

Priznanja i nagrade

IVAN CELMIĆ – DOBITNIK ZLATNE KUNE ZA ŽIVOTNO DJELO

Sa zadovoljstvom i ponosom ističemo da je Hrvatska gospodarska komora u godini obilježavanja 150. obljetnice svoga postojanja, dodijelila Ivanu Celmiću jednom od doajena našeg građevinarstva najviše priznanje - ZLATNU KUNU ZA ŽIVOTNO DJELO.

Nagradu je dobitniku na svečanoj skupštini Hrvatske gospodarske komore, održanoj 18. veljače 2002., uručio predsjednik Nadan Vidošević. Svečanosti su bili nazočni predsjednik Sabora Zlatko Tomčić, premijer Ivica Račan, mnogi članovi Vlade, predstavnici Ureda predsjednika Republike, predsjednici inozemnih komora, diplomati i akademici te predstavnici sudbene vlasti, sindikata te stručnih i gospodarskih udruga.

Zlatna kuna za životno djelo "priznanje je kojim HGK nagraduje zaslužne pojedince za razvoj i stvaranje prepoznatljivih hrvatskih proizvoda. To je priznanje pojedincima koji su svojim radom zadužili ne

samo svoje tvrtke, nego i hrvatsko gospodarstvo u cjelini".

Ivan Celmić je prvi građevinar (i dosada jedini) dobitnik tog visokog priznanja.

Zahvaljujući se na dobivenom priznanju ing. Celmić je, između ostalog, rekao:

"To je priznanje za moj sveukupni dosadašnji rad i vrlo me veseli što ga mogu dodati nizu brojnih dobivenih odlikovanja. Dobio sam već nagradu za životno djelo Instituta građevinarstva Hrvatske i eto sada Zlatnu kunu za životno djelo, što je znakom da je moj rad prepoznat i vrednovan. Nadam se da je moje stvaralaštvo pridonijelo razvitku Hrvatske, ostvarivanju europskih standarda življenja, prvenstveno u prometnom pogledu. Sada imam dovoljno vremena kritički ispitivati svoj rad i život.

Radio sam u vremenu planskog, odnosno usmjeravanog gospodarstva, ali politikom se nisam nikad bavio.

Vjerujem u hrvatski prosperitet i ulazak u obitelj zapadnoeuropskih država."

Smatrajući da je **Zlatna kuna za životno djelo** dodijeljena vrsnom graditelju i organizatoru Ivanu Celmiću došla u prave ruke, ovdje ističemo da je uspješno obavio brojne poslove u građevinarstvu i za građevinarstvo, što potvrđuju podaci iz priloženog kratkog pregleda njegova života i rada. Od brojnih doprinosa I. Celmića posebno izdvajamo.

- *pretvaranje Laboratorija građevinarstva Zagreb u Institut građevinarstva Hrvatske koji njegovim zalaganjem i vođenjem postaje priznata znanstvenoistraživačka institucija u ondašnjoj državi i u svijetu;*
- *operativno rukovođenje i koordinacija svih djelatnosti Instituta, što je radio kao dugogodišnji tehnički direktor;*
- *stručne i organizacijske poslove na izgradnji najznačajnijih cestovnih prometnica. Ovdje posebno valja istaknuti radove na "autocesti" Ljubljana-Zagreb-Beograd i vođenje investicijske grupe za izgradnju Jadranske magistrale;*
- *organizacijske i koordinacijske poslove u pripremi izgradnje i kontroli kvalitete triju velikih graditeljskih pothvata: autoceste Zagreb-Karlovac, tunela Učka i mosta kopnotok Krk;*
- *stručne i istraživačke doprinose organizaciji i tehnologiji izgradnje cestovnih prometnica, što je dijelom objavljeno i u njegovim tiskanim radovima.*



Dodjela Zlatne kune za životno djelo Ivana Celmiću, dipl. ing. grad.

