ИНФОРМАТИВНИ ЛИСТ „ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ” АД

# пруга

Субота, 15. септембар 2018.

Број: 1080-1081 ■ Година LIII ■ www.zeleznicesrbije.com

## ВУЧИЋ И ХАН ОТВОРИЛИ ЖЕЖЕЉЕВ МОСТ

# СИМБОЛ ЕВРОПСКЕ БУДУЋНОСТИ СРБИЈЕ

**● Мост – пут ка просперитету, бољитку, стандарду и сигурности који повезује Србију са европском породицом**

странe 2 и 3

**● Возови преко Жежеља кренули још 7. априла ● Три месеца за уклањање привременог монтажно – демонтажног моста**

04 **РЕДОВАН ПУТНИЧКИ САОБРАЋАЈ УСПОСТАВЉЕН ИЗМЕЂУ ШАПЦА И ЛОЗНИЦЕ**

После тринаест година поново возом до Лознице

06 **ПРУГА СТАРА ПАЗОВА – НОВИ САД ГОТОВА ДО НОВЕМБРА 2021.**

Чортановци – у овом тренутку највеће градилиште у Србији ● Створити националну грађевинску компанију за велике пројекте

Инфраструктура железнице Србије

## 25 ОТПРАВНИКА ВОЗОВА СТУПИЛО У РАДНИ ОДНОС

**Реконструкцијом пруге створена потреба за запошљавањем**

страна 7

МИХАЈЛОВИЋЕВА ПОВОДОМ ДАНА ЖЕЛЕЗНИЧАРА

## ПОСЛЕ ВИШЕ ОД 50 ГОДИНА УЛАГАЊЕ У РАЗВОЈ ЖЕЛЕЗНИЦЕ ПОНОВО ПРИОРИТЕТ СРБИЈЕ

**● Потпредседница Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, проф. др Зорана Михајловић, честитала је 15. септембар - Дан железничара Србије свим запосленима у железници и поручила да је, после више од пола века, модернизација железнице данас поново приоритет за Владу Србије и најважнији задатак у развоју инфраструктуре**

страна 5

**474** метара је дужина Жежељевог моста, док 31,45 метара износи његова ширина

**СЛИЧНОСТ НИЈЕ БИЛА НЕОПХОДНА**

У урбанистичко - техничким условима није се тражила никаква сличност са старим мостом. Мост је рађен према европским стандардима и као додатак су технички услови немачких железница, које су међу три или четири у свету и услови су веома строги - рекао је архитекта Александар Бојовић.

**ИЗЈАВА БРОЈА**

Преко мостова се стизе тамо где си кренуо. Преко овог моста, зато, стиземо у Србију брзих возова, Србију која је убрзана, повезана

**Александар Вучић**
ПРЕДСЕДНИК РЕПУБЛИКЕ СРБИЈЕ

**ВЕСТ СА ПРУГЕ**

**КЉУЧНА КАРИКА ТРАНСЕВРОПСКЕ МРЕЖЕ**

У Европској комисији оцењују да је Жежељев мост кључна карика трансевропске мреже која ће омогућити бољу навигацију дуж Дунава, обновити путни и железнички саобраћај и донети нову динамику регионалној сарадњи.

- Подршка овом пројекту показује посвећеност ЕУ Агенди повезивања која за циљ има развој транспортних, енергетских и дигиталних веза Западног Балкана и ЕУ - кажу у Европској комисији.

## ПРЕДСЕДНИК СРБИЈЕ АЛЕКСАНДАР ВУЧИЋ И ЕВРОПСКИ КОМЕСАР ХАН ОТВОРИЛИ НОВИ ЖЕЖЕЉЕВ МОСТ У НОВОМ САДУ

# СИМБОЛ ЕВРОПСКЕ БУДУЋНОСТИ СРБИЈЕ

Нови мост украшен заставама Србије и ЕУ

**● Мост – пут ка просперитету, бољитку, стандарду и сигурности који повезује Србију са европском породицом ● Возови преко Жежеља кренули још 7. априла ● Три месеца за уклањање привременог монтажно-демонтажног моста**

Председник Републике Србије **Александар Вучић** и Европски комесар за преговоре о проширењу и суседску политику **Јоханес Хан,** 1. септембра, у Новом Саду, руковањем поред табле и симболичним уклањањем пластичне баријере отворили су мост за друмски саобраћај.

**„Нисам ни сањао какву „лепотицу“ градимо и нисам ни сањао да овако нешто можемо да изградимо“**, рекао је председник, обраћајући се десетини хиљада људи који су били део овог историјски важног и за будућност веома значајног тренутка.

**„Када станем овде и погледам овај предивни мост, више него икад ми је јасно да се цео посао своди на грађење мостова. Мостови су увек тамо где се укрштају људске потребе. Они су нам данас и те како потребни. Ка будућности, ка циљевима, успешним и вредним људима. Преко овог моста стижемо убрзано тамо где смо кренули – у будућност”,** рекао је председник Србије Александар Вучић на отварању Жежељевог моста и пуштању друмског саобраћаја преко новог моста у Новом Саду.

У изградњи моста учествовали и Србија и Војводина и Нови Сад, а понајвише Европа, ка којој се овај мост, каже председник, пружа поново. **Без мостова не можемо нигде ни да одемо, ни да се вратимо, а без њих нема ни нашег пута ка ЕУ, ка просперитету, стандарду, сигурности и бољитку који и нови сада и наса земља заслужују**, рекао је Вучић.

**Веома сам срећан што могу да видим нове возове који су купљени од Швајцараца**, рекао је председник, и показујући на воз који се налазио на мосту, додао да је **веома поносан што Србија има нове возове који достижу брзину од 160 километара, али да још треба да пожуримо да бисмо стигли у Европу**.

Вучић је додао и да велику захвалност Србија дугује и руским и кинеским пријатељима с којима гради пруге ка Европи.

Комесар Хан рекао је да је Жежељев мост у Новом Саду симбол европске будућности Србије. **„Не могу да замислим бољи симбол од моста да опише значај европских интеграција. Интеграција значи изградњу мостова између грађана, народа, између прошлости и будућности. Овај лепи, исконски мост повезује град с другом обалом реке, али и Србију са ЕУ, са европском породицом“**, нагласио је Хан.

Мост, како је подсетио, је кључна веза трансевропске железничке мреже и омогућиће пловидбу дуж новогсадског дела Дунава, а истовремено вратити пун капацитет друмског и железничког саобраћаја. Хан је указао да је мост део стратешког европског коридора 10.

Церемонији отварања моста за саобраћај присуствовали су шеф делегације Европске уније у Србији **Сем Фабрици,** потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, **проф. др Зорана Михајловић**, председница Народне скупштине **Маја Гојковић**, министарка за европске интеграција **Јадранка Јоксимовић**, председник покрајинске Владе **Игор Мировић**, градоначелник Новог Сада **Милош Вучевић**, као и директори железничког и друмског сектора и монтажног моста за возила, бициклисте и пешаке претходило је успостављање железничког саобраћаја 7. априла 2018. године, скоро две деценије након рушења старог моста у НАТО бомбардовању, 23. априла 1999. године.

Половином септембра започеће радови на демонтажи челичне конструкције привременог монтажно-демонтажног моста.

**57,2** МИЛИОНА ЕВРА КОШТАЛА ЈЕ ИЗГРАДЊА НОВОГ ЖЕЖЕЉЕВОГ МОСТА

**Симбол интеграција**

**Не могу да замислим боји симбол од моста да опише значај европских интеграција**

Александар Вучић, председник Репулике Србије

### Инвестиција у заједничку европску будућност

„Финансирање моста је само мали део помоћи који ЕУ пружа Србији. Од 2007. ми смо 2,2 милијарди евра бесповратних средстава дали Србији, а та средства ће до 2020. достићи три милијарде евра. Ово нису зајмови, већ бесповратна средства која дајемо Србији у циљу побољшања живота грађана у различитим областима, од образовања, преко права потрошача, чистије животне средине, заштите дечијих права, до подршке пољопривредницима“, рекао је Хан. Европске финансијске институције дале су и повољне зајмове Србији у вредности од 10 милијарди евра, чиме је Унија највећи донатор и финансијски подржавалац Србије, закључио је Европски комесар за преговоре о проширењу и суседску политику Јоханес Хан.

### „Лепотица“ прави гигант

Челична конструкција моста се два лука који премошћавају Дунав између Новог Сада и Петроварадина, масе готово давнаест хиљада тона, чини овај мост једним од највећих и најсложенијих инфраструктурних градитељских објеката у овом делу Европе.

У дужини од скоро пола километра (474 метара) простиру се два железничка колосека, којима возови сада могу да се крећу брзином од 160 километара. Мост има и две саобраћајне траке за друмски саобраћај и по две пешачко-бициклистичке стазе широке 2,5 метара. Ширина моста је 31 метар.

Нови друмско-железнички мост преко Дунава у Новом Саду налази се на траси међународне железничке пруге Београд – Нови Сад – Суботица. Усклађен је са пројектом модернизације и изградње пруге за велике брзине између Београда и Будимпеште, који се реализује у оквиру глобалне иницијативе НР Кине „Један појас, један пут”.

Изградња новог Жежељевог моста коштала је 57,17 милиона евра. Европска унија донирала је средства у висини од 25,37 милиона евра, АП Војводина и Град Нови Сад уложили су 22 милиона евра, а 9,8 милиона евра уложено је из републичког буџета.

Извођач радова била је шпанска компанија „АЗВИ“, у конзорцијуму са италијанском фирмом „ТАДЕИ“ и шпанском „ХОРТА КОСЛАДА“.

Уговор о изградњи Жежељевог моста потписан је пре седам година, тј. 25. јануара 2011. године, а радови су започети априла 2012. године. Завршетак радова успоравали су бројни финансијски, организациони и технички проблеми. Тек 2014. године кренуло се са озбиљнијим радом захваљујући укључивању Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у пројекат и ангажовању потпредседнице Владе и министарке грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зоране Михајловић.

**Б. ГОРДИЋ**

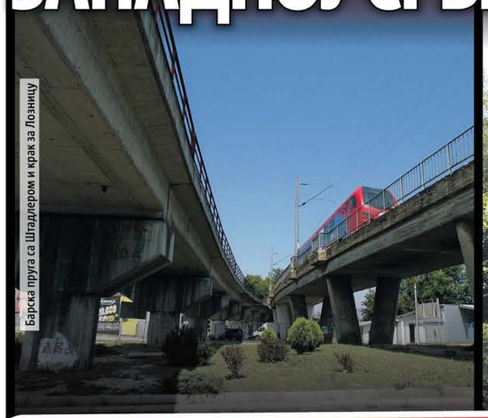


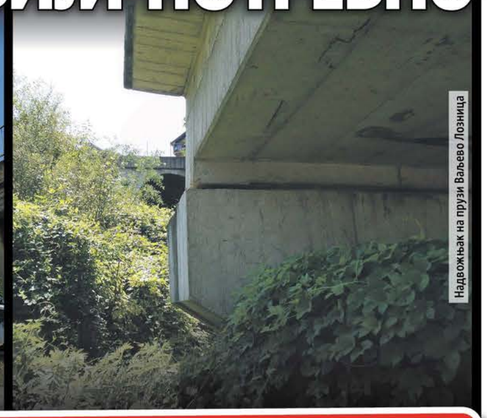
Нови Жежељев мост је реплика старог, изграђеног 1961. године по пројекту архитекте Бранка Жежеља.

Званично име је било Мост братства и јединства и на његовом отварању, због изражених сумњи у безбедност моста, инжењер Жежељ се приликом пробе која се састојала од преласка најтежег теретног воза преко моста возио чамцем испод моста како би свима показао како верује у своје дело.

ПРУГА ВАЉЕВО – ЛОЗНИЦА УШЛА У ПЛАН ПОСЛОВАЊА „ИНФРАСТРУКТУРЕ ЖС“ ДО 2021. ГОД

# ЗА ЖЕЛЕЗНИЧКИ КОРИДОР У ЗАПАДНОЈ СРБИЈИ ПОТРЕБНО


Барска пруга са Шталдером и крак за Лозницу


Надвожњак на прузи Ваљево Лозница

# ВИШЕ ОД 210.000.000 €

**● Лозничка пруга изузетно је важна за државу, а њена изградња највероватније ће бити настављена током 2019. године**

Да ће пруга Ваљево – Лозница свакако бити грађена у наредном периоду, сасвим је извесно будући да пројектно-техничка документација за њу већ постоји. Наведени железнички коридор „гради се“ пуних 20 година, али је до сада завршено свега три од четири километара од укупно шездесет и осам. За највећу инвестицију у Западној Србији неопходно је обезбедити више од 210 милиона евра, па је потпуно јасно да ће овај пројекат тек делом бити финансиран из републичког буџета. Интерес за даљу градњу колосека постоји јер би ова пружна траса, према процени експерата, била веома профитабилна.

**- Ако будемо успели да реализујемо све договоре, наставак радова на прузи уследиће вероватно већ следеће године**, саопштила је министарка грађевине, саобраћаја и инфраструктуре, **проф. др Зорана Михајловић**, приликом недавне посете Ваљеву.

Будућа саобраћајна „жила куцавица“ овог дела земље дуга је 68,1 километар и на поменутој траси има укупно 19 тунела (9.759 метара), који чине готово 15% комплетне пруге. Најдужи тунел „Трифковић“ (1.719 km) у потпуности је завршен, док су тунели „Попаре“ (1.991 m) и „Јовања“ (1.600 m) делимично пробијени. Пруга на којој се налази 69 мостова пројектована је за брзине возова од 120 км/сат и осовинско оптерећење 22,5 тона. Предрачунска вредност радова на самом почетку, 1991. године, била је 250 милиона америчких долара, а до сада је у пројекат уложено близу 50 милиона (1/5). Уколико би се идеја о железничком повезивању Западне Србије и Источне Босне коначно спровела у дело, теретни саобраћај би из БиХ ка Македонији и Блиском истоку био краћи за 190 километара, до југоисточне Србије за 160 km, а до Луке Бар за чак 170 km. Процене су да би на годишњем нивоу ову железничку руту користило близу милион путника, док би Карго остваривао промет од приближно четири милиона тона робе.

**АЛЕКСАНДАР РАНКОВИЋ**

**68 КИЛОМЕТАРА ИЗНОСИ ДУЖИНА ПРУГЕ ВАЉЕВО - ЛОЗНИЦА**

## Радови на отвореној траси пруге, испред и иза тунела „Трифковић“

На делу трасе пруге у тунелском предусеку излазног портала тунела „Велико Брдо“ завршени су потпорни зидови. Уређени су крилни зидови и хидроизолација на надвожњаку којим се магистрални пут Ваљево – Лозница преводи преко железничке пруге код села Осладић. Тиме су створени услови за лоцирање наведеног пута преко овог надвожњака и формирање његовог коначног трупа на овом потезу.

Надвожњак са пруге Ваљево Лозница у Ваљеву

## Железнички мостови преко Колубаре и Градца у Ваљеву

Од почетка радова, закључно са крајем октобра 1999. године, ископано је и избетонирано 21 мостовски стуб и 16 мостовских поља. Током августа и септембра исте године урађени су темељ и стуб моста који се налазе на имању породице Којић. По престанку НАТО агресије, изграђена су и три мостовска стуба над Колубаром. На овом мосту предстоји изградња још једног стуба у кориту реке, односно, изградња почетног и крајњег обалног стуба и комплетне коловозне плоче.

## Радови стали пре пуних 18 година

Изградња пруге Ваљево – Лозница одвијала се у фазама почев од 1991. године, па све до 31. октобра 1999. У званичној радној свесци Сектора за инвестиције до које смо успели да дођемо, таксативно су наведени сви важнији грађевински захвати на овој железничкој траси у 1999. години, што су фактички биле и последње интервенције на пројекту вредном 250 милиона долара.

