

100 ХИЉАДА

осигураника има Завод за здравствену заштиту железничара



ИНДУСТРИЈСКИ КОЛОСЕК

Термоелектрана Костолац расписала је тендер за изградњу индустријског колосека од железничке станице Стг до ТЕ Костолац Б. Индустријски колосек биће дуг 21 километар и имаће 26 путних прелаза и 13 скретница, а два пара возова дневно ће превозити 2.000 тона терета

ИЗЈАВА БРОЈА

Илија, дошли су из „Пруге“ да вас сликају, тебе и Симу!

Лазар Ристовски
Филм „Дневник
МАШИНОВОЂЕ“,
СРПСКИ КАНДИДАТ ЗА
ОСКАРА

BEST SA PRUGE



ДРАГАН БУКАРИЦА, МАШИНОВОЂА „СРБИЈА ВОЗА“

ПОШТУЈТЕ И ВОЛИТЕ СВОЈ ПОСАО

• На железници је почео да ради 1983. године • И даље са поносом носи теget униформу

Машиновођа Секције за вучу возова Драган Букарица, за кога његови претпостављени кажу да се ради о вредном и савесном раднику, и данас, када то више није обавезно, с поносом носи теget униформу. Уредан и елегантан, овај железничар старог кова, брижљиво чува униформу и носиће је, како каже, све док не оде у пензију, до које му је преостало непуно годину дана. Да је униформа стара ода је само знак ЈЖ, који се крије испод логотипа „Србија Воз“.

Напустила су тешка времена, нема новца за униформе, правда се Букарица скривајући нелагођност због овог малог детаља који обичан саговорник не би ни приметио.

На железници сам почео да радим 1983. године. Волео сам возове и остварила се велика жеља да баш ја будем један од оних који управљају великим, моћним композицијама, каже Букарица који тренутно обавља послове путујућег контролера у „Србија Возу“ и члан је комисије за испитивање нових руских дизел-моторних возова серије 711, а по потреби управља и Плавим возом.

Највише времена, петнаест година, провео сам на релацији Београд-Зајечар, возећи дизел-моторни воз серије 811, „Танц“. Добро се сећам сва

НАЈ ОМИЉЕНИЈИ ЖЕЛЕЗНИЧАР

ког детаља из тих времена. Ми машиновође, имали смо много теже услове за рад него сада. Локомотиве нису имале клима уређаје, управљачница није била аутоматизована и компјутеризована као сада. Међутим, инфраструктура је била далеко боља, брзине су биле око сто километара на сат. Занимање машиновођа је било добро плаћено, могло се лепо живети од плате. Ја сам толико волео свој позив да сам просто хрлио у локомотиву. У Зајечару сам службено одседао у хотелу „Слобода“ где су услови за одмор били идеални. Не памтим ни једну непријатност са посла према коме сам се увек коректно односио. Младим колегама бих поручио да поштују и воле свој посао, да поштују прописе и правила службе, јер имају далеко боље услове за рад него што је то било некада, када сам од Београда до Зајечара морао два пута да променим кошуљу мокру од зноја. Добио сам нове возове, надам се да ће се и стање у инфраструктури побољшати што ће у потпуности повратити углед старе, добре железнице, навео је Букарица.

Здрава породица је мој највећи животни успех, а супруга Александра, највећи ослонац. Њерке, тридесетогодишња Вања која је завршила Специ-

јалистичке студије и добила звање струковни специјалиста за комерцијално пословање железнице и двадесетогодишња Оља (завршила је Вишу железничку комерцијалног смера.), кренуле су мојим стопама и надам се да ће се и њима, као и мени, остварити жеља да постану железничари. Морам признати, да сам познавајући ситуацију на железници, покушао да утичем на њих да се одреде за нека друга занимања за која постоји већа могућност за запошљавање, али оне за то нису хтеле ни да чују. Моје ћерке, једноставно себе виде само на железници што ме много брине, јер неизвесност је све већа, рекао је Букарица.