KRATAK PREGLED ŽIVOTA I RADA IVANA CELMIĆA

Ivan Celmić, dipl. ing. građ., rodio se u Sinju 17. listopada 1917. Osnovnu školu i realnu gimnaziju završio je 1936. u Sinju. Studirao je na Građevinskom odsjeku Tehničkog fakulteta u Zagrebu od 1937. do 1942. i od 1946. do 1947. Od 1947. do 1950. radio je na izgradnji ceste nazvane autoput Bratstvo-jedinstvo Zagreb - Beograd, a od 1950. u Laboratoriju građevinarstva Zagreb, koji 1956. postaje Institut građevinarstva Hrvatske, na ispitivanju i kontroli kvalitete građevnih materijala. Od 1952. bio je voditelj geomehaničkog odjela u Institutu, od 1956. pomoćnik direktora, a tehnički direktor je od 1964. do kraja 1976., a od 1977. do umirovljenja potkraj 1981. tehnički je direktor Građevinskog instituta. Tijekom rada u Institutu više je puta premještan na velika i složena gradilišta. Tako je od 1953. do 1956. sudjelovao u izgradnji sirijske luke Latakije (gdje je za miješanje cementa upotrijebio morsku vodu), 1958. vodio je izgradnju brze ceste Zagreb - Ljubljana, dijela u Hrvatskoj. U 1961. bio je glavni inženjer na izgradnji ceste Zagreb - Kumrovec, a od 1962. do 1964. bio je voditelj izgradnje Jadranske turističke ceste, nazvane Jadranska magistrala. Od 1968. rukovodio je ispitivanjima, projektiranjem i kontrolom kvalitete na našoj prvoj autocesti Zagreb - Karlovac.

Stručno je obrazlagao i branio tu investiciju u Zagrebu, Beogradu i u Međunarodnoj banci u Washingtonu, a autocesta je puštena u promet 1972. godine. Od 1970. do 1973. predsjedao je komisijom Jugoslavenskog društva za putove i tada se bavio utvrđivanjem mreže magistralnih cesta ondašnje Jugoslavije. Od 1975. rukovodi istraživanjima i pripremnim radovima, a potom kontrolom kvalitete onda najdužega hrvatskog tunela Učka (duljine 5062 m) koji je pušten u promet 1981.

Kao tehnički direktor IGH direktno je organizirao i koordinirao pripreme i istraživačke radove te izradu studije za most Kopnotok Krk, a tijekom izvedbe uspostavio je kontrolu kvalitete i pratio njezino provođenje.

Istodobno je bio vrlo aktivan u rješavanju organizacijskih problema u Institutu građevinarstva Hrvatske i najzaslužniji je za pretvaranje IGH u znanstvenu instituciju, a potaknuo je udruživanje IGH i Građevinskog fakulteta u Zagrebu u znanstveno-nastavno-stručnu instituciju Građevinski institut. Isticao se radom u Društvu građevinskih inženjera i tehničara, posebno kao predsjednik Društva za ceste Hrvatske.

U svojoj stručnoj i istraživačkoj djelatnosti u prvom se redu bavio cestogradnjom te je sam i sa su-

radnicima izradio više elaborata, tehničkih propisa i kriterija za Direkciju cesta Hrvatske i za ondašnje savezne institucije. Stručne i istraživačke radove objavljivao je i u časopisima *Naše građevinarstvo*, *Građevinar*, *Ceste i mostovi*, *Građevinarstvo* i *Brücke und Strasse* te u publikacijama: *Građevinski kalendar* (1973.), *Jadranska magistrala Rijeka-Split-Dubrovnik* (1965.) i *Suvremena tehnologija građenja* (1975). Dobio je mnoga državna i društvena priznanja među kojima su najbrojnija ona od ondašnjih saveznih i hrvatskih institucija za ceste, a 1976. dodijeljena mu je i nagrada za životno djelo Instituta građevinarstva Hrvatske.