ПОСЛЕ 13 ГОДИНА ПОНОВО ВОЗОМ ДО ЛОЗНИЦЕ

# РЕДОВАН ПУТНИЧКИ САОБРАЋАЈ УСПОСТАВЉЕН ИЗМЕЂУ ШАПЦА И ЛОЗНИЦЕ

**● Развој железнице – приоритет ● Радови готови на време ● Од новог реда вожње возом и до станице Зворник Нови**

Потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, **проф. др Зорана Михајловић**, у присуству министра саобраћаја и веза Републике Српске **Неђа Трнинића**, државног секретара Министарства грађевине, саобраћаја и инфраструктуре **Миодрага Полединце**, директора четири железничке компаније и „Путева Србије“, представника локалне самоуправе и бројних грађана Лознице, 31. августа 2018. године, у железничкој станици Лозница, присуствовала је завршетку радова на реконструкцији пруге Шабац – Лозница – Брасина и поласку првог воза.

**„Данас је за Владу развој железнице приоритет и ове и наредне године обновићемо 280 километара регионалних пруга и наставити улагања у модернизацију главних железничких коридора**“, рекла је министарка и додала:

**„Драго ми је да смо испоштовали рок, јер 28. марта смо почели радове и рекли да ће бити завршени до 28. августа, као што је и било. Ова пруга не значи само повратак путничког саобраћаја ког није било 13 година, него и бржи теретни саобраћај и могућност да радимо више на међународном нивоу.“**

**„Као што и сами знате**, рекла је министарка, **возови су на појединим деловима ове деонице саобраћали брзином 10, 15 и 30 километара на сат, због чега су теретни возови путовали и више од шест сати. Од данас ће ремонтованом деоницом моћи да иду 80 километара на сат, а за превоз робе биће им потребно сат и по, што је од велике важности због развоја привреде и конкурентности тржишта“**, рекла је проф. др Зорана Михајловић. Она је нагласила и да је осовинско оптерећење пруге повећано са 16 на 22,5 тона, што ће омогућити да теретни вагони више не саобраћају полупразни.

**„Не улажемо случајно неколико милијарди евра у модернизацију Коридора 10, у брзу пругу Београд–Будимпешта и обнову регионалних пруга, које су нам једнако важне јер ниједан део Србије није заборављен**“, закључила је потпредседница Владе Србије.

Министар саобраћаја и веза Републике Српске Неђо Трнинић рекао је да му је драго што пруга Шабац–Лозница–Брасина више неће бити тема на билатералним састанцима и да је њена реконструкција отворила могућност да се путничким железничким саобраћајем повежу Бањалука и Добој, а свакако и Сарајево, према Београду.

**„Ова пруга је улаз у Републику Српску из Србије и излаз из Републике Српске у свет**“, додао је Трнинић.

Генерални директор „Инфраструктуре железнице Србије“ **Мирољуб Јевтић** рекао је да је у реконструкцију 24 километра пруге између Шапца и Брасине, и то на деоницама Петловача – Лешница и Лозница – Горња Ковиљача, уложено 2,5 милијарди динара и да ће овом пругом саобраћати три пара возова.

По његовим речима, „Инфраструктура железнице Србије“ је својим средствима и механизацијом реконструисала још 29 километара пруге, и то 15 километара између Лешнице и Лознице, где сада возови уместо 35 км/ч могу да иду 80 километара на сат, као и 14 километара на деоници Штитар–Петловача, где је брзина возова повећана са 50 на 80 километара на сат.

Обновљена је и зграда железничке станице у Лозници, у којој је за радове утрошено пет милиона динара. Између Шапца и Брасине асфалтирано је 16 путних прелаза, а у десет станица на овој прузи постављени су перони. У граничној станици Брасина постављено је и осветљење, за шта је издвојено 11 милиона динара.

Према најавама из железничке компаније „Србија Воз“, 9. децембра ове године, када ступи на снагу нови железнички ред вожње, линија Шабац–Лозница биће продужена до станице Зворник Нови.

**Б. ГОРДИЋ**

МИХАЈЛОВИЋЕВА ПОВОДОМ ДАНА ЖЕЛЕЗНИЧАРА

# ПОСЛЕ ВИШЕ ОД 50 ГОДИНА УЛАГАЊЕ У РАЗВОЈ ЖЕЛЕЗНИЦЕ ПОНОВО ПРИОРИТЕТ СРБИЈЕ

**Драги железничари, желим да знате да увек кад је улагала у своју железницу, Србија се развијала и ишла напред. Тако је било кад је грађена пруга Београд-Ниш у 19. веку, као прва међународна пруга, тако је било и седамдесетих година прошлог века, кад је завршавана изградња пруге Београд-Бар, као највећег и највреднијег пројекта у тадашњој држави. Тако ће, верујем, бити и данас, на почетку 21. века, кад градимо прву брзу пругу у овом делу Европе, пругу Београд-Будимпешта, која ће, верујем, бити понос не само железничара, него и целе Србије**“, каже Михајловићева.

Она додаје да Србија своје пројекте на железници ради са партнерима из целог света – из Европе, Кине, Русије, Кувајта и најбољим компанијама које у Србију доносе нова знања и нове технологије. **„Развој железнице значи напредак, снажнију привреду и бољу повезаност са суседима и зато је развој железнице нераскидиво повезан са развојем Србије**“, каже Михајловићева.

Она истиче да су у претходне четири године реконструисана и модернизована 223 километра пруга, завршена прва фаза изградње станице у Прокопу, изграђен нови Жежељев мост у Новом Саду и обезбеђена нова улагања у модернизацију и реконструкцију пруга на железничком Коридору 10 вредна више од две милијарде евра. „У **наредном периоду, поред изградње брзе пруге Београд-Будимпешта, предстоји и реконструкција осталих деоница железничког Коридора 10, пре свега на деоници Ниш-Димитровград, као и наставак обнове барске пруге**“, каже Михајловићева.

Она додаје да ефекти улагања у железницу могу бити комплетни кад воз поново постане омиљено средство превоза за грађане, као и за компаније, а „Железнице“ компанија у којој млади људи желе да раде, као што је пожелело 88 нових радника - од отправника возова до грађевинских инжењера - који су ове године запослени у „Инфраструктури железнице Србије“.

**„Српским пругама саобраћа 48 нових возова, а ове године се реконструише и више од 280 километара регионалних пруга, чијом обновом ће грађани Лознице, Шапца, Зрењанина, Пожаревца, Мајданпека и других градова поново добити железнички превоз. Завршена је или је у току обнова 15 железничких станица широм Србије, до краја године биће уређено и седам путних прелаза, а планирано је да у 2019. почне уређење још 60, што ће значајно допринети већој безбедности у саобраћају**“, додаје Михајловићева.

пруга Субота, 15. септембар 2018.


## ЧОРТАНОВЦИ – У ОВОМ ТРЕНУТКУ НАЈВЕЋЕ ЖЕЛЕЗНИЧКО ГРАДИЛИШТЕ У СРБИЈИ

# ПРУГА СТАРА ПАЗОВА – НОВИ САД ГОТОВА ДО НОВЕМБРА 2021.

**● Зорана Михајловић: Улагање у развој железнице синоним за напредак Србије ● Две милијарде за инфраструктуру у Војводини ● Створити националну грађевинску компанију за велике пројекте**

Потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, **проф. др Зорана Михајловић**, обишла је 4. септембра радове на изградњи тунела и вијадукта Чортановци, на деоници Стара Пазова – Нови Сад, и поручила да је улагање у развој железнице синоним за развој и напредак Србије.

Обиласку су присуствовали амбасадор Руске Федерације у Србији **Александар Чепурин**, покрајински премијер Игор Мировић, генерални директор „РЖД интернешенела", **Сергеј Павлов**, њеров први заменик **Мансурбек Султанов**, и директори све четири железничке компаније.

**„Кад год се улагало у железницу и Србија се развијала. Знамо да се Србија убрзано развијала крајем 19. века, као и седамдесетих година прошлог века, кад се градила барска пруга, али исто тако знамо и колико су и Србија и њена железница стагнирале у претходних 20-30 година, јер смо 2013. и 2014. затекли пруге којима се иде 10, 30 или 40 километара на час, што је последица деценија неулагања"**, рекла је Михајловићева, и додала да Србија данас гради и брзу пругу Београд–Будимпешта и креће у модернизацију пруге Београд–Ниш и Ниш–Димитровград.

Обилазећи радове на овој деоници министарка је новинарима рекла да је сарадња српских и руских компанија добра и ефикасна и да је градилиште код Чортановаца уређено и сигурно. **„Све се ради у складу с уговором, као што је био случај и на другим пројектима на којима је радио РЖД"**, рекла је Михајловићева. Она је истакла да је до сада повучена половина средстава, а уговорен је целокупан износ руског кредита од 800 милиона долара.

Манифестацији су присуствовали министарска грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Зорана Михајловић, амбасадор Русије у Србији Александар Чепурин, руководство српских железница и други почасни гости

**337,6**
**МИЛИОНА ДОЛАРА ЈЕ УГОВОРЕНА ВРЕДНОСТ РАДОВА НА ТУНЕЛУ И ВИЈАДУКТУ, КОЈИ СЕ ФИНАНСИРАЈУ ИЗ РУСКОГ КРЕДИТА**

Одговарајући на питања о вредности инфраструктурних пројеката, текућих и планираних, на територији Војводине, који износе најмање две милијарде евра, министарка је рекла и то да је за нови инвестициони циклус у Србији потребно основати националну грађевинску компанију, која би била носилац великих пројеката.

**„Велики је број пројеката испред нас, од Фрушкогорског коридора, ауто-пута Ниш-Мердаре-Приштина, наставка изградње ауто-пута ка Црној Гори од Прељине до Пожеге. Била би велика штета да не оснажимо нашу грађевинску индустрију да буде носилац свих тих великих пројеката, а за то је потребно да се компаније удружују"**, рекла је Михајловићева.

По речима потпредседнице Владе, нови пројекти имају велики утицај и на локалне самоуправе које се налазе у близини, јер оне прве осете позитивне ефекте у већем промету.

**„Захваљујући изградњи пруге, за три-четири године време путовања ће се преполовити. То ће много значити и за развој Војводине и свих општина које се налазе на траси пруге јер ће бити олакшан и убрзан транспорт робе, превоз путника, што ће се позитивно одразити на туризам, привреду и остале делатности. Поносан сам на то што Војводина има овако велико градилиште у Срему"**, рекао је покрајински премијер **Игор Мировић**.

Амбасадор Руске Федерације у Србији Александар Чепурин рекао је да изградња пруге показује жељу Владе Србије за напретком и да постоји добра сарадња на реализацији пројеката између две стране.

Сергеј Павлов, генерални директор „РЖД интернешенела", рекао је да је модернизација и реконструкција пруге Стара Пазова – Нови Сад важан пројекат за ову компанију и захвалио на великој подршци и разумевању српске стране за све проблеме с којима се компанија сусрела у току извођења радова.

**„Чортановци су највеће градилиште у Србији у овом тренутку, не рачунајући само пројекте које реализује „Инфраструктура железнице Србије"**, рекао је **Мирољуб Јевтић**, генерални директор ове компаније. Он је прецизирао да је рок за завршетак овог пројекта новембар 2021. године и да очекује да све, као и до сада, буде урађено у уговореном року и квалитетно.

**Б. ГОРДИЋ**

## БРЗИНА ДО 200 km/h

Вијадукт и тунел Чортановци налазе се на траси пруге за велике брзине између Старе Пазове и Новог Сада, која је део пројекта модернизације и реконструкције пруге Београд–Будимпешта. Предвиђено је да овом трасом након завршетка радова путнички возови иду брзинама до 200 километара на сат, а теретни до 160.

Граде се две тунелске цеви, обе дужине по 1,1 километар, као и вијадукт дужине 2,9 километара и носиће га 58 стубова, од којих ће највиши бити 28 m.

## ПОСЕТА ОСНОВНОЈ ШКОЛИ „23. ОКТОБАР" У СРЕМСКИМ КАРЛОВЦИМА

**„Школа значи пуно нових пријатеља, новог друштва и пуно знања, али дужност нас одраслих је да вам кажемо и да школа није крај, да је потребно сваког дана да учите и радите на себи, јер колико знате, толико и вредите и толико сте снажни", рекла је Михајловићева обраћајући се основцима на свечаности приређеној у школи „23. октобар" у Сремским Карловцима. У овој основној школо компанија „РЖД интернешенел" обновила је учионицу за руски језик и опремила је намештајем и опремом, а министарка Михајловић ју је заједно с амбасадором Руске Федерације у Србији, Александром Чепурином, и представницима руских и српских железница, посетила након обиласка градилишта у Чортановцима.**

**Потпредседница Владе је ђацима пожелела пуно успеха у новој школској години и захвалила се амбасадору Руске Федерације и руским железничарима на свему што су урадили за школу у Сремским Карловцима. Амбасадор Руске Федерације у Србији Александар Чепурин честитао је ученицима почетак школске године и истакао да је њихов главни задатак да добро уче, што је важно и за земљу, јер су паметна деца њена будућност. Генерални директор „РЖД интернешенела", Сергеј Павлов, рекао је да Србију и Русију спаја дивна историја и да владе две земље раде на неговању и унапређењу тих односа. „Захваљујући тој позицији, ми данас градимо за своје пријатеље и партнере, за грађане Србије и за будућа поколења, као што каже и мото наше сарадње са српским железницама - „Градимо за будућност".**

**Основна школа у Сремским Карловцима четврта је школа у Србији у коју је „РЖД интернешенел" до сада улагао, а претходно су обновљене школе у Панчеву, Голубинцима и Врању, где је ова компанија такође радила реконструкцију пруга.**

Фото: Спутник / Наташа Милосављевић

Савремена учионица за руски језик у школи „23. октобар" у Сремском Карловцима

## РЕКОНСТРУКЦИЈОМ ПРУГЕ СТВОРЕНА ПОТРЕБА ЗА ЗАПОШЉАВАЊЕМ

# 25 ОТПРАВНИКА ВОЗОВА СТУПИЛО У РАДНИ ОДНОС

**● „Ваш пријем резултат је напора да се обнови 90 км једне од најзначајнијих, регионалних пруга Пожаревац – Мајданпек", истакао је на свечаном пријему 27. јула генерални директор „Инфраструктуре ЖС" Мирољуб Јевтић**

Реконструкцијом пруге Пожаревац – Мајданпек која је у току, створена је потреба за запошљавањем новог, стручног кадра, профила саобраћајни транспортни техничар – отправник возова. „Инфраструктура железница Србије" је одабрала најбоље кандидате који су се претходно пријавили путем спроведеног јавног конкурса.

Петнаест ће их бити задужено за организациони део Зајечар, док ће њих десет бити ангажовано за ОД Пожаревац све до полагања стручног испита, најкасније до 12 месеци.

Са дисциплином у раду новозапослене отправнике возова упознао је генерални директор „Инфраструктуре железница Србије" **др Мирољуб Јевтић**.

**„Обављате један од најзначајнијих железничких послова, изузетно одговоран. Посветите се правилницима и упутствима, почните са наредбом број 1 која се односи на дисциплину у раду. Обратите пажњу на посебно структуиране ствари које нису дозвољене у обављању овог посла. Упознајте се са тим и не дозволите да било какво ваше понашање буде прекршај"**.

Речима добродошлице и поздрава у лично име и име потпредседнице Владе Републике Србије **др Зоране Михајловић** обратила се саветница **Мишела Николић**.

**„Увек смо ту за вас, да направимо фирму на коју ћете бити поносни да радите, а од вас се очекује да ћете поштовати правила службе и бити задовољни што сте део тима који годину за годином ниже успехе и резултате"**, рекла је Мишела Николић, саветница потпредседнице Владе и министарке грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Запошљавање је омогућено на основу програма пословања и закључка Комисије за давање сагласности за ново запошљавање и додатно радно ангажовање од 1. 6. 2018. Реализовано је уз сагласност Владе Републике Србије и надлежног Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре.

Др Мирољуб Јевтић

Мишела Николић

### Захтевном селекцијом до одговорног посла

Са уговорима о раду који су потписали, следи још једна интензивна обука у трајању од 6 месеци како би показали да су припремљени за изузетно одговоран посао. О предстојећим обавезама говорила је **Сенија Богић**, менџер за сарадњу са пословне у „Инфраструктури железница Србије".

