

## „ВАНИ ЈЕ БИО МРАК, И КАСНИО ЈЕ ВЛАК...“



Први пут сам путовала возом када смо ишли на море 1990. године. Било ми је пет година и свега се сећам као да се збило пре пет дана.

И ако сусрет са морем, како то Лучић пише у својим путописним есејима, представља код човека прво стицање свега о нечему бесконачном и моћном, воз га неизбежно подсети на неповратност и пролазност.

И ако се крај мора, које своју вечност стално обнавља у властитим тајанственим крећањима, осетимо, за тренутак, бесмртни, па крадемо свесно и инстинктивно од његове неуништивне снаге, крај возова нас увек сугише меланхоличност, вековима трпана у поноRELУДСКЕ ДУШЕ.

Имала сам пет година када сам фасцинирано кроз прозоре посматрала промицање пејзажа и људских прилика, градића и пуста, бандера и дрвећа, била сам и тада меланхолична, али то тек сада знам.

Потом смо дведесетих стално путовали возом. Железничке станице су биле, чак и у том хаотичном времену, тако пуне жаомира, људи, живота.

Једни су одлазили, укрцавали се у вагоне. Други су им малих, слали пољупце, благосиљали им пут.

Не волим расанке на станицама, за мене је сваки такав расанак мала смрт, али волим и верујем у ону Ремаркову: "Требао би увек живети тако као да људи хоће да се расту." Толико је густих, разнобојних емоција било по железничким станицама тих година.

А ја сам била мала и нисам умела да све то понесем. Онда су дошла друга времена.

Године 2005. сам први пут разумела да је "Не нагињ се кроз прозор" више од "Волим те" и пожелела да сам Селма. Пожелела да сам кофер из Андрићевих прича.

Године 2006. из Врања сам путовала возом за Ниш, дуго дуже него што би трајало путовање аутобусом. Тог дана гласало се за нови Устав и владала је ретко нестварна атмосфера у ходницима: на цаковима кромпира седели су неки омладин-

ци, свирали гитару и певали рок баладе. Баба, која им је чак поверила на чување, седела је у купеу где је једна жена гледала у карте. У сваком се купеу одвијао по један роман. Мислила сам да је то паралелна раван и жалила сам што у њу чешће не упадам.

Године 2007. један ме је човек, Американац, знајући моју љубав за возове, једног јутра у Швајцарској повео на трочасовно путовање. Швајцарски су возови били беспрекорно чисти, стид ме је било што су са мене падале мрвице сендвича. И раднице су биле беспрекорно љубазне. И беспрекорно су били тачни, стид ме је било свих мојих кашњења. И уопште се нису чули како се крећу, дакле, то уопште и нису били возови, више свемирске летелице, ванземаљска стерилност.

И све до синоћ - ништа. Ништа нисам осећала.

У градском глумарењу, мом омиљеном делу лета у Нишу, доспех на железничку станицу.

Пригрлиле су ме успомене, али ме је зато ошамарила садашњост.

У међувремену, станица се смањила, а празнина повећала.

Нису ове године кризнице од "оних", само је непрестана криза прерасла у стандардно стање.

Не тако далеко од пуста, оронуте, прљаве и јадне железничке станице, млади су покушавали да воде ноћни, раскопан и небрижан живот.

Прошавши најпре тамо, па шуњајући по перону, схватих да нам тога треба више.

Густих, разнобојних емоција. Шаке утиснуте у ваздух, ока залељена за окна.

Нагињања кроз прозор до Микиних стихова: "Путујем, ево, путујем да натрпам у главу још неслућене пределе".