Najznačajnija su mu tiskana djela:

Izrada zemljano-cementnih cesta i aerodoroma (*Građevinar*, 3.-4./1951.), *Greške u izvođenju na betonskim kolovozima* (*Građevinarstvo*, 2./1951.), *Studija morske vode na beton* (*Građevinarstvo* 6./1957.), *Autoput Zagreb-Ljubljana, dionica Zagreb-Bregana* (*Ceste i mostovi*, 4./1959.), *Građenje ceste* (suautor A. Klemenčić i P. Hršak - *Građevinski kalendar*, 1973.), *Mreža magistralnih pravaca Jugoslavije* (*Zbornik radova*, IV. kongres o saobraćaju i vezama Jugoslavije, Beograd, 1973.), *Autocesta Zagreb-Karlovac i uloga IGH u njejoj izgradnji* (*Zbornik radova*, Institut građevinarstva Hrvatske 1. 1974.).



ZLATNA KUNA – Na postolju skulpture piše: **IVAN CELMIĆ, Zagreb** – Osnivač Instituta građevinarstva Hrvatske i projekt manager investicijske grupe Jadranske magistrale. Nagrada za životno djelo - Hrvatska gospodarska komora 20021

Zlatna kuna za životno djelo nesumnjivo je kruna u nizu odlikovanja i priznanja koje je za svoj opus u graditeljstvu dobio Ivan Celmić, dipl. ing. građ., inače jedan od prvih naših *project managera*. Za svog radnog vijeka bio je aktivan sudionik svih najvećih cestograđevnih projekata koji su u to vrijeme rađeni, a sada iako je u mirovini već puna dva desetljeća, nije prestao pratiti zbivanja ni u društvu ni u struci. Zlatna kuna bila je povod za razgovor u kojem smo laureatu postavili pitanja o onome što je bilo i kako gleda na sadašnje stanje u građevinarstvu.

- **Kao aktivni sudionik pratili ste razvitak našeg građevinarstva, posebno cestogradnje. Možete li navesti koji su ključni koraci u tehničko-tehnološkom pogledu napravljeni u razdoblju nakon Drugoga svjetskog rata?**

Nakon Drugoga svjetskog rata naše je građevinarstvo pratilo razvoj ondašnjeg socijalističkog društva, a ono je imalo nekoliko razvojnih faza. Razdoblje od 1945. do 1949. je doba obnove ratom porušene zemlje. To je razdoblje manualnog rada gdje je razmjerno mali broj građevinskih stručnjaka svojim zalaganjem i sna-

laženjem rješavao i obnavljao porušene i oštećene objekte.

Zatim slijedi razdoblje prvoga petogodišnjeg plana s najznačajnijim objektima: pruge Brčko – Banovići i Šamac - Sarajevo, autoput Zagreb – Beograd, nekoliko većih tvorničkih objekata i megalomanski projekt Novi Beograd. To je doba kada se nestašica građevne mehanizacije rješavala takozvanim dobrovoljnim radom i omladinskim radnim akcijama. Te su akcije uvelike iscrpile i zadnju tehničku opremu dobivenu

od UNRA-e i Njemačke (ratna šteta) pa je nakon toga nastala znatna stan-ka naročito u gradnji cesta i željezničkih pruga.

Dobivši nešto nove opreme i rezervnih dijelova od UNRA-e, a i naše tvornice su počele proizvoditi građevne strojeve, 1958. nastavljena je izgradnja tzv. autoputa *Bratstvo-jedinstvo*, i to dio od Ljubljane do Zagreba. Na tom poslu već je primijenjena novija tehnologija i doškolovali mnogi cestograđevni stručnjaci - od poslovođa do inženjera.

Nakon toga u cestogradnji dolazi do petogodišnjeg zastoja, tako da se tek 1963. prišlo izgradnji Jadranske magistrale. To je bio znatan iskorak u stručnom i tehničkom pogledu jer je Magistralu sufinancirala Međunarodna banka za obnovu i razvoj, a za od nje dobivene USA dolare nabavljena je znatna moderna oprema. Ti strojevi i oprema, uz entuzijizam graditelja, omogućili su da se u manje od dvije godine izgradi 300 km moderne ceste u vrlo teškom terenu.

