ИНФОРМАТИВНИ ЛИСТ „ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ” АД

# пруга

Петак, 30. јун 2017.

Број: 1067-1068 ■ Година LII ■ www.zeleznicesrbije.com

У ПЕКИНГУ ПОТПИСАН СПОРАЗУМ О ЗАЈМУ СА КИНЕСКОМ ЕКСИМ БАНКОМ, ЗА БРЗУ ПРУГУ БЕОГРАД - БУДИМПЕШТА

Фото: Танјуг/АП/Nicolas Asfouri

# ОБЕЗБЕЂЕНО ФИНАНСИРАЊЕ ПРВЕ ДЕОНИЦЕ

● Зајам вредан 297,6 милиона долара за модернизацију пруге Београд - Стара Пазова ● Прва пруга у Србији за брзине до 200 км на сат ● Пруга ће бити грађена по европским стандардима стране 2 и 3

Потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, **проф. др Зорана Михајловић** потписала је 16. маја у Пекингу Споразум о зајму са кинеском Ексим банком којим ће се финансирати реконструкција и модернизација прве деонице брзе пруге од Београда до Будимпеште.

Уговор је потписан у присуству тадашњег премијера, а сада председника Србије **Александра Вучића** и кинеског премијера **Ли Кећанга**. Након потписивања, српска делегација имала је састанак и са председником Кине **Си Ђи Пингом**.

Председник Вучић најавио је у Пекингу да очекује да ће у наредне две и по или три године кренути воз брзом пругом између Београда и Будимпеште и да ће се та релација прелазити за мање од три сата. ▶ *наставак на 2. и 3. страни*

МИСИЈА МЕЂУНАРОДНОГ МОНЕТАРНОГ ФОНДА У СРБИЈИ

## ЖЕЛЕЗНИЦА ПРИМЕР ЕФИКАСНЕ РЕФОРМЕ

страна 3

## „ЖЕЖЕЉЕВ МОСТ“ У НОВЕМБРУ

страна 5

САРАДЊА ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ И СЛОВЕНИЈЕ

## РАЗМЕНА ИСКУСТАВА И УНАПРЕЂЕЊЕ ОДНОСА

страна 4

Национални програм јавне железничке инфраструктуре 2017. - 2021. године:

## УТВРЂЕНИ ПРИОРИТЕТИ

страна 8

ЗНАЧАЈАН ПОСЛОВНИ ПОДУХВАТ КОМПАНИЈЕ „СРБИЈЕ КАРГО“

## ХАЛА МИН-А ДЕО НИШКОГ „ЗОВС-А“

страна 11

Поново покренута иницијатива за изградњу нове пруге

## ПРЕЗЕНТИРАН ПРОЈЕКАТ РАШКА - НОВИ ПАЗАР

страна 7

УВОДНИК

НЕНАД СТАНИСАВЉЕВИЋ,
директор Медија центра
„Железница Србије“ ад

## ДОШЛО ВРЕМЕ ДА СЕ ПРЕБРОЈИМО

страна 2

**3** сата ће трајати путовање возом између Београда и Будимпеште, након изградње пруге

**РЕЗЕРВАЦИЈЕ**

Почев од 8. маја обавезно је издавање резервације места из станице Београд за путнике у међународном саобраћају.
Резервисање места (седишта, лежаја или постеље) представља додатну услугу железнице која омогућава путницима који то желе да унапред обезбеде жељена места у оквиру понуђених могућности.

**ИЗЈАВА БРОЈА**

Коридор 11 и брза пруга Београд - Будимпешта су тек почетак, очекујемо још великих пројеката

**Ли Манчанг**
АМБАСАДОР КИНЕ У СРБИЈИ

ВЕСТ СА ПРУГЕ

**БАРСКА ПРУГА**

Пруга Ресник - Вреоци биће завршена 15. јула, а након паузе због туристичке сезоне, друга фаза радова од Вреоца до Ваљева почиње 3. септембра, саопштила је компанија РЖД „Интернешнл“.
Радови на деоници Ресник - Ваљево, чија је укупна дужина 77,625 километара, а вредност око 80 милиона долара, финансира се из дела државног кредита Руске Федерације са учешћем Републике Србије, као инвеститора, у износу од 15 одсто.

## УВОДНИК

НЕНАД СТАНИСАВЉЕВИЋ
директор Медија центра „Железница Србије“ ад

# ДОШЛО ВРЕМЕ ДА СЕ ПРЕБРОЈИМО

Свеобухватна модернизација српских железница која се интензивно реализује у протеклих пет година таквог је обима и интензитета да се може мерити и са најзначајнијим периодима у историји овог саобраћајног система, попут градње првих пруга на овим просторима или електрификације инфраструктуре у Србији шездесетих и седамдесетих година прошлог века.

Нове пруге и возови са собом доносе и нове технологије, савремена решења и техничке иновације, као и најмодерније делове, опрему и машине за одржавање и модернизацију инфраструктуре и возних средстава, укључујући и неопходно знање и образовање.

Руска компанија „РЖД Интернешнл“ тако је ових дана први пут у Србији применила нову технологију рада у тунелу Бела река на барској прузи, савремена и иновативна решења примењују се и у изградњи Жежељевог моста, а и кинески партнери најављују најсавременије методе у изградњи железничке инфраструктуре, посебно на прузи између Београда и Будимпеште. Када се томе дода и скоро педесетак нових руских и „Штадлерових“ возова на нашим пругама, којима треба управљати и одржавати их, као и да предстоји набавка нових, вишесистемских локомотива, јасно је да се железнички сектор у Србији сусрео са правом технолошком развојном експлозијом.

Али, колико су заиста српске железнице реално данас спремне да из оквира шаблонизираних и деценијама немењаних каталога производа и услуга прећу у фазу динамичних свакодневних иновативних промена и најсавременијих техничко-технолошких решења, која се мењају и усавршавају великом брзином и чије су размере непредвидиве, а коначни домети неограничени?

И управо то је наш највећи изазов у периоду свеобухватне модернизације инфраструктуре и возних средстава, да ли ћемо све промене моћи успешно, на време и на прави начин да испратимо и спроведемо.

Није зато ни случајно што је приоритетан задатак и циљ и нове Владе Србије развој образовања, повезивање са привредом, развој идеја и запошљавање. То је и на државном нивоу најбоља најава времена нових знања и технологија, које постају наша свакодневница.

Стара, вишедеценијска железничка синтагма „Па, тако већ двадесет, тридесет година радимо, шта сад да мењамо?“, на жалост многих, више не пије воду!

Реформа железничког сектора сада иде својим током и пред нама је нова фаза активног учешћа у динамичним променама железнице и железничког система.

Железничари и железница морају данас да свакодневно уче, савладавају нова знања, прате нове технологије, усавршавају се и развијају. Јер, то је једини начин да као саобраћајни и пословни систем опстанемо и напредујемо. И, ко не буде могао или желео да прати корак нових технологија, мораће у нижи ранг такмичења! Па, док се поново не квалификује!

„Железнице Србије“ ад чини се да су прве препознате неопходност промене у начину размишљања и деловања када је ова област у питању и предузеле и прве активности на том плану. Оснивање Савеза за железничке иновације у југоисточној Европи, па идеја о Регионалном едукативном центру који би служио за свеобухватно образовање и усавршавање железничара из целог региона, сарадња са Алфа БК Универзитетом и заинтересованост других образовних институција да успоставе пословне односе са железничким сектором, само су неки од примера и покушаја да се сагледају потребе и захтеви тржишта и утиче на њих када је о новим технологијама реч.

Ко иоле прати железничку привреду у Србији, лако може да закључи да је она већ увелико препознала потребу да осваја нове технологије и развија се. Међутим, многи од њих посустану пред зидинама учмалости, неразумевања и традиционалне ригидности железнице и железничара.

Уколико желимо да брзо и озбиљно закорачимо напред, то ће бити могуће једино руку под руку, заједнички и у обостраном интересу са стотинама наших коопераната. Свакодневним контактима, разменом информација, знања и искустава, па све до заједничког развоја техничких иновација и савремених технологија можемо учинити огроман искорак. Жељу железничких кооперанта за развојем и напретком не само да не треба подцењивати, већ је у потпуности треба ставити у функцију нашег напретка.

Наравно да коначне одлуке увек доноси железница, али колико само малих фирми или великих компанија има изражену жељу и потребу да железничком сектору представи своје нове технологије, савремена решења и техничке иновације. То им се, зарад добробити железнице, једноставно мора да омогући, без робовања устаљеним и давно дефинисаним правилима. Уколико свако буде вукао на своју воденицу, тешко ћемо стићи до заједничких и најбољих техничко-технолошких решења и свеукупног бољитка

Конкуренција и укидање монопола на железници подразумевају и отвореност знања и ума за модерније технологије, нове производе и услуге, иновације и патенте које треба препознати, прихватити и освојити. И свако мора имати прилику да своју идеју и решење представи, објасни и одбрани у железничком сектору на најбољи могући начин.

Наши стручњаци и инжењери, морају имати могућност да се свакодневно упознају са домаћим и светским компанијама, њиховим производима и услугама и да на параметрима квалитета и ефикасности предлажу најбоља решења, не робујући при том било каквим давно дефинисаним технолошким законитостима.

Врата железнице биће отворена за све и рефлекторски осветљена, како би могли ући најбољи, најсавременији и најиновативнији за нови, модернији, развојни круг.

А управо то биће и најбољи начин да се види ко од наших коопераната квалитетно и поштено ради, поштује рокове и успешно завршава свој део посла, ко у тој победничкој колони може да буде али му се не даје шанса да не угрози „проверене“, а ко ошљари и баш га брига за рокове, цену и квалитет, све док може још који динар да отме од железнице. Кад се пресаберемо, „негативци“ сигурно неће још дуго моћи тако.

Дошло је време да се подвуче црта и јасно дефинише и препозна ко пословно може да одговори изазовима новог привредног доба, а ко и даље покушава да по старим, опробаним принципима сачува посао и поред неефикасности, деценијама далеко од било каквог професионализма и новог технолошког доба.

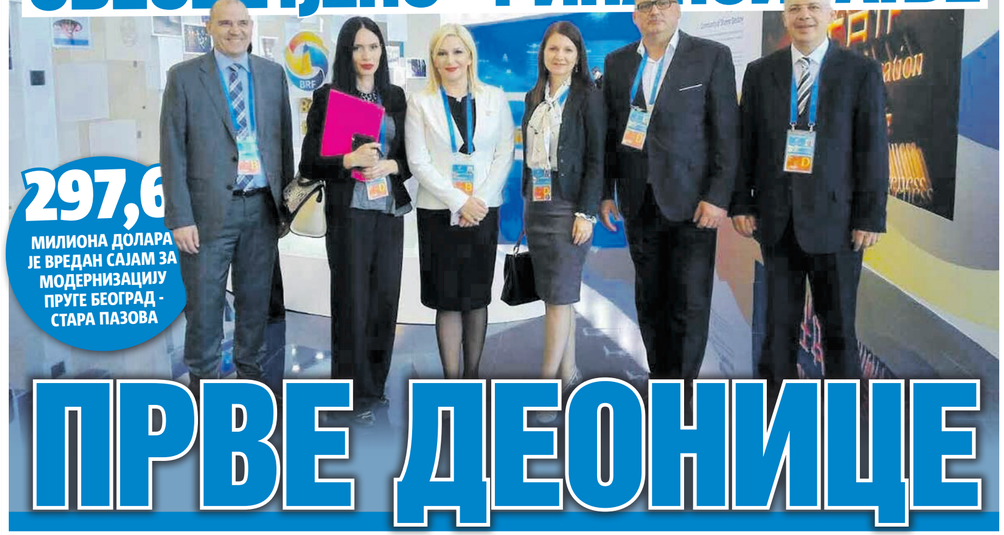
Железница се и организационо и функционално динамично мења. Крајње је време да утврдимо ко од наших партнера својим знањем, професионализмом, одговорношћу и квалитетом уме, може и хоће да прати наш искорак, а коме ту једноставно више нема места.