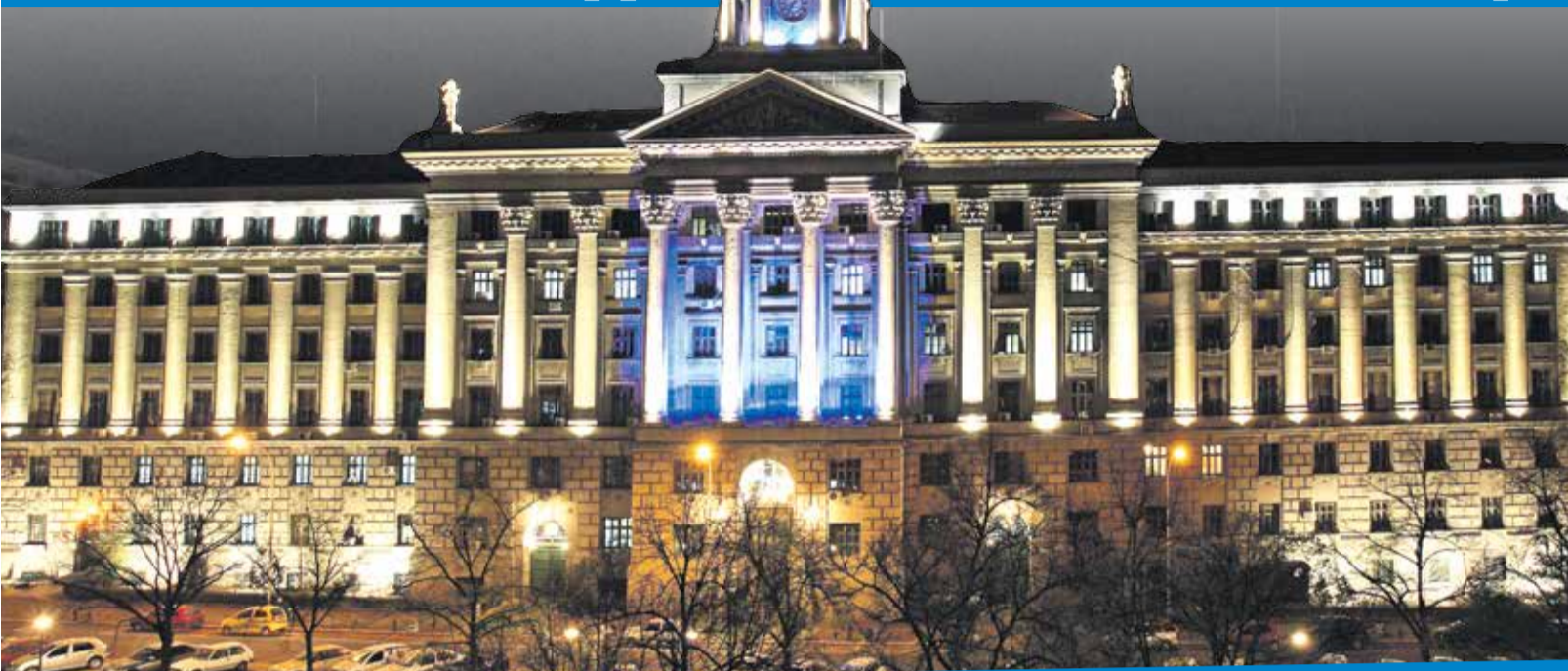
Да видимо оне бескућнике на железничким станицама, како нечији живот стане и у једну бошчу.

Да видимо њихове ципеле неодољиво величини њихових стопала.

Да глумаримо, видимо. Прођемо. Истрајемо.

МИЛИЦА ВУЧКОВИЋ

## УПРАВНА ЗГРАДА СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА



## 85 ГОДИНА ОД ИЗГРАДЊЕ

Управна зграда српских железница, у Немањиној 6, у Београду, саграђена је у периоду од 1927. до 1931. године према пројекту реформираног архитекте Светозара Јовановића. Изграђена је као зграда ондашњег Министарства саобраћаја и ове године навршава се 85 година од изградње овог објекта, али и прве администрације која се уселила у зграду.

Након Првог светског рата новоформирана Краљевина Срба Хрвата и Словенаца приступила је реорганизацији старих и оснивању нових министарстава. Током друге и почетком треће деценије 20. века у Београду су изграђени објекти Министарства пољопривреде и вода, шума и рудника, Министарства финансија и Министарства саобраћаја.

