

NASTAVNIK I PROJEKTANT – PROF. EMER. DR. SC. ANDRIJA PRAGER

# Nenametljivo i urođeno dostojanstvo

PRIPREMIO:  
Branko Nadilo

Svi su bili zadivljeni stazom grobničkog autodroma koja je građena po uzoru na najatraktivnije piste na svijetu, a posebno su hvalili činjenicu da se s bilo kojeg dijela staze vidi velik dio trkališta

Budući da govori vrlo zanimljivo i sadržajno, bilo je iznimno ugodno čavrljati s prof. emer. dr. sc. Andrijom Pragerom, nastavnikom i stručnjakom kojega krasi pomalo starinsko i nenametljivo dostojanstvo. No kada se radi o novinarskom predstavljanju, to može biti i pomalo stresan zadatak zato što ima mnogo digresija s mnoštvom podataka koje je teško međusobno spojiti. Stjecajem mnogobrojnih okolnosti razgovarali smo u više navrata i u većim vremen-

skim razmacima. **Dugogodišnja na-**

## stavna karijera

Najprije ipak osnovni podaci. *Professor emeritus* riječkog sveučilišta Andrija Prager rođen je 17. ožujka 1935. u Zagrebu, gdje je završio osnovnu školu i gimnaziju. Godine 1953. upisao je Građevinski odsjek na Tehničkom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu gdje je 1960., sada već na AGG fakultetu, diplomirao na općem smjeru. Još je kao apsolvent 1958. počeo raditi u ondašnjem građevinskom poduzeću *Hidrotehna*, uglavnom na hidromelioracijskim radovima. Nakon odsluženja vojnog roka 1962. zaposlio se u Zavodu za komunalnu djelatnost u Rijeci kao voditelj tehničke službe, a tu je radio do 1965. i u međuvremenu je položio stručni ispit. Poslije je 12 godina radio u prometnom odjelu u velikom projektantskom poduzeću *Rijeka-projekt*, tvrtki koja i danas unatoč privatizaciji uspješno posluje. Tu je kao glavni projektant za kopneni promet bio uključen u mno-

ge ondašnje velike projekte, poput podvožnjaka ispod željezničke pruge u Krešimirovoj ulici u Rijeci (1966.), luke za rasute terete u Bakru (1967.-1969.), idejnog projekta autoceste Rijeka – Trst (1971.) i riječke zaobilaznice, dionice Orehovica – Jurdani, s čvorištima Orehovica, Škurinje, Diračje i Matulji (1975.-1977.).



Prof. Andrija Prager snimljen tijekom razgovora

Nastavnu je djelatnost kao predavač u dopunskom radnom odnosu započeo još 1969. nakon osnivanja Više tehničke građevinske škole, a potom od 1972. do 1976. na Građevinskom odsjeku Tehničkog fakulteta Sveučilišta u Rijeci. Stalno je radio na Građevinskom fakultetu u Rijeci od 1976., s tim što je od 1989. pa do umirovljenja 2004. po pola radnog

vremena radio na Građevinskom fakultetu u Rijeci i na Građevinskom fakultetu u Zagrebu.

Stupanj magistra tehničkih znanosti stekao je 1978. nakon završetka Sveučilišnoga poslijediplomskog studija za znanstveno usavršavanje iz geotehnike i obranom rada *Geotehnički problemi temeljenja navoza* (mentor: prof. dr. sc. Ervin Nonveiller). Doktorirao je 1984. obranom disertacije *Istraživanje krutih nosivih struktura u sastavu prometnica* (mentor: prof. dr. sc. Kruno Tonković). Biran je u znanstveno-nastavna zvanja najprije za predavača (1972.), docenta (1985.), izvanrednog profesora (1986.), redovitog profesora (1993.) i redovitog profesora u trajnom zvanju (2000.). Godine 2006. imenovan je za *professora emeritusa* riječkog sveučilišta. Predavao je predmete Ceste, Prometne arterije, Ceste i Ceste II u Rijeci te Aerodrome u Rijeci i Zagrebu na višoj stručnoj spremi i dodiplomskom studiju te na poslijediplomskom studiju Betonske kolničke konstrukcije u Zagrebu i Kolničke konstrukcije u Rijeci. Za veći je dio tih kolegija kreirao i nastavne programe, a bio je autor i koautor skripata. Ujedno je bio mentor brojnih diplomskih te nekoliko magistarskih i doktorskih radova. Na Građevinskom fakultetu u Rijeci bio je prodekan (1981.-1985.) i dekan (1985.-1989.).