Nakon 1965. opet nastaje zastoj u cestogradnji, ali zato je vidljiv napredak u stambenoj izgradnji, u gradnji velikih tvorničkih pogona, gradnji hidroelektrana i termoelektrana. Uz znatne pripreme i pregovore s



Ivan Celmić na Jadranskoj magistrali 1963.

Međunarodnom bankom, 1969. počela je gradnja autoceste Zagreb – Karlovac koja je puštena u promet 1972. Budući da ovaj objekt nije bio osnovni uvjet za razvoj jednoga zaostalog područja, kao što je bio slučaj s Jadranskom magistralom, stručnjaci iz Međunarodne banke su od projektanta i investitora tražili svu onu tehničku i ekonomsku dokumentaciju, organizaciju i kontrolu izvođenja koja se primjenjivala i u najrazvijenijim zemljama. Da bi se zadovoljili ti zahtjevi, učili su i radili mnogi stručnjaci iz IGH-a i iz građevinske operative. Slobodno se može reći da je ta autocesta odgojila niz stručnjaka koji danas bez većih teškoća uspješno grade moderne autoceste u Hrvatskoj, a koji su ujedno svojim znanjem i iskustvom pomogli stručnom odgoju velikog broja mladih, vrlo dobrih stručnjaka.

Nakon 1972. značajna je izgradnja obilaznica Zagreba i Osijeka i dio autoceste od Rijeke prema Zagrebu. Nakon tog razdoblja, zbog naftne krize i političkih trzavica, ne grade se autoceste već pojedinačni i vrlo zahtjevni objekti, kao što su most kopno – otok Krk, tunel Učka, objekti *Mediteranskih igara* i *Univerzijade*, hidroelektrane na Dravi i na Cetini itd.

Gospodarska kriza uz velike financijske probleme, koji su sve više zahvaćali našu zemlju, doveli su do stagnacije građevinske djelatnosti, a Domovinski ju je rat potpuno zaustavio, toliko da se ona tek posljednjih godina počela oporavljati, da bi konačno dobila svoj pravi zamah izgradnjom autoceste Goričan – Zagreb – Rijeka i autoceste Zagreb – Zadar – Split.

- **Prema podacima iz Vaše biografije vidi se da ste bili glavni akter pretvaranja IGH, koji je u početku bio ispitivački laboratorij, u znanstvenoistraživačku instituciju. Možete li nam nešto reći o prvim koracima i o kasnijem razvitku IGH u respektabilnu istraživačku organizaciju?**

U časopisu *Ceste i mostovi* br. 11/12 iz studenoga 1994., na str. 482.-484., opisao sam kako je nastao IGH i njegov prethodnik Laboratorij građevinarstva Zagreb. Kako je Laboratorij građevinarstva Zagreb 1956. prerastao u znanstvenoistraživačku instituciju sa samostalnim financiranjem, bilo je nužno da se promijeni tadaš-

cementa na m³ betona utrošeno 300 kg i s tom količinom cementa i prosijavanim šljunkom postizavana je tražena marka, a pri tome je ostvarena ušteda od 50 kg cementa po m³ betona. Zbog te i ostalih ušteda ostvaren je višak prihoda, te su na račun toga dodijeljene novčane nagrade članovima kolektiva, s tim da je sva-



Iz laboratorija IGH 19577. (s desna na lijevo: Ivam Celmić, Milan Kekelj, Milan Sminderovac i Vlado Holain

nji način poslovanja i da se IGH usmjeri u dva pravca. Jedan je bio sklapanje ugovora s građevinskim i projektnim poduzećima na bazi koristi koje su rezultat usluga IGH, a drugi je bio ugovaranje znanstvenoistraživačkih djelatnosti sa savezним i republičkim Fondom za znanstveni rad koji su se u to vrijeme bili formirali i raspolagali znatnim financijskim sredstvima.