Потписивање уговора о раду

### Заједничким снагама до боље будућности железница

**Сања Здравковић**

Новозапослена отправница возова, Сања Здравковић, која је након завршене средње Железничко техничке школе маштала о послу на железницама, коначно је потписала свој први уговор о раду.

„Од посла очекујем да успем и да напредујем. Већ имам доста чланова породице који су у железници. Тај смер сам завршила, нисам имала прилике раније, сад сам добила прилику након положеног теста, тако да се надам најбољем."

**Душан Рајчић**

Душан Рајчић, будући отправник возова рекао је: „Очекујем да коначно оживимо источну пругу која је доста година била запуштена и ове младе снаге надам се да то могу, да ће како на пракси, тако и на стручном испиту показати да су достојни указаног им поверења. Од посла очекујем тачност, ред, рад и возове који не касне.

**„По завршеном теоретском делу обуке следи испитивање. Испит није ни најмање наиван. После теоретског дела следи практични део, дежураћете у станицама које сте добили и ту ће вам се завршити стручна обука, ту ћете даље наставити са својим обавезама."**

Она је такође поновила обавезу поштовања наредби. „Наредба број 1 вам је радна дисциплина, она подразумева нулту толеранцију на алкохол. Тестирала сам су веома честа и тест мора бити негативан".

**НЕБОЈША АВРАМОВИЋ**
**ЂУРЂА НОЖИНИЋ**

ПРИМДБЕ И ИНСПЕКЦИЈСКЕ ОПОМЕНЕ ГУРНУТЕ У СТРАНУ

## Нишка станица поново сија

Са ивице затварања због стања хигијене, железничка станица Ниш је након дуго времена поново дошла на безбедено место. Станица данас сија, а вестибил мирише, па смо у простору у који се доскоро улазило само да би се купила карта, затекли веселу децу.

Станична зграда је већ одавно била „зрела" за знатне интервенције. На урушавање пређашњег стања утицао је зуб времена, а додатно је „помогла" и најезда миграната, који су овај простор користили чак и за прање и сушење веша. На крају је уследила и реорганизација Железнице, па је ова зграда припала „Инфраструктури железнице Србије", осим неколико канцеларија које користи искључиво „Србија воз".

Уследиле су најпре бројне жалбе путника, све до анонимних позива, па и отворених пријава железеничара разним инспкецијама због услова рада. На пероне је почео да пада малтер са плафона настрешница, а тоалети су у више наврата морали да буду затворени. Повремено би се изналазили начини да се примедбе отклоне без озбиљнијег системског решења.

Ствари су, напокон, кренуле са мртве тачке пре неколико месеци. Сређене су и окречене перонске надстрешнице. Све је хемијски и бактериолошки очишћено, столице поново блистају, а најозбиљнију интервенцију претрпео је санитарни део. Инсталације и уређаји су замењени, светло је обновљено. Уколико се ова пракса устали, а постигнути ниво хигијене одржи, сва је прилика да ће станица Ниш ускоро увести потпуно нову асоцијацију за ону чувену: „Као на железничкој станици". Ж. Ристић

ТОПЧИДЕР:

## Прилагођавање путника на нову станицу

Дневни и ноћни међународни возови за Бар од краја јуна полазе са станице Топчидер. За потребе превоза прађених аутомобила изграђена је нова утоварна рампа, која се налази преко пута станичне зграде. До ње се долази из два правца: Топчидерског парка и Кошутњака. Трамвајска линија број 3 саобраћа од Омладинског стадиона преко Славије, Београдског сајма, Топчидера, до Раковице. У међувремену је уведена и трамвајска линија - 3Л, која саобраћа до старе трамвајске окретнице у Топчидеру. Ј.В.

РАЗГОВАРАМО СА ДЕЈАНОМ КУЉАНИНОМ, ШЕФОМ СЕКЦИЈЕ ЗА СП УЖИЦЕ

# УСВОЈЕН ПЛАН ЈЕСЕЊИХ АКТИВНОСТИ НА БАРСКОМ КОЛОСЕКУ

**● Недостатак отправника возова и даље највећи проблем ● Дужина радног века извршилаца у ТК центру Пожега нарочито је проблематична ● Договорени приоритети и начини извршавања задатака у наредном периоду ● Започели су радови на уређењу станичних зграда**

Наш саговорник дипломирани је инжењер саобраћаја, али и рођени Ужичанин, што му је, каже, можда и важнија референца за посао који у златиборском крају има дугу традицију. Његово професионално искуство на српским железницама траје већ две деценије.

Као шеф секције за СП Ужице под својом „командом" има близу 400 железничара (шефови станица и отправници возова). У саобраћајном смислу, **Дејан Куљанин** (47), контролише и 583 километара железничке мреже будући да је директно надлежан за три пружна правца: Ресник – Пожега – Врбница (281 км), Сталаћ – Краљево – Пожега (138 км), Краљево – Рашка – Северна Митровица (140 км) те додатних 24 километара музејско-туристичког комплекса „Шарганска осмица". Према речима првог „саобраћајца" Западне Србије, барска пруга је у задовољавајућем стању. Недавном реконструкцијом деонице Ресник – Ваљево, као и капиталним ремонтом трасе Пожега – Ужице теретна, 2002. године, знатно је побољшан путнички и теретни превоз на поменутим деоницама.

Говорећи за „Пругу", он признаје да су брзине возова и данас мање од пројектованих, што никога не треба да чуди. С обзиром на то да својим већим делом барска пруга и није знатније ремонтована од 1976. године, железнички саобраћај сасвим солидно функционише.

Железничка станица Пожега

Железничка станица Ужице

**■ Последњом реорганизацијом предузећа „Инфраструктура железница Србије" (1. фебруара ове године), Ваша надлежност је драстично проширена. Да ли су ти нови правци и додатни километри колосека закомпликовали саобраћајну ситуацију на железничкој мрежи под Вашом ингеренцијом?**

- Из аспекта теретног превоза нису пуно. Италијанска компанија „Фијат" која у Крагујевцу има своју фабрику и даље је неприкосновена када је у питању Карго. Сваки дан кроз ранжирну станицу Пожега прође најмање једна гарнитура са преко 200 нових возила. У сезони чак и по два теретна воза са Фијатовим аутомобилима настављају пут барском пругом ка црногорској луци. Све секције железничког сектора максимално су ангажоване на овом приоритетном задатку, па често ускаче и додатно људство како би био испоштован ред вожње. Из Никшића стижу редовне количине товареног боксита, а из Босне овим коридором иде превоз товарене глинице. Периодично се превозе деривати нафте и жито али, генерално, фијатови аутомобили предњаче.

**■ „Пруга": Велики одлив извршног особља у минулом периоду није заобишао ужичку секцију. Како успевате надоместити хроничан дефицит отправника возова када теретни саобраћај бележи готово исти обрт као 2016. године?**

- Ту смо заиста на великим мукама. У протекле две године, по програму Владе Републике Србије, „споразумно" је ову секцију напустило 25 отправника возова. На овај горући проблем као шеф Секције je перманентно сам упозоравао пословодство захтевајући хитан пријем нових кадрова. Маја ове године коначно је заснован радни однос за 12 отправника возова у Секцији за СП Ужице. Имамо најаву да ће и у наредној години радни однос засновати још 14 саобраћајно-транспортних техничара.

583 КИЛОМЕТРА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ МРЕЖЕ У ТРИ ПРАВЦА КОНТРОЛИШЕ ДЕЈАН КУЉАНИН

**■ Старосна структура запослених у готово свим друштвима железничког сектора изузетно је неповољна. Како по том питању ствари стоје у Вашој секцији?**

- Баш лоше. Дужина радног века извршилаца у ТК центру Пожега нарочито је проблематична. Ту морамо приоритетно попунити упражњена места ТК диспечера са најквалитетнијим отправницима возова на прузи. Надам се да ће то бити решено већ у јануару идуће године. Велики нам је проблем око извршавања дужности и задатака на позицијама где извршилаца више нема, иако све те, прописима дефинисане дужности, постоје и даље.

**■ Последњих месеци било је доста критика, па и врло оштрих речи санитарних инспекција због (не)одржавања хигијене у службеним местима на барској прузи. Станица Ваљево била је буквално пред затварањем. Да ли се с тим у вези било шта поправило?**

- Чишћење радних просторија у службеним местима на железничкој мрежи под мојом ингеренцијом углавном обављају сами запослени. Одлуком менаџмента нашег друштва, у знатном броју службених места започели су радови на уређењу станичних зграда: сређује се станица у Лајковцу, а ускоро ће и у Лазаревцу. У Ваљеву смо средили мокри чвор. Морам нагласити да је иницијативом запослених у појединим станицама већ урађена санација простора који користе путници. Једноставно, железничари су се организовали, засукали рукаве и сами физички одрађују све послове у вези с хигијеном. Било је чак ситуација да су за такве „радне акције" шефови појединих станица плаћали и људе ван фирме из сопственог џепа.

**■ Каква је ситуација са локалним путничким саобраћајем, регио и међународним возовима на железничком коридору у овом делу земље?**

- Сви локални возови саобраћају на релацији Београд центар – Ужице са изменом гарнитура у Ужицу. Путници овде пресеదају јер Штадлерове електромоторне гарнитуре не настављају даље. Корисници наших услуга до Врбнице путују у старим композицијама. Швајцарски флирт никада и није ишао даље од града на Ћетињи због лошијег стања пруге која ће тек бити ремонтована. Из Ужица ка државној граници свакодневно саобраћају два пара возова, јутарњи и вечерњи. Кроз административни центар Златиборског округа, према важећем реду вожње, током 24 сата прође тачно десет пари возова за превоз путника. Неке гарнитуре овде завршавају вожњу, нек полазе баш из Ужица. Три пара су међународни возови за Бар, седам су регио возови. Од тих седам, три су „регио-брза" и они се не заустављају у свакој станици. Остали су класични локалци.

**■ Протеклих месеци било је доста негодовања путника због необјашњивог задржавања у Реснику. На тој станици возови су редовно стајали у месту и до сат времена. Највише критика односило се на чињеницу да током тих једночасовних „пауза" пред уласком у Београд, људима у возу нико није саопштавао прави разлог задржавања. Какав је, заиста, проблем са станицом Ресник?**

- Време вожње у суштини је прихватљиво. Релацију Београд центар – Ужице, возови сада преваљују за 3 сата и 10 минута, док је пре реконструкције пружне деонице Ресник – Ваљево, то време износило знатно преко 4 сата. Што се тиче задржавања возова у Реснику, ствар је потпуно јасна! Одмах по отварању ремонтоване деонице (Ресник – Ваљево), започели су интензивни радови на београдском чвору. У престоничким станицама, током већег дела ове године, управо због тих радова смањени су колосечни капацитети. Примера ради, уколико воз са нишке пруге улази у Београд – он има приоритет јер се води као међународни воз. Довољно је да он касни само 15 минута, па да се аутоматски поремети комплетан ред вожње. Уколико тај регио воз из Ужица уђе у станицу Ресник, он мора пропустити међународну композицију са нишке пруге. Чак и брзи воз за Бар који баш у то време напушта станицу Топчидер, такође, мора пропустити ову гарнитуру са југа Србије. Када при том имате у виду да је од пет расположивих станичних колосека у Реснику, само један обављао функцију због капиталног ремонта пруге, право је чудо да задржавања нису (била) и дужа. На сву срећу, ови радови се полако приводе крају па ће тога бити све мање. Бржи трансфер путника на релацији Београд – Ваљево – Ужице већ је током августа био евидентан, тако да ја очекујем да важећи ред вожње ускоро буде поштован у минут.

**АЛЕКСАНДАР РАНКОВИЋ**

ОБЕЗБЕЂЕНИ ПУТНИ ПРЕЛАЗИ У ИВЕРКУ

# АНТОНИЋА РАМПА КОНАЧНО ОСВЕТЉЕНА

Након све учесталијих налета возова на друмска возила пред Ваљевом, „Инфрструктура железница Србије" је са овдашњом локалном самоуправом пронашла решење за два најкритичнија путна прелаза. На црним тачкама барског колосека од 1996. године до данас 13 лица изгубило је живот. Да је железнички коридор кроз југозападну Србију изузетно сложен у саобраћајном смислу јасно је и по броју путних прелаза којих од Ресника до Ваљева има укупно 28. До државне границе са Црном Гором постоје само још два, ни изблиза толико проблематична, будући да је конфигурација терена у Златиборском округу неупоредиво захвалнија за прелазак преко пруге.

Додатно подизање степена осигурања увођењем осветљења на два најфреквентнија „прелаза" (Антонића рампа и тзв. Европа) резултат је априлских састанака представника локалне самоуправе и пословодства „Инфраструктуре железнице Србије" (чак осам их је лоцирано на територији Ваљева).

**- Током шеснаестомесечне реконструкције дела барске пруге, сви путни прелази на од главног града до Ваљева су сређени. Промењена је стара и инсталирана нова опрема. Учестали налети који су само у овој години однели два људска живота, изнудили су ово, да тако кажемо, „ад хок" решење без обзира на то што су сви прелази на барској прузи, са железничког становишта, апсолутно осигурани** – тврди шеф ОЦ ЗОП Ваљево, **мр Драган Милутиновић.**

Свим трагичним догађајима на овом делу пружног коридора који се углавном протеже долином Колубаре кумовали су управо возачи друмских возила јер нису поштовали елементарна саобраћајна правила.

**- Често се догађају апсурдне ситуације па возачи помисле да је воз стао да би они могли да пређу преко колосека?! Машиновођа је заправо укочио само из разлога да возом не би налетео на путничко возило које се у том тренутку већ налази у „мртвом углу". И поред свих тих хроничних неспоразума који се свакодневно дешавају на пругама широм Србије, осветљењем поменутих „прелаза" у Иверку, са грађевинско-техничког аспекта, не мења се готово ништа. Конкретно, путни прелаз код некадашње кафане „Европа" био је максимално обезбеђен и пре постављања рефлектора на челичне капије уз пругу, односно, пре интервенције на магистралном путу (М4), те уградње тзв. успоривача (звучно-вибрационих трака)** – каже за наш лист први човек ваљевске секције ЗОП.

Овдашњи железничари су убеђени да од наведених „новина" неће бити суштинске користи пошто све, ипак, зависи од возача. У поменутом случају проблем је и то што магистрални пут од Диваца до Ваљева читавом својом трасом озбиљно улази у такозвани пружни појас. Возачи су због тога визуелно лишени да правовремено процене ситуацију и адекватно реагују јер воз готово и не могу уочити до изласка на саму пругу. Између саобраћајнице и колосека има простора таман за то њихово возило и ништа више. Нема места чак ни за бициклу, а камоли полубранике чијом би евентуалном инсталацијом било онемогућено скретање ка прузи.

Истина, са електричном енергијом преузетом из светлосно-сигналних уређаја железнице, путни прелази сада су неупоредиво безбеднији за путнике који са аутобуског стајалишта намеравају прекорачити колосек у Иверку. Возачи аутомобила од свега наведеног неће имати пуно користи. Напротив. Осветљени путни прелази на једној, локомотива која се ноћу приближава, такође, са упаљеним светлом – на другој страни?? Утисак је да све може бити и далеко компликованије, сматрају саобраћајни стручњаци у граду на Колубари. **А.Р.**

**33** месеца је грађена Главна железничка станица у Београду

## НАЧЕЛНИК СТАНИЦЕ

Београдска железничка станица у почетку није имала шефа, већ начелника. Будући да је у то време она била погранична станица, начелник је морао да познаје дипломатске прописе и да говори више језика, због свакодневних контаката са аустроугарским представницима.

Фото: Милован Костић

**ИЗЈАВА БРОЈА**

Зграда железничке станице, изграђена 1884, биће реконструисана и постаће Историјски музеј Србије, а на месту где се сада налазе перони, градиће се уметничка галерија.

**Горан Весић**
ГРАДСКИ МЕНАЏЕР ГРАДА БЕОГРАДА

ВЕСТ СА ПРУГЕ

## ВИЛСОНОВ ТРГ

Крајем двадесетих и почетком тридесетих година XX века уређен је Вилсонов трг (Савски трг). Изграђена је Пошта 2 и бројне друге зграде, уређени тротоари и парк испред железничке станице. На месту порушеног брзовозног магацина, постављена је станична башта. У време градње Поште 2, уређена је фасада левог крила станичне зграде, у којем је смештена дворска чекаоница. Нови изглед трга и станице, приказан је на слици Бранка Омчикуса, „Железничка станица Београд".