Objavio je tridesetak znanstvenih i stručnih radova u domaćim i inozemnim časopisima te sudjelovao na domaćim i inozemnim znanstvenim skupovima, a bio je autor ili koautor u šest knjiga. Bio je i voditelj znanstvenog projekta *Studija riječkih gradskih prometnih prostora* (1989.-1993.) i suradnik na projektu *Istraživanje mogućnosti izvedbe betonskih kolnika* (1989.-1990.).

Tijekom svoje sveučilišne karijere bio je projektant brojnih složenih projekata



Dekan i prodekani Građevinskog fakulteta u Rijeci na dodjeli diploma 1988.

od kojih se posebno ističe automotodrom *Grobnik* iz 1978. (o čemu će poslije biti više govora). Osim toga, izradio je projekte deniveliranog čvorišta na Jadranskoj turističkoj cesti za Krk (1983.), sanacije Lujzinske ceste u kanjonu Rječine (1987.) i vanjske autocestovne obilaznice Rijeke (1995.), ali i projekt sanacije stajanke Zračne luke *Split* (1997.) te rekonstrukcije jedne rulne staze u Zračnoj luci *Zagreb* (1997.). Tome valja pridodati više od 200 km cesta, sedamdesetak projekata rekonstrukcija ili novogradnji gradskih ulica i raskrižja te dvadesetak manjih i srednjih mostova, nadvožnjaka i podvožnjaka. Kao ovlašteni revident za kolničke konstrukcije obavio je više od 200 revizija projekata autocesta i državnih cesta te kolničkih konstrukcija u zračnim lukama Zagreb, Split, Brač i Ploče.

Projektirao je brojne složene građevine te više od 200 km cesta, sedamdesetak gradskih ulica i raskrižja te dvadesetak manjih mostova, nadvožnjaka i podvožnjaka

### Složeno podrijetlo

Iznesene podatke nismo doduše crpili samo iz razgovora već iz materijala za izbor u počasno zvanje "professor emeritus" i za nagradu *Kolos* za životno djelo Hrvatske komore inženjera građevinarstva koju je naš sugovornik dobio

2012. godine. Sve u svemu moglo bi se reći da se radi o jednoj iznimno uspješnoj sveučilišnoj, znanstvenoj i stručnoj karijeri. No to je ipak samo dojam jer se uz prof. Andriju Pragera ipak vezuje poprilično neobičnosti i zanimljivosti.

Počnimo najprije od podrijetla i prezimena koje je u Hrvatskoj vrlo rijetko i nosi ga tek nekoliko osoba koje uglavnom potječu iz Kutine. Inače se procjenjuje da se ukupno u svijetu tako preziva gotovo 10.000 ljudi, najčešće među Nijemcima, Česima i Židovima, a potječe od nekoga tko podrijetlo vuče iz češkoga glavnoga grada Praga. Nakon što je 1938. Austrija prisilno pripojena Njemačkoj, otac prof. A. Pragera je za dvije generacije predaka morao dokazivati svoje arijevske podrijetlo. Valja istaknuti i da naziv Prager nosi i jedan krater na suprotnoj (mračnoj) strani Mjeseca, po njemačko-američkom astronomu Richardu A. Prageru (1883.-1945.).

Otac Karl (Dragutin) Prager rođen je u Beču 1896. od oca Austrijanca i majke Poljakinje. Nakon što je završio klasičnu gimnaziju upisao je 1912. studij medicine, a na početku I. svjetskog rata javio se u austrijsku vojsku kao dobrovoljac. Bio je na ruskom frontu i potom zarobljenik u Sibiru. Nakon Oktobarske revolucije bio je slobodan, ali nije imao ni novca ni načina da se vrati u rodni grad. Stoga je nekoliko godina preživljavao baveći se obrtom i trgovinom, ponajviše zahvaljujući poznavanju ruskog i poljskog jezika, ali i francuskog, njemačkog i latinskog. Po-

tom je zajedno s jednim sunarodnjakom pješice došao do Turske. Kada se 1925. vratio u Beč, već je bilo prekasno za studij pa se počeo baviti različitim poslovima. Kao poznavatelj mnogih jezika bio je trgovački putnik jedne bečke veletrgovine optičarskim materijalom i priborom, a onda je 1930. imenovan za šefa novoformiranog predstavništva u Zagrebu. Kako je lako učio jezike, vrlo je brzo naučio hrvatski.