Најрепрезентативнији објекат који се издваја је управо зграда Министарства саобраћаја са највећим бројем историјских и монументалних димензија. Ово здање задржао је примат највеће зграде у Краљевини Југославији до краја тридесетих година 20. века. Иако величанствено и урбанистички доминантно, након више од осамдесет година постојања остало је недовољно историографски растумачено.

Током априла 1930. године, у нову зграду започето је уношење канцеларијског инвентара. До марта 1931. године, објекат је у потпуности довршен,

• **Објекат изграђен 1931. год. као зграда ондашњег Министарства саобраћаја** • **Велика архитектонска вредност зграде** • **Зграда има статус споменика културе**

када су и постављене фасадне скулптуре.

Зграда је у облику масивног неправилног правоугаоног блока, са шест унутрашњих дворница. Објекат је изграђен од опеке, вештачког камена и армирано бетонских носећих конструкција. Фасадни зидови истовремено су и носећи. Површина спољашњих фасадних платна декоративно је обрађена у комбинацији вештачког камена и малтерних оплатних површина, док фасаде унутрашњих дворница нису декоративно обрађене већ само покривене малтерном оплатом.

Посебно интересантан детаљ који краси је завршни мотив у виду сата – куле, изнад централног тимпанаона главне фасаде, које истичу бочно постављене фигуре Атланта. Иразита ликовност објекта постигнута је скулптуралним ансамблима изведеним у камену, чији су аутори Тома Росандић, Драгомир Арамбашић,

Живојин Лукић, Лојзе Долинар и Ристо Стијковић.

Површина основе зграде је 5.500 квадратних метара, а шест стотина просторија, без ходника и степеништа, заузима површину од 16.000 квадратних метара.

Поред величанствене фасаде и доминантности и унутрашњости зграде добре познаваоце архитектуре оставља без даха.

Архитектонски је обликована у еkleктичком-неокласичном духу, са добрим пропорцијама основних маса које дају монументални ефекат. Строга композиција фасада са складним облицима, примена високих стубова и пиластера и одмерена декоративна пластика представљају је као класичан пример постакадемског решења.

Читав унутрашњи простор зграде био је са одређеном наменом. Дуж дугачких ходника су распоређене службене канцеларије, кабинети и главна свечана сала.

Данас се у оквиру зграде налази и Железнички музеј, који је основан 1950. године.

Зграда је дело значајних архитектонских и културно-историјских вредности. Спада

• **Површина шеснаест хиљада квадратних метара и шесто просторија**



Зграда српских железница је веома позната и по јединственом лифту у овом делу Европе. Овај необични лифт је произведен је 1929. године у Бечу, а пуштен је у саобраћај 1939. године. Има 14 кабина које се нижу једна за другом, попут кулица на бројаница. Његов систем ради на принципу покретних степеница.

у врхунска остварења високог академизма у Београду између два светска рата. Значајна функција, презентована кроз монументалну и репрезентативну архитектонску форму, осликава тежње нове друштвене стварности.

Ово монументално здање проглашено је за непокретно добро и има статус споменика културе.

АИДА СТОЈКОВИЋ

ОДРЖАН ПОМЕН СТАНОЈУ НЕЦИЋУ



Почетком јула на барској прузи између станица Ластра и Самари чланови породице Неђић са пријатељима одржали су помен свом претку **Станоју Неђићу**, врском грађевинцу који је велики део свог знања и искуства дао за изградњу ове пруге. Станоје је рођен 1912. године у Неготину. Завршио је Грађевински факултет у Београду, након чега је свој радни век започео на железници. Као врсни грађевински стручњак радио је на многим железничким градилиштима широм Југославије, а од 1964. године био је ангажован у Дирекцији за изградњу пруге Београд-Бар. Вршио је надзор на неколико градилишта на деоници Ваљево-Косјерић. Колеге су га упамтиле као стручњака који је свој посао обављао крајње одговорно и професионално. Станоје је предао обављао свој посао све до јула 1968. године када га је на градилишту издало срце, и то у непосредној близини саме пруге. У знак сећања његове колеге су и све остале грађевинске смрти поставиле спомен обележје и то је био једини пут

када су то место обишли чланови његове породице. Међутим, 47 година касније, Станојеви синови **Светислав и Градимир** са породицама пожелели су да поново обичу спомен обележје и одрже помен. Место на којем се налази споменик је временом постало неприступачно јер је око њега никла густа шума. Захваљујући Медији центру Железница Србије и Инфраструктури Железница Србије-Секцији за грађевинске послове из Ваљева место је лоцирано, а породици је омогућен и организован долазак до самог спомен обележја.