Дошло је време да се пребројимо како, са ким и са чим настављамо да крупним корацима корачамо даље.

Дошло је време да се стави црно на бело – све!

## ПОТПИСАН СПОРАЗУМ О ЗАЈМУ СА КИНЕСКОМ ЕКСИМ БАНКОМ, ЗА БРЗУ ПРУГУ БЕОГРАД - БУДИМПЕШТА

# ОБЕЗБЕЂЕНО ФИНАНСИРАЊЕ



**297,6** МИЛИОНА ДОЛАРА ЈЕ ВРЕДАН САЈАМ ЗА МОДЕРНИЗАЦИЈУ ПРУГЕ БЕОГРАД - СТАРА ПАЗОВА

# ПРВЕ ДЕОНИЦЕ

Наставак са 1. стране

Уговор је потписан у оквиру Међународног форума „Појас и пут за међународну сарадњу“, који је од 14. до 16. маја одржан у Пекингу, под покровитељством кинеског председника, а у присуству лидера из 29 земаља. Делегацију Србије предводио је тадашњи премијер, а сада председник **Александар Вучић**.

Преференцијални зајам односи се на модернизацију деонице двоколосечне пруге од Београда до Старе Пазове и вредан је 297,6 милиона долара. Одобрен је на 20 година, са грејс периодом од пет година. Ово ће бити прва пруга у Србији којом ће возови моћи да иду брзином до 200 км на сат. Грађевински радови на реконструкцији и модернизацији пруге почеће ове године.

- **Брза пруга од Београда до Будимпеште за Србију је најзначајнији пројекат из кинеског пројекта „Један појас, један пут“, јер се налази на главној рути од грчке луке Пиреј до централне Европе. Ова деоница је од великог значаја за Србију, јер ће то бити главни и најбржи извозни правац за нашу привреду ка земљама ЕУ. Ова линија је значајна и због тога јер ће повезати Београд са Бечом и другим европским градовима. Када буде била завршена, грађани ће од Београда до Новог Сада путовати око пола сата, а до Суботице ће стизати за мање од сат времена** - изјавила је потпредседница Владе Србије после потписивања Уговора.

**● Прва пруга у Србији за брзине до 200 км/сат ● До Будимпеште за три сата ● Пруга по европским стандардима**

Пруга од Београда до Будимпеште биће грађена по европским стандардима и биће саставни део европских железничких саобраћајница. Колико је овај финансијски уговор значајан говори и податак да су током читавог форума потписана само два финансијска уговора са свим учесницима, од којих је један са Србијом.

### РАДОВИ ПОЧИЊУ У НОВЕМБРУ ИЗМЕЂУ БЕОГРАДА И СТАРЕ ПАЗОВЕ

**Модернизација пруге Београд-Будимпешта је пројекат од великог значаја за Србију и договорили смо се да у наредном периоду припремимо шта је потребно како би у новембру почели радови на деоници Београд - Стара Пазова. Договорили смо и даљи рад на потписивању комерцијалног уговора за трећу деоницу између Новог Сада и Суботице, - изјавила је 5. јуна у Београду потпредседница српске Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф.др Зорана Михајловић, након разговора са кинеском делегацијом, коју је предводио генерални директор Одељења за коришћење страног капитала и прекоморска улагања Националне комисије за развој и реформе НР Кине Ванг Ћенћун.**

**На састанку је разговарано о кинеским инвестицијама у Србији, укључујући пројекат модернизације и реконструкције пруге Београд - Будимпешта.**

**Она је похвалила одличну сарадњу између Србије и Кине, истакавши да је више од 20 инжењера са српске и кинеске стране у дневној комуникцији и редовно одржавају састанке.**

**„Будући да сада модернизујемо наш део до границе са Мађарском, важно је да са кинеске стране добијемо информацију на који начин ће се модернизовати јужни део овог правца, како бисмо имали оперативну целу деоницу“, нагласила је Михајловићева.**

**Ванг Ћенћун је подвукао да је пројекат модернизације пруге Београд-Будимпешта већ дао значајне резултате, у смислу потписаних уговора и споразума, те да су на самиту у Пекингу „Један појас, један пут“ лидери Кине и Србије потврдили кораке који су завршени и поставили циљеве за ову годину. „Верујем да ће кинески тим тесно сарађивати са српским тимом и да ћемо све радове завршити у роковима које смо поставили“, рекао је Ћенћун.**

## МИСИЈА МЕЂУНАРОДНОГ МОНЕТАРНОГ ФОНДА У СРБИЈИ

# ЖЕЛЕЗНИЦА ПРИМЕР ЕФИКАСНЕ РЕФОРМЕ

Потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, **проф. др Зорана Михајловић**, разговарала је 30. јуна са мисијом Међународног монетарног фонда (ММФ) коју предводи шеф мисије **Џејмс Руф**, о реформама путног и железничког сектора, реализацији инфраструктурних пројеката и реформи катастра.

Михајловићева је после састанка новинарима рекла да је у разговору са мисијом ММФ-а, у оквиру седме ревизије аранжмана са том институцијом, констатовано да ни у једној области из њеног ресора не постоји критична тачка нити проблем, што је било оцењено и приликом претходне ревизије.

**„Железница је пример како може да се ефикасно спроводи реформа у јавним и државним предузећима. Реформа не подразумева само смањење броја запослених, већ се пре свега бавимо повећањем ефикасности, имајући у виду да је вредност пројеката на железници око четири милијарде евра, укључујући и модернизацију пруге Београд-Будимпешта**”, рекла је Михајловићева.

## ТРИЛАТЕРАЛНИ САСТАНАК КИНЕ, МАЂАРСКЕ И СРБИЈЕ

# ПОВЕЗАТИ БЕОГРАД И БУДИМПЕШТУ СА ГРЧКОМ

Потпредседница Владе Србије, **проф. др Зорана Михајловић**, поручила је након трилатералног састанка Кине, Мађарске и Србије посвећеног реконструкцији и модернизацији пруге Београд-Будимпешта, да су се све три стране заједнички договориле да што пре почну разговоре и с другим државама, пре свега Македонијом и Грчком, како би се на сличан начин модернизовао читав пружни правац до луке Пиреј.

**„Почећемо преговоре о томе како да практично спојимо пројекат Београд-Будимпешта са луком Пиреј у Грчкој, зато што је суштина целог пројекта коридор који треба да нас повеже, односно да Србији пре свега омогући бољи транзит од Грчке ка самој Европи. Зато није довољно имати само модернизовану пругу Београд-Будимпешта, морамо имати и деонице ка југу**”, рекла је Михајловићева након састанка одржаног 7. јуна у Будимпешти.

Следећи састанак трилатерале биће одржан, како је рекла, у јануару у Пекингу, а до тада ће се радити не само на почетку реконструкције пруге Београд-Будимпешта, већ и на припремама за конекцију између Београда и Будимпште до Грчке.

Потпредседница Михајловић је истакла да је српска страна спремна да практично од овог лета почне са модернизацијом пруге на којој ће возови моћи да се крећу брзином од 200 километара на сат и да се ускоро очекује почетак радова на деоници Стара Пазова – Нови Сад, који се финансирају из руског кредита.

**„Тренутно радимо на томе и очекујемо да ћемо у новембру да потпишемо комерцијални уговор за трећу деоницу, до мађарске границе, и тада можемо рећи да је Србија са својом пројектно-техничком документацијом потпуно спремна**”, навела је потпредседница Михајловић, истичући да је то оно са чим Србија планира да изађе пред премијере и председнике три земље на Самиту 16 земаља и Кине који ће се у новембру одржати у Будимпешти. Кинеска страна је, како је нагласила, веома важан партнер у томе.

Председник националне комисије за развој и реформе **Ванг Сијаотао** рекао је на трилатералном састанку да ће за пројекат реконструкције пруге Београд - Будимпешта бити потребна упорност свих страна да би динамика радова текла по плану.

**„Потребно је да се повећају сарадња и ефикасност како бисмо све што смо договорили и остварили. Тренутно се на српској страни ради брже него на мађарској**”, приметио је он.

Мађарски министар спољних послова и трговине и комесар мађарске владе за билатералне односе са Кином, **Петер Сијарто**, изјавио је да је Србија када је реч о динамици радова у предности у односу на Мађарску, те би мађарска страна морала да убрза рад на овом пројекту.

Он је подвукао да је пруга Београд–Будимпешта веома важна јер је то део транспортног коридора који ће ићи до грчке луке Пиреј.

САРАДЊА ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ И СЛОВЕНИЈЕ

# РАЗМЕНА ИСКУСТАВА И УНАПРЕЂЕЊЕ ОДНОСА

**Између железница Србије и Словеније постоји велики број области које могу бити обострано значајне и интересантне, а заједнички циљ и интерес нам је свакако унапређење и јачање пословних и саобраћајних веза између две железничке управе. У складу са тим у наредном периоду настојаћемо да проширимо сарадњу како би наше везе биле пословно још боље, а возови квалитетнији и ефикаснији**, - рекао је генерални директор „Железница Србије“ ад **Мирослав Стојчић**, 15. јуна приликом састанка у Београду са делегацијом Словеначких железница.

Састанак су организовале „Железнице Србије“ ад, а на састанку су учествовали и представници преостале три компаније железничког сектора у Србији („Инфраструктура железница Србије“, „Србија Воз“ и „Србија Карго“). Делегацију Словеначких железница предводили су генерални директор **Душан Мес** и директор Прометног института из Љубљане **Петер Верлич**.

На састанку су размењена искуства о процесу реструктурирања железнице у Словенији и Србији, посебно о организационим решењима која су примењена у пракси. Челници Словеначких железница упознали су српске колеге са функционисањем и пословањем путничког и робног саобраћаја у овој земљи, али и са својим искуствима у решавању вишка запослених, као и комерцијализацији железничке имовине.

УНАПРЕЂЕЊЕ САРАДЊЕ ЗАЈЕДНИЧКИ ИНТЕРЕС: руководства железница Србије и Словеније

ПОСЕБНО ИНТЕРЕСОВАЊЕ ЗА БЕОГРАД ЦЕНТАР: обилазак станице Прокоп

Такође, било је речи и о модернизацији железничких возних средстава у Словенији, а генерални директори Словеначких железница и „Србија Воза“ Душан Мес и **Југослав Јовић** разменили су информације и искуства на тему функционисања и карактеристика појединих типова возова у саобраћају.

Југослав Јовић је овом приликом покренуо и иницијативу увођења у саобраћај посебног, туристичког воза који би саобраћао из Љубљане за Београд. Једна од идеја била је да воз саобраћа викендом, а био би намењен гостима из Словеније који желе да крађи одмор проведу у Србији. Ова идеја обострано је позитивно оцењена као пословно оправдана и о томе ће се у наредном периоду интензивније разговарати.

Извршни директор „Инфраструктуре железница Србије“ **Милан Шеган** упознао је словеначке колеге са пројектима модернизације који се реализују у нашој земљи, а размењена су искуства и о локалним и регионалним пругама у Србији. Такође, са **Драганом Миладиновићем**, главним координатором у „Србија Каргу“ разговарано је о плановима и перспективама ове компаније у наредном периоду када је реч о њеној модернизацији и пословању.

ПЛАВИ ВОЗ УВЕК АТРАКЦИЈА: руководство Железница Србије ад и Словеначких железница

Посебно је било речи о функционисању и развоју интермодалног саобраћаја у две земље. **Ненад Кецман**, извршни директор „Железница Србије“ ад упознао је руководство Словеначких железница са нашим плановима да се у Макиш гради нови контејнерски терминал за потребе зависног друштва „Железнички интегрални транспорт“, али и да се читавој земљи развија мрежа интермодалних транспортних центара, почев од Новог Сада, Ниша и Вршца.

На крају састанка дефинисани су наредни пројекти и задаци које треба да реализује Савез за железничке иновације у југоисточној Европи (SEESARI), чији су иницијатори и оснивачи пре годину и по дана биле управо „Железнице Србије“ ад и Прометни институт Љубљана.

ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА „ВУКОВ СПОМЕНИК“

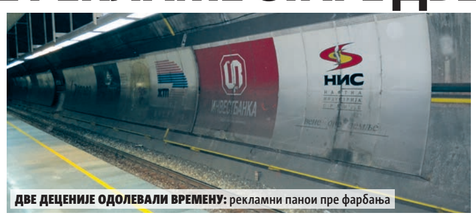
# УКЛОЊЕНЕ РЕКЛАМЕ СТАРЕ ДВЕ ДЕЦЕНИЈЕ

Након пуне 22 године, у подземној железничкој станици „Вуков споменик“ уклоњено је педесетак рекламних паноа који су се налазили дуж леве и десне тунелске цеви, у укупној дужини од око 260 метара.

Наиме, захваљујући сарадњи „Железница Србије“ ад и продукцијске куће „Work in progres“, који је реализовао Медија центар, префарбани су сви ови рекламни панои. Тако сада „Железнице Србије“ ад могу да комерцијализују преко седамсто квадратних метара рекламног простора у „Вуковом споменику“, који је Деобним билансом српских железница припао овој компанији.

Рекламни панои префарбани су у оквиру припреме сценографије за снимање филма у „Вуковом споменику“, а процењена тржишна вредност овог посла који је продукцијска кућа реализовала креће се око 900 хиљада динара.

С обзиром да би „Железнице Србије“ ад тешко издвојиле толики износ за префарбавање рекламних површина, на овај начин не само да су добиле значајан рекламни простор који могу да комерцијализују, већ су остварили и финансијску уштеду.


ДВЕ ДЕЦЕНИЈЕ ОДОЛЕВАЛИ ВРЕМЕНУ: рекламни панои пре фарбања

Међу фирмама чије су се рекламе налазиле у „Вуковом споменику“, многе одавно не постоје, као што су „Желкомерц“, „НИС Југопетрол“, „ФАСО“, „Сартид 1913“, „ЈАТ“, „Инвестбанка“ или „Беобанка“. Наравно, пре две деценије неке од њих биле су међу најуспешнијим у Србији.

**-Читав пројекат реализовали смо тада у изузетно кратком року, а циљеви рекламне кампање у „Вуковом споменику“ нису били само комерцијални, већ првенствено промотивни ефекти. На наш тадашњи позив позитивно је одговорило педесетак у то време изузетно успешних и моћних српских компанија. Постављањем рекламних паноа у тунелским цевима „Вуковог споменика“ желели смо тада да овај станични простор учинимо атрактивним, и тако створимо услове за његову већу комерцијализацију, а путницима „Беовоза“ бољи и лепши амбијент, како би их привукли што више у нови објекат и градске возове**, - објашњава **Јасна Ђерковић**, из Кабинета генералног директора „Железница Србије“ ад, која је пре више од две деценије водила комплетан пројекат комерцијализације рекламних паноа у станици „Вуков споменик“, у оквиру тадашњег ЖТП-а „Београд“.

Према њеним речима, посао је успешно завршен и у комерцијалном, и у промотивном смислу, а примењена техничка решења одолела су зубу времена.

На жалост, ти рекламни панои временом више ни железници нису били интересантни, уговори о рекламирању су одавно истекли, нико се озбиљно тиме није позабавио, па су се због тога и неке давно нестале фирме и даље „рекламирале“ у „Вуковом споменику“.

„Железнице Србије“ ад имају прилику да поново у комерцијалном и промотивном смислу оживе рекламе у „Вуковом споменику“, а након утврђивања формалних процедура, стручне службе покренуће динамичну и офанзивну кампању да се у овом простору поново нађу све велике, успешне и угледне српске компаније, првенствено оне које сарађују са железничким сектором.



ПОТПРЕДСЕДНИЦА СРПСКЕ ВЛАДЕ ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ И ЕВРОПСКИ КОМЕСАР ЗА ПРОШИРЕЊЕ ЈОХАНЕС ХАН ОБИШЛИ ГРАДИЛИШТЕ НА ДУНАВУ

# „ЖЕЖЕЉЕВ МОСТ“ У НОВЕМБРУ

- Спајање обала већ у августу
- Нема више нерешених питања
- Србија нема времена за чекање када је о инфраструктури реч, поручила Зорана Михајловић
- Пример сарадње Србије и Европске Уније

УСКОРО НАД ДУНАВОМ: један од два челична лука моста

**Србија нема 18 година да губи на инфраструктурне пројекте, спремни смо да радимо много више него до сада, а надам се да ћемо већ у августу моћи да се похвалимо спајањем обала Жежељевим мостом**“, рекла је потпредседница Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре **проф. др Зорана Михајловић** након што је 8. јуна, заједно са европским комесаром за проширење **Јоханесом Ханом** обишла радове на изградњи Жежељевог моста у Новом Саду, и том приликом поручила да Србија нема времена за чекање када је реч о инфраструктурним пројектима, те да ова Влада завршава мост у предвиђеном року.

**„Надам се да ће комесар Хан ово на најбољи начин да разуме, а то је порука да Србија и ЕУ морају много више и конкретније да раде заједно и у бољој координацији. Србија је кључна држава у региону и итекако је одговорна за стабилност региона. Свака врста безбедности у окружењу зависи од тога да смо сви у једној заједници европских народа, у ЕУ, и у том смислу очекујем да све што даље будемо радили заједно, а много је тога, буде брзо, ефикасно и добро координирано**“, поручила је она.

Михајловићева је рекла да очекује да ће у августу бити спојене две обале, и да ће тада пешаци моћи да пређу преко моста, а како је појаснила, планирано је да се 21. новембра пусти железнички саобраћај.

**„Тренутно се раде и приступне саобраћајнице, и очекујем да ћемо завршити све како смо пре три године навели у динамичком плану. Коначно ћемо имати овај мост комплетно завршен**“, рекла је потпредседница Владе истичући да је управо тај мост прави пример сарадње Србије и ЕУ.

Жежељев мост је, подсетила је, изграђен за четири године од 1957. до 1961, а затим је срушен 1999. године.

**„Тада је било потребно 13 година да се тадашња Влада и ЕУ договоре да се уопште крене у изградњу новог моста. Тадашња влада је обећала да ће мост бити готов за три године, и те три године су изгубљене, добро се сећам. А када је пре три године формиран ресор који водим, оно што смо тада имали овде никако није изгледало као да за три године може бити завршено**“, рекла је она.

Михајловићева је објаснила да је, преузевши ресор грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, затекла застој у радовима, неуређен и лош идејни пројекат по којем су закључивани уговори, да није било новца и да је било пуно проблема са покрајинском Владом да би радови уопште могли да почну.

„**Поносна сам јер смо заиста све проблеме у том тренутку отклонили. Како каже председник војвођанске владе - не постоји ништа што заједно нисмо решили са извођачима и са градом Новим Садом, покрајинском владом и ЕУ**“, рекла је она.

## Спајање лукова – у јулу

Спајање два челична лука „Жежељевог моста“ планирано је у јулу.

Крајем маја завршена је изградња средњег стуба у реци, тако да је сада свих пет стубова спремно да поднесе оптерећење конструкције моста.

На бачкој и сремској страни Дунава монтирају се челични лукови, док је на средини Дунава постављен централни носећи стуб на истом месту где је био стуб срушеног Жежељевог моста. Један лук моста дуг је 180 метара и висок 34 метра, док је други лук моста дуг 220 метара и висок 47 метара, а оба се постављају на нови носач, преко којег ће прелазити железничке и друмске саобраћајнице, као и пешачке стазе. Оба лука ће специјалним дизалицама бити натоварена на барже, а потом са Дунава навезена на укупно пет стубова који ће носити нови мост.

Мост дуг 474 и широк 31 метар, са два лука и једним речним стубом, по два колосека, друмске саобраћајнице и пешачко-бициклистичке стазе и челичном конструкцијом тешком 11.800 тона представља један од највећих и у градитељском смислу најсложенијих инфраструктурних објеката у овом делу Европе.

**53** МИЛИОНА ЕВРА ЈЕ УКУПНА ИНВЕСТИЦИЈА У ИЗГРАДЊУ МОСТА

ОВА ВЛАДА ЗАВРШАВА МОСТ У ПРЕДВИЂЕНОМ РОКУ: Зорана Михајловић

Европски комесар Јоханес Хан рекао је да је данас у интересу Европе да Жежељев мост у Новом Саду буде завршен јер је он кључна тачка „која повезује две стране Дунава, артерије Европе“, додајући да је укупна инвестиција у изградњу моста 53 милиона евра, од чега је Европска унија инвестирала 34,5 милиона евра.

**„Мост је најбоља инвестиција у смислу повезивања овог града и региона са Европом, односно повезивања људи као важног дела агенде и програма за повезивање западног Балкана**“, рекао је Хан. Он је додао да завршетак градње долази у правом тренутку јер је предвиђено да 2019. Нови Сад буде европска престоница младих, а 2021. престоница културе па “носи симболику премошћавања и повезивања култура и народа”.

Премијер АПВ **Игор Мировић** је рекао да ће железнички саобраћај преко Жежељевог моста бити пуштен у новембру, до када ће бити завршена главна фаза градње. Он је истакао да нема више нерешених финансијских, техничких и других проблема који су пратили овај пројекат захваљујући ангажовању свих страна, укључујући ресорно министарство, регионалне и локалне актере.

У делегацији која је обишла градилиште Жежељевог моста били су и министар енергетике и рударства **Александар Антић**, градоначелник Новог Сада **Милош Вучевић**, као и генерални директори и руководство све четири железничке компаније.

## Прекретница

Радове на изградњи „Жежељевог моста“ изводи шпанска компанија „Азви“, која предводи конзорцијум у којем су још и шпанска „Хорта Кослада“ и италијански „Тадеи“.

Уговор је потписан 25. јануара 2011. године, а радови су требало је да буду завршени у новембру 2013. године. Међутим, тај рок, као и више пута утврђени додатни рокови сваки пут су били пробијани.

Прекретницу у реализацији пројекта представљало је ангажовање потпредседнице српске Владе Зоране Михајловић, која је почетком 2015. године успела да окупи све учеснике посла и отклони све проблеме у изградњи моста.

Радови на изградњи „Жежељевог моста“ интензивирани су након што су 19.маја 2015. године „Железнице Србије“, Аутономна Покрајина Војводина, Град Нови Сад и компанија „АЗВИ“, у присуству потпредседнице српске Владе Зоране Михајловић, потписали сва потребна документа, захваљујући чему је обезбеђено допдатних 2,9 милиона евра за завршетак читавог посла, укључујући и демонтажу остатака срушеног моста из Дунава.

На тај начин, захваљујући максималном ангажовању Владе Републике Србије и Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре створени су услови да се настави реализација пројекта.

У име Владе Републике Србије права и обавезе инвеститора изградње моста преузеле су тада „Железнице Србије“ ад, да би након реформе железничког сектора и организационих промена, та права била пренета на новоосновану железничку компанију „Инфраструктура железница Србије“.

ЗАБРАНИ ВРШЕЊА ЗЛОСТАВЉАЊА НА РАДУ

# ОДРЕЂЕНИ ТИМОВИ ЗА ПОДРШКУ

Компанија „Железнице Србије“ ад је недавно упутила запосленима „Обавештење о забрани вршења злостављања, правима, обавезама и одговорностима запосленог и послодавца у вези са забраном вршења злостављања“. На овај начин радницима су детаљно објашњена права и обавезе у складу са Законом о спречавању злостављања на раду и Правилником о понашању послодавца и запослених у вези са превенцијом и заштитом од злостављања на раду.

У оквиру „Железница Србије“, а на основу поменутог Закона и Правилника, одређена су лица којима се запослени, који сумња да је изложен злостављању, могу обратити за подршку и пружање савета.

Железничар који сматра да је изложен злостављању може се, за подршку и савете, обратити **Милошу Јелићу**, руководиоцу Пројекта за подршку и управљање имовином и попис.

Захтеве за покретање поступка за заштиту од злостављања, уз писмену сагласност запосленог који сматра да је злостављан, могу да поднесу и представници синдиката. У „Железницама Србије“ ад организовани репрезентативни синдикати су Синдикат новинара „Железнице Србије“ и Синдикат „Железничара Србије“, које заступају **Аида Стојковић** и **Верица Николић**.