Nastavak priče koja je prethodila rođenju budućega *professora emeritusa* gotovo da je nekako predvidljiv i poznat. Predstavništvo je trebalo nekoga tko poznaje knjigovodstvene poslove i govori njemački, pa je tako zaposlena njegova majka Amalija. Međutim i ona također ima pomalo neobično podrijetlo jer je bila Slovenka rođena u Ljubljani od majke Slovenke (s prezimenom Jenko) i oca Talijana Feliksa Veniera, a vjenčali su se 1872. u Trstu. Otac je kao strojovođa na željeznici s obitelji došao 1919. u Zagreb. S prezimenom Venier potjecao je od Sebastiana Veniera (1496.-1578.), slavnoga mletačkog admirala (potkraj života i dužda) koji je 1571. bio istaknuti sudionik velike pomorske pobjede kršćanske Svete lige nad brojčano jačom osmanskim flotom pokraj grčkog grada Lepanta na ulazu u Korintski zaljev. Inače je poznato da su u toj bici izravno i neizravno sudjelovale i galije s istočne obale Jadrana (iz Kopra, Cresa, Krka, Raba, Šibenika, Trogira, Hvara i Kotora), a također se zna da je tada ranjen i slavni španjolski pisac Miguel de Cervantes.

Nakon II. svjetskog rata mali Andrija je zajedno s majkom živio u Austriji kod strica Hansa jer je tada tata Karl zbog njemačkog podrijetla bio zatvoren

Andreas Preger, kako inače glasi krsno ime našeg sugovornika (danas se u nekim dokumentima vodi i kao Andrej) bio je jedino dijete u braku Amalije i Karla koji je sklopljen nedugo nakon upozna-

vanja i početka zajedničkog rada. No neobična i tragična sudbina njegova oca nastavila se i tijekom, točnije krajem II. svjetskog rata, jer je kao pripadnik njemačke vojske i zbog godina bio samo čuvar skladišta čizama u Zagrebu. Pri pokušaju bijega u Austriju pretrpio je sva stradanja Križnog puta. U to je doba mali Andrija zajedno s majkom živio u Austriji kod strica Hansa, vlasnika manje građevinske tvrtke u gradiću Kindbergu u sjevernoj Štajerskoj i polazio gimnaziju u obližnjem gradiću Bruck an der Mur. U Zagreb su se vratili već 1946., odmah nakon što je tata pušten. Doduše nisu mogli stanovati u vlastitom stanu, koji je zbog tzv. "suradnje s okupatorima" bio konfisciran, već su bili kod majčine rodbine. Mali je Andreas najprije polazio privatnu školu na Jelačić placu jer su mu samo neke predmete priznali, primjerice morao je ponovno učiti engleski, a neke je predmete morao i polagati. Poslije se upisao u V. mušku gimnaziju koja i danas djeluje, dakako kao mješovita, na početku Klaićeve ulice. Inače je tada u Zagrebu bilo stotinjak Austrijanaca štajerskog podrijetla.

Iz studentskih se dana sjeća nekih profesora, posebno matematičara koji su ujedno bili i akademici, poput Danila Blanuše (1903.-1987) i njegova asistenta Vladimira Devidéa (1925.-2010.) te Vilka Ničea (1902.-1987.) koji je predavao nacrtu geometriju. Pamti i prof. dr. sc. Vasilija Andrejeva (1904.-1988.), ali najviše po jednom dugotrajnom i neugodnom čekanju na ispit, od ranog jutra pa sve do pet sati poslijepodne. Dobro se slagao i s prof. dr. sc. Krunom Tonkovićem (1911.-1989.) koji mnogim studentima nije ostao u dobrom sjećanju. Uostalom kod njega je i doktorirao. Pamti da je još tijekom studija izradio nacrt za drveni most za strica Hansa u Austriji, dug 15 m, preko jednog jarka koji je i izveden, a inače je u Austriji obavljao i studentsku praksu (s jedne se vratio s motociklom koji je kupio od zarade). Dobro se sjeća ugodnog i profinjenog prof. emer. dr. sc. Aleksandra Klemenčića (1927.-2007.), dijelom i stoga što su se bavili istim područjem građevinarstva – cestogradnjom. Štoviše,

ugodno ga je iznenadio kada mu je, nakon što je postao profesorom, priznao da ga se sjeća još kao studenta.

