

kovodila je Zavodom sve do 1985. godine. Tokom njenog mandata došlo je do značajnih promena u radu, sprovedena je modernizacija, kao i kurs da glavna delatnost bude preventivni rad, epidemiološki i sanitarni razvoj, save-tovanje i edukacija studenata. Kako autor ističe, osamdesete godine su bile vreme izazova, jer Zavod nije širio svoje kapacitete, a broj studenata u Beogradu koji su koristili usluge prešao je 90.000. Zbog toga je godišnje vršeno oko 1.2 miliona pregleda. Takvo stanje do-vodilo je do dugog čekanja na pregled i pada u kvalitetu pružanih usluga.

„Zdravstvena zaštita studenata na kraju 20. i početkom 21. veka 1992–2023.“ posled-nje je hronološko poglavlje. Kroz nekoliko potpoglavlja autor je težio da prikaže teškoće sa kojima se Zavod susretao tokom devedese-tih godina, da naglasi efekat koji su raspad države, ratovi, inflacija i sankcije imali na degradiranje opšteg zdravstvenog stanja stu-denata. Loša ishrana, pad kvaliteta smeštajnih kapaciteta u domovima kao i veliko siromaštvo su na takav trend direktno uticali. Poslednje potpoglavlje autor je posvetio radu institucije u 21. veku. Osnovna crta savremenog perioda je po njegovom mišljenju bila da se Zavod transformisao u modernu ustanovu koja na adekvatan način brine o zdravlju studenata Beogradskog univerziteta.

Veliki doprinos konačnom izgledu mono-grafije dala je aktuelna direktorka Zavoda – Marija Obradović. Ona je zajedno sa svojim saradnicima omogućila čitaocu da se bliže upozna sa razvojem, radom i organizacijom insti-tucije, ali i trenutnim zaposlenima koji se trude da održe zdravlje, ali i podignu svest studenata o važnosti očuvanja zdravlja. U poglavlju „Zdravstvena zaštita studenata iz ugla zaposle-nih“, dat je između ostalog, i osvrt na širenje epidemijske infekcije KOVID-19 među student-skom populacijom i naporima koje je Zavod uložio kako bi se sprečilo dalje širenje.

Treba istaći da je monografija od prvoraz-rednog značaja za užu stručnu, kao i širu jav-nost, zbog činjenice da je njome osvetljena jed-na važna sfera društvene istorije u Srbiji. Na njenim stranicama autor je pružio odgovore na skoro sva pitanja vezana za temu zdravstvene zaštite studenata Univerziteta u Beogradu, od nastanka pa do danas. Stil i jasnoća izlaganja su takvi da privlače i drže pažnju svakog čitaoca, ali ne utiču na naučni kvalitet. Na kraju, kako zdravstvena zaštita predstavlja samo jedan segment studentskog standarda, koje nije do-

voljno proučeno, a predstavlja važan segment za razumevanje mnogih društvenih procesa, izrazićemo svoja nadanja da će dr Dragomir Bondžić svoja buduća istraživanja usmeriti ka ostalim temama iz ovog spektra.

*Nemanja Mitrović*

Ranka Gašić, *ŽELEZNICA, DRŽAVA I GRAD: ISTORIJA IZGRADNJE BEOGRADSKOG ŽELEZNIČKOG ČVORA*, Beograd, Institut za savremenu istoriju, Arhipelag, 2022, 142.

Istoriografija je pokazala u kojoj meri je že-leznica ključna za razumevanje istorije 19. i 20. veka i veoma je teško naći sličnu temu, a da zadire u toliki broj suštinskih pitanja jednog društva i države. Upravo iz ovog razloga je teško pisati o železnici na sažet i pristupačan način. Knjiga Ranke Gašić *Železnica, država i grad. Izgradnja beogradskog železničkog čvora*, predstavlja efektan primer da je tako nešto mo-guće. Na svega 140 strana autorka je uspela da prikaže izuzetne uspone i padove koji su pratili izgradnju beogradskog železničkog čvora. Na pristupačan način ona je široj publici izložila vrlo vredan presek ovog važnog infrastruktur-nog pitanja. Treba pomenuti da istoričarka Ranka Gašić već ima zavidno iskustvo u istraži-vanju tema modernizacije, istorije privrede i urbanizma. Ističe se posebno njena knjiga *Ju-goslovenski Detroit: automobilska industrija u Kragujevcu 1953–1991*. U tom kontekstu treba posmatrati i njen najnoviji rad posvećen želez-nici, temi u kojoj se spajaju sva dosadašnja interesovanja autorke. Problem beogradskog železničkog čvora rastavljen je na sve svoje ključne dileme u sedam poglavlja. Na samom početku, autorka je iznela istorijat planiranja izvođenja beogradskog železničkog čvora. Već tada postaje jasno da ova knjiga nema pravu hronološku granicu. Naime, autorka se bavi istorijatom planova za izgradnju železničkog čvora od 1919. godine, pa sve do savremenog trenutka. Upravo, ovaj doseg do najnovijih promena u železničkom saobraćaju Beograda čini ovu knjigu veoma atraktivnom, ali i kori-snom u posmatranju i oceni savremenih radi-kalnih promena kada je reč o Beogradu i železničkom saobraćaju.