За безбедност и здравље на раду надлежна је **Гордана Симић - Јелић**, а посредници у оваквим поступцима су **Мирјана Нововић**, која ради на пројекту за развој људских ресурса, **Јасмина Дишовић** из Медија центра и **Виолета Шебек** из имовине и пописа.

Захтев за покретање поступка подноси се овлашћеним лицима у „Железницама Србије“ ад и то: извршним директорима мр **Рајку Ковићу** и **Ненаду Кецману**, као и директорима: Медија центра, Сектора за финансијско рачуноводствене послове и план и Сектора за персоналне и опште послове. Запослени, такође, могу поднети захтев и руководиоцима Пројеката: за подршку у решавању специјалних обавеза и потраживања, за информатичку подршу, за решавање вишка запослених и развој људских ресурса, за решавање правних спорова, за подршку у реструктурирању зависних предузећа и за подршку институционалном развоју.

**А.С.**

ЖЕЛЕЗНИЦА ОБУХВАЋЕНА РЕСТИТУЦИЈОМ

# ХОТЕЛ „БЕОГРАД“ ВРАЋЕН ВЛАСНИКУ

Железнице Србије“ ад донеле су одлуку о примопредаји хотела „Београд“, који се налази у Балканској улици 52 у главном граду, новом власнику, који је то право стекао на основу правоснажног решења Агенције за реституцију.

Примопредаја између железнице и новог власника започела је и највероватније ће до изласка овог броја „Пруге“ бити и окончана.

Решење Агенције за реституцију од 27. децембра 2012. године постало је правоснажно 2. фебруара ове године, на основу којег су „Железнице Србије“ ад обавезане да хотел „Београд“ предају новом власнику.

СУСРЕТ ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ И РС

# ПОТПИСАН СПОРАЗУМ О СТРАТЕШКОЈ САРАДЊИ

**● Споразум у име српских железница потписао Мирослав Стојчић, генерални директор „Железница Србије” ад**

**● Сарадња у реструктурирању, прописима, новим технологијама и софтверским решењима**

Представници „Железница Републике Српске” (ЖРС) и „Железница Србије” ад потписали су 11.маја у Добоју Споразум о стратешкој сарадњи, који подразумева сарадњу у реструктурисању, изради прописа који дефинишу технологију рада и организацију ЖРС-а, до стручне сарадње на новим техникама, технологијама и софтверским решењима.

„Железнице Србије” ад овај споразум потписале су у име целокупног железничког сектора и све четири железничке компаније у Србији.

Генерални директор „Железница Србије” ад **Мирослав Стојичић** рекао је да је потписивање овог споразума наставак сарадње Влада Србије и Републике Српске.

Он је казао да процес реструктурисања Железница Србије, који још траје, захтева „много труда и одрицања”, додавши да тај процесс такође обухвата много сегмената и захтевају промене досадашњих навика.

Министар саобраћаја и веза Републике Српске **Нењо Трнинић** изјавио је да је Влада РС, заједно са управом ЖРС-а, кренула у реструктурисање овог јавног предузећа да би постало профитабилно и самоодрживо.

**„У том процесу користићемо и искуства других, нарочито Железница Србије, које су већим делом завршиле процес реструктурисања, као и Железница Словеније**”, казао је он.

Потписивању споразума претходила је презентација „Реструктурисање железница”, на којој су представљене фазе, модели и искуства Железница Србије и Жељезница Словеније, као и припремни процес за реструктурисање ЖРС-а.

Вршилац дужности генералног директора ЖРС-а **Драган Савановић** рекао је да је споразум са Железницама Србије основ за склапање нових споразума који се тичу различитих области, развоја заједничких услуга, као и за сарадњу на оперативном и стратешком плану.

„**Споразум није временски ограничен, с тим што га свака страна може отказати са најавом од три месеца**”, рекао је Савановић.

**НОВИНСКА АГЕНЦИЈА „БЕТА”**

ПОЧЕЛИ РАЗГОВОРИ ОКО ИЗРАДЕ НОВИХ КОЛЕКТИВНИХ УГОВОРА

# РЕШИТИ СВЕ НЕДОУМИЦЕ

Недавни састанак на тему израде нових колективних уговора окупио је за истим столом представнике ресорног министарства, чланове пословодства сва четири железничка предузећа и репрезентативне синдикате. Прелиминарни разговор око колективних уговора водила је Мишела Николић, саветница потпредседнице Владе и министарке грађевинарства, инфраструктуре и саобраћаја, задужена за железнички сектор.

Том приликом разговарано је о томе да општи део Колективних уговора буде исти за сва четири железничка друштва. Такође, потребно је формирати преговарачке тимове за свако од четири железничких предузеће. Они ће у преговарачком поступку дефинисати чланове Колективног уговора који се односе на специфичне делатности сваке компаније.

Представници репрезентативних синдиката највише су коментарисали и дали примедбе око дефинисања топлог оброка и регреса у Колективном уговору, као и утврђивања њиховог номиналног износа. Своје недоумице синдикати су, такође, изнели и око измена Прилога 1, који дефинише делатности и коефицијенте радних места.

Према речима Мишеле Николић, преговори око Колективног уговора су прилика да се све недоумице реше, како железничари убудуће своја права не би тражили пред судом.

Она је истакла да нема потребе да се отказује важећи Колективни уговор „Железница Србије“ ад, који сва четири друштва примењују. Када званично почну преговори око нових Колективних уговора, они се по Закону морају завршити у року од 45 дана. Уколико овај рок прође, а нови уговори се не усвоје, остаје и даље на снази постојећи колективни уговор .

На састанку је договорено да пословодства сва четири железничка друштва најпре предложе текст Општег дела Колективног уговора и доставе га ресорном министарству и репрезентативним синдикатима на разматрање.

**А.С. - Љ.Б.**

## ПОНОВО ПОКРЕНУТА ИНИЦИЈАТИВА ЗА ИЗГРАДЊУ НОВЕ ПРУГЕ

# ПРЕЗЕНТИРАН ПРОЈЕКАТ РАШКА - НОВИ ПАЗАР

**У КРАТКОМ РОКУ ОКУПЉЕНИ СВИ УЧЕСНИЦИ У ПРОЈЕКТУ**
Мирослав Стојчић

**СКУПШТИНА ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ ОДМАХ ПОДРЖАЛА ИНИЦИЈАТИВУ**
Зоран Анђелковић

**ЦИП И НОВИ ПАЗАР НОСИОЦИ АКТИВНОСТИ**
Милутин Игњатовић и Касим Зоранић

**● Непроцењив значај за привреду региона, развој туризма и нове инвеститоре ● Вредност пројекта око 45 милиона евра ● Интензивирање активности на реализацији пројекта**

Изградња пруге Рашка - Нови Пазар од непроцењивог је значаја за привреду овог региона, развој туризма и привлачење инвеститора, па би овај посао веома брзо потврдио своју оправданост. У складу са тим, у најкраћем року биће организовани састанци са потпредседницима српске Владе и ресорним министрима, на којима ће поново бити актуелизована иницијатива за изградњу нове пруге између Рашке и Новог Пазара.

Ово је закључено на презентацији пројекта пруге Рашка - Нови Пазар, који су 23. маја у Београду организовале „Железнице Србије“ ад, а којем су присуствовали представници Саобраћајног института ЦИП, „Инфраструктуре железница Србије“, као и већи број представника Града Новог Пазара, стручних служби и привреде, али и јавних предузећа која послују на овом подручју. Презентација је организована на иницијативу **Касима Зоранића**, саветника у „Србијаводама“ и члана Скупштине „Железница Србије“ ад.

**-Сама чињеница да смо успели да у изузетно кратком року око иницијативе изградње пруге Рашка - Нови Пазар окупимо овако велики број значајних учесника потврђује изузетну заинтересованост и важност пројекта за читав регион**, - истакао је генерални директор „Железница Србије“ ад **Мирослав Стојчић**, отварајући презентацију у пословној згради српских железница.

**-Ова презентација представља добру основу за наше будуће састанке са представницима Владе Србије, где ћемо морати да докажемо оправданост овог пројекта, пре свега када је реч о теретном железничком саобраћају**, - изјавио је председник Скупштине „Железница Србије“ ад **Зоран Анђелковић**.

Према речима **Милутина Игњатовића**, генералног директора Саобраћајног института ЦИП, пруга Рашка - Нови Пазар пројектована је први пут још 1956. године, да би 2007. године био урађен Генерални пројекат. Траса нове пруге промењена је 2010. године, када је Генерални пројекат и усвојен.

Са пројектом изградње нове пруге Рашка - Нови Пазар учеснике скупа упознао је пројектант у Саобраћајном институту ЦИП **Бишко Џоко**. По пројектованој траси из 1956. године урађен је пут између Рашке и Новог Пазара, а новим пројектом предвиђено је да се пруга гради долином реке Рашке, између старог и новог пута.

Само за изградњу ових мостова и тунела потребно је око 14 милиона евра, док је вредност читавог пројекта изградње пруге Рашка - Нови Пазар око 45 милиона евра.

**Џемил Хусеиновић**, директор Регионалне развојне агенције СЕДА упознао је учеснике скупа са привредним потенцијалима Новог Пазара, а **Љиљана Лешевић**, директорка Туристичке организације Новог Пазара, представила је најзначајније знаменитости овог региона.

**Касим Зоранић** је посебно затражио да се припреме информације о производима битним за овај регион који се могу транспортовати железницом, како би се на најбољи могући начин могла приказати оправданост изградње нове пруге Рашка - Нови Пазар.

**Н.СТАНИСАВЉЕВИЋ**

### НОВА ПРУГА

**Нова пруга Нови Пазар – Рашка била би дуга двадесетак километара, једноколосечна и неелектрифицирана. На траси пруге најзначајнији инфраструктурни објекти су мост преко реке Ибар дужине 210 метара, тунел „Супње“ дуг нешто више од једног километра и 22 мањих типских мостова преко реке Рашке, чија је дужина углавном 19 метара и 25 метара, док су два дужине по 60 метара.**

Стручњаци са железнице и из Новог Пазара на презентацији пројекта

**45** милиона евра је потребно за изградњу нове пруге Рашка - Нови Пазар

## ПРВА НАГРАДА ЦИП-У

На првом делу урбанистичко-архитектонског конкурса за реконструкцију Старог савског моста прву награду добило је решење Саобраћајног института ЦИП.
Друга награда није додељена, док је трећа припала раду подносиоца ДБ Инжењеринг из Београда.

## НАЦИОНАЛНИ ПРОГРАМ ЈАВНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ИНФРАСТРУКТУРЕ 2017. - 2021. ГОДИНА

# УТВРЂЕНИ ПРИОРИТЕТИ

Народна Скупштина Републике Србије усвојила је 29. маја „Национални програм јавне железничке инфраструктуре за период од 2017. до 2021. године“.

Планирање изградње, реконструкција као и одржавање железничке инфраструктуре за период од пет година прописани су Законом о железници. Национални програм је сада основни документ који одређује приоритете развоја, изградњу реконструкцију и одржавање железничке инфраструктуре.

У складу са реформом железничког сектора у Србији, управљач железничке инфраструктуре је Акционарско друштво за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железница Србије“, које је 100 одсто у власништву Републике Србије.