РАДОСАВ ПОПОВИЋ

# ИСКУСТВО И МЛАДОСТ ЈЕ „ДОБИТНА КОМБИНАЦИЈА"

Године проведене на пословима у Главној железничкој станици Београд за **Радосава Поповића** су године у којима је стекао искуство, али и пријатеље за цео живот јер, како каже, станицу не чине само објекти, возови, перони, магацини... станици „душу" дају људи који у њој раде. У Главној железничкој станици Поповић је радио као помоћник шефа станице од 2003. до 2006, био је шеф станице за путнички саобраћај од 2006. године, а у периоду 2008–2009.године радио је на пословима шефа Организационе јединице (ОЈ) за превоз путника Београд.

**-Убрзо након завршетка студија на Саобраћајном факултету у Београду, 2000. године, на смеру за железнички саобраћај, имао сам срећу да завршим приправнички стаж на железници по старом програму и прођем цео систем од Макиша до Ресника. Учио сам посао од стручњака са дугогодишњим искуством, који су преносили своја знања нама, млађим колегама, и припремали нас за одговорне послове на железници. Стицајм срећних околности, 2003. године постављен сам за помоћника шефа станице у време када је шеф станице био Мирослав Стојчич, сада генерални директор „Железница Србије" ад**, присећа се Поповић и наставља.

**-Поред Стојчића, поменуо бих Звонка Будрака, Веселина Костића, Јову Ивошевића, Љубу Апостоловића, Олгицу Бабић и Милоја Перића са којима сам, такође, радио. У истом тиму радиле су старије колеге са дугогодишњим стажом, али и ми млађи стручњаци који смо, готово до јуче, седели у студентским клупама. Комбинација искуства и младости је била „добитна комбинација"** за успешан рад Станице.

**- Посао је био динамичан, јер је обим путничког саобраћаја био велики. Поменуо бих одличну сарадњу са: оперативним помоћницима, контролорима путничке благајне, благајницима, отправницима, магационерима, возовођама, кондуктерима, маневристима и многим другим радницима, који су обављали послове са великим ентузијазмом. За мене је рад у таквом окружењу значио одличну праксу и стицање великог искуства.**

Поповић нарочито издваја ноћна дежурства током летње сезоне, у време отпреме барских возова, када је отпремано по пар стотина аутомобила и неколико хиљада путника. Повећан обим рада био је и током викенда и државних празника. **-Млађе колеге и ја смо се „калили" на тим пословима, који су за нас били изазов, док је за старије колеге то био рутински рад.**

**- Један од најзахтевнијих послова у време мог рада на железници је била организација саобраћаја возова током одржавања концерта америчке рок групе „Ред Хот Чили Пеперс" у Инђији, 2007. године. Саобраћај возова је тако организован да су гарнитуре возиле у интервалу од 15 до 20 минута. Сећам се да смо, Мирослав Стојчић и ја, били у управљачници локомотиве једног од тих возова и на лицу места контролисали саобраћај.**

**-Током година проведених на Железници, осим подсећања на оперативне задатке када се очекивало да, осим стручности, постоји и сналажљивост у решавању проблема, оно што памтим јесте колегијалност и дружење након обављеног посла.**

**-Пријатељство, које се рађало из дружења ван посла, красило је атмосферу и међуљудске односе и било главна „погонска снага" у раду Станице. Иако сам отишао са железнице почетком 2010. године, са пријатељима које сам тамо стекао и данас сам у контакту, јер су то пријатељства за цео живот.**

Љ. БОГДАНОВИЋ

## СЛАВОЉУБ ПОТИЋ, ПРВИ МАШИНОВОЂА НА БАРСКОЈ ПРУЗИ

# Успомена вреднија од новца

### Грађани и железница

Колико је железница значила грађанима и какав однос су имали према њој, можемо прчитати управо у „Прузи" од 11. јуна 1976. године. Први радио телеграфиста на Балкану Јова Ђуровић је оставио свом сину у аманет да, уколико он не доживи тај дан, преда дукате првом машиновођи и ложачу на новој барској прузи. Милан Стефановић, златар из Београда, предао је Млађи Цветковићу, машиновођи првог редовног воза на прузи Београд-Бар, који је пошао 30. маја 1976. Године, златан прстен са грбом Београда и гравираном посветом. „Пруга" пише и о грађанима који су, дуж читаве пруге, давали поклоне особљу првог редовног воза.

**● 15. јула 2016. године пензионисани Славољуб Потић отворио радове на реконструкцији барског колосека (Ресник – Ваљево)**

### После четрдесет две године

Једном од најзначајнијих догађаја у историји наших железница, пуштању пруге Београд–Бар у саобраћај, био је посвећен и 76. број „Пруге" од. 11. јуна 1976. године. Између великих вести, репортажа о новоизграђеној прузи, свечаном отварању, фотографија Јосипа Броза, на страни 10 малени чланак и фотографија. У краткој информацији стоји да је Јова Ђуровић из Цетиња, први радио телеграфиста на Балкану, своме сину, професору Андрији Ђуровићу, оставио аманет да, првом машиновођи и ложачу, који буду довезли воз из Београда у Бар, преда по дукат. Тог 28. Маја 1976. Године, син је успео да испуни аманет и да првим машиновођама, Трифуну Николићу и Славољубу Потићу уручи златнике.

ИСПУЊЕНА ЖЕЉА

Машиновође првог свечаног воза којима су допутовали наши гости у Бар нису ни очекивали да их очекује изненађење на платоу ове станице. Непосредно после великог народног збора одржаног поводом доласка Председника Тита у Бар и пуштања у саобраћај новоизграђене пруге Београд — Бар, професор *Андрија Ђуровић* из Цетиња потражио је машиновође ганцове композиције. То су били *Трифун Николић* и *Славољуб Потић*.

Извршавајући жељу свог покојног оца *Јова Ђуровића*, првог радиографисте на Балкану, Андрија је Николића и Потића даривао са по једним златником. Предајући златнике, професор Ђуровић је машиновођама пренео поруку свога оца: „Ако ја не доживим да сачекам први воз из Београда до Бара и да лично предам ово златнике, учини то у моје име". Предајући вам ове златнике, испуњавам његову жељу, истакао је на крају професор Ђуровић.

Машиновође Николић и Потић топло су се захвалили професору Ђуровићу на овом поклону и истакли да ће им ови златници представљати драгу и трајну успомену.

Р. Р.

Осамдесетшестогодишњи **Славољуб Потић**, данас витални господин који лежерно проводи пензионерске дане у Београду, права је ризница о историји и животу железница.

Био је први машиновођа воза који је, новоизграђеном пругом Београд–Бар, почетком маја 1976. године, од Београда до Титограда, возио новинаре. Каже да је гарнитура била нова, Ganz, чиме се нарочито поноси. Новинари су се, вели, на сваких петнаест минута, смењивали у кабини и фотографисали.

Пред мостом Мала Ријека, тада највишим железничким мостом у Европи, од којег и данас застаје дах, воз је стао. Фотографисање. Са Потићем је, тада, у кабини био инжењер Лукић, представник главног извођача. Понет емоцијама, све време путовања је показиво на пределе око пруге, новоизграђене станице, али и нове куће, викендице и говоро: „**Видиш, све је ово пруга изградила**."

Показује нам пожутело писмо. На парчету хартије, елегантним рукописом исписано:

**„Машиновођи првог воза! `Ако ја не доживим да сачекам први воз од Београда до Бара и лично предам ове златнике, учини то у моје име.` Биле су ријечи мог оца, Јова Ђуровића, првог радио телеграфисте на Балкану. Предајући вам ове златнике, испуњавам његову животну жељу"**

Тог 28 и 29. маја, са колегом **Трифуном Николићем**, довезао је у Бар моторни воз, који је био претходница „Плавог воза". Композиција којом је допутовало особље пристигла је на пети колосек, прича Славољуб. Искрцали су се и стали на унапред предвиђена места, како би дочекали Тита.

Присећајући се тог дана са осмехом каже:

**„Тито се попео на бину и одржао говор. Људи кличу, деца машу. Завршио се говор, неко прозива: `Потић, да се јави Потић!` Шта је сад, мислим се, није свеједно, шта се десило. `Зову те из ТВ „Титоград"` Што мене? Кад тамо професор са Цетиња, испуњава жељу свога оца. Нисам очекивао..."**

И данас чува дукат, као породичну вредност. Каже да га не би дао ни за шта на свету.

### Прва генерација машиновођа за дизел вучу

Своју каријеру Славољуб је започео као машиновођа на парним локомотивама. Возио је серије ЈЖ 05 и ЈЖ 016. Године 1959, послат је на обуку за дизел вучу. То је била прва генерација машиновођа дизелки.

Крајем шездесетих година, повремено је ангажован на „Плавом возу", као један од бољих машиновођа. Каже да протекције нити је тражио, нити су му биле потребне. Свој посао је волео и умео да га ради. „**Кад човек воли и поштује свој посао, кад мисли само о безбедности колега и путника, онда јесте најбољи,**", каже Славољуб.

### Још једном први

Године 1978. завршен је Нови железнички мост на Сави. Било је потребно извршити пробну вожњу са оптерећењем. Славољуб Потић нам казује: „Зову мене и колегу да хитно дођемо на Нови Београд. Потребна замена. Одемо ми, кад кажу да се тестира нови мост. Две дизелке и 40 вагона пуних шљунка. Пита ме неки новинар да ли се бојим. Ја да се бојим, ја сам први прешао барску пругу?!"

Током своје дуге каријере, возио је за Загреб, Пулу, Скопље, Бихаћ, Косово Поље. Осамнаест година возио је за Зајечар, пет година за Пећ. Никада и нигде није имао проблеме и непријатности.

Последње вожње „Плавим возом", возио је 1983. и 1984. године. Прве године је возио високу делегацију за Кичево, а наредне, француског председника Митерана за Ново Место. После тога, до 1986, радио је као машински контролни орган.

На испраћају у пензију, колеге су овом човеку који каже да није бројао километре, али да мисли да је, возом, два пута обишао Земљу, поклониле монографију „Тито и железничари", са посветом и потписима. И ова књига заузима значајно место у збирци Салвољубових успомена.

ИВАНА ЈОВИЧИЋ ЂУРЧИЋ

ЈОВО ИВОШЕВИЋ, ШЕФ СТАНИЦЕ ОД 2008. ДО 2013. ГОДИНЕ

# ЧЕТРДЕСЕТИ ШЕФ СТАНИЦЕ

**● На место шефа Главне железничке станице Београд 2008. године изабран је Јово Ивошевић, 40. шеф ове станице од њеног постанка, а 18. од завршетка Другог светског рата**

На место шефа Главне железничке станице Београд 2008. године изабран је **Јово Ивошевић,** након одласка Веселина Костића на нову дужност. Незванични хроничар станице Београд, наш дугогодишњи фоторепортер-новинар **Богољуб Бата Чизмовић**, записао је тада у нашем листу да је „према непотпуним историјским подацима Ивошевић четрдесети шеф ове станице од њеног постанка, а осамнаести од завршетка Другог светског рата".

**15 ГОДИНА РАДНОГ СТАЖА НА ЖЕЛЕЗНИЦИ ИМА ЈОВО ИВОШЕВИЋ**

Као први човек ове станице, на чијем је челу провео пет година (до 2013) , каже да су то биле године током којих се „калио" као руководилац и као човек. Јово Ивошевић сада ради као директор Центра за унутрашњу контролу у железничкој компанији „Инфраструктура железнице Србије".

Рођен је 1972. године у Огулину, где је завршио основну школу и гимназију. Саобраћајни факултет, железничког смера, завршио је у Београду 2000. године. На железници је почео да ради 2003. године у СТП-у „Београд", као технолог у саобраћајним секцијама за СТП Суботица и Београд. Од 2005. до 2008. године у Главној железничкој станици Ивошевић је радио на пословима помоћника и заменика шефа станице. На место помоћника дошао је 2005. године у време када је Мирослав Стојчић, садашњи генерални директор „Железнице Србије" ад, био шеф станице.

### Станица живи кроз филмове

Током његовог службовања у станици Београд, осим свакодневневних послова организације саобраћаја и превоза путника, снимљене су бројне телевизијске серије и филмови. - Поменуо бих серију „Монтевидео", током чијег снимања је било доста захтевних маневара у самој станици, које смо ми у станици, са вашим, а тада нашим, Медија центром са успехом завршавали, што је забележено и оком камере. Кроз те серије и филмове Главна железничка станица Београд наставља да „живи" – додао је на крају Ивошевић.

**-Током година проведених на овом одговорном послу стицао сам искуство решавајући проблеме, како би се рекло, у „ходу". Доста су ми помогле старије колеге, чији је дугогодишњи стаж на железници био од непроцењивог значаја за савладавање проблема, који су се у овако великом систему јављали. Млађе колеге су, пак, својом стручношћу и ентузијазмом биле „покретачка снага" станице** – каже Ивошевић и додаје.

**-Редовитост и безбедност саобраћаја били су приоритети свих нас у станици, али и на железници у целини. Иако је обим путничког саобраћаја био велики, а посао динамичан, све је реализовано кроз тимски рад. Владала је одлична сарадња између: оперативних помоћника, отправника, возовођа, манаевриста, кондуктера, благајника и свих других радника станице, који су радили као један уигран тим. Наравно, за такву организацију саобраћаја били су заслужни бројни шефови станица пре мене, а ја сам само такав систем рада наследио и трудио се да га одржим на истом нивоу.**

Поред редовног саобраћаја возова, Ивошевић издваја организацију саобраћаја возова током летњег периода, када је железница Србију спајала са три мора: Јадранским, Средоземним и Црним. Нашим путницима било је омогућено да изаберу дестинације по жељи превозом до црногорског приморја, затим до Сплита и Ријеке у Далмацији, бугарских летовалишта Бургаса и Варне, Истанбула у Турској или грчке луке Солун. Путовало се и до бројних европских градова, а карта више тражила се и до Венеције и Прага.

**- У време мог руковођења станицом било је бројних дешавања на Главној станици, али и железници у целини. Можда је интересантно поменути, да је током 2010. године, био знатно повећан обим саобраћаја, а разлог је био, природна катастрофа. Наиме, сећате се да је 2010. године прорадио вулкан на Исланду и да су се ширили облаци пепела и дима, као и да је авио саобраћај био блокиран. Тада је железница у целој Европи, па и код нас профитирала, јер су се многи путници преоријентисали на превоз возовима** – присећа се Ивошевић.

ЉИЉАНА БОГДАНОВИЋ

ПОЈАЧАН САОБРАЋАЈ У НОЋНОЈ СМЕНИ СТАНИЦЕ ПАНЧЕВО ГЛАВНА

# НОЋНИ РАД БЕЗ ПАУЗЕ

Панчево главна, ноћу

Канцеларија отправника возова Панчево главна

Укидањем теретног саобраћаја на релацији: станица Београд Дунав, промет возова на панчевачкој главној станици знатно је повећан. У канцеларији отправника возова динамично је током целе ноћне смене. Отправници и прегледачи кола у сталној су комуникацији са радницима „Србија карга". Заједно договарају пријем, ранжирање, маневрисање и отпрему теретних композиција.

### Нови оператери на српским пругама

Посла има заиста много, па није редак случај да особље нема времена ни за вечеру. Поред тројице отправника возова на којима се базира највећи део организације саобраћаја, захтеван посао имају и прегледачи кола који током ноћи у просеку прегледају 15 до 20 возова и око 100 теретних вагона. Повећању броја возова допринело је и присуство два нова оператера на нашим пругама: „Комбиновани превоз" и "Деспотија". Они често обављају транспорт преко панчевачке главне станице. Због новонастале саобраћајне ситуације у београдском железничком чвору дошло је до нове организације у теретном саобраћају, нарочито на пруги ка Панчеву. Крајем јуна за редован саобраћај укинуте су станице Београд Доњи град и Београд Дунав, кроз које су пролазиле композиције за Панчево. Ипак, због потребе Луке Београд и коминтената који и даље користе услуге железнице, саобраћај се кроз ове станице одвија по потреби. Припрема и ранжирање возова обавља се у станици Панчево главна, чије је возопратно особље задужено за отпрему, пријем и пратњу током вожње.