### Radni vijek povezan s Rijekom

Uspomena na doba studiranja bila je povod da ga zapitamo kakav je bio kao profesor tijekom dugogodišnje nastavničke karijere. Dok je bio dekan u Rijeci stalno su ga po hodnicima puzali za rukav. Stoga je da se riješi napasti bio odredio dvaput na tjedan vrijeme kada je svaki student mogao svratiti s bilo kojim problemom koji studentska referada ili tajnik nisu mogli ili smjeli sami riješiti.

Odluka da se praktički cijeli svoj radni vijek veže uz Rijeku nije bila teška jer se u Rijeci uvijek dobro osjećao. Kada je u Karlovcu završavao vojni rok u školi za "rezervne oficire" (kako se to onda govorilo) i dobio ponudu za posao u Rijeci, u izgledu je bio i stan, pa je stoga, kako se izrazio, otišao "trbuhom za stanom". Jedini je problem bila situacija sa suprugom Jasnom s kojom se tada vjenčao. Naime, ona je diplomirani inženjer agronomije i radila je u struci u jednoj zadrugi u zagrebačkoj Dubravi, pa je neko vrijeme u Rijeci živio kao momak. No i to je uskoro riješeno kada je dobila posao profesorice na srednjoj građevinskoj školi u Rijeci gdje je predavala biologiju, zapravo uređivanje parkova i vrtova. Bilo je to u vrijeme kada je počeo raditi u *Rijeka-projektu*, velikoj projektantskoj tvrtki sa stotinjak zaposlenih, gdje su već radili mladi ali cijenjeni projektanti prometnice, poput Ratimira Šarara, dipl. ing. građ. (poslije dugogodišnjeg direktora).

U to je doba bio i pozvan da bude

predavač na Višoj tehničkoj građevinskoj školi, što mu je bilo vrlo zanimljivo i ugodno iskustvo. Tamo je otišao zajedno s prijateljem i kolegom Raoulom Komenom, dipl. ing. građ. (1935.-1996.) koji je predavao pomorske građevine. Slijedio je potom magisterij, stalni posao na fakultetu, doktorat i napredovanje u znanstveno-nastavnim zvanjima. Činjenica da je od 1989. počeo predavati i na Građevinskom fakultetu u Zagrebu potaknuta je tužnim povodom, iznenadnom smrću doc. dr. sc. Zdravka Horvata (1928.-1986.). Pojavio se problem s održavanjem predavanja iz kolegija Aerodromi pa je to bio prisiljen raditi asistent mr. sc. Željko Schwabe. Na ondašnji Fakultet građevinskih znanosti Zagreb došao je po preporuci i pozivu prof. dr. sc. Branimira Babića (1933. – 2008.), predstojnika Zavoda za prometnice, inače kolege i prijatelja još iz studentskih dana.

### Automotodrom na Grobniku

Jedan ga je projekt ipak obilježio za cijeli život, a riječ je dakako o automotodromu na Grobniku koji je prošle godine proslavio 35 godina postojanja. Štoviše, čini se da je prof. Andrija Pager jedini naš projektant koji je