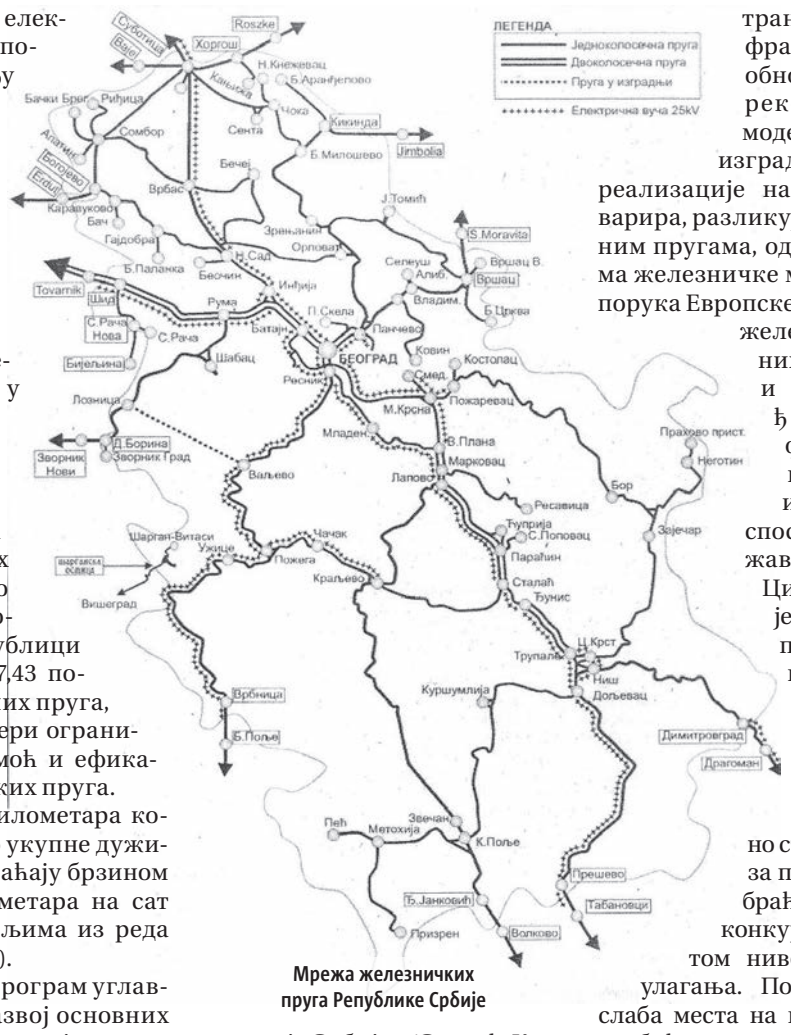
Изградња, реконструкција и модернизација инфраструктурних капацитета које су у функцији реализације основних принципа одрживог развоја транспорта у наредном периоду би требало да допринесу реализацији циљева, који се односе на унапређење безбедности саобраћаја и поузданости елемената инфраструктуре и реда вожње, нивоа и квалитета услуга железничке инфраструктуре као и примене европских стандарда интероперабилности железнице, затим приступачности железничке инфраструктуре, заштите животне средине, енергетске ефикасности и доприноса регионалном развоју.

### Пруге старе и споре

Мрежа железничких пруга „Инфраструктура железнице Србије” је стара више од једног века, а преко 55 посто свих пруга изграђено је у 19. веку. Просечна старост колосека је око 43 године, електротехничких постројења између 30 и 40 година, а значајно се повећава и дужина пруга на којима је смањена највећа допуштена брзина возова. Грађевинска дужина железничких пруга у Републици Србији је 3.739 km. Од тога магистралним пругама припада 1.768 км, од којих је двоколосечно свега 295 километара. У Републици Србији је само 7,43 посто двоколосечних пруга, што у великој мери ограничава пропусну моћ и ефикасност железничких пруга.

Само на 147 километара колосека (3,6 одсто укупне дужине) возови саобраћају брзином преко 100 километара на сат (према показатељима из реда вожње 2015/2016).

Национални програм углавном разматра развој основних пружних праваца који се налазе на Паневропском коридору или саобраћајним осама у југоисточној Европи, које обухватају 805 километара на Коридору 10, железнички чвор Београд, затим 401 километар пруга на поравцу јадран – Румунија (Београд Центар-Шанчево-Вршац-граница са Румунијом и Београд Центар - Врбница – граница са Црном Гором), пругу Ваљево-Лозница-државна граница, затим 565 километара пруга у Централној Србији (Сталаћ-Краљево-Пожега, Лапово-Краљево-Рашка-Рудница- Доње Јерињe и даље ка граници са Македонијом и Ниш – Дољевац – Приштина – Косово Поље), као и пруге Рума-Шабац-Лозница-Мали Зворник – државна граница (109 км) и Суботица-Палић-Хоргош-државна граница са Мађарском (27 км).




Мрежа железничких пруга Републике Србије

### Предност коридорима

Имајући у виду чињеницу да за реализацију свих пројеката нису обезбеђени извори финансирања, реализација постављених циљева ће зависити од динамике и висине обезбеђених финансија. Првенствено су важни пројекти који се односе на магистралне и регионалне пруге, а „Инфраструктура железнице Србије“, уколико финансијске могућности дозвољавају може реализовати и друге пројекте из сопствених средстава или у сарадњи са АП Војводина, локалним заједницама, привредним друштвима или предузетницима.

Фазе развоја железничке транспортне инфраструктуре су: обнова (санација), реконструкција, модернизација и изградња. Брзина реализације наведених фаза варира, разликује се на појединим пругама, односно деловима железничке мреже, од препорука Европске уније, развоја железница суседних држава, као и подршке међународних финансијских институција и финансијске способности државе.

Циљ санације је да се транспортни систем постојеће железничке инфраструктуре доведе у приближно пројектовано стање као основ за поузданост саобраћаја, стабилну конкурентност на том нивоу и за даља улагања. После ове фазе слаба места на инфраструктури биће потпуно отклоњена и на железничкој мрежи и биће обезбеђен основни ниво квалитета транспортне услуге. Финансирање ове фазе обављаће се уз подршку дугорочних кредита међународних финансијских институција, донација и домаћих извора.

### Развојне фазе

У фази реконструкције, циљ је достизање нивоа железничке инфраструктуре који је упоредив и компатибилан са нивоом у државама чланицама Европске уније ради уједначавања карактеристика транспортне инфраструктуре и токова. Финансирање ове фазе обављаће се из кредита међународних финансијских институција, претприступних фондова ЕУ и домаћих извора.

У фази модернизације и изградње, циљ је да железнички транспортни систем буде компатибилан са транспортним системом Европске уније са тенденцијом даље модернизације. Након спровођења ове фазе, Република Србија ће бити спремна да се придржава највећег дела стандарда Европске уније у области транспорта. Финансирање ове фазе обављаће се из: структурних фондова Европске уније, кредита међународних финансијских институција, домаћих фондова, средстава јавно-приватног партнерства и слично.

Важно је да се зна да се одржавање не може избећи и да је одлагање веома скупо.

Железничка инфраструктура улази у ново раздобље, иако је оптерећена дотрајалошћу и скромном функционалном способношћу инфраструктурних система, као и потребом да се што брже прилагоде техничко-технолошким условима трансевропског железничког система.

За набавку материјала и резервних делова за одржавање железничке инфраструктуре и плаћање услуга и радова од трећих лица спровођењем јавних набавки у периоду 2017-2021. године „Инфраструктури железница Србије“ потребно је око девет и по милијарди динара.

У периоду 2017-2021. очекује се да ће поред кредитних средстава међународних финансијских институција, међудржавних билатералних финансијских аранжмана и државног буџета, значајан извор финансирања железничких инфраструктурних пројеката бити и средства из претприступних фондова ЕУ.

**АИДА СТОЈКОВИЋ**

## ЦИЉЕВИ

**Основни циљеви даљег развоја железничке инфраструктуре у Србији су: отклањање лаганих вожњи и „уских грла“ санацијом постојећих пруга, савремена двоколосечна електрифицирана пруга за мешовити путнички и теретни саобраћај и интермодални транспорт на целој дужини Коридора 10 у складу са европским стандардима безбедности и интероперабилности, затим пројектована брзина од 160 km/h, односно 200 km/h на Коридору 10, на деоницама на којима је то економски оправдано, електрификација пруга Ниш-граница Бугарске и Панчево-Вршац и најзад реконструкција и санација регионалних и локалних пруга степенастим коришћењем колосечног материјала добијеног од реконструкције магистралних пруга.**

## ФИНАНСИРАЊЕ

**Укупно за пројекте који се реализују или су у току припреме за извођење радова који обухватају пруге у дужини од око 370 км дужини од 370,2 км издвојено је нешто више од 1,1 милијарди евра, док је за пројекте за које постоје потенционални извори финансирања потребно нешто више од 1,2 милијарде евра, а њима је обухваћено укупно око 260 км пруга.**

**Пројекти за које је у току израда техничке документације, односно за које је она завршена, а нису обезбеђена средства за њихову реализацију вредни су око 1,1 милијарди евра, а обухватају пруге укупне дужине око 325 км.**

**Поред тога, Националним програмом дефинисани су пројекти укупне вредности око 1,6 милијарди евра, који обухватају око 965 км пруга, који у претходном периоду нису били у врху приоритета и за које нити је урађена техничка документација, нити су обезбеђени извори финансирања.**

ИЗЈАВА БРОЈА

**Железнички пројекти које реализујемо у Србији су добар пример успешне сарадње**

**Александар Мишарин**
ПРВИ ПОТПРЕДСЕДНИК РУСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА

ВЕСТ СА ПРУГЕ

## ПРОДАЈА ВАГОНА

„Србија Воз" наставља продају расходованих возних средстава. Тако је за 30. јун планирана по партијама продаја 41 моторних кола серије 412-416, 58 дизел моторних возова серија 712,714, 812 и 818 и 191 путничких вагона укупне почетне вредности преко 80 милиона динара. Прикупљена новчана средства од тих продаја биће уложена у покриће трошкова предузећа, а највећи део ће бити уложен за одржавање постојећег возног парка „Србија воза".

# ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА БЕОГРАД ЦЕНТАР

**ЗАВРШЕНА ВАЖНА И ВЕЛИКА ИНВЕСТИЦИЈА У БЕОГРАДУ:** градоначелник Синиша Мали

Уместо уличице сада модерна градска саобраћајница

# ОТВОРЕНЕ ПРИСТУПНЕ САОБРАЋАЈНИЦЕ

**● Радови завршен у року ● Уређено 770 метара улице и 145 метара моста ● Предстоји изградња станичне зграде**

Завршена је важна и велика инвестиција у нашем граду, а то су приступне саобраћајнице станици Београд – Центар, рекао је градоначелник Београда **Синиша Мали** 20. јуна, на отварању саобраћајнице за приступ железничкој станици у Прокопу. Наводећи да је реч о инвестицији вредној 429 милиона динара, он је истакао да су радови завршени у року и да је саобраћајна инфраструктура потпуно стављена у функцију станице, која је отворена почетком прошле године.

Према његовим речима, станица Прокоп је неопходна како би се изместила главна железничка станица из Савског амфитеатра и у исто време отворио простор за другу фазу развоја пројекта „Београд на води". Предстојеће активности везане су за избор заинтересованих инвеститора за завршетак станичне зграде и припадајућих комерцијалних садржаја, чиме би се потпуно завршио вишедеценијски пројекат изградње ове станице.

**-Град Београд је, у складу са договором, дао снажну подршку афирмацији локације Прокопа, јер без изградње приступних саобраћајница ова локација, без обзира на железничку станицу, не би могла да се уклопи у „градско ткиво"**, рекао је директор „Београдчвора" **Милутин Милошевић**.

Он је најавио да је започета припрема планске документације, која је основ за експропријацију дела Малешког брда. Тиме се стварају неопходни предуслови да се наредне године крене са радовима на повезивању будуће главне железничке станице и аутопута. Након завршетка ове фазе, локација Прокопа имаће врхунски саобраћајни и комерцијални потенцијал. Према урбанистичком пројекту, заинтересованим инвеститорима на располагању су комерцијални потенцијали на простору површине од око 100 хиљада метара квадратних.

У оквиру ове фазе радова урађене су приступне саобраћајнице до горње плоче железничке станице Прокоп из Булевара Александра Карађорђевића. Реч је о 770 метара улице са четири траке, са разделним појасом, 145 метара моста и 250 метара потпорног зида. У плану је да се уради и приступ са аутопута.

Јавни превоз кренуће од понедељка, линије 34 и 36. Линија 34 иде од Пере Велимировића до Прокопа и она ће бити продужена до окретице 44 на Сењаку. Линија 36 је кружна линија која иде од Прокопа, па се преко старе железничке станице, Немањине улице, Трга Славије, Булевара ослобођења и Аутокоманде, поново враћа до Прокопа.