Jedan od prvih takvih poslova bio je s građevinskim poduzećem *Tehnika* iz Zagreba. Naime, uoči jedne Nove Godine pozvan sam na svečanu sjednicu poduzeća na kojoj su se razmatrali rezultati poslovanja iz te godine. Direktor Jakov Bijelić iznio je među ostalim i podatak da je poduzeće najviše uštedjelo zahvaljujući IGH-u koji je izradio recepture i vodio kontrolu betona, tako da je za traženu marku betona 300 umjesto 350 kg

ka nagrada bila u visini 1,5 mjesečne plaće. Meni kao predstavniku IGH u znak priznanja poklonjen je rokovnik s kalendarom. Ovaj me događaj naveo na odluku da pri sklapanju ugovora za sljedeću godinu ugovorimo postotak od ušteda koje će nastati na osnovi rješenja i usluga koje daje IGH. Ovakav način ugovaranja rado su prihvatila i još neka poduzeća.

Osim toga prišli smo izradi novih cijena, koje se nisu kao dotadašnje bazirale samo na utrošeno vrijeme pomnoženo s mjesečnom plaćom, već su to bile normalne poslovne kalkulacije u kojima su sadržani svi elementi kao napr. amortizacija opreme i objekata, razni fondovi, dobit itd. Cijene su postupno prihvaćane jer je operativa sve više tražila naše usluge, a usvajanje propisa i JUS-standarda donosilo je mnogo više poslova nego do tada.

Povećavanjem prihoda IGH se počeo naglo razvijati. Povećane su plaće, stvorene su mogućnosti da pojedincima kupimo stanove, a to je dovelo do toga da su u IGH došli mnogiiskusni stručnjaci i mladi talentirani inženjeri i tehničari. Dakle novac je kao jedini stalni pokretač svih tehničkih unapređenja odigrao svoju ulogu u razvoju IGH.

- **Koji su, prema Vašem mišljenju, bili najvažniji događaji u razvitku IGH od nekadašnjega Laboratorija do udruživanja u GI?**

Razvoj IGH od malog laboratorija osnovanog 1949. godine do najvećeg instituta u bivšoj Jugoslaviji, koji se 1976. udružio s Građevinskim fakultetom u znanstveno-nastavno-stručnu organizaciju Građevinski institut, bio je u tome što je IGH pravodobno prihvatio tzv. Privrednu reformu koja je omogućila slobodnije poslovanje, a prema tome i stjecanje novca, što je dovelo do nabave moderne opreme, stručne literature i sudjelovanja naših stručnjaka na gradilištima velikih objekata, kongresima i simpozijima. Osim toga IGH je uz znanstvenoistraživačke teme, koje je radio za Savezni i Republički naučni fond, sam financirao teme koje su za njega bile značajne. Postignuti ugled, moderna oprema u solidnim objektima i dobra financijska situacija bili su garancija da se udružuju dva jednaka partnera, koji će se u radu dopunjavati i neće biti na teret jedan drugome.

- **Poznato nam je da ste bili jedan od inicijatora udruživanja IGH s Građevinskim fakultetom u Građevinski institut. Što sada mislite o koncepciji na kojoj se temeljio rad GI-a i da li bi jedna takva institucija bila dobra u sadašnjim društveno-ekonomskim odnosima?**

Godine 1976. došlo je do novih promjena u privrednoj politici SFR Ju-

goslavije. Umjesto dijeljenja poduzeća na OOUR-e, što se kampanjski i euforično provodilo 1973., u 1976. proklamirano je udruživanje – tzv. integracija poduzeća. Nakon proklamiranja odmah se počelo stihijski provoditi integriranje pojedinih poduzeća i to često bez ikakve potrebe i opravdanja. Isto kao i kod ourizacije pri općinama su formirane komisije koje su obilazile poduzeća i određivale tko se s kim treba integrirati. Tako je bilo i s IGH, međutim kako je IGH bio znanstvena ustanova, ipak smo uspijevali očuvati svoju samostalnost i odoljeti pritiscima pojedinih komisija.