Чланови породице Неђић су након обиласка упутили искрене речи захвалности српским железничарима, а нарочито својим домаћинима-железничарима из Ваљева, који су се својски потрудили да се пронађе место где је њихов предак окончао свој живот. Станоје је, на жалост, био један од многих немара који су свој живот оставили на барској прузи, али успомена на њега и све остале грађевинце остаће трајно сачувана.

J.B.

МИЛИЦА МАРКОВИЋ СА ЋЕРКОМ У НОВОМ СТАНУ

## КОНАЧНО УЖИВАМО



У НОВОМ СТАНУ: Милица Марковић са ћерком Александром

Захваљујући Дирекцији за грађевинско земљиште и изградњу Београда, **Милица Марковић** и њена ћерка **Александра**, годину дана живе у новом стану уместо у оронулим железничким службеним просторијама у кругу старе ложонице у Београду.

„Коначно можемо да одахнемо и да уживамо у животу. Живот нам се из корена променио истог дана када смо напустиле нужни смештај, каже Милица.

Ћерка и ја смо се преселиле у стан од 57 квадратних метара што је за седам квадрата више него тамо где смо раније живеле. Стан је веома комфоран и задовољство је боравити у њему за разлику од претходног у коме смо се борили са поплавама, канализацијом, влагом, буђем и многим другим недаћама које су нас пратиле док смо

становале тамо, каже Милица и додаје да њен супруг Миладин није дочекао пресељење у нови стан јер се у међувремену разболео и умро. „Највише ми је жао што и мој супруг није сада са нама да живи као сав нормалан свет у стану достојном човека. Био је запослен у фабрици „Клуз“ и први на ранг листи за доделу стана који је изгубио због умањења бодова зато што смо користили нужни смештај на железници. Живот тече даље, а ја се надам се да се изнаћи могућности да у овом стану останемо упркос томе што смо га добили на коришћење на годину дана, рекла је Милица.

Она је у пензији од 2010. године, а цео свој радни век је провела у обрачуној служби у Секцији за вучу возова Београд.

T.M.



Зграда породице Марковић

**Комфорност**  
„Стан је веома комфоран и задовољство је боравити у њему, за разлику од претходног

Милица Марковић, пензионер

### АФОРИЗМИ

Услови живота у Србији су изузетно тежки – али су стабилни.

Пруге су нам све спорје, а све више романтичне, носталгичне...

У нашем предузећу влада отпуштена атмосфера.

### Позив

Редакција листа „Пруга“ позива све читаоце да нам достављају анегдоте, вицове, афоризме или шалеве догађаје из свакодневног живота и рада железничара и железнице. Најбоље ћемо редовно објављивати у листу „Пруга“.

### ЧЕДОМИР Ј. МИТИЋ, АФОРИСТИЧАР

На путу за бољи живот испречила нам се скретница, коју никако да поставе у жељени правац.

Брате, извини да ли знаш где смо оно стали? Знаш, још нисмо нигде ни кренули.

Наши возови су све краћи, као и наше плате.

У возу што живот значи нема места за све. Неко сиђе пре, а неко мало касније.



Лист издају: „Железнице Србије“ ад Београд, Немањина бр. 6

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

Директор Медија центра: Ненад Станисављевић

Главни и одговорни уредник листа „Пруга“: Татјана Младеновић

Техничко уређење: Немања Миновић

Лист излази два пута месечно. Рукописи се не враћају.

Штампани tiraж: 6.000 примерака.

Лист је бесплатан.

Штампа: д.о.о. „КОМАЗЕЛ“, Инђија