Отварању приступних саобраћајница, поред руководства Града Београда и Општине Савски венац, присуствовали су и представници српских железница: председник Скупштине, као и извршни директор „Железнице Србије" ад **Зоран Анђелковић** и **Ненад Кецман**, извршни директор „Инфраструктура железнице Србије" **Милан Шеган**, директор „Београдчвора" Милутин Милошевић, као и других железничких компанија.

**НЕБОЈША АВРАМОВИЋ**

**429 МИЛИОНА ДИНАРА ЈЕ ВРЕДНА ОВА ИНВЕСТИЦИЈА**

Саобраћајна инфраструктура стављена у функцију железнице

### Локацијски услови

Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре издало је 27.јуна локацијске услове за наставак изградње железничке станице "Београд - центар" у Прокопу, који ће поред радова на самој станици, обухватити и даљу изградњу приступних саобраћајница.

Локацијски услови предвиђају наставак радова по фазама и обухватиће, између осталог, изградњу станичне зграде, саобраћајница унутар комплекса и приступних саобраћајница.

У другој фази планирани су, између осталог, изградња станичне зграде, изградња горњег спрата станице намењеног комерцијалним садржајима, као и саобраћајног и путничког прилаза "Прокопу" са ауто-пута и ободних градских саобраћајница.

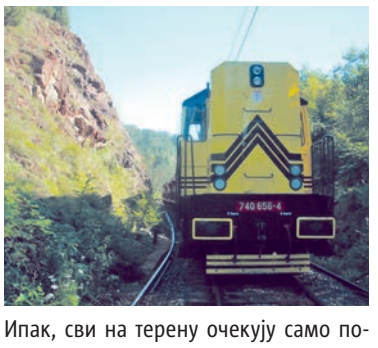
„КОМБИНОВАНИ ПРЕВОЗ" НА СРПСКИМ ПРУГАМА

## ТРАСЕ НОВОМ ОПЕРАТЕРУ

**• Иако транспорти нису реализовани, одобрене трасе за шест возова почетком јуна за транспопрт ваљаних лимова**

Друштву за транспорт, туризам и трговину „Комбиновани превоз" из Београда одобрен је приступ железничкој инфраструктури и одобрене трасе за шест возова у периоду између 2. и 10. јуна ове године. Како сазнајемо, ова фирма добила је посао транспорта ваљаних лимова на јавном надметању једне алексиначке фирме. На основу законских могућности, надлежна „Инфраструктура железница Србије" доделила је трасе за ове ванредне возове, под предвиђеним условима и у складу са договором.

Најављени возови са локомотивама серија 667, 647 се ипак нису појавили на мрежи железница Србије из правца Бугарске, али је овом приликом и у пракси потврђено да су наше пруге спремне за нове оператере а наши железничари за почетак тржишне утакмице на простору где су били неприкосновени.



Ипак, сви на терену очекују само позитивне резултате овог опредељења државе, јер здрава конкуренице и могућност да се заради и више, стимулисаће другачији однос према раду. Коментари железничара су да ће се тек сада видети колико су државне железничке компаније професионално надмоћне а да ће могућност да се пословни партнери железнице определе и за алтенативне понуде, додатно профилисати транспортно тржиште у Србији.

Ж. Ристић

## „ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ АД И АЛФА БК УНИВЕРЗИТЕТ

# ПОТПИСАН УГОВОР О САРАДЊИ

**● Омогућени повољнији услови студирања за запослене из све четири железничке компаније и чланове њихових ужих породица ● „Железнице Србије“ као промотер знања и образовања у железничком сектору ● Значај за нове технологије и реструктурирање**

**Мирослав Стојчић**, генерални директор „Железница Србије“ ад и **проф.др Славко Вукша**, ректор Алфа БК Универзитета, потписали су 10. маја у Београду Уговор о пословној сарадњи, којим се дефинише сарадња у области образовања запослених у железничком сектору и реализација заједничких развојних пројеката.

Уговор који су данас потписале „Железнице Србије“ ад и АЛФА БК Универзитет омогућава запосленима у железничком сектору да студирају на једном од пет акредитованих факултета овог Универзитета под повољнијим условима у односу на важеће.

Оваква повољност у студирању омогућена је запосленима у све четири компаније железничког сектора, као и члановима њихових ужих породица.

„Железнице Србије“ ад на тај начин постале су прави промотер знања, образовања, искуства и традиције у железничком сектору, с обзиром да су без икаквих сопствених финансијских улагања омогућиле запосленима у целокупном железничком сектору да се образују по знатно повољнијим условима од важећих. Тиме су се „Железнице Србије“ ад сврстале међу ретке државне компаније у земљи које су на овакав начин показале бригу о запосленима и члановима њихових породица.

**САРАДЊА У ОБЛАСТИ ОБРАЗОВАЊА ЗАПОСЛЕНИХ У ЗЕЛЕЗНИЦКОМ СЕКТОРУ**
проф.др Славко Вукша и Мирослав Стојчић

Генерални директор „Железница Србије“ Мирослав Стојчић истакао је значај образовања запослених, не само када је реч о новим и савременијим технологијама које се све више примењују на железници, већ и о преквалификацији и доквалификацији радне снаге као неизбежних у процесу реструктурирања, које се реализује у српским железницама.

Стојчић је руководство АЛФА БК Универзитета упознао и са иницијативом „Железница Србије“ ад да формира Регионални едукативни центар за образовање железничког особља, што је већ добило и међународну подршку и признање.

Проф.др Славко Вукша истакао је велико задовољство што су „Железнице Србије“ ад, као изузетно значајна и велика компанија са дугом традицијом, међу првим јавним предузећима у земљи које су препознале значај оваквог вида образовања запослених и најавио бројне активности које могу бити заједнички реализоване.

Приликом потписивања Уговора о сарадњи било је речи и о могућностима нових заједничких пројеката, као што су прихватање студената Универзитета на студентску праксу, организовање стручних предавања, реализација медијских активности на промоцији овог пројекта, као и о бројним другим темама.

### ПРЕЗЕНТАЦИЈА

**У складу са потписаним Уговором о сарадњи, представници Алфа БК Универзитета су током јуна четири дана у пословној згради српских железница презентирали постојеће програме, посебну понуду за запослене у железничком сектору и чланове њихових породица и све аспекте студирања у овој образовној институцији.**

**Алфа БК Универзитет као посебну погодност том приликом представио је и могућност студирања на даљину (DLS – distance learning system), која омогућава будућим студентима да ускладе своје пословне и друге обавезе са студирањем.**

### Иницијатор - Медија центар

**Иницијатор и организатор пројекта сарадње „Железница Србије“ ад и Алфа БК Универзитета је Медија центар „Железница Србије“ ад.**

● Инвестиционе некретнине „Железница Србије“ ад

## ВРЕДНОСТ 2,18 МИЛИЈАРДИ ДИНАРА

Инвестиционе некретнине којима располажу „Железнице Србије“ ад књиговодствено су вредне нешто више од 2 милијарде 180 милиона динара, са стањем на дан 31. Децембар 2016. Године.

Скупштина „Железница Србије“ ад усвојила Извештај о инвестиционим некретнинама, са описом стања свих објеката који су на основу Деобног биланса припали „Железницама Србије“ ад, а обухватају инвестиционе некретнине и гараже.

Реч је о објектима широм Србије, међу којима су и пословни простори, локали, магацини, амбуланте и угоститељски објекти.

# ЗНАЧАЈАН ПОСЛОВНИ ПОДУХВАТ КОМПАНИЈЕ „СРБИЈЕ КАРГО“

## ХАЛА МИН-А ДЕО НИШКОГ „ЗОВС-А“

**34 ВУЧНА МОТОРА СУ ОДРАЂЕНА У ОВОЈ ХАЛИ У 2017. ГОДИНИ**

● Закупљени напуштени погони нишке „Локомотиве“
● Ремонт свих типова локомотива, без ангажовања ремонтера са стране ● Уштеде и до 90 одсто ● Посао и за раднике МИН-а

У две године напуштеним халама некадашње „Локомотиве“ Машинске индустрије Ниш, поново се ради. Овај простор са свом инфструктуром, која је својевремено била довољна и за изградњу нових локомотива, узео је у закуп „Србија Карго“. Иако је прва замисао била да се ради само одржавање вучних мотора свих серија локомотива ове компаније, за пет месеци ове године овде су одрађена укупно 34 вучна мотора, на око 20 мотора рађен је ремонт ранга главне оправке, што значи све, почев од расклапања мотора, прања, импрегнације, склапања и комплетног испитивања. Финасијски и сви други ефекти, пре свега квалитет обављеног посла, као и евидентан кадровски потенцијал, подстакли су и повећање амбиција.

Након што се потврдило у пракси да је овде могуће радити све на моторима, од најмањих интервенција које захевају овакве услове до највећих оправки, у посао се ушло врло озбиљно и максимално. Ових дана овде се ради главна оправка локомотиве 444-006, а у најави су и послови на другим вучним средствима. Ово је омогућило и поновно упошљавање једног броја радника некадашње „Локомотиве“ из састава Машинске индустрије Ниш, а хале и постројења поштеђене су даљег пропадања.

Екипи радника „Србија Карга“ ЗОВС НИШ у старту су придодата четири радника МИН „Локомотиве“, а потом је уговор склопљен са још десеторицом. Сви радници из МИН-а ангажовани су по Уговорима о привременим и повременим пословима. Сада је погон проширен, не ради се само у одељењу обртних машина, него је у закуп узето и одељење механичке бригаде где се раде осовински склопови првог и дргог колосека, који се налазе испод крана. Ту ће се вршити демонтажа, постављање локомотиве и њено комплетно расклапање, вадити склопови и пребцивати даље у стручна одељења, опремљена за предвиђене послове. Ту је закупљено и одељење бризиномера и одељење кочница, па то чини целину која обезбеђује комплетан процес рада на локомотивама.

Велики је пробем био оспособити погоне за рад, јер се ту две године ништа није радило. Доста тога затечено је у неисправном стању. Највећи проблем било је оспособљавање инфраструктуре. На водоводним, канализационим и електричним инсталацијама радило се месец дана док све није доведено у ред. Посебно је било тешко са водом, јер су две зиме уништиле водоводну инасталацију. Сада је све то решено, а инжењери „Србија Карга“ у Нишу тврде да сада у хали МИН-а располажу са свиме што је потребно за одржавање коломотива серија 441, 461, 444, 661 и у рангу главне оправке. „Србија Карго“ сада може да буде ремонтер свих својих вучних средстава. Са тиме се почело, на локомотиви 444-006 обављена је демонтажа блокова и на њој се увелико ради.

**ЖАРКО РИСТИЋ**

### ВЕЛИКЕ УШТЕДЕ СОПСТВЕНИМ РАДОМ

**Уштеде су огромне и крећу се од 75 чак и до 90 одсто, у зависности од врсте посла. Капацитети су се и овим послом показали сасвим довољни за ремонт свих локомотива које поседује Србија Карго и да нема потребе да било који други ремонтер то ради. Мајстори овде већ раде главни трафо, блокове вуче, вучне моторе, осовинске склопове, фарбање, кочиону опрему, дакле све виталне уређаје. ови мајстори и могу и већ раде. Тиме се потврдило и потврђује да је фактички ЗОВС, „Србија Карго“ у Нишу, кадровски, инфраструктурно и технички оособљен за све нивое ремонта на локомотивама које компанија поседује, без потребе за ангаживањем ремонтера са стране, а овде су решени да то потврде и техничким квалитетом и финсијским ефектима.**

● „Србија Карго“ покренуо двостепену тендерску процедуру

## МОДЕРНИЗАЦИЈА 31 ЕЛЕКТРО ЛОКОМОТИВЕ

● Прва фаза завршена 12. јуна ● Модернизоване ће бити локомотиве серије 461 ● Изузетно строги критеријуми за учешће на тендеру ● Финансирање из зајма Европске банке за обнову и развој

Акционарско друштво за железнички превоз робе "Србија Карго" започело је процедуру набавке 31 електричне локомотиве серије 461. Рок за подношење понуда на основу јавно расписаног позива у првој фази двостепеног тендерског поступка истекао је 12. јуна, а како сазнајемо заинтересоване компаније доставиле су своје понуде за учешће у овом послу.