Поносан сам на то што у нашој породичној кући, у слободи, живе три генерације што данас није тако чест случај. Захвалан сам мајци Милки (некада је била запослена у Железничкој болници) и оцу Душану на васпитању које су ми пружили и волео бих да и моја деца мене никада не изневере као што ни ја нисам своје родитеље, каже наш саговорник који своје слободно време проводи у кругу породице, шетњи, возњи бицикла, лову и на туристичким путовањима.

Т. МЛАДЕНОВИЋ



Љубав према послу

„Ја сам толико волео свој позив да сам просто хрлио у локомотиву

Драган Букарица, машиновођа

ПРОНАЛАЗАЧ У ПЕНЗИЈИ ДИПЛОМИРАНИ ЕЛЕКТРОИНЖЕЊЕР ЗОРАН ПЕТРОВИЋ

ЗЛАТНА СРЕБРНА МЕДАЉА ЗА ИНОВАТОРСТВО

НАЈ ПЕНЗИОНЕР ЖЕЛЕЗНИЧАР

На овогодишњем Сајму технике у Београду, дипломирани електроинжењер Зоран Петровић, проналазач у пензији, освојио је две Повеље, са златном и сребрном медаљом „Никола Тесла“ за презентована два иноваторска дела.

Он појашњава да су Електронска релее израђена на двослојној штампаној плочици (25-35 мм) са уграђеним висококвалитетним СМД компонентама, а монтирани у одговарајућа оригинална (округла и правоугаона) метална кућишта Сименсових релее, из којих су претходно одстрањене електромеханичке компоненте. Тиме је, поред електричне функционалне, постигнута и физичка компатибилност у циљу остваривања ефекта потпуне субституције. Функционална тестирања округлих електронских релее комисијски обављена су у периоду од 30. јуна до 15. октобра 2014. године у релеејној просторији станице у Прокопу. Сектор за ЕТП је 2014. и 2015. године купио 44 комада по цени од 700 и 800 евра по комаду – у динарској противвредности, а цена електронских релее је три до четири пута мања. Годишње је потребно код сервисирања релеејних група 150 комада, што јасно показује колика би била уштеда на нашој железници применом Петровићеве иновације.

Испитни уређај за тестирање електронског модула бројача осовина идејно и конструктивно, на оригинални и јединствени начин, реализован је 2014. године. Уређај је намењен за функционално тестирање исправности, детекције сметњи и кварова ради сервисирања, као и квантитативан мониторинг свих радних праметара и њихово поде-

шавање на свим типовима и врстама електронских модула бројача осовина, од С25552 – Б117 до С25552 – Б123. Ефекти материјалне уштеде, остварени применом овог испитног уређаја у Централној СС лабораторији, врло су значајни, с обзиром да се годишње сервисира око 40 комада свих типова и врста ових модула. Сервисирање једног оваквог модула у фабрици „Галеб ФСУ“ кошта ло би око 100 евра (у динарској противвредности) – каже за „Пругу“ Петровић.

Свој радни век Зоран је започео 1975. године у Дирекцији за изградњу Барске пруге, да би по њеном укидању прешао у Секцију за ЕТП Београд, у ОЈ за СС технику. Од 1985. је дипломирани електроинжењер и постаје шеф новоформиране СС деонице, Централне лабораторије и Сервиса за поправку релеејних група и осталих уређаја СС постројења, у чијем је оснивању и формирању активно учествовао од самог почетка. Са тог радног места је 2015. године и отишао у пензију. У том периоду се свесрдно ангажовао на унапређењу квалитета и обима сервисирања свих уређаја, као и иновацијским радом на субституцији и развоју нових техничких решења у области СС технике. Аутор је и коаутор већег броја иновацијских решења, од којих су најефектнија и највреднија Испитни уређаји за тестирање Сименсових релеејних група (коаутор), Електронски тристорски управљачки

Златну и сребрну медаљу „Никола Тесла“ на Сајму технике у Београду ове године. Велику хуманост показао је 1989. године када је награду ЦИП-а дао за помоћ породицама настрадалих рудара у Алексинцу.