Trenutak opuštanja na Krku



Prof. Andrija Prager za jednoga kratkog posjeta Beču

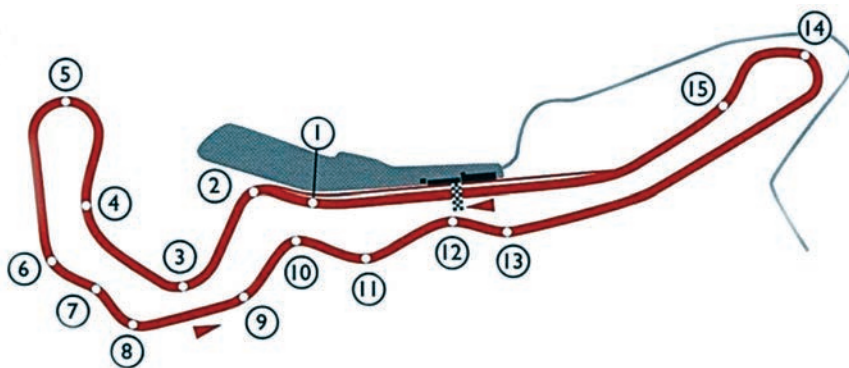
projektirao neku trkaću motorističku stazu. Naime tzv. oktanski sportovi na području Kvarnera imaju duboke korijene te bogatu i slavnu tradiciju koja seže od početka prošlog stoljeća, a nastavljena je i tijekom talijanske okupacije. Posebno je bila slavna staza *Preluk* (nazvana po istoimenoj uvali između Rijeke i Opatije), duga točno 6 km, koja je započinjala na Preluku i išla prema Opatiji te se iz pravca Rijeke vraćala na polazište. Glavna je značajka te uske asfaltne staze bila da je vijugala između mora i klisura. U svijetu je bila vrlo poznata i za motocikliste je značila ono što je Monte Carlo za automobilističke asove. Puna tri desetljeća (od 1946. do 1977.) na toj su se stazi održavala nacionalna i međunarodna natjecanja, a posebno je bila poznata utrka *Velika nagrada Jadrana* koja se od 1969. bodovala za svjetsko prvenstvo kao *Grand prix Jugoslavije*. No zbog sigurnosti natjecatelja i gledatelja sredinom 1977. FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme – Međunarodni motociklistički savez) zabranio je utrke na toj stazi, a tome je vjerojatno pridonijela i pogibija slavnoga britanskoga motociklističkog asa Billija Nelsona.

No kvarnerski zaljubljenici u motociklističke trke nisu mirovali i odlučeno je da se pokraj Rijeke izgradi novi suvremeni automotodrom. Najprije se spominjala lokacija nedaleko Rupe (u blizini današnjega autocross centra), ali je potom pala odluka da se staza gradi na Grobničkom polju, nekoliko kilometara sjeveroistočno od Rijeke.

### Projekt automotodroma na Grobniku obilježio ga je za cijeli život, čini se da je jedini naš projektant koji je projektirao neku trkaću motorističku stazu

Radovi su započeli u zimskim mjesecima početkom 1978. i za samo šest mjeseci, uz pomoć gradskog poglavar-

stva Rijeke te podršku mnogih institucija (i ondašnja je JNA ustupila strojeve i radnu snagu), grobnička je staza bila završena. Sasvim dovoljno da se 17. rujna iste godine održi utrka koja se bodovala za svjetsko prvenstvo. Staza je duga 4168,75 m, široka od 10 m (na najužem dijelu) do 17 m (na startnoj ravlini) i nalazi se na 320 m n.v. (visinska je razlika 22 m) te ima 18 zavoja (zvanih "šikane") i 15 pravaca. Kronike su zabilježile da je toj prvotnoj utrci bilo nazočno gotovo 100.000 gledatelja koji su se bili načičkali uz ogradu i po okolnim brdima (spontano nazvanim "matuljsko" i "zagrebačko" brdo). Čast da odvozi prvi počasni krug dobio je naš proslavljeni as Branko Bevanda (1937.-2008.) koji je tako zaključio svoju motociklističku karijeru i započeo ugostiteljsku. Zabilježeni su i prvi pobjednici, poput Španjolaca



Shema staze na Grobniku s naznačenim zavojima



Pogled iz zraka na Grobničko polje s automotodromom (lijevo), poletno-sletnom avionskom pistom (sredina) i autocestom Zagreb - Rijeka (desno)



Detalj jedne motociklističke utrke na Grobniku

Ricarda Torne (u klasi 50 cm<sup>3</sup>) i Angela Nieata (125 cm<sup>3</sup>) te dvostrukog pobjednika Australca Grega Hansforda (250 cm<sup>3</sup> i 350 cm<sup>3</sup>) koji je postavio i prvi apsolutni brzinski rekord staze od 153,11 km/h. Svi su sudionici bili oduševljeni smišljenom kombinacijom ravnih dijelova i zavoja koji su omogućavali mjestimičnu brzinu i do 300 km/h. Svjetski su brzinski asovi isticali da je za pobjedu na Grobniku uz tehničku perfekciju motocikla ključan i ljudski faktor.