Позив за модернизацију 31 електричних локомотива из серије 461 расписен након објављивања Општег обавештења о набавци за овај пројекат, које је објављено на сајту Европске банке за обнову и развој.

"Србија Карго" намерава да искористи део средстава зајма од Европске банке за обнову и развој за модернизацију 31 електро локомотиве серије 461. То значи да ће се овај пројекат финансирати средствима зајма Европске банке за обнову и развој.

Критеријуми да би се компаније квалификовале за доделу уговора били су изузетно строги, па су понуђачи, поред осталог, морали да имају просечан годишњи обрт у улози главног испоручиоца у последњих пет година у износу од 32 милиона евра, као и најмање два уговора који су реализовани или су у току вредности минимум по 25 милиона евра у току последњих пет година у улози главног испоручиоца за главну оправку, модификацију, модернизацију и производњу електро локомотива, али и да поседују и доставе важеће уверење за Систем управљања квалитетом QMC, у складу са ИСО 9001 или слично уверење.

Уз све понуде било је неопходно да учесници на тендеру поднесу и гаранцију у износу од милион евра.

Понуђачи који су поднели техничке понуде и испунили услове, у другој фази тендерске процедуре поднеће и понуде са ценом.

**ЈАСМИНА ДИШОВИЋ**

УСАГЛАШЕН СПОРАЗУМ

## Ускоро Транспортна заједница

Транспортна заједница југоисточне Европе могла би да буде основана већ у јулу ове године, на самиту Западног Балкана у Трсту. Споразум је технички усаглашен, али његово потписивање зависи од тога да ли ће све Владе региона у том року стићи да га усвоје.

Транспортна заједница требало би да подстакне усаглашавање законодавства у том сектору у региону према европском законодавству и лакше приступање Унији за цео регион, а у оквиру ње би се пратила примена европских прописа и спровођење споразума.

пруга Петак, 30. јун 2017.


НОВИ ВОЗОВИ У МЕЂУНАРОДНОМ САОБРАЋАЈУ

# ПОНОВО ВОЗОВИ ЗА СОЛУН И СОФИЈУ

Од 1. јуна поново су уведени у саобраћај међународни возови на релацији Београд - Солун и Београд - Софија, док су директна кушет кола на релацији Београд - Истанбул кренула 4. јуна.

У саобраћају са Грчком, међународни воз „Hellas" из Београда полази у 18.35 сати, а долазак у Солун, по реду вожње, је предвиђен у 10.05 сати. Полазак из Солуна је 18.30 сати, а у наш главни град воз стиже у 7.46 сати. Због грађевинских радова на пругама грчких железница, између Ђевђелије и Солуна, путници ће бити превожени аутобусима на релацији Солун - Ђевђелија - Солун у организацији грчких железница.

Током трајања грађевинских радова у саставу овог воза неће саобраћати кола за превоз праћених аутомобила. По завршетку радова, вагони за превоз аутомобила биће поново уврштени у састав међународног воза „Hellas", о чему че јавност бити благовремено обавештена.

Од 1. јуна до 17. септембра поново је у саобраћај уведен међународни воз „Балкан" који саобраћа на релацији Београд - Софија - Београд. Полазак из нашег главног града је у 09:25 сати, а долазак у Софију у 20.10 сати. Из Софије ће воз полазити у 9.40 сати, а у Београду је, по реду вожње, у 18.14 сати.

У саставу воза „Балкан", од 4. јуна саобраћају директна кушет кола на релацији Београд - Софија - Истанбул (Сиркеци) -Београд. Путници за Истанбул полазиће из Београда у 9.25 сати, а из Софије ће даље путовање настављати у 21.00 сат до Истанбула (Сиркеци), где воз стиже у 08:00 сати. Полазак из Истанбула (Сиркеци) је у 21:30 часова, у Софију долази је 08:43 сати, а у Београд стиже у 18:33 сати.

На делу пруге од Халкали до Истанбула (Сиркеци) обављају се грађевински радови, па ће путници на релацијама Халкали - Истанбул (Сиркеци) - Халкали бити превезени аутобусима у организацији турских железница. **Љ.Б.**

### ДВА ВОЗА ДО СОФИЈЕ

**Од 1. јуна до 17. септембра на релацији Димитровград - Софија - Димитровград саобраћаће два воза. Осим међународног воза „Балкан" (Београд - Софија) који из Димитровграда полази у 16.58 сати, такође ће за Софију саобраћати и воз у 11.55 сати. Из Софије за Димитровград возови ће полазити у 9.40 сати и у 12.45 сати.**

ВЕЛИКО ИНТЕРЕСОВАЊЕ ЗА МЕЂУНАРОДНЕ ВОЗОВЕ

# ВОЗОМ БОЉЕ И ПОВОЉНИЈЕ

На линијама Београд - Солун и Београд - Софија, од почетка јуна, поново саобраћају међународни возови, а од 04. јуна у саобраћају су и директна кушет кола на линији Београд - Истанбул. Осим њих, уведен је и сезонски воз за Љубљану, који полази сваког дана у 21:20 часова и саобраћаће до 16. септембра. Љубитељи црногорског приморја од 16. јуна, могу да се до омиљених дестинација превезу ноћним возом до Бара који из Београда полази у 20 часова и 17 минута.

Захваљујући поновном увођењу ових линија све више путника се враћа најудобнијем и најисплативијем начину путовања - путовању возом.

Према речима **Жике Мрдаковића**, шефа станице за СКП Београд, увек је постојало велико интересовање путника за ове линије. Поновним увођењем возова забележен је велики број путника, што је значајно за остварење прихода. Постоји довољан број путничких кола, а у многим међународним вагонима постоји и прикључак за интернет, што путовање чини угоднијим. У возовима постоје бифеи или вагон ресторани, што повећава конфорност путницима.

-Највише је заинтересованих за воз је на линији Београд - Солун, а најчешћи путници су свакако породице са децом, али и странци. Воз као најисплативије превозно средство користи и омладина. Млади често путују користећи повластице попут Balkan flexy pass или Interrail, мада ни редовна цена није висока. Повратна карта до Солуна је 6. 717,00 динара, док је резервација седишта 373 динара, што је знатно ниже од цене за аутобуски превоз. Резервације је могуће извршити искључиво на шалтерима београдске станице, будући да европски систем за резервације не подржава могућност телефонске резервације. Осим уштеде, која је знатна, одлучујући се за превоз возом, путници удобније путују избегавају неугодно чекање на граничним прелазима које у летњим месецима може трајати и по више сати, објашњавају наши саговорници из Србија воза.

Од **Винке Мрчеле**, путничке благајнице међународне благајне сазнајемо да влада велико интересовање за путовање до Скопља, будући да велики број путника у престоници Македоније има везу за Охрид. Продаја карата је, као и сваке године, повећана у летњим месецима.

Велико интересовање постоји и за линију Београд - Љубљана и Београд - Загреб. Њу, махом, користе људи који путују пословно, али и велики број странаца који су на пропутовању.

Ипак, чини се да је путнике највише обрадовало поновно увођење ноћног воза на линији Београд - Бар. Иако, до средине јула овај воз иде заобилазном трасом, будући да се пруга ремонтује, готово да у њему до краја јуна неће бити слободног места. **Марина Динић**, референткиња за резервисање карата, нам каже да су сва седишта и лежајеви, током јуна већ резервисана, а да се права навала може очекивати током јула и августа.

Цена карте у једном правцу до Бара износи 2 612,00 динара, резервација седишта износи 373,00 динара, док за резервацију лежаја у кушет кола потребно је издвојити 746,00 динара. Са урачунатом резервацијом, карта је повољнија од аутобуске. Како кажу службенице на међународној благајни, највеће интересовање влада за трокреветне и шестокреветне кабине, а корисници су углавном породице.

Лето на железничкој станици „Београд" ће по свему судећи бити живо и весело.

**ИВАНА ЈОВИЧИЋ ЧУРЧИЋ**

## КРЕНУО „НОЋНИ" ВОЗ ЗА БАР

Због великог интересовања путника, „Србија Воз" је у саобраћај између Београда и Бара поново увео „ноћни" воз. Први воз кренуо је из Бара 16. јуна, а из Београда дан касније.

Због радова на деоници Ресник – Ваљево на барској прузи, возови између Београда и Бара саобраћају помоћним превозним путем преко Лапова и Краљева, а у свом саставу имају кола са седиштима, куше и спавања кола, као и вагоне за превоз праћених аутомобила.

Воз из Београда креће у 20.17 сати, а из Бара у 16.50 сати.

**ВИНКА МРЧЕЛА**, путничка благајница

НОВЕ МАШИНОВОЂЕ У СРБИЈА ВОЗУ

# ПРИЈЕМ 45 ПРИПРАВНИКА

Србија Воз" ће примити без заснивања радног односа 45 приправника, образовног профила техничар вуче, ради стручног оспособљавања и полагања стручног испита за техничара вуче – машиновођу дизел и електро вуче.

Приправници ће бити примљени у организационим деловима: Београд (15), Суботица (7), Нови Сад (6), Рума (2), Краљево (4), Ужице (3), Лапово (4) и Ниш (4).

Са њима ће бити закључени уговори о стручном оспособљавању, до полагања стручног испита, а најдуже до годину дана.

Приправницима ће припасти накнада на име трошкова превоза, као и обрачунати и уплаћени доприноси за случај повреде на раду и професионалног обољења.

У ТРИ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ КОМПАНИЈЕ

# КОНКУРС ЗА ГЕНЕРАЛНЕ ДИРЕКТОРЕ

Влада Републике Србије објавила је јавни конкурс за избор генералних директора у три железничке компаније, и то у „Инфраструктури железница Србије", „Србија Каргу" и „Србија Возу".

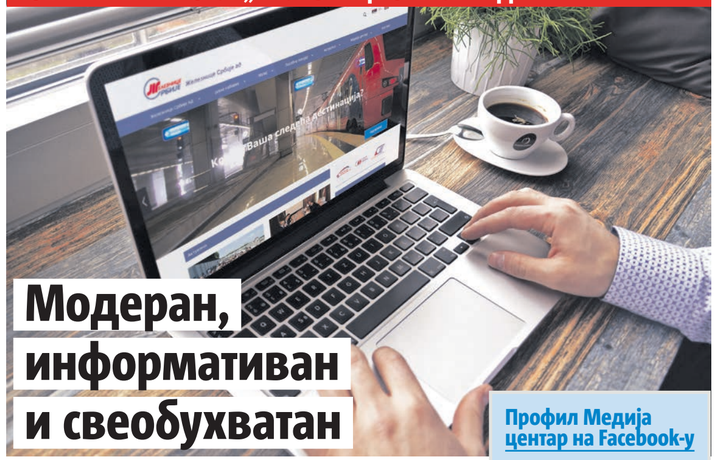
Конкурс је у дневним новинама објављен 25. маја, а рок за подношење пријава је 30 дана од објављивања јавног конкурса у Службеном гласнику. Генерални директори биће именовани на период од четири године.

По Закону о јавним предузећима, кандидати за директора треба да имају најмање пет година радног искуства на пословима који захтевају високу стручну спрему и најмање три године искуства на пословима којима се бави јавно предузеће, а не могу бити чланови органа политичке странке.

Скупштина Србије усвојила је крајем фебруара прошле године Закон о јавним предузећима који предвиђа да се директори јавних предузећа бирају на јавном конкурсу.

Ово је други по реду конкурс за избор генералних директора у три железничке компаније. Први је расписан прошле године, али је био обустављен.

НОВИ ИНТЕРНЕТ САЈТ „ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ" АД



# Модеран, информативан и свеобухватан

Железнице Србије" ад ових дана добиле су нови дизајн интернет сајта на доменима www.zeleznicesrbije.com и www.serbianrailways.com.