U svih sedam poglavlja, koleginka Gašić prati nekoliko hronoloških celina. To je najpre period Kraljevine Srbije, zatim međuratno doba, okupacija u Drugom svetkom ratu, zatim period obnove. Kao posebna celina izdvajaju se

sedamdesete godine XX veka – vreme poleta koje traje sve do izbijanja naftne krize. Posebnu celinu čini i period raspada jugoslovenske države 1990–2000. Sva istraživačka pitanja se u redno prate do 2020. godine. Stoga knjiga neprestano pravi reference na događaje kojima smo savremenici, poput ukidanja stanice Dunav, 2016. godine. Slično, izgradnja Beograda na vodi dovela je 2018. godine do uklanjanja zaštitnog znaka beogradskih železnica – Glavne železničke stanice.

Međutim, pravi početak razmišljanja o beogradskom železničkom čvoru je u dvadesetim godinama XX veka kada je definisana i ideja o tzv. beogradskom saobraćajnom sistemu. Tada nastaje i pojam *železnički čvor*. Izlažući različite planove za izgradnju železničke mreže unutar i oko Beograda, autorka nehotice izlaže i način na koji su tadašnje elite pristupale rešavanju važnih pitanja. Ključna pitanja pretresana su iz svih uglova, a odluke su se teško donosile. Ključna dilema bila je da li železnica, smeštena u samom gradu, zapravo koči njegov razvoj. Važna je bila i dilema kako spustiti Beograd na reke uprkos prugama. Isto tako, bilo je teško postići saglasnost oko toga kako od različitih elemenata železničkog saobraćaja, često podignutih sasvim stihijski, napraviti organsku saobraćajnu celinu. Izlažući ova različita mišljenja, knjiga postaje i svojevrsan leksikon mnogih poznatih arhitekata, inženjera i urbanista.

U železničkoj politici jasno se video i neplanski razvoj grada, hroničan nedostatak finansija i neprestana promena međunarodnih okolnosti i državno-pravnog okvira. Posebna pažnja posvećena je i mestu železnice u Generalnom urbanističkom planu iz 1923. godine, kao i pokušajima da se železnica poveže sa pristaništem. Za 25 godina pojavilo se čak 30 varijanti železničkog čvora. U međuvremenu železnica je zaostajala za drumskim saobraćajem koji je već šezdesetih godina XX veka preuzeo primat. Sve veći problem bila je i činjenica da železnica nije ostvarivala prihod, već konstantan deficit. Posebna poglavlja posvećena su i drugim važnim pitanjima poput veze Banata sa beogradskim železničkim sistemom, zatim izboru lokacije Glavne železničke stanice. Posebno su analizirana i pitanja železničkih veza preko reka. Tu je i pitanje ranžiranja i tranzita kroz Beograd. Jedna celina posvećena je posleratnoj obnovi i planiranju železničkog čvora 1945–1948. Ovaj period je obeležen radnim akcijama, pristizanjem reparacija, ali i pravljem planova za čije ostvarenje nije bilo sredstava.

Izvestan vrhunac knjige čini poslednje poglavlje naslovljeno *Grad i železnica* gde se iznose neka sintetička zapažanja o sveobuhvatnoj vezi železnice i urbanog ambijenta. Svaka struka videla je železnice drugačije. Generalštab je recimo tunele video pre svega kao skloništa u slučaju vazdušnih udara, dok je železničke pruge posmatrao kao linija snabdevanja. Za urbaniste stanice i pruge morale su imati i određeni estetski kvalitet formirajući identitet samog grada i bitno utičući na kvalitet života u samom gradu. Sva pitanja bila su međuzavisna i isprepletana. Ipak, u svim hronološkim celinama izdvajaju se određene osobenosti. Svaki objekat imao je izuzetno dug put do realizacije. Radovi su kasnili, a zajmovi su umesto za nove železničke pruge i stanične objekte trošeni za pokrivanje budžetskog deficita. Objekti su često građeni stihijski, a neprestano se javljao nesklad između ciljeva i mogućnosti. Knjiga *Železnica, država i grada* predstavlja primer kako se u sažetom i preglednom obliku mogu postaviti i najkрупnije teme. Istorija železnica i uopšte infrastrukture u Srbiji postepeno dobija odlike jedne celine koja omogućava jasniji pregled ovog važnog pitanja. Rad koleginice Ranke Gašić dopunjuje zapažanja Milića Milićevića iz 2007. i knjige *Pruga na Jadranu. Kratka istorija železničke kampanje Srbije za prodor na Jadransko more*. Isto tako, ona se nadovezuje na pojedine teme iz radova profesorke Dubravke Stojanović o modernizaciji Beograda. Svako se ovde može pridodati i skorašnja monografija Zorice Civrić Flores iz 2022. godine o izgradnji komunalne infrastrukture na prelazu iz XIX u XX vek, u Beogradu.

Danilo Šarenac

РАВНОГОРСКИ ЗАПИСИ: ЧЕТНИЧКИ ДНЕВНИЦИ И МЕМОАРСКЕ БЕЛЕШКЕ КАО ИЗВОР ЗА ИСТОРИЈУ ДРУГОГ СВЕТСКОГ РАТА, приредио Борис Томанић, Београд, Catena mundi, Институт за савремену историју, 2023, 369.

Drugi svetski rat na prostoru Srbije i skoro osamdeset godina posle svog završetka izaziva duboke podele u srpskom društvu. One su uslovljene koliko prirodom samih ratnih zbivanja, toliko i prirodom režima uspostavljenog posle rata, odnosno njegovim postupanjem kako sa učesnicima rata sa protivničke strane, tako i postupanjem sa istorijskim izvorima o ratu. Ideološka priroda građanskog rata u uslovima okupa-