Grobničke su se svjetske utrke održavale točno 13 godina, a posljednja je svjetska utrka održana 1990. Ta će se godina pamtili i po ozljedi Nijemca Reinholda Rotha, a preseljenju utrke u Španjolsku na stazu u Jarama kumovala je teška predratna situacija u ondašnjoj Jugoslaviji, ali i činjenica da nikad nije do kraja izgrađena obećavana nužna infrastruktura. Ipak pista "Grobničke ljepotice", kako se automotodrom često naziva, i dalje zadovoljava stroge kriterije FIM i FIA (Fédération Internationale de l'Automobile – Međunarodnoga automobilističkog saveza), a posjeduje i homologaciju (suglasnost) za organizaciju utrka svih vrsta motora i automobila, osim Formule 1. Štoviše, autodrom gotovo svakodnevno služi za trening, testiranje i druge posebne manifestacije, a na Grobniku se izmjenjuju gotovo sve važnije marke automobila, poput *Mercedesa*, *Audija*, *Subaru*, *Suzukija*, *Aprilije* i sl.

Posljednjih se nekoliko godina na grobničkoj stazi održavaju utrke za svjetsko prvenstvo motocikala s prikolicom.

Apsolutni rekord staze (u vremenu 1:28,867 s prosjekom od 168,846 km/h) drži Slovenac Marko Jerman na *Hondi* (klasa *superbike*) koji je rekord postavio na utrci 29. kolovoza 2010. Na automobilističkoj utrci održanoj 3. rujna 2000. pao je rekord staze (u vremenu 1:16,388 minuta uz prosjek 196,429 km/h), a drži ga Austrijanac Josef Neuhausers na *Mirardi Ford Hard Cosworthu*. Grobnička je staza 2008. ušla u Guinnessovu knjigu rekorda nakon podviga Zagrepčani na Damira Kovačića koji je motociklom na automotodromu odvezio 414 krugova u duljini od 1725,86 km u trajanju 23 sata 23 minute 3 sekunde i 760 tisućinki (prosjek 73,791 km/h).

Valja reći da su svi bili zadivljeni stazom grobničkog autodroma koja je izgrađena po uzoru na najatraktivnije piste na svijetu, a glavni je projektant dobio i službeno priznanje FIM-a. Svi su sudionici, i natjecatelji i gledatelji, uvijek posebno isticali i hvalili činjenicu što se s bilo kojeg dijela staze može vidjeti velik dio trkališta.

### Poznavanje svjetskih jezika

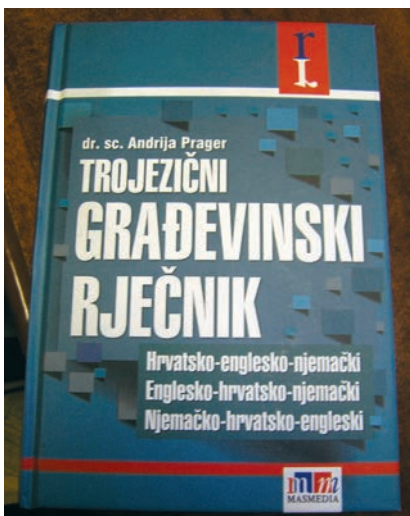
Projektant je autodroma postao gotovo slučajno jer je pomagao kolegi u prevođenju propisa FIM-a za moto-

ciklističke staze koji su uglavnom svi bili na njemačkom jeziku. Kako inače dobro govori njemački (po vlastitom priznanju i bolje od hrvatskog), a inače dobro govori slovenski i engleski te se služi ruskim i talijanskim, konačno je odlučeno da sam napravi taj projekt. U pripremu je projekta od početka bio uključen prof. Petar Kožar s Visoke građevinske tehničke škole koji je kontaktirao s motociklistima. Tijekom priprema obišao je nekoliko automotodroma, a u projektiranju se držao pravila da u zavojima maksimalna brzina ne smije prelaziti 140 km/h. Pritom je problem bio u tome što su značajke pojedinih marki motocikala, posebno snage motora, u pravilu poslovna tajna. Valjalo je stoga pronaći optimalne mogućnosti sječe zavoja i zadržati dopuštene brzine od najviše 140 km/h u pojedinim kategorijama. Čini se da je u tome uspio jer nije zapravo bilo velikih nesreća, a staza ima propisani široki pojas šljunčane površine za vozače koji izlete sa staze.