### Транспорт робе у ноћним сатима

Због великог броја путничких возова, нарочито оних из система „Бг воза", теретни саобраћај се на пруги између Београда и Панчева одвија претежно ноћу и то алтернативним правцем. Број возова у пријему и отпреми је велики, а средином августа у једној од ноћних смена забележено је чак 24 воза. Томе треба додати чињеницу да то није само број у пријему и отпреми, већ да се више од половине тих возова ранжира и припрема за транспорт ка упутним станицама. Најчешће се возови отпремају ка Београд ранжирној станици, Нишу, Пожеги, Суботици, Новом Саду, Ковачици, Зрењанину, Елемиру, Кикинди и Вршцу. Поједине композиције директно се отпремају ка Бугарској, Румунији, Мађарској, Хрватској, Словенији, Италији, Аустрији, Немачкој и Француској. Из ове станице крећу посебни теретни возови за Рафинерију Панчево, Петрохемију и Азотару, као и панчевачку Луку Дунав. Рафинерија већ дуже време, због великог обима производње, возове отпрема и прима током целе ноћи, а слична ситуација је и са Петрохемијом и Луком Дунав, због чега у станици Панчево Војловица свако вече дежура отправник возова.

### Крађе на двоколосечној прузи

Организација саобраћаја у станици Панчево главна веома је специфична и захтева максимално ангажовање свих запослених, нарочито отправника возова који воде бригу да се возови у најкраћем року припреме за даљу отпрему.

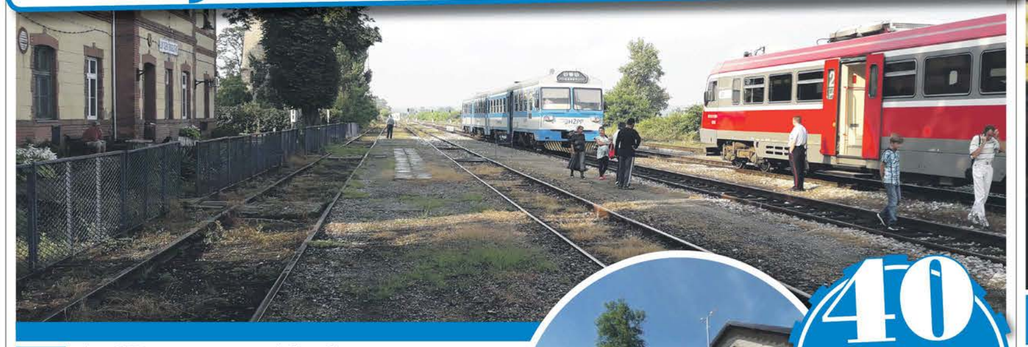
Комуникација са станицама ка Београду већ неколико месеци одвија се отежано због управљачких уређаја. Иако је пре извесног времена ка Београду пуштена нова двоколосечна пруга са новим инфраструктурним објектима, поново су покрадени каблови за уређаје тако да се саобраћај тренутно одвија на "станични размак". Из тог разлога се, примера ради, сваки воз мора зауставити у Јабучком риту, што доводи до кршења важећег реда вожње. Има ситуација, мада не толико честих, када на компјутерима "падне систем", па се саобраћај организује по посебном режиму.

Панчевачки железнички чвор је међу првима у Србији по промету возова. Да би се адекватно одговорило захтевима и потражњи привреде, потребно је да се саобраћајно особље појача са још неколико извршилаца. Станици Панчево главна би, кажу железничари, добро дошла једна станична маневарка која би у огромној мери растеретила рад осталих локомотива. Тиме би се, сматрају запослени, омогућио бржи пријем и отпрема возова на једној од најрентабилнијих железничких испостава у Србији.

**Ј.ВЕБЕР**

# СТАНИЦА БОГОЈЕВО: ВИКЕНДОМ БЕЗ ВОЗОВА

# ПУТНИЦИ ПРИЖЕЉКУЈУ ВИШЕ ВОЗОВА У МЕЂУНАРОДНОМ САОБРАЋАЈУ



Станица Ердут

**40 ПУТНИКА СВАКОДНЕВНО ПРОЛАЗИ КРОЗ СТАНИЦУ БОГОЈЕВО**

**Сарадња пограничних органа са железничарима је веома добра и до сада није забележен ниједан већи проблем**

Крајем 2015. године пут Ердута и Осијека почели су поново да саобраћају путнички возови, чији је саобраћај био обустављен од бомбардовања 1999. године, када је порушен железнички мост на Дунаву. Теретни саобраћај био је успостављен неколико година пре, 2008.

Свакодневно, кроз ову станицу, према подацима саобраћајног особља, прође четрдесетак путника. И то – радним даним. Било би тако и викендом, празницима, али возова – нема. Дуго година жители ове регије, као и љубитељи железнице, захтевају да возови саобраћају свакодневно. Управо викендом, као и у време празника – сматрају путници – поменута линија била би и те како исплатива јер и са хрватске и са српске стране постоје људи који гравитирају ка Сомбору, Новом Саду, Ердуту, Даљу и Осијеку. Поред запослених, воз као превозно средство радо користе ђаци и студенти, пензионери, али и они који долазе искључиво на лечење. Један број путује из економских разлога, нарочито када је у питању трговина уз саму границу. Из станице Богојево постоје одличне везе ка Суботици, Сомбору, Врбасу и Новом Саду, док се са станице у Осијеку остварују везе са Винковцима, Врполјем, Копривницом и Загребом.

У разговору са железничарима из хрватске пограничне станице Ердут сазнали смо да возови не саобраћају викендом и празницима будући да нема дежурстава станичног особља. Граничне прегледе путника у станици Богојево обављају припадници Граничне полиције и Царине, који долазе са друмског граничног прелаза у време доласка возова. Иста ситуација је и са хрватске стране. Сарадња пограничних органа са железничарима је веома добра, посао се обавља по устаљеној процедури и до сада није забележен ниједан већи проблем. И даље има спорадичних случајева илегалног преласка границе, нарочито у близини моста на Дунаву, где имигранти покушавајуући на територију Хрватске.

### Без моста 7 година

**5. априла 1999. године НАТО авијација бомбардовала је мостове на Дунаву код Богојева. Том приликом тешко је оштећен железнички мост који спаја Србију и Хрватску, односно Богојево и Ердут.**

**Обнова железничког моста код Богојева завршена је крајем 2006. године, а средства су обезбедиле Влада Србије и Влада Хрватске уз помоћ донација Норвешке и Белгије. Мост је отворен 15. децембра 2006.**

### Због великог броја возова у ноћној смени није било времена за вечеру

До краја осамдесетих година прошлог века станица Богојево била је веома фреквентна у бившој Југославији. У току 24 сата кроз њу је пролазило више од 50 возова у локалном и међународном саобраћају. Овуда су пролазили возови из Београда, Новог Сада, Суботице, Сомбора, Винковаца, Осијека, Загреба, Сарајева, Плоча, Сплита, Задра и Шибеника. Саобраћало је и неколико пари међународних возова који су покривали релацију између Букурешта, Кикинде, Загреба и Ријеке. Старији железничари и данас препричавају догодовштине о тим временима, а једна од занимљивијих је и та да су током летњих месеци у ноћним сменама били толико заузети послом због чега се дешавало да нису имали времена ни да вечерају већ су то радили „с ногу". Поред великог броја путничких возова кроз станицу је током дана пролазило и тридесетак теретних композиција, од којих су се неке због ранжирања, утовара и истовара робе задржавале у месту.

**Ј.ВЕБЕР**

### Нови возови - више путника

**Од када су у саобраћај уведени нови дизелмоторни возови, број путника је повећан на свим правцима. Возови су климатизовани, комфорни, и што је најважније, нема кашњења. Богојево је поред оближњег ловишта познато и по својим језерима, али и предивном обалом на Дунаву, па за долазак на та места туристи често користе железницу.**

ИНТЕРЕСОВАЊЕ ПУТНИКА НА РЕЛАЦИЈИ БЕОГРАД–ЉУБЉАНА–БЕОГРАД

# У ВОЗОВИМА НАЈВИШЕ МЛАДИХ

**Међународни ноћни возови на релацији Београд–Љубљана–Београд почели да саобраћају крајем јуна**

Фото: shutterstock

Према информацијама агенције „Оптима турс", која у организацији Словеначких железница доставља кола са лежајевима – места у кушету и кабинама са четири лежаја углавном су попуњена. Цена резервације лежаја на благајнама износи 14, док у возу она износи 17 евра.

### Велики избор дестинација, интересантне понуде, повољне цене

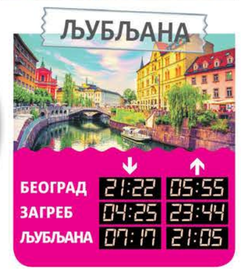
Путници у кушету добијају кроасан и флашицу минералне воде, а по жељи могу бити послужени са неколико топлих напитака. Цена регуларне карте од Београда до Љубљане и Марибора износи око 35 евра, а за оне који раније набаве карте по понуди „Љубљана специјал" цена је 29 евра. За повратно путовање треба издвојити још толико. Поред Београда и Љубљане, један број путника путује и до Загреба, односно, Севнице и Зиданог Моста где се остварује директна веза са Целјем, Марибором, Грацом и Бечом.

Воз који носи службену ознаку 410 полази из Београда у 21.22 сати, док је полазак воза 411 из Љубљане у 21.05, односно из Загреба у 23.44 сати. Путници који путују даље од Љубљане у истом возу, путовање могу наставити за аустријски град Филах где са тамошње централне станице могу остварити везу за Еуро сити возом 112 „Вертерзе".

Београд

Загреб

Љубљана




Ова гарнитура иде из Клагенфурта за Минхен, Штутгарт и Дортмунд, са којим се на успутним станицама остварују везе за многе немачке градове.

Што се тиче преласка граница, задржавања су у временским оквирима предвиђеним редом вожње. Воз из Београда за Љубљану у станици Шид мења локомотиву и возопратно особље.

У Загреб се стиже у 4.25, где поново долази до измене возопратног особља. Након тридесетак минута вожње воз стиже у Добову, словеначку пограничну станицу, названу још и „Капија Шенгена". Ту се мењају локомотиве и возопратно особље које воз даље прате све до завршне станице у Љубљани.

**29 ЕВРА ИЗНОСИ ЦЕНА КАРТЕ ПО ПОНУДИ „ЉУБЉАНА СПЕЦИЈАЛ"**

Према информацијама добијеним из „Словеначких железница" ова гарнитура ће највероватније саобраћати и следеће године током летње сезоне. Уколико се у међувремену постигне договор са представницима српских и хрватских железница, воз би поново могао да саобраћа током целе године.

**Ј.ВЕБЕР**

Станица Љубљана, пред полазак воза за Београд

ИЗ МАШИНСКЕ ШКОЛЕ НИШ

## Изашли отправници, уписале се машиновође

Машинска школа Ниш ће и ове године почети школовање будућих железничара. Планом уписа за школску 2018/19. позив је упућен за 34 места у одељењу за занимање техничар вуче, популарни машиновођа, у четвртом степену стручности. Директорка школе Весна Ристић овом приликом је предочила да је велико интересовање за преквалификацију у ово занимање, чак и факултетски образованих кандидата, па је благовремено размишљање о будућем позиву у интересу свих.

- Железница креће неким новим пругама, очекује се природни наставак смене генарација у извршним службама. За то су неопходна и нека нова знања која школа пружа, те је за свршене основце који возове гледају и са љубављу и као део сопствене будућности, правовремени избор јако важан. Ми смо својим знањем и радом омогућили свој деци из овог дела Србије школовање и у Нишу на најквалитетнији начин, каже директорка Ристић.

Машинску школу је крајем ове школске године са успехом завршило одељење саобраћајно-транспортних техничара, а раније генерације, како оних из редовног школовања, тако и оних који су знање стекли преквалификацијом, своје знање већ потврђују и дуж српских пруга, обављајући редовне радне обавезе. Свима у овој школи јако је важно да се виде и докажу кроз свој приоцес рада као предуслов и саставни део будуће железнице у Србији. Ж.Ристић

СРБИЈА ВОЗ

## Нови дизајн кушет кола

Први ремонтовани вагон новог дизајна, са лежајевима (кушет кола), крајем јуна изашао је из фабрике "Гоша" у Смедеревској Паланци. Већ је на колосеку и саобраћа на релацији Београд–Бар–Београд. Пре месец и по дана стигао је и други вагон који, такође, саобраћа у ноћном возу за Бар.

Према информацијама добијеним директно из Предузећа, још неколико вагона овог типа, након ремонта, биће сукцесивно укључено у редован саобраћај.

Инцијатива „Србија воз-а" да стара кушет кола најпре ремонтује и редизајнира, а потом их укључи на правцу за Црну Гору, по свему судећи, био је веома добар пословни потез. Реакције путника су више него позитивне. Барском пругом ће се убудуће путовати неупоредиво удобнијим и комфорнијим вагонима. Исти концепт, како сазнајемо, врло брзо ће се примењивати и на правцу према Будимпешти.

„СРБИЈА ВОЗ" НЕЗАМЕЊИВ ЗА КРАТКЕ РЕЛАЦИЈЕ

# ЈУЖЊАЦИ СЕ НЕ ОДРИЧУ ВОЗА

Железничка станица Ниш

Железничка станица Бела Паланка

Возови са свих пет пружних праваца и даље долазе у Ниш сасвим задовољавајуће попуњени. Искоришћеност капацитета се, наравно, мења дуж пруге, па има растојања између појединих станица где је попуњеност близу сто одсто. По свему судећи, тајна је у дужни релације. Наиме, житељи мањих места који путују на краћим трасама уопште немају дилему око превозног средства пошто је возна карта од 30 до 50 одсто јефтинија од аутобуске. Будући да су у питању кратка путовања, вишак времена које мања брзина воза „однесе" углавном је безначајна или (у најгорем случају) подношљива, тврде путници.

**Воз је овде (и даље) чувар социјалног мира и то железница, кажу путници, ради на коректан начин.**

Оно што је на југу и југостоку Србије још важније од времена – то је новац! Време се некако и пронађе. Са новцем, посебно међу старим и сиромашним становништвом, то много теже иде. Воз је овде (и даље) чувар социјалног мира и то железница, кажу путници, ради на коректан начин. Путници не крију задовољство новим возним средствима, иако термин „регио", бар овде, никада неће заменити „путнички".

Локални центри, Бела Паланка, Лесковац, Сврљиг, Књажевац, Прокупље, Куршумлија, Житорађа, места су са којима околна села морају да имају саобраћајну „копчу". Дакле, све иде у прилог железници. И даље постоје засеоци дуж неких пруга где воз нема алтернативу, јер пут је предалеко или га просто нема. Путовање возом на тим релацијама могућност је за становништво али и за „Србија воз" од кога се очекује да препозна заједничке интересе.

Београд је, кажу Јужњаци, ван оног „подношљиво", будући да се време путовања никако не може компензовати ценом карте. Очекује се да стање цене и квалитета услуге држава премости улагањем у инфраструктуру. Оно што може и треба да буде мотив за активности у овом правцу управо је број путника на малим станицама дуж пруга на југу и истоку Србије.

