком раду.

У својству Шефа Катедре за железнице и путеве, професор Кирило Савић је имао одлучујући утицај на развој научних дисциплина и на избор наставног особља. Као шеф Завода за пројектовање и грађење железница и путева, Кирило Савић је значајно допринео развоју основе неопходне за научно-истраживачки рад кроз оснивање нових завода, као што су: Завод за земљане радове и тунеле, Завод за пројектовање и грађење путева и Завод за експлоатацију железница. Одликовао се пожртвованим радом на факултету, радом у науци, радом са студентима, изузетном вредношћу, објективношћу, истрајношћу и необичном скромношћу.

Као дугогодишњи шеф Грађевинског одсека и декан Техничког факултета, професор Кирило Савић је радио упорно на унапређењу наставе и науке. Након изненадног пензионисања 1938. године, наставио је да држи наставу као хонорарни наставник све до 6. априла 1941. године, односно до почетка Другог светског рата у Југославији.

У периоду од 1923.-1941. године професор Кирило Савић је сарађивао са железницом углавном на два начина: давањем експертиза по појединим проблемима и повременим учешћем у комисијама, које су обично имале задатак да оцене проведене студије или пројекте за неку пругу и да дају предлоге за даље побољшање техничких решења. Допринос Кирила Савића приликом рада у овим комисијама је био од изузетног значаја.

Приликом учествовања у значајним комисијама које су се бавиле планирањем железничких пруга и мреже, залагао се за примену скромних решења, укључујући и грађење железничких пруга узаног колосека, због чега је често био неоправдано критикован. Кирило Савић је сматрао да су пруге узаног колосека оптимално решење за тренутне саобраћајне захтеве и скромне могућности за финансирање грађења железничких пруга у брдским и планинским теренима.

Професор Кирило Савић се истакао и по својим јавним и политичким активностима. У предратном периоду он је узимао учешћа на разним политичким

конференцијама и зборовима као левичар и борац против диктатуре и реакционарних режима предратне Југославије. Припадао је левом крилу Народне земљорадничке странке и био је у сталној вези са студентима левичарима. Он их је саветовао и помагао им у њиховој борби за аутономију Универзитета, за слободу, а против диктатуре. Предузимао је разне акције да помогне студентима у тешким ситуацијама и да их заштити, чиме је и лично био изложен непријатностима.

У периоду између Првог и Другог светског рата, Кирило Савић је у великој мери допринео развоју бројних културних друштава и професионалних удружења, као и у њиховом раду.

Професор Кирило Савић се успешно бавио научно-истраживачким радом. Написао је бројне научне и стручне радове, као и различите расправе, чланке итд. Његов највећи допринос је књига Грађење железница из четири дела. Често је држао предавања која су се бавила како стручним тако и општим друштвеним проблемима, а није избегавао ни полемике у ужим стручним круговима, као ни јавне полемике преко штампе.

После капитулације Југославије, Кирило Савић остао је у Београду, где је одржавао везу са народно-ослободилачким покретом. Након ослобођења 1945. године, Кирило Савић се вратио на Технички факултет као редовни професор, где је наставио своје наставне активности до 1947. године, односно научно-истраживачке активности до 1955. године, када се пензионисао са места редовног професора. У позном животном добу, професор Кирило Савић је написао и неколико значајних научно-истраживачких радова.

У ФНР Југославији Кирило Савић је обављао неколико врло значајних политичких функција, иако није био члан Комунистичке партије. Постао је председник Јединственог народно-ослободилачког фронта Београда 1945. године, потом је 1946. године именован за министра без ресора у Савезној влади ФНР Југославије и за председника Комитета за социјално старање при Председништву владе. Пензионисан је са места министра по сопственој жељи 1948. године.

Професор Кирило Савић је био творац и оснивач посебне школе пројектовања и изградње железница на Грађевинском одсеку Техничког факултета Универзитета у Београду. Ова школа је извела преко 160 дипломираних инжењера који су радили на југословенским железницама, као и велики број наставног особља које је предавало на Универзитетима широм Југославије.

У свом радном веку, професор Кирило Савић је објавио око 70 стручних и научних радова из области железница, као и више чланака који се баве општим друштвеним проблемима. Поједине теме које је професор Савић обрадио су и данас интересантне и актуелне. Тако је, на пример, 1928. године одржао јавну дискусију око комерцијализације железница, где је заузео став да треба ослободити железницу од уплитања државне администрације. Поред тога, у часопису *Verkehrstechnische Woche* 1930. године представио је методу за поређење варијантних решења трасе железничке пруге (рад под насловом насловом *„Der Zugbeförderungskosten – Koefizient als Vergleichsmasstab*

*Verschiedener Eisenbahnen*“). У уводном делу рада, професор Савић оспорава дотадашње две методе које су коришћене и даје предлог нове, која је обухватила утицај меродавног нагиба, тежине воза и карактеристика локомотиве на трошкове превоза. У домаћем часопису Технички лист 1937. године објавио је рад који се бави односом пута и железнице, где је изнео и данас актуелан став да постоји одређена граница изнад које друмски саобраћај престаје да буде рационалан, односно изнад које је неопходно користити превоз железницом, као и да је неопходно да се успостави координација превоза за оба вида саобраћаја.

Професор Кирило Савић аутор је књиге Грађење железница, капиталног дела које се састоји из четири дела. У ову књигу уткано је богато знање и искуство професора Савића. Први и други део ове књиге изашли су у периоду пред Други светски рат (1934. и 1939. године), а трећи и четврти део изашли су непосредно након рата (1947. и 1948. године).



Слика 3: Професор Кирило Савић за време потписивања примерака књиге

Српска академија наука у Београду изабрала је професора Кирила Савића за свог дописног члана у знак признања за његов научни рад 18. марта 1948. године.

Промовисан је за почасног доктора техничких наука 9. јуна 1950. године. Поред тога, више пута је одликован и примио је различита признања.

Умро је 27. априла 1957. године, у осамдесет осмој години живота.

*Прилог саставио*

*Доц. др Лука Лазаревић, мастер инж. грађ.*

*на основу података из монографије "Живот и рад професора Кирила Савића"  
(издавач: Грађевински Факултет Универзитета у Београду, 1987. године), чији је  
аутор професор Саво Јањић.*