Grobnička je staza bila izazov i prvi susret s motorističkim sportovima, a znatno je utjecala i na njegov daljnji rad, osobito većoj pozornosti prema kolničkim konstrukcijama

Grobnička je staza bila velik izazov prof. Prageru i prvi susret s motorističkim sportovima uopće. To je znatno utjecalo i na njegov daljnji rad, osobito poklanjanju veće pozornosti kolničkim konstrukcijama, koja je ovdje ponešto drugačijeg sastava i ima završni sloj od "grubog" materijala zbog maksimalnog koeficijenta trenja i velikih posmičnih naprezanja. To mu je ujedno i najdraži projekt po kojem ga svi znaju, uostalom profesor građevinarstva u Beču su mu rekli da bi kod njih bez problema za to dobio doktorat jer se radi o iznimno složenoj i zahtjevnoj građevini. Inače od ostalih svojih projekata voli riječku obilaznicu koja ima mnogo složenih građevina, poput tunela, mostova i vijadukata.

Još je jedno djelo značajno obilježilo prof. Andriju Pragera i također je povezano s njegovim znanjem svjetskih jezika. Riječ je o *Trojezičnom rječniku građevinarstva* koji se sastoji od hrvatsko-englesko-njemačkog, englesko-hrvatsko-njemačkog i njemačko-hrvatsko-engleskog dijela. Sadrži približno 20.000 riječi odnosno hrvatskih, engleskih i njemačkih termina iz građevinarstva i pratećih područja, poput arhitekture, matematike, geologije, informatike, ekologije, ekonomije i prava, a namijenjen je građevinskim stručnjacima i prevoditeljima, studentima i nastavnicima građevinskih studija te svima koji se u profesionalnom radu susreću s terminima iz hrvatske, engleske i njemačke građevinske terminologije. Rječnik ima tri dijela, prvi s tzv. "vodećim" stupcem na hrvatskom, drugi na engleskom i treći na njemačkom jeziku. Na početnoj je stranici istaknuto da je suradnik za englesko nazivlje bio Zoran Vulelija, prof., kojemu prof. Prager i ovom prigodom zahvaljuje. Djelo je tiskano 2003. u nakladi *Masmedije* iz Zagreba, a naš nam je sugovornik otkrio da se radi o golemom poslu koji je bio izrazito slabo plaćen, ali dobrodošlom stručnom izazovu. Treba dodati da je 2002. u izdanju *Golden marketinga* i *IGH* tiskan i njegov prijevod poznatog udžbenika Ernsta Neuferta *Elementi arhitektonskog projektiranja (Bauentwufslehre)*.



Naslovna stranica *Trojezičnog rječnika građevinarstva*



Kuća u Krasici

### Kuća u Krasici

Dugogodišnji boravak i život u Rijeci obilježila je činjenica da je u obližnjoj Krasici, mjestu u sastavu grada Bakra, u bakinoj kući živjela suprugina prateta. Bila je dosta boležljiva pa su je morali njegovati. Tada su već imali sređen stan i pokušavali na Učki graditi vikendicu. No ipak su shvatili da tetu Ines nikako ne mogu dovesti na Učku jer je to za nju i predaleko, ali i udaljeno od nužne medicinske skrbi. Stoga su se odlučili preurediti tetinu kuću i u nju se preseliti kako bi joj bili stalno na usluzi, ali i zbog činjenice da je ljeti život na 250 m n.v. znatno ugodniji. Nakon što su kuću temeljito preuredili, vratili su stan u Rijeci i preselili se u Krasicu koja je postala njihov dom. Odatle su svakodnevno putovali na rad u Rijeku, a prof. Prager često i u Zagreb. Teta je nažalost nedugo nakon njihova preseljenja preminula.