Ж. РИСТИЋ

ДРАГАН БОЖИЋ, КОВАЧ-БРАВАР У ПРУЖНОЈ ДЕОНИЦИ ВАЉЕВО

# МАЈСТОР ЗА СКРЕТНИЦЕ И ГОЛОВЕ

- **За Драгана Божића кажу да је у послу чист бинго за сваког послодавца**
- **Железничари га доживљавају као „мултифункционалну машину": ковач, бравар, механичар и руковалац**

Човек који је променио шест фирми пре доласка у српске железнице, а потом „преживео" све кадровске реорганизације у „Инфраструктури" од 2015. године до данас, сложена је личност у сваком погледу. За **Драгана Божића** (1969) кажу да је у послу чист бинго за сваког послодавца. У толикој мери употребљив на терену, да га овдашњи железничари доживљавају као неку „мултифункционалну машину". По издржљивости и радном елану нема му, тврде, равног на барском колосеку све до Дреновачког кика. Широк спектар вештина које поседује овај скромни занатлија из Ваљевске Лознице често га је коштала и живаца и здравља јер се дешавало да на неприступачном терену по киши буде препуштен себи и више од осам часова. Шефови најчешће резонују да је Драган („4 у један") истовремено и ковач, и бравар, и механичар, и руковалац, па када је он на ударном пункту у клисури реке Градац, проблем моментално прецртавају из агенде хитних интервенција. То је, сматрају, сигурно завршено чим је Божић сео у дрезину и отишао да среди ствар!

Металостругар по струци, темељан и енергичан, отресит али и уравнотежен, ретко талентовани оперативац, нарочито, у „ад-хок" ситуацијама. Такав је био, причају они који га знају, и на фудбалским теренима као нападач и голгетер (ФК „Дивци") у међуопштинској лиги. Након завршеног заната у техничкој школи, променио је неколико фирми у металској производњи, док се коначно на јесен 1996. године није скрасио у пружној деоници Лајковац при ОЦ ЗОП Ваљево. За седам и по година рада у приватном сектору металостругарски занат „испекао" је до савршенства. Будући да је још током школовања поседовао специфичну креативност за најкомплексније детаље и све оне захтевне финесе у раду са гвожђем, железнице су његовим доласком буквално добиле „готов производ" у кадровском смислу. Препознали су то одмах у Секцији, па су га врло брзо „гурнули у ватру".

**34 РАДНИКА ЗАПОШЉЕНО ЈЕ У ВАЉЕВСКОЈ СЕКЦИЈИ ЗОП**

**-Када сам почео да радим, ваљевски ЗОП је бројао око 370 људи. Данас нас је укупно тридесет и четворо. Само у деоници Лајковац где сам тада стартовао као пружни радник имао сам преко тридесет колега ангажованих на одржавању 23 километра пруге. Мене су након седам или осам месеци кроз интерну обуку оспособили за руковаоца лаке пружне механизације, те сам, такорећи, већ прве године рада у компанији аванзовао** – каже у шали за наш лист Драган Божић.

У то време нису били ретки случајеви да у деоницу стигне и по 150 прагова одједном, које затим петнаесторица расположивих радника подбијају ручно на потезу од близу 90 метара. Иако је барски колосек након прошлогодишње реконструкције у куд и камо бољем стању, одлив радника прилично је ослабио ефективу „Инфраструктуре" на овом простору. Приликом сваког утовара шина, шеф новоформиране интервентне деонице хвата се за главу. Без обзира на то што на располагању имају и комбиновано друмско-шинско возило „Донели", неко ипак мора спаковати и везати шине, потурити прагове, речју одрадити све послове које машина не може.

**22** године радног стажа на железници има Драган Божић

**66** скретница од Беле Реке до Лајковца сервисира Драган Божић

**110** километара је дужина деонице где је Драган ангажован

**-Сви смо ми одувек ускакали по потреби. Од Беле Реке до Лајковца ја конкретно сервисирам 66 скретница. На читавој деоници од Ресника до Дреновачког кика (110 километара) ангажовани смо фактички само колега и ја око скретница, уклопника, потезних мотки и прстенова. Због спроведене реорганизације која је резултирала знатним смањењем броја радника, често се дешава да одем и сам на терен или оде, нпр. ,само пословођа** – вели за „Пругу" бравар ваљевског ЗОП-а.

О некадашњем ентузијазму железничара и њиховој солидарности на послу писано је у овом часопису безброј пута. И Драган се са нескривеном носталгијом присећа те атмосфере која је пре четврт века била присутна буквално на сваком кораку у моћном систему српских железница.

**-Ми смо тада заиста са песмом радили. Дању или ноћу, уколико би лети биле велике врућине. У трећој смени би под месечином демонтирали путне прелазе ако то нисмо успевали или стизали за видела. Радили би, сећам се, по тзв. убрзаном турнусу, јер је тада само од Беле Реке до Ваљева било 8, можда и 9 поседнутих станица. Све смо то морали да покријемо како знамо и умемо**, каже Божић, иначе редовни учесник традиционалних спортских „Зопијада".

Пленио је својим играма у фудбалској екипи ваљевске секције, нарочито продорима по левој страни. Технички изузетно потткован са феноменалним прегледом игре и нестварном брзином, највише је, кажу, подсећао на чувено крило „Црвене Звезде" – **Драгишу Бинића**. То, међутим, није било довољно за освајање турнира у пословично јакој конкуренцији игара, пошто су колеге из новосадског ЗГОП-а готово увек имали квалитетнији састав.

Није му се, вели, дало да „стане на луди камен" када је то требао и морао да учини. У педесетој години живота на селу, без ратарске производње и сточног фонда, са крхким здрављем и болесном мајком – таква опција ближа је фиктивној измаглици на далеком хоризонту него изгледној шанси у наступајућем времену. Додуше, живот покаткад добије неочекиван и фантастичан расплет. У Драгановом случају супруга и потомство дошли би као права сатисфакција за све оно што је пружио и наставља да пружа људима сваког дана. Својим талентом, добротом и марљивошћу овај честити човек одавно је то заслужио...

АЛЕКСАНДАР РАНКОВИЋ

### Живот „висио о концу"

Када је пре осам година хитно оперисан због акутног панкреатитиса, живот му је дословно „висио о концу". У болници су му тада званично саопштили да обе своје животне пасије (фудбал и пиво) мора баталити заувек. Након опоравка сву енергију је усмерио на бригу о својој мајци, која је због хроничних проблема са куковима скоро непокретна последњих двадесет година.

ИНИЦИЈАТИВА ПРВИХ ЉУДИ ИСТОЧНЕ СРБИЈЕ

# НОВО ВРЕМЕ МОЖЕ ДА ДОЂЕ САМО ЖЕЛЕЗНИЦОМ

Пруга која се нашла и на филму, важна је за демографску обнову Тимочке крајине, за привреду Источне Србије, али и за развој туризма.

Народни посланик из Сврљига **Милија Милетић**, начелница Нишавског управног округа **Драгана Сотировски**, заједно са градоначелником Зајечара, председницима општина Сврљиг и Књажевац, уз подршку представника железничког сектора и локалне привреде, покренули су иницијативу за обнову пруге од Ниша до Прахова, заједно са краком од Зајечара до Мајданпека. У складу са својим могућностима, помоћ су обећали и представници РТБ-а „Бор", ИХП „Прахово", те компаније МИН ДИВ из Сврљига. Реч је о железничкој инфраструктури која је окосница привреде овог дела Србије, а њено тренутно стање је ограничавајући фактор и актуелног пословања, а поготову даљег развоја, пре свега рудараске и хемијске индустрије. Ове гране привреде, готово искључиво оријентисане на транспорт масовних терета, сада зависе од ове иницијативе. Иако у плановима Инфраструктуре железнице Србије, поменути посао неопходно је убрзати.

**-Више је разлога који су нас навели на овакву реакцију, каже наченица Нишавског округа Драгана Сотировски. Свакако је најзначајније то што привреда зависи од железнице, али проблеми са железницом, за коју су традиционално везани житељи овога краја, имају као директну последицу миграцију становништва и демографску слику овог дела Србије. Трећи, ништа мање значајан разлог, јесте туристички потенцијал овог подручја. Лепоте Сврљишке клисуре, видљиве само са пруге, тренутно су само могућност, а ту су и бројни археолошки локалитети, бање, виногорје Неготинске крајине, све до Дунава. Иницијатива, на којој ће се још радити, биће упућена и председнику Републике, због чињенице да Србија и Бугарска имају само један железнички међугранични прелаз, а сигурно је да интерес и могућности постоје да се у перспективи још једним прелазом додатно подигне и сарадња и привредна активност две земље. Мислим да ћемо заједно успети**, категорична је наша саговорница, напомињући да је своју подршку самоиноицијативно понудила и ресорна министарка.

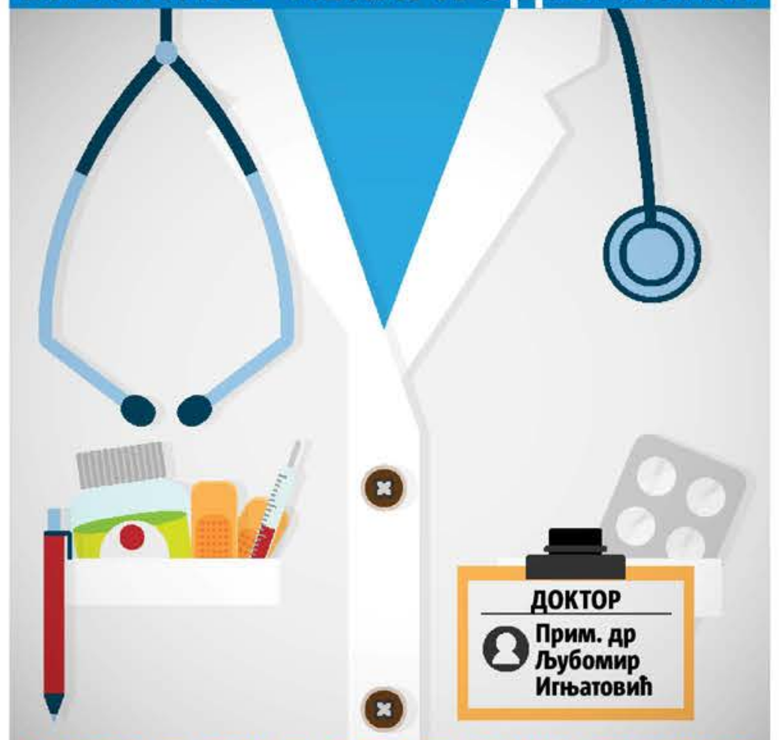
**ДУЖИНА ДЕОНИЦЕ 250 km**
**71** (тунели) **95** (мостови)

На овим пругама, укушне дужине 250 километара, тренутна брзина возова је највише 60, најчешће 40 километара на сат, а на појединим местима нужно ограничење је минималних 10 километара на сат. Саставни део су им и 71 тунел и 95 мостова. Како нам је речено, на састанку је учесницима предочено да је Инфраструктура железнице Србије већ планирала радове на овим пругама, приоритет је правац Ниш – Зајечар и да у тај посао већ полако улази сопственим снагама. Иако је унапред продата сва производња прагова и колосченог прибора МИН ДИВ-а и за наредну годину, представници ове фирме обећали су максималну помоћ и подршку да се овај посао уради што пре и што квалитетније.

Враћање брзине возова на пројектованих 60 километара на сат целом дужином пруге значиће нове могућности и железници и привреди, а таквом пругом, сигурно је, доћи ће и ново доба у источну и југоисточну Србију. Најпре у места дуж пруге, добар број и нема другу могућност јавног превоза, а до неких засеока близу пруге не иде чак ни пут.

ЖАРКО РИСТИЋ

## ВИ ПИТАТЕ - ЛЕКАРИ ОДГОВАРАЈУ




# ЗАПАЉЕЊЕ СПОЉАШЊЕГ УХА

Инфекција или упала спољашњег дела уха честа је током лета. Подразумева упалу спољашњег слушног канала и спољашње површине бубне опне. Симптоми који указују пацијенту да је реч о запаљењу спољашњег уха јесу бол, свраб, заглувљеност и притисак на део око ушне шкољке који ствара бол.

Најчешћи узрочници су бактерије или гљивице. Запаљење се лако дијагностификује оториноларинголошким прегледом и лечење обично не траје више од 7 дана, истиче **прим. др Љубомир Игњатовић**, ОРЛ специјалиста и начелник Одељења ОРЛ и специјалистичких служби Завода за здравствену заштиту радника „Железница Србије".

**Током сезоне купања на мору, рекама, језерима, чешће квасимо ухо, што погодује настанку упале,** објашњава доктор Игњатовић. У летњем периоду највише улази прашина, знојимо се, а такође појачано је лучење ушне масти, церумена, тако да и она доприноси да се стално дира ухо. Тим додиром уха најчешће пренесемо бактерије или гљивице и они буду узрочници упале.

**Упала уха**, напомиње прим. др Игњатовић, **лечи се капима, машћу, а у зависности од јачине упале, могу се укључити антибиотици, као и лекови против болова, али искључиво кад их препише лекар специјалиста.** Савет нашег саговорника јесте да пацијенти увек могу сами да користе тропроцентни хидроген уколико сумњају да имају инфекцију. Употреба народних лекова, попут белог лука или чуваркуће, није препоручљива зато што оне маркирају бубну опну и веома их је тешко отклонити.

**Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије" поседује одличну опрему** – каже прим. др Игњатовић **– а у оквиру Завода направљена је комбинација лека која се ставља на крпицу, штрајфну, и за свега два – три стављања те штрајфне комплетно се уклони спољашња упала канала. Ово обољење није тешко за санирање, осим код дијабетичара код којих је оно дуже и мало компликованије**, објашњава прим. др Љубомир Игњатовић.

ЂУРЂА НОЖИНИЋ

## ЗАВОД ЗА ЗДРАВСТВЕНУ ЗАШТИТУ РАДНИКА ЖЕЛЕЗНИЦЕ У НИШУ

# ПОСЕБНО МЕСТО У МРЕЖИ ЗДРАВСТВЕНИХ УСТАНОВА

**25 ХИЉАДА НИШЛИЈА СЕ ЛЕЧИ У ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ЗАВОДУ У НИШУ**

- **Железничари-приоритет у раду лекара**
- **Установа акредитована до 2025. године**

„Железничко здравство" постоји у Нишу од када је и железница дошла на југ Србије. Од првог дана пружане су, у складу са захтевима који су се мењали, различите медицинске услуге превасходно у вези са безбедним обављањем железничког саобраћаја. Лекари су овде редовно пратили сва достигнућа из својих области, тако да се епитет „најсавременије" очувао и у Нишу. Данашња генерација здравствених радника посебно полаже на квалитет и ефикасност коришћења опреме нановије генерације, па се термин „најсавременије" већ неколико година можда и најоправданије „везује" за „железничку амбуланту" у Нишу. Остала је иста само зграда, чија је унутрашњост комплетно реновирана и уређена у складу са савременим потребама, а спољни изглед је, у међувремену, прешао делом под ингеренцију Завода за заштиту споменика. О изградњи саме зграде, нажалост, мало је писаних података. То ипак не смета лекарима и железничарима да поменути објекат доживљавају и чувају као свој већ више од 130 година.

Организациони део Завода за здравствену заштиту радника железнице у Нишу данас има 153 радника који брину о примарној задрвстевној заштити 25.000 суграђана, уз две хиљаде картона који су „у пасиви", што значи да је реч о здравим људима. Верификован је за издавање 14 врста лекараских уверења, обављање свих врста систематских прегледа, а све до 2014. године овде је била смештена и централна инвалидска комисија.

Помоћница директора Завода за органициони део Ниш, **др Слободанка Миловановић**, са поносом истиче да је више од десет хиљада Нишлија свој картон донело у „железничку амбуланту" (како се у жаргону најкраће назива Органзациона јединица Завода у Нишу), у последње четири године, а да је овај тренд међу Нишлијама и даље присутан.