Našavši se u takvoj situaciji, čitajući stavove Desetog kongresa SKJ, u dijelu koji se odnosio na znanstveni rad i izmjenu društvenog položaja djelatnosti odgoja i obrazovanja, došao sam dekanu Građevinskog fakulteta prof. Simoviću s prijedlogom da razmotri mogućnost integriranja Građevinskog fakulteta i IGH u zajedničku organizaciju koja bi imala dva OOUR-a – OOUR IGH i OOUR Građevinski fakultet.

Prof. Simović se načelno složio i predložio, s obzirom na to da Građevinski fakultet i IGH već dugi niz godina međusobno surađuju, da se IGH i Građevinski fakultet ujedine tako da se osnuje jedna nova znanstveno-nastavno-stručna organizacija koja će nastati od dviju organizacija potpunim udruživanjem rada i sredstava. Osnovno bi bilo da se svi stručni djelatnici te nove organizacije trebaju baviti znanstvenim, nastavnim i stručnim radom, jer bi sve te tri djelatnosti bile ravnopravne i međusobno se dopunjavale. O ovom prijedlogu obavijestio sam direktora IGH Stanka Manestra, dipl. ing. građ., koji je u to vrijeme bio i ministar građevinarstva Hrvatske. On je prijedlog ocijenio korisnim i odmah se uključio u što bržu njegovu realizaciju. Ostvarivanje koncepcijske ideje o jedinstvu znanstvenoga, obrazovnoga i stručnoga rada bilo je moguće

jer su na svom uspješnom razvojnom putu Građevinski fakultet i IGH dostigli visok stupanj stručnosti.



Rukovodstvo Građevinskog instituta 1977. S lijeva na desno: ing. Manestar, ing. Celmić i prof. Simović

Da je koncepcija udruživanja Građevinskog instituta i IGH u jedinstvenu organizaciju bila opravdana, najbolje pokazuju rezultati petnaestogodišnjeg poslovanja. Činjenica da je od oko 1500 zaposlenih bilo više od 450 istraživača, od kojih preko 300 registriranih znanstvenih radnika Na fakultetima, kojih je bilo 4 u GI-u, posebna se pozornost poklanjala modernizaciji nastave, nastavnih planova i programa primjenom najnovijih istraživanja u nas i u svijetu. Osim toga nastava se provodila na suvremenom instrumentariju u dobro opremljenim laboratorijima.

Zbog promijenjenih društveno-ekonomskih odnosa nastankom samostalne države Hrvatske te različitosti gledišta jednog dijela fakultetskih nastavnika i stručnih radnika GI-a, došlo je do zahtjeva da se ova znanstveno-nastavno-stručna organizacija razjedini na četiri fakulteta i Institut građevinarstva Hrvatske. Radna organizacija Građevinski institut prestala je postojati 1. srpnja 1991.

Smatrao sam da je bila velika greška razjediniti GI. Vjerujem da je trebalo ispraviti grešku koju smo 1977. napravili ispuštajući tradicionalni naziv fakultet kao znak vrhunskog dostignuća struke, a da rad u njemu donosi ugled i naročiti društveni status.

Da smo 1977. shvatili tradiciju i stečena prava pa umjesto što smo novu organizaciju nazvali GI, a njezine OOUR-e FGZ, trebali smo ju nazvati Građevinski fakultet s OOUR-ima – IGH Zagreb, Split, Rijeka i Osijek, te da smo pojedinim profesorima posebno honorirali njihov rad na stručnim zadacima, a stručnjacima IGH posebno honorirali satove održane nastave, vjerujem da bi ta organizacija i danas postojala.