Наредних десет година имао стимулацију за признате иновације Испитни уређаји за тестирање релеејних група, Електронски шински контакт и Пројектовање и израда електронског модула (штампане плочице) формирача импулса за уређај бројача осовина. Од 2006. до 2014. године радио је и као асистент на Вишој железничкој школи у Београду, на одсеку СС и ТТ технике.

Награде Зорана Петровића показују да је иноваторски рад стручњака на српским железницама драгоцен, а да је последних година неоправдано запостављен. Поново се, после дужег времена, скреће пажња на креативну делатност иноватора на железници, а посредно и на чињеницу да је Савез проналазача и аутора техничких унапређења железничког сектора у Србији још увек „жив“ и активан, и поред бројних материјалних и организационих проблема и пре, и у току реструктурирања „Железница Србије“, а због којег је неоправдано и нерационално гурнут у запећак. Пример иновацијских достигнућа и прегалаштво Зорана Петровића сигнал је руковођствима новоформираних железничких друштава да не запостављају иноваторе, креативне и инвентивне раднике, који заслужују много веће поверење и материјалну стимулацију. Јер њихова иноваторска достигнућа применом у пракси омогућују дужу експлоатацију застареле увозне технологије, али и остваривање значајне материјалне, динарске и девизне уштеде. Ово је и својеврстан позив и подстицај свим креативним и инвентивним радницима железничког сектора да се придруже напорима наших иноватора у остваривању заједничког циља – напредак и развој железничког сектора у Србији.

БРАНКО РАДОЈИЧИЋ

ТУРИСТИЧКА ПРУГА И У ВОЈВОДИНИ

За обнову музејско-туристичке пруге Сонта - Апатин - Сомбор - Бачки Брег, изграђену давне 1912, потребно је седам милиона евра. Њена адаптација предвиђена је Регионалним просторним планом Војводине, а Војвођанско

друштво за железницу урадило је И недавно јавно презентирало студију изводљивости. Пруга је дуга 50 километара И на њој постоји велики број објеката железничке инфраструктуре, а пројекат би се остваривао фазно.

ШЕФ СТАНИЦЕ АДРАНИ ЈАСМИНКА ГРУЈИЋ

ШАРМОМ ДО ЕПИТЕТА

„НАЈЛЕПШЕ ЖЕНСКЕ СТАНИЦЕ“

Ниједан путник опролази кроз станицу Адрану не може да остане равнодушан на шарм и лепоту отправнице возова, а сада шефа станице, чији блистави профил осмех разбија све баријере. Небеско плаве очи уквирене плавом косом испод црвене капе продиру право у душу. Очигледно, појава Јасминке Грујић била је увек примећена, а својим шармом допринела да се епитет „најлепша женска станица“ и даље везује за Адрану.

Јасминка је дошла на железницу 1992. године после завршене Железничке школе и за њу никада није било дилеме шта ће јој бити животни позив. С обзиром да су јој деда, тетка и отац радили на железници, па се обрадовала што због годишњих одмора ради као отправник у турнусу. Каже да јој се свиђају „руске“ гарнитуре и Штадлерови возови, јер су својим комфором, удобношћу, редовношћу и прихватљивим ценама вратили путнике на шине, а она се труди да традицију одржавања станице у згради одржи на нивоу. У томе одлично успева, јер је станица Адрана једна од лепших станица на српским пругама.

Колеге, колегице, руководиоци, једном речју сви истичу Јасминку као одличну радницу и хуману жену.

Ј. МИНОВИЋ



НАЈ ШАРМАНТНИЈА ЖЕЛЕЗНИЧАРКА