Чеконица опште медицине - увек пуна и чиста

**-Железница је свакако приоритет у раду лекара. Предрадни, редовни и ванредни, те перидоични прегледи, као и контроле на терену обављају се по свим прописима и на најефикаснији начин. Предрадни прегеди, поред зграде Завода у непосредној близини железничке станице, обављају се и у станици Ниш ранжирна у Поповцу, за све који овде почињу своју службу. За оне који су лоцирани или крећу из круга старе ложионице или станице Црвени Крст, лекарски преглед је омогућен у амбуланти на Црвеном Крсту. Сарадња са руководством нишких секција железничких компанија је на изванредном нивоу, па се веома ефикасно организују и ванредни контролни прегледи у свим службеним местима на њиховом подручју. Сваком од железничара се тада проверава телесна температура, крвни притисак и алкохолисаност, а лекари су снабдевени и неопходним медикаментима, уколико установе да су потребни некоме на терену.**

**-Захваљујући богатом искуству и константном унапређењу рада на здравственој заштити пре свега железничара, данас наша установа пружа све услуге примарне здравствене заштите и дијагностике предвиђене за овај ниво здраствених установа у Србији. Установа смо отвореног типа, па поред свих услуга за железницу и железничаре у делу везаном за саобраћај, комплетну здравствену заштиту пружамо и свим Нишлијама који се определе за нас, што опет користи велики број железничара, железничких пензионера и чланова њихових породица** – рекла је др Слободанка Миловановић. **Овде радимо све врсте ултразвучних прегледа: дојке, штитне жлезде, абдомена, уротракта, мале карлице, доплер крвних судова врата, ногу и ултразвук меких ткива. Из обаласти гинекологије радимо комплетну дијагностику, почевши од ултразвука, преко цитологије, до завршног прегледа и постављања дијагнозе за упућивање у установе терцијарне здравствене заштите. Из обаласти интерне медицине опремељени смо холтером крвног притиска, холтером екг-а, ерготестом, „ехом" срца и наравно, квалификованим запосленима који све то раде, као и у свим другим специјалностима,** истиче др Слободанка Миловановић.

Амбуланта Црвени Крст

Нишкој организационој јединици Завода припадају и амбуланте на Црвеном Крсту, у Параћину, Ћуприји и Зајечару, а у догледно време планира се и поновно активирање амбулате у железничкој станици Лесковац. Оне су, такође, отвореног типа, па поред железничара, четири лекара у Зајечару брину о здрављу осам хиљада суграђана, за неког од два лекара у Параћину определило се 1.100 Параћинаца, а амбуланта у Ћуприји у својој картотеци има 1.200 здравстених картона.

Због свега наведеног, Организациона јединица Завода за здравствену заштиту радника железнице у Нишу, након успешне три године, ове године поново је добила Сертификат о акредитацији на период од седам година. Својеврсно признање опремљености и стручности издато од Агенције за акредитацију здравствених установа Србије обухвата шири дијапазон медицинских услуга које пружа ова установа, од оног на који се односио претходни документ. Здравствена заштита одраслог становништва, здравствена заштита жена, здравствена заштита деце и школске деце, специјалистичко консултативна делатност, дијагностичка радиологија, лабораторијска диојагностика, фармацеутска здравствена делатност, животна средина, људски ресурси, управљање информацијама, руковођење, стандарди управљања, физикална медицина и рехабилитација, стоматолошка здравствена заштита, зубна техника и оперциона сала стоматологије верификовани су овим цертификатом и до 2025. године загарантован је највиши ниво ових услуга.

ЖАРКО РИСТИЋ

### Приоритет

**Железничари су свакако приоритет у раду лекара у нашој установи**

др Слободанка Миловановић, Помоћница директора Завода за органициони део Ниш

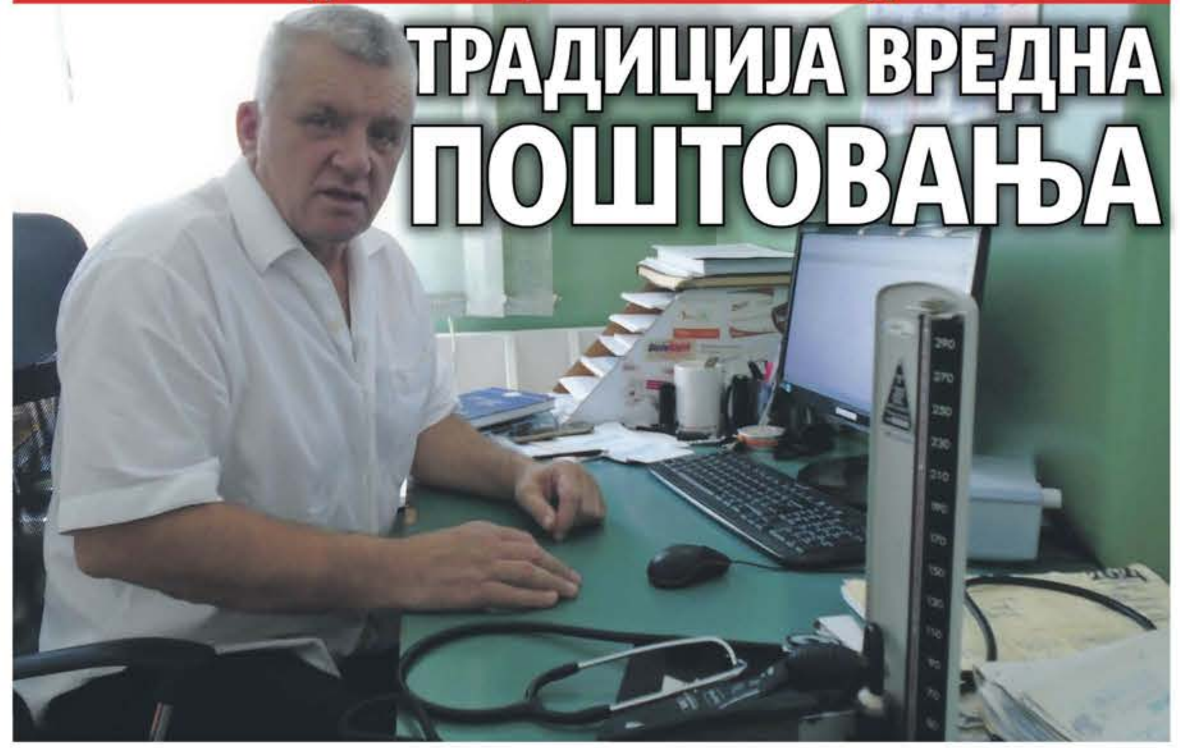
### Саветовалишта за дијабетес

Поред Клуба лечених алкохоличара, који у свом чланству има неколико људи који већ годинама нису попили ниједну чашицу, овде од 2015. године ради и Саветовалиште за дијабетес. Велики проценат ризичних навео је на отварање овог саветовалишта са превасходно превентивном, али и куративном улогом, како би се ова опака болест предупредила или контролисала на најефикаснији начин. Једном месечно у саветовалиште Завода долази и професор, ендокринилог, из Клиничког цетра Ниш, чија је помоћ драгоцена, а само саветовалиште добија нову димензију.

Нишлије овде могу да рачунају и на комплетну стоматлошку службу са свим нивоима услуге, све до протетике. На гласу је у граду по стручности особља, опремљености и уређености и физикална терапија и рехабилитација, управо у „железничкој амбуланти".

## АМБУЛАНТА ЗАВОДА У ЛАЈКОВЦУ ПРОСЛАВИЛА 110 ГОДИНА ПОСТОЈАЊА

# ТРАДИЦИЈА ВРЕДНА ПОШТОВАЊА



Када је у чувену железничку варош на левој обали Колубаре, 1908. године, стигла пруга, а са њом и прва парна локомотива, сасвим је било логично да најпознатији чвор узаног колосека добије и своју амбуланту. На згради изграђеној после великог рата, лоцираној преко пута станице Лајковац и данас стоји табла са информацијом да објекат служи пружању здравствених услуга нашим радницима. Иако припада систему железничких амбуланти „разбацаним" широм земље (Ужице, Пожега, Чачак итд.), лајковачка установа већ дуже време делује самостално. Према речима др Драгана Миловановића, који ради као изабрани лекар у амбуланти, железничка одредница у називу остала је само из разлога што је наша фирма својевремено и основала ову испоставу.

**-Ми радимо за РФЗО мада, наравно, пружамо услуге и радницима железнице. Сада нас је овде четворо. Поред мене који сам специјалиста медицине рада ту су још стоматолог и две медицинске сестре. Имамо најмодернију опрему за процену радне способности извршног особља у железничком сектору, вршимо лабораторијске анализе и прегеде спортиста....**, каже за „Пругу" **др Миловановић**, иначе, рођени лајковчанин који, интересантно, нема железнички педигре, што је у овој средини куриозитет.

Кулоарске приче да ће ову железничку амбуланту ускоро затворити, др Миловановића најмање брину. Он је афирмисани стручњак са вишедеценијским искуством па га мало тога данас може изненадити, а камоли довести у радни проблем.

**-Имајући у виду да су чак и ту једину државну апотеку у Лајковцу пре неколико година затворили, не би ме зачудило да и ова установа прође слично. Видећемо ускоро каква ће бити процена менаџмента (Завода), јер ваља напоменути да овде већ годинама постоји и Дом здравља** – вели наш саговорник.

### Тениски „репрезентативац" у белом мантилу

Осим предрадних прегледа, лечења спортиста па и комерцијалних здравствених услуга које пружа својим земљацима више од 30 година, др Миловановић је овдашњој јавности познат и као железнички репрезентативац у тенису. Окосницу тима већ по неписаном правилу чине лајковчани, па није претерано рећи да гро досадашњих резултата можемо фактурисати њему и његовим комшијама. На последњем шампионату у Словачкој под поковитељством УСИК-а, тениска репрезентација „Железница Србије" освојила је 12. место у конкуренцији 32 државне фирме из читавог света. У петочланој спортској екипи нашег предузећа, четворица су била из Лајковца – то је чињеница на коју др Миловановић поносан више него на било коју из своје струке.

Спада у људе који су личним ангажовањем ову установу „тргнули из летаргије" у коју је, каже, (амбуланта) упала пре неких четрдесет година када је железница нагло губила значај. Укидањем узаног колосека 1968. године и отварањем барске пруге 1976, број железничара у некада најпознатијем чворишту старе Југославије драстично се смањивао.

**Најстарија здравствена установа славног чвора узаног колосека успешно послује у турбулентном времену за српске железнице**

**-У то време су наше раднике чим би отишли у пензију експедовали у Дом здравља. Иако је фонд дозвољавао такву праксу, ја сам на све начине настојао да пензионисане железничаре задржим у амбуланти. То што су они данас листом корисници наших услуга баш као и чланови њихових породица „делимично" је и моја заслуга**, искрено казује скромни др Драган, уверавајући нас да број пацијената на дневном нивоу није смањен – око четрдесетак.

**-Железничар је данас, нажалост, „ретка појава" у овој амбуланти. Када сам почео да радим давне 1984. године, радници из наше фирме чинили су готово 100 % пацијената. Данас их можеш набројати на прсте једне руке**.

Тај вакуум су, тврди он, надоместили грађанством, тако да се број људи који долазе на лечење у железничку амбуланту, генерално, није смањивао.

АЛЕКСАНДАР РАНКОВИЋ

## ВЕСТИ ИЗ МЕЂУНАРОДНОГ САОБРАЋАЈА

ПРИРЕДИЛА: ЈАСМИНА ДИШОВИЋ

### БАРСЕЛОНА КАО ВАЗДУШНО-ЖЕЛЕЗНИЧКА ВЕЗА

**Европска инвестициона банка (EIB) проценила је да укупна вредност железничког пројекта Фоменто-Барселона износи 225 милиона евра. Укупна вредност пројекта који обухвата двоколосечну пругу, дужине 4,5 км, углавном у тунелу, приступ на два терминала ка аеродрому Ел Прат у Барселони износи 450 милиона евра. У септембру прошле године Adif (шпанско предузеће за инфраструктуру) започело је радове у тунелу. Радови на модернизацији двоколосечне пруге и приступа за два терминала започели су још у 2015. години. За грађевинске радове су задужене компаније Ferrovial, Sacyy и Corsa. . Услуге аеродрома у Барселони, удаљеног 14 km од центра града, само у 2017. години користило је 47 милиона путника.**

### ЛЕО ЕКСПРЕС НА РЕЛАЦИЈИ ПРАГ–КРАКОВ

Оператер Лео Експрес који саобраћа на територији Чешке Републике, Словачке, Пољске и Украјине 20. јуна ове године почео је да саобраћа на новој релацији Праг–Краков. Чешка престоница тиме је коначно повезана са већим градовима у Пољској (Тихи, Катовице, Мисловице и Краков). Све карте се могу поручити електронски и није потребно штампати их јер је свака куповина евидентирана у систему. Због текућих радова на железничкој мрежи Пољске, оператер Лео Експрес започео је да саобраћа само викендом, а нове линије планира да уведе када радови на модернизацији буду завршени.

### БУГАРСКЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ ДОБИЛЕ 51,1 МИЛИОН ЕВРА ЗА НОВЕ ВОЗОВЕ

Огранак за превоз путника Бугарских железница добио је 51, 1 милион евра за набавку новог возног парка у 2020. години. Средства ће се користити за куповину 41 нових кола. Почетком јула ове године, Бугарска је расписала тендер за доделу Уговора о концесији за саобраћај на међународном аеродрому у Софији, на 35 година. Вредност овог уговора износи 3,9 милијарде евра.

Представници Министарства саобраћаја Бугарске изјавили су да намеравају део прихода од концесије искористити за финасирање Холдинга Бугарских железница и њених зависних предузећа. На основу тога, представници руководства Огранка за превоз путника Бугарских железница очекују да ће од ове концесије добити 282 милиона евра. У плану је набавка новог возног парка и то у две фазе: прва фаза обухвата набавку 41 и друга 44 кола.

### БУГАРСКА ТРАЖИ КИНА ФИНАНСИРА

Представници кинеске компаније Chinese Railway Group Limited (CREC) и Министарства саобраћаја Бугарске су, на недавно одржаном састанку, разговарали о приоритетним железничким пројектима у Бугарској које би финансирала ова кинеска компанија.

Кинеска компанија Chinese Railway Group Limited (CREC) призната је компанија у области изградње железничке инфраструктуре. Имајући у виду да је железнички коридор који повезује Европу и Кину у фази изградње, очекује се да Бугарска понуди одговарајуће руте које ће бити део коридора. Кина има велико интересовање за изградњу платформе када је реч о размени искустава и обуке особља у Бугарској. Кинеска компанија (CREC) је спремна да преговара о финансирању железничких пројекта у Бугарској, као и о потписивању споразума о изградњи капацитета.

За изградњу и модернизацију свих приоритетних пруга, на пројекту основне мреже Трансевропске саобраћајне мреже (TEN-T), до 2030. године, Бугарској је неопходно 4,3 милијарде евра. Међу важним железничким пројектима Бугарске предвиђена је модернизација инфраструктуре железничке мреже у северном делу земље, укључујући деонице Русе–Варна, Софија–Варна и Русе–Димитровград. Пројекат Видин–Софија је најскупљи и његова вредност износи 2,3 милијарде евра. Још један скуп и веома важан пројекат јесте модернизација деонице Софија–Кулата, који је део Источно/Медитеранског коридора, чија вредност износи 1,22 милијарде евра. Недавно је Бугарска расписала тендер за деоницу Оризово–Михаилово, у оквиру другог дела пројекта Пловдив–Бургас, који обухвата обнову и модернизацију, чија дужина износи 296 км. Извор: Railway Gazzette



### ИСТОРИЈА ГРАЂЕЊА И РАЗАРАЊА

Мост на Сави

# ЖЕЛЕЗНИЧКИ МОСТОВИ БЕОГРАДА

**„Од свега што човек у свом животном нагону подиже и гради, ништа није у мојим очима боље и вредније од мостова. Они су важнији од кућа, светији, општији од храмова. Свачији и према свакоме једнаки, корисни, подигнути увек смислено, на месту на ком се укрштава највећи број људских потреба, истрајнији су од других грађевина и не служе ничем што је тајно или зло," написао је наш познати нобеловац Иво Андрић. Такви су и београдски железнички мостови. Њихова историја је, колико занимљива, толико и трагична. Они су били мете сталног разарања, али и вечита потреба људи да их поново граде и поправљају.**

### Девет деценија раковачке станице

Први изграђени мост у Београду, који је на својим моћним стубовима носио и железничку пругу, јесте железнички мост на Сави.