- **Veći je dio Vašega radnog vijeka bio vezan uz cestogradnju i velike cestograđevne projekte u Hrvatskoj i bivšoj Jugoslaviji. Kako gledate na sadašnje ambiciozne projekte građenja autocesta i jesu li prema Vašem mišljenju realni?**

Smatram da su današnji projekti izgradnje autocesta u Hrvatskoj vrlo realni i da će se oni u cijelosti ispuniti, ako politička i ekonomska politika u svijetu i u nas ostanu normalne. Hrvatska će imati goleme koristi od tih autocesta. Sigurno je da će nakon realizacije ovoga velikog plana doći do skromnijih planova, ali vjerujem da se neće praviti pogreške kao u prošlosti da se nakon velikih cestovnih zahvata napravi zastoj od nekoliko godina i da se raspuste one organizacije koje su te radove izvodile, a da se građevinska poduzeća dovedu u tešku situaciju zbog nezaposlenosti. Vjerujem da će se s manjim projektima sačuvati organizacija rukovođenja i operativa, jer nakon određenoga vremena opet će se ukazati potreba za velikim građevinskim zahvatima, bilo u gradnji autocesta ili nekih drugih objekata.

- **Osim Zlatne kune, u povodu koje i vodimo ovaj razgovor, dobitnik ste mnogih priznanja, nagrada i odličja. Koja su Vam od tih priznanja posebno draga?**

Sigurno je da mi od svih priznanja koja sam do sada dobio Zlatna kuna najviše znači, jer to je priznanje za moj cjelokupni dosadašnji rad.

Sada kada me Vaše pitanje vraća u prošlost, moram priznati da me je svako odlikovanje i priznanje jako veselilo, tim više što su sva ta priznanja vezana samo uz moju struku i rad, a ne uz ratne ili političke zasluge. Gotovo cijeli radni vijek proveo sam u socijalističkoj Jugoslaviji, a sigurno je da je u tim okolnostima bilo mnogo teže raditi nego u demokratskim zemljama, naročito prvih godina kad je bio velik broj sveznajućih komesara i političara kod kojih je uvijek vladavina želja bila iznad vladavine pameti. Osim toga sistem je bio takav da je omogućavao velikom broju ljudi da točno dođu na posao i odu s posla bez obzira jesu li što napravili za radnog vremena, a upravo su se takva priznanja naveliko dijelila.

Sjećam se kako sam bio ponosan kad sam 1949. dobio kao nagradu radio-prijemnik marke *Kosmaj* na kojem je bila pričvršćena limena pločica s posvetom: "Drugom ing. Ivanu Celmiću – rukovodiocu-graditelju autoputa

Bratstvo-jedinstvo. Ministarstvo saobraćaja FNRJ".

Isto me tako veselilo kad sam dobio Orden rada III. reda, a zatim Orden rada II. reda i Orden rada s crvenom zastavom, jer su svi ti ordeni bili priznanja za moj tadašnji rad. Naročito sam bio ponosan kad sam dobio zlatni sat od maršala Tita s njegovim potpisom, jer sam bio jedan od rijetkih koji je to priznanje dobio, a da nije bio član Sveza komunista. Isto sam tako bio ponosan kad sam dobio nagradu IGH, kao i priznanje zaslužnog i počasnog člana Društva građevinskih inženjera i tehničara Hrvatske, Jugoslavenskog društva za ceste i Saveza građevinskih laboratorija. Posebno zadovoljstvo pružali su mi zahvale i priznanja poduzeća i organizacija s kojima sam surađivao.

- **Gledano sa današnjeg stajališta biste li mijenjali nešto iz vaše bogate stručne prakse, odabrali drugi posao ili neke poslove drugačije radili?**

Smatram da mi je sudbina bila sklona te da su moje djetinjstvo, studentsko doba i radni vijek, pa i sadašnja starost (imam 86 godina), bili takvi da ih nikada ne bih mijenjao. A što se tiče pitanja da li bih neke poslove drugačije radio, sigurno je da ne bih, jer svaki posao koji sam radio, radio sam s voljom i željom da bude najbolje napravljen.



I. celmić za svojim radnim stolom