Kuća u Krasici ima i lijepo uređen vrt s mnogo voćaka i bila je i mjestom okupljanja brojnih prijatelja s kojima su supruga i on bili i poslovno povezani

Kuća u Krasici bila je i mjestom okupljanja brojnog kruga njihovih prijatelja s

kojima su uglavnom supruga i on bili i poslovno povezani. Ova kuća ima i lijepo uređen vrt s mnogo voćaka pa je život u Krasici bio vrlo ugodan i udoban.

U susjedstvu u Krasici živi obitelj Palčić s kojom su se neobično zbližili. U kući im je ujutro pospremala Katica Palčić, žena koju je supruga Jasna angažirala po preporuci kolegice iz škole. Njezini su sinovi bili dragovoljci u Domovinskom ratu i prošli su zaista što se kaže "sve i sva". Jedan je od njih, pedesetogodišnji Zvonko, inače varilac u *Viktoru Lencu*, obolio od PTSP-a. Često mu se znalo zacrniti pred očima, pa je jednom pao i u "štivu". Bio je dugo na bolovanju, pokušavao je raditi i u nekim drugim tvrtkama, a onda je došao na Zavod za zapošljavanje. Sada je u mirovini koja, dakako, nije velika. A ima troje krasne djece. Kako su supruga i on dobro zarađivali odlučili su "stipendirati" najstariju kćer koja je pokazivala najviše želje za školovanjem. Davali su joj mjesečno 1000 kuna, a studirala je na Fakultetu elektronike i računarstva u Zagrebu. Sada je već završila trogodišnji studij i radi te se sama školuje. Inače je po prirodi vrlo šutljiva. Njezin im otac mnogo pomaže oko kuće, ali treba imati razumijevanja za njegov usporeni radni ritam. Po nacrtu prof. Pragera izradio je kao varilac prekrasnu nadstrešnicu kojoj se inače svi dive.



Detalj boravka u kući u Krasici

### Hrvat po opredjeljenju

Financiranje školovanja kćeri njihova poznanika nije samo znak ljudske dobrote supružnika Prager već i potvrda nečega što smo i otprije znali. Radi se o kćeri dragovoljca Domovinskog rata, a prof. Andrija Prager je oduvijek bio pomalo "žestoki" Hrvat, što je prilično neobično s obzirom na njegovo podrijetlo. Uostalom to ga je jednom zapitao i nedavno preminuli prof. emer. dr. sc. Veselin Simović, s kojim se u posljednje četvrt stoljeća intenzivno družio i poslovno i privatno. Objasnio mu je da je upravo zato Hrvat što mu je otac Austrijanac i majka Slovenka te što njihovi preci imaju talijanske i poljske korijene. Čini mu se da ga je prof. Simović shvatio i razumio.

Svoje je hrvatstvo svojedobno, davno prije samostalnosti, stekao tako što je služ-

beno nakon završene četrnaeste godine zatražio da mu se upiše hrvatska nacionalnost. Time voli pomalo zadirkivati sve one koji su Hrvati postali rođenjem, a ne prema vlastitom opredjeljenju. Oduvijek ga je smetala očita i nametnuta srpska supremacija koja, kako kaže, često nije imala mjere. Stoga se jako obradovao tzv. hrvatskom proljeću 1971., a zato je i s velikim veseljem dočekao neovisnu i samostalnu Hrvatsku. Inače nikad nije bio član ni jedne stranke. Kratkotrajno je u devedesetim godinama bio član riječkoga gradskog poglavarstva. Jedno je od glavnih njegovih ondašnjih zaduženja bilo sudjelovanje u ceremonijama zaključivanja civilnih brakova.

Danas supružnici Prager stalno žive u Zagrebu, u stanu supruginih roditelja koji su u međuvremenu otkupili. Dobra im "organizacija života" omogućuje da topli dio godine, uz povremene prekide, provedu u vlastitoj kući i vrtu te da se raduju životu uz seoske zvukove, bez gradske buke i onečišćenog zraka. Hladni će dio godine opet provoditi u Zagrebu, s povremenim izletima u Krasicu.

Prof. Andriji Prageru nedostaje tek nekoliko mjeseci do punih 80 godina, a supruga je Jasna zakoračila u 78. Svjestan je značenja tih godina, ali kaže se da nada umire posljednja.



Prof. Prager u radnom ambijentu