Србија се на Берлинском конгресу обавезала да ће изградити пругу Београд – Ниш, а Аустроугарска, да ће своју железничку мрежу спојити са новоизграђеном српском пругом. Две државе, а може се рећи и две културе, можда и два континента, били су железницом спојени на мосту на Сави код Београда, коначно завршеном 3. августа 1884. године. Градња моста је поверена друштву Socieze Fives-Lille, а тро-шкове су делиле српска и аустроугарска влада.

Грађевински радови почели су у јануару 1882. године. До августа 1884. изграђен је мост на шест каменихстубова, широких 2,8 метара. Гвоздена конструкција је била висока 8,4 метра и тешка укупно 1.850 тона. Мост је вредео 3.000.000 аустријских круна.

Први воз који је прешао преко овог моста, после тестирања, био је дворски воз којим је, 20. августа 1884. године, краљ Милан отпутовао у Беч.

Одмах након објаве рата, у ноћи између 28. и 29. јула 1914. године, српска војска је срушила мост. Приликом рушења је страдала гвоздена конструкција, док су стубови остали неоштећени. У августу 1916. године мост је обновљен постављањем нове челичне конструкције за потребе окупационих снага, али га и оне руше приликом повлачења 1918. године. И овога пута стубови су били готово нештећени, па је захваљујући томе, у октобру 1919. године, мост привремено обновљен. Радови на обнови трајали су све до априла 1922. године.

Историја овог моста је историја сталног разарања и обнове. Мост је југословенска војска, односно одреди задужени за чување мостова, током априлског рата срушила 12. априла 1941. године. Немачки окупатор га је за своје потребе делимично обновио, како би се одвијао саобраћај. У рату је мост срушен још једном, током савезничког бомбардовања 1944. године. Та разарања су била толико велика, да је мост био неупотребљив.

Немци су, 1942. године, започели градњу још једног паралелног моста, низводно од старог. Оба моста су приликом повлачења минирали. Док је стари мост претрпео велика разарања, нови, иако срушен, могао је да се користи за послератну обнову.

Првих недеља по ослобођењу Београда почела је обнова мостова, јер је било неопходно што пре успоставити саобраћај на правцу север--југ. Иако је у првој фази обнове одлучено да се стари мост не обнавља, већ да се реконструише нови, који је претрпео мања разарања, одустало се од тог плана. Секција за обнову савског моста преузела је радове на обнови моста и он је свечано отворен 31. децембра 1945. године, у присуству тадашњег министра саобраћаја ФНРЈ Тодора Вујасиновића.

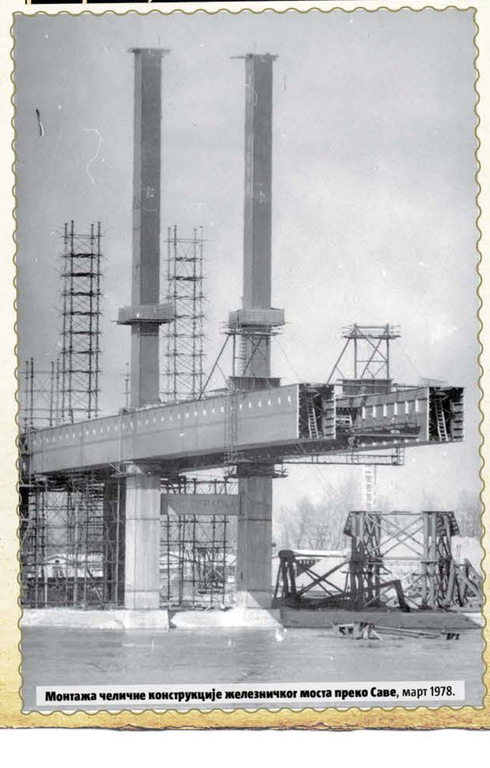
Нови мост

Нови мост

### Панчевачки мост премостио Дунав

Градња железничког моста преко Дунава, тридесетих година двадесетог века, сматра се најзначајнијим грађевинским подухватом међуратне реконструкције и изградње Београдског железничког чвора.

Изградња моста започела је 1928, а завршена 1931. године, док су завршни радови трајали још две године. Панчевачки мост је, у то време, био један од најдужих мостова у Европи, укупне дужине 1.526 метара, од чега се над водом протеже 1.134 метра. Гвоздени строј моста радила је немачка фирма „Detch Luxenburgiste Bergwerke und Hutten, A.G. Dortmund", а бетонске стубове „Siemens Baunion. G.M: B.H. – Siemenstand". Пруга је пуштена у саобраћај тек 1935.године. Градњом овог моста Банат је, коначно, био повезан са Београдом и Балканом.



Монтажа челичне конструкције железничког моста преко Саве, март 1978.

Мост је страдао у априлском рату, а Немци су га само делом обновили. Током савезничких бомбардовања био је делимично оштећен . У октобру 1945. године, стручњаци Црвене армије започели су обнову моста, који је свечано пуштен у саобраћај 29. новембра 1946. године.

### Нови мост преко Саве

Током изградње Београдског железничког чвора шездесетих и седамдесетих година, за потребе градског саобраћаја, планирано је да се преко Саве изгради још један мост. Наиме, већ 1969. године, завршена је деоница Земун Нови град – Тошин бунар – Нови Београд, која је привременим колосеком повезана са мостом на Сави. Како је већ пројектована нова станица у Прокопу, као и пробијање врачарског и дедињског тунела, нови правац налагао је и градњу новог моста.

Панчевачки мост, савремено доба

Нови мост представљао је везу новобеоградске станице и станице Прокоп. Градња је започела у марту 1974. године, а пројектанти су били Никола Хајдин и Љубомир Јефтовић. Прилазне конструкције и стубови изграђени су 1975. и 1976. године, а главна конструкција је завршена 1978. године. Мост је коначно био завршен тек почетком осамдесетих година.

Укупна дужина овог моста износи 1.928 метара, од чега је део над водом дуг 579 метара. Висина пилона је 59 метара, а висина конструкције над водом 21 метар. Мост представља један од кључних објеката Београдског железничког чвора.

**ИВАНА ЈОВИЧИЋ ЂУРЧИЋ**

## СЕЋАЊА

### МИЛОРАД САНТРАЧ ПРВИ ЧОВЕК НАДЗОРНОГ ОДБОРА УЖП БЕОГРАД

*Милорад Сантрач преминуо је 1. јула ове године.*

*Популарни Миња је рођен 28. марта 1947. године у селу Бочар. Основну школу завршио је у месту рођења, а потом је уписао Железничку саобраћајну школу у Земуну. Био је стипендиста тадашњег ЖТП "Београд", те је по завршетку матуре започео рад као отправник возова 1. јула 1966. године у станици Паланка. Послове саобраћајно транспортног техничара обављао је још у Малој Плани, Земун Пољу, Земуну, Новом Београду и Топчидеру. Након тога је био распоређен на место старијег, па главног диспечера у одељењу Београд, да би затим прешао на радно место главни диспечер у оперативном одељењу Београд ЖТП – а "београд". Своју железничку каријеру завршио је као главни диспечер у оперативној служби некадашње Заједнице југословенских железница 15. октобра 2005. године у Београду.*

*Из брака са покојном супругом Славицом остале су му две ћерке, Јелена (1974) и Мирјана (1978). До последњег тренутка, својим мезимицама је настојао да обезбеди стамбени простор како не би остале подстанарке у великом граду. Смрт га је сачекала на осторој кривини живота, спречавајући га да са Лелом и Миром још годинама живи безбрижно. Колегама из његове чувене "златне генерације", који су се окупили ове године, остале су уреза-не Миљине речи: " Хвала свима који сте остали прави другари током 52 године и четири године школовања. Надам се да нећемо се и догодине видети у већем броју". Према речима његовог друга – брата Мирка Драгојловића, Миња је био на челу генерацијске локомотиве, јер је на сваком сусрету генерације стајао пун радости и среће.*

*Био је члан Удружења железничких пензионера града Београда, а изненадна смрт га је затекла на функцији председника Надзорног одбора УЖП града Београда.*

***Златна генерација ЖТШ Земун - Београд***

пруга

**Лист издаје:**
„Железнице Србије" ад Београд, Немањина бр. 6

**Телефони Медија центра:**
011/361-8443
011/361-8344
011/361-8308

**Електронска пошта:**
medijacentar@srbrail.rs

**Директор Медија центра:**
Биљана Гордић

**Главни и одговорни уредник:**
Александар Ранковић

**Техничко уређење:**
Немања Миновић

Лист излази једном месечно.

Рукописи се не враћају.

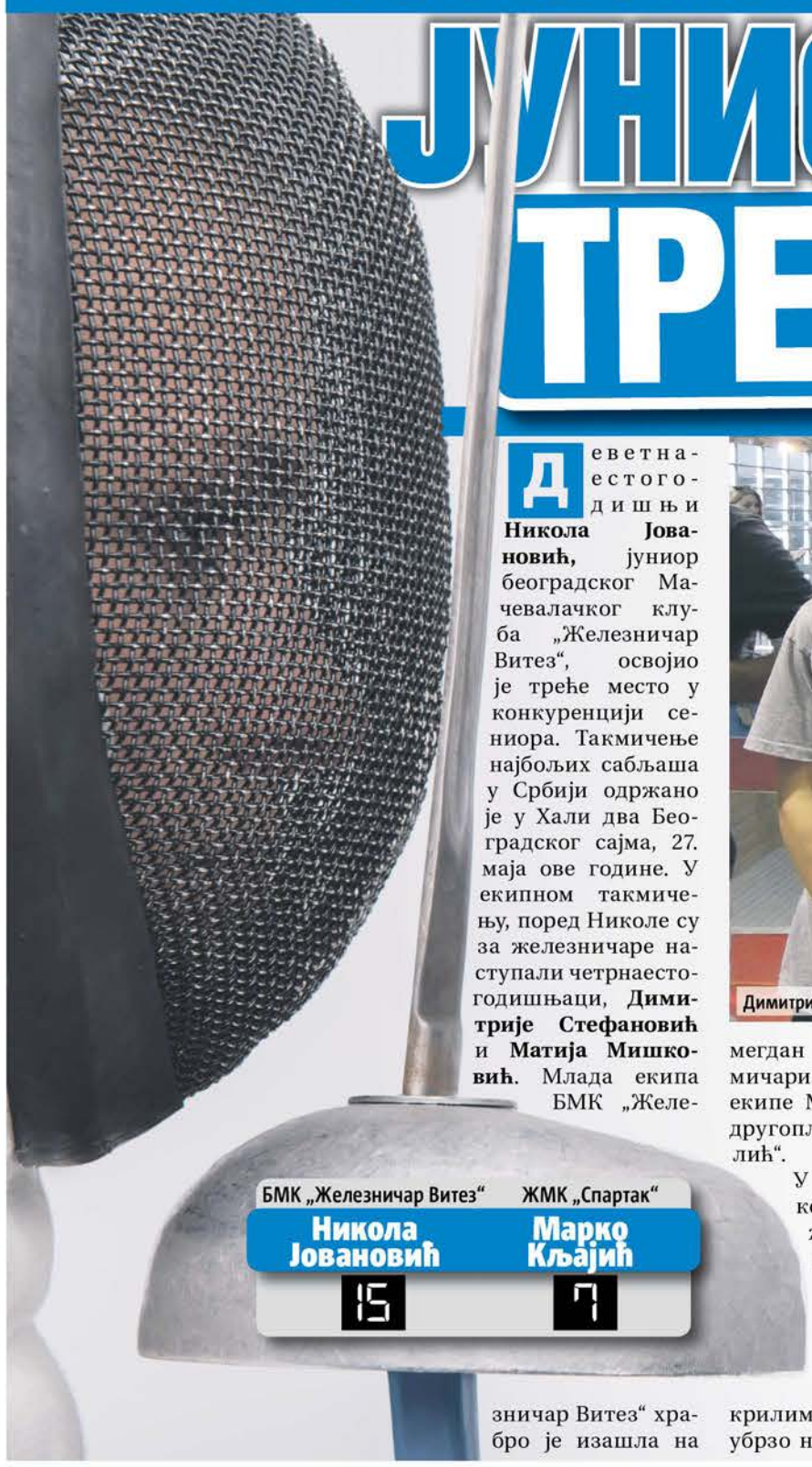
**Штампани тираж:**
4.000 примерака

Лист је бесплатан.

**Штампа:**
д.о.о. „КОМАЗЕЦ", Инђија

## ПРВЕНСТВО СРБИЈЕ У МАЧЕВАЊУ ЗА СЕНИОРЕ И СЕНИОРКЕ

# ЈУНИОР ОСВОЈИО ТРЕЋЕ МЕСТО



Димитрије Стефановић, Матија Митковић и Никола Јовановић

Деветнаестогодишњи **Никола Јовановић,** јуниор београдског Мачевалачког клуба „Железничар Витез“, освојио је треће место у конкуренцији сениора. Такмичење најбољих сабљаша у Србији одржано је у Хали два Београдског сајма, 27. маја ове године. У екипном такмичењу, поред Николе су за железничаре наступали четрнаестогодишњаци, **Димитрије Стефановић** и **Матија Мишковић**. Млада екипа БМК „Железничар Витез“ храбро је изашла на мегдан далеко старијим такмичарима првопласиране екипе МК „Црвена звезда“ и другопласираног МК „Синђелић“.

У борби за финале Никола Јовановић је након жилавог отпора изгубио од двадесетшестогодишњег, знатно искуснијег, **Марка Кљајића** из ЖМК „Спартак“ Суботица резултатом 15 : 7. На крилима ове победе Кљајић је убрзо након тога постао и сениорски првак Србије у дисциплини сабља.

Млади сабљаши БМК „Железничар Витез“ у полуфиналу су поражени од екипе МК „Синђелић“ резултатом 45 : 20, што је сасвим солидан резултат имајући у виду да су од супарника били млађи више од десет година.

Никола је потврдио своју класу и напредак, па ће због показаних резултата и уложеног труда представљати екипу Србије на Сениорском првенству Европе у мачевању.

**- Веома сам задовољан наступом наших младих такмичара, јер смо одлучили да подмладимо екипу. Исплатило се улагање у наше јуниоре и кадете. Форсирање младих снага донело нам је много радости и поноса. Они су уложили велики труд за који клуб наступају улазећи храбро у дуеле са противницима старијим готово читаву деценију** – казао је за наш лист **Горан Чанковић**, тренер БМК „Железничар Витез“.

**Б. РАДОЈИЧИЋ**

## РУКОМЕТНИ КЛУБ „ЖЕЛЕЗНИЧАР“ БЕОГРАД ПОЧЕО ДА РАДИ СА ДЕВОЈЧИЦАМА УЗРАСТА 12, 14 И 15 ГОДИНА

# НАДА У БОЉЕ СУТРА

Будуће рукометне шампионке

Први пут од 2000. године, РК „Железничар“ Београд почео је да ради са девојчицама узраста 12, 14 и 15 година. Упоредо са тим одвија се и већ разрађени пројекат „Мини рукомет“ у координацији са Градском општином Савски Венац. У рад овог погона укључени су и малишани од првог до четвртог разреда. Они тренирају на скраћеном терену (20 x 15 m) са мањим головима, али играју по службеним рукометним правилима (са голманом на голу и шест играча у пољу). Тренинзи којима се од недавно као ментор прикључио и прослављени рукометаш, освајач светских и европских одличја, **Иван Лапчевић**, потпуно су прилагођени млађим узрастима.

**- Тренутно у дрилу имамо између 40 и 50 девојчица желених да у блиској будућности постану велике звезде. У септембру почиње нова сезона Лиге млађих категорија Београда у периоду јесен – пролеће. Годишта 2003. и 2004. имаће своје такмичење са ривалкама других клубова на великом терену, док ће млађане рукометашице 2006. годиште укрстити копља на скраћеном терену. Овом дугогодишњем пројекту пришло се врло озбиљно и одговорно пошто је реч о девојчицама које пролазе кроз пубертетске проблемчиће. Зато су уз њих велики зналци рукомета, који ће их упутити на прави пут победника** – казао је **Ненад Гачић**, председник РК „Железничар“ Београд.

**Б. РАДОЈИЧИЋ**

### Тренинзи

**Тренинзи се одржавају на теренима СД „Железничар” у Савској 21, односно, у Дечјем културном центру „Мајдан” у МЗ „Сењак”.**