Медија центар „Железнице Србије" је, у сарадњи са специјализованом агенцијом, која је урадила програмерски део сајта, корисницима омогућила да информације о железничким компанијама прочитају на модерно дизајнираном сајту.

Осим новог визуелног идентитета, сајт пружа прегршт информација о железничким активностима и понудама како домаћим, тако и иностраним корисницима интернета.

Идеја је била да сајт у потпуности одражава реформе задатке и улогу „Железница Србије" ад и у складу са тим целовито и свеобухватно презентира јединство железничког система и 133 година дугу традицију железничког саобраћаја у нашој земљи, као и нову организацију железничког сектора, а да низом занимљивих и најинтересантнијих тема и области за кориснике привуче што већи број посетилаца.

Корисници могу да погледају сајт прилагођен за приказивање како на десктоп, тако и на таблет рачунарима и смарт телефонима. Веб сајт може да се погледа преко различитих web прегледача: Firefox, Chrome, Internet Explorer.

Сајт је двојезичан, на српском и енглеском језику. Основно писмо је ћирилица, мада је за кориснике омогућена и опција латиничног писма.

Осим информација везаних за рад железнице и железничара, на сајту корисници могу погледати галерију фотографија, промотивне видео клипове и видео клипове везене за железничке активност.

### Профил Медија центар на Facebook-у

**Медија центар „Железнице Србије" ад недавно је поставио профил страну на друштвеној мрежи Facebook.**

**Корисници ове друштвене мреже на овом профилу могу да се информишу о активностима како Медија центра, тако и компаније „Железнице Србије" ад.**

ПРОТЕСТ РАДНИКА ФАБРИКЕ ШИНСКИХ ВОЗИЛА „ГОША"

# БЛОКИРАЈУ ПРУГУ И ВОЗ

Радници Фабрике шинских возила „Гоша" из Смедеревске Паланке радикализовали су током јуна своје социјалне протесте, због неисплаћених зарада, који трају већ три месеца.

У оквиру својих социјалних протеста, радници „Гоше" неколико пута су у протеклих месец дана на по сат времена блокирали пругу Београд – Ниш, а онемогућили су и да „Србија Карго" из Смедеревске Паланке превезе једанаест теретних вагона за потребе ове фабрике, као наручиоца посла.

Реч је о вагонима који су завршени у „Гоши", а фабрика их је картирала на прописан начин, са товарним листовима и за своје потребе наручила њихов транспорт железницом и предала их на превоз. Вагони су били допремљени из круга фабрике у железничку станицу Смедеревска Паланка, а „Србија Карго" је требало да их по налогу „Гоше" отпреми за Суботицу.

Међутим, радници „Гоше" су блокирали вагоне, због чега је „Србија Карго" одустао од реализације превоза, тражећи даља упутства из фабрике, као наручиоца посла.

Радници „Гоше" протествују јер им бивши власник фабрике словачка „ЖОС Трнава" дугује и до двадесет зарада, а током социјалних протеста нови власник постала је кипарска компанија „Лиснарт лимитед".

СРБИЈА КАРГО

## Посао за 50 приправника

„Србија Карго" је 12. јуна расписао јавни конкурс за пријем у радни однос 50 приправника, на одређено време од 12 месеци, ради стицања радног искуства у струци и оспособљавање за полагање стручног испита.

Конкурс је расписан за пријем приправника следећих образовних профила: 11 дипломираних инжењера електротехнике и рачунарства, 12 дипломираних инжењера машинства, 3 дипломирана инжењера саобраћаја – смер логистика, 15 дипломираних инжењера саобраћаја – смер железнички саобраћај, један дипломирани инжењер технологије – смер хемијско инжењерство и по четири дипломирана правника и економисте.

Конкурс је отворен петнаест дана од објављивања.

Приправници који након истека приправничког стажа положе стручни испит, потписују са „Србија Каргом" уговор о раду на неодређено време.

ПРУГА ПОЖАРЕВАЦ – МАЈДАНПЕК

## За опстанак - 18 милиона динара годишње

Пруга од Пожаревца до Мајданпека железницама тренутно није исплатива. На овој прузи нема путничког саобраћаја, а превоз роба је ниског интензитета. Зато је "Инфраструктура железница Србије" понудила локалним самоуправама Браничевског и Борског округа дуж ове трасе да сакупе 17,8 милиона динара на годишњем нивоу, колико је довољно да се пруга у дужини од 90 километара одржи у садашњем стању.

Ово је била тема састанка који је средином маја одржан у Пожаревцу, а на којем су присуствовали директор Сектора за саобраћајне послове "Инфраструктуре железница Србије" Милан Максимовић и представници локалних самоуправа дуж трасе ове пруге.

Пруга Пожаревац - Мајданпек у последње две и по деценије у знатној мери је пропала и док се не оживи привредна активност у овом крају железници се не исплати улагање у њено одржавање, а још мање у озбиљну реконструкцију.

Иако пруга није довољно експлоатисана у железничком смислу, општи је циљ да се она сачува и остане жива, како би се могао обављати саобраћај путника и робе.

Наиме, постоје значајни привредни субјекти који оправдавају и наговештавају рад на тој прузи. Хестил је постао власник комбината за производњу креча и камена у Кучеву, а од Стига ће се одвајати нова пруга до Дрмна, где се гради нови блок термоелетране. Међутим, док се то не деси и не почне интензивно да се обавља железнички саобраћај, железница није у могућности да финансира одржавање пруге.

Новац од локалних самоуправа би се користио за одржавање садашњег стања пруге којом би и даље управљала Инфраструктура железница Србије. Након ревитализације путничког и робног саобраћаја обавеза локалних самоуправа не би више била потребна.

## ОБЕЛЕЖЕН МЕЂУНАРОДНИ ДАН БЕЗБЕДНОСТИ НА ПУТНИМ ПРЕЛАЗИМА

# НАЦИОНАЛНЕ КАМПАЊЕ НАЈЕФИКАСНИЈА ПРЕВЕНТИВА

● Заједничка порука из Монтреала „Опрезно са употребом мобилних телефона“ ● Мобилни „кривци“ за 10 посто свих несрећа у саобраћају ● Апликација у служби безбедности ● Националне кампање једино ефикасно решење за смањење броја несрећа

Под покровитељством Међународне железничке уније, железничке управе широм света, као и чланице европских и међународних железничких организација низом манифестација и активности обележиле су 2. јуна, Међународни дан безбедности на путним прелазима (ILCAD – International Level Crossing Awareness Day).

Различитим едукативним акцијама и националним програмима, под заједничким мотом „Понашај се безбедно на путним прелазима“, апеловало се на подизање свести о опасностима које вребају уколико се учесници у саобраћају неодговорно и непрописно понашају.

Поводом Међународног дана безбедности на путним прелазима девету годину заредом одржана је стручна конференција, овај пут у Монтреалу, чији домаћин је било Железничко удружење Канаде.

### Млади - најугроженији

Статистички подаци броја удеса и несрећа, погинулих, повређених сагледавају се сваке године и на основу тога бира се и мења циљна група којој је те године посвећена кампања. Мото овогодишњег Дана безбедности јесте „DISTRACTION“, тј. расејаност или непажња, а све кампање обухватале су млађе становништво, тј. младе између 15 и 35 година. Према расположивим статистикама дошло се до закључка да је њихово понашање у близини пруга и на путним прелазима високоризично, јер је број страдалих из поменуте старосне групе у порасту, а све из непажње и расејаности.

Употреба мобилних: телефонирање, куцање порука, четовање, гледање видео-клипова, друштвене мреже, читање вести, играње игрица, ношење слушалица, прављење селфија – све то одвлачи пажњу приликом учествовања у саобраћају и неретко доводи до удеса и, што је најтрагичније, смртних исхода. Као што је „Воз увек бржи“, тако и гледање у телефон или слушање музике умањује способност да се и види и чује оно што се догађа у непосредном окружењу, а самим тим онемогућава правовремену реакцију. Овакви начини понашања воде ка озбиљним повредама ученика у саобраћају, нередко и смртним, али могу да угрозе и друге путнике и железничко особље. Употреба мобилних „кривац“ је за 10 процената свих несрећа у саобраћају.

Постоји и такозвани FOMO феномен (Fear of Missing Out), тј. страх да ће се нешто пропустити - нека вест, објава на друштвеним мрежама, порука, мејл или да тренутно нећете бити доступни. Ако имамо у виду да је овакво понашање заступљено са 67 процената код особа до 35 година, не чуди што су они циљна група овогодишње кампање.

Како би се апеловало на свест ове младе популације склоне претераној употреби свих савремених средстава комуникације, а самим тим и утицало на кориговање њиховог понашања, урађени су бројни постери, плакати, видео-клипови, као и апликације за коришћење управо на мобилним телефонима које упозоравају на ризике и потенцијалне опасности, али и указују на правилно понашање у саобраћају.

### Понашај се безбедно

Под међународним слоганом „Понашај се безбедно на путним прелазима“, железничка удружења широм света, а посебно у Европи, у сарадњи са свим већим бројем организација за друмски сектор, и у сарадњи с Европском комисијом и Економском комисијом Уједињених нација за Европу (UNECE), покренула су пре неколико година кампању о безбедности на путним прелазима како би се подигла свест учесника у саобраћају о опасностима на путним прелазима и да би се утицало на понашање свих учесника у саобраћају.

Заједнички задатак свих учесница у овом великом међународном пројекту јесте да путем националних кампања, обједињеним учешћем и друмског и железничког сектора, али и свих осталих институција, допринесе подизању безбедности у саобраћају преко путних прелаза јер су статистике из године у годину неумољиве. Према најновијим подацима добијеним са претходних међународних конференција, у свету постоји око 600 хиљада путних прелаза (213 хиљада у САД-у, око 37 хиљада у Канади и 114.580 у 28 земаља које су чланице Европске уније).

У Европи, свака десета несрећа у друмском саобраћају и свака четврта несрећа у железничком саобраћају догоди се на путним прелазима. Током 2015. године било је 469 несрећа на путним прелазима у којима је страдало 296 особа, а 264 задобило је озбиљне повреде. Просечно годишње у Европи на путним прелазима се догоди око 600 удеса, у којима погине преко 300 особа и скоро 400 буде повређено.

Искуства развијених железничких управа у Европи и досадашње конференције о безбедности на путним прелазима показале су да су најјефтинији, а уједно и најефикаснији начин за смањење броја несрећа управо едукација и медијски, промотивно и информативно оријентисане националне кампање с наглашавањем ризика и подизањем свести људи о могућим последицама у случају непоштовања саобраћајних прописа. Без тога никакве техничко-технолошке мере и активности не могу да дају пуни ефекат.

### Све већи број учесника

Разлог за то је, између осталог, и економске природе. Смањење броја несрећа на путним прелазима, наиме, обезбеђује се и уклањањем прелаза (прављењем надвожњака, мостова или подземне железнице где је то могуће) и увођењем и применом најсавременије опреме. Овакви радови веома су скупи и дуго трају и због тога су прихватљиви само у малом броју високоразвијених, економски јаких земаља, што је наметало потребу да се пронађу други, доступнији и ефикаснији, начини за одржавање безбедности на путним прелазима.

Први Међународни дан безбедности одржан је 25. јуна 2009. године, а у његово обележавање укључило се 28 земаља у Европи, укључујући и Србију. Сваке наредне године било је све више учесника из Европе, али и Америке, Азије, Аустралије, Африке, са Блиског истока, да би данас у обележавању овог дана учествовало више од 40 земаља у свету.

**БИЉАНА ГОРДИЋ**

**Више од четрдесет земаља укључено је у међународни пројекат безбедности**

### Српске железнице активне од почетка

**Медија центар „Железница Србије“ укључио се у ову кампању још 2009. године. Годину дана касније организовао је акцију под слоганом „Опрез!Изабери живот“!**

**У наредних неколико година организована су мултимедијална предавања ученицима нижих разреда основних школа у већини градова у Србији. Интерактивну презентацију Медија центра за три године видело је нешто више од 20.000 ђака у 126 основних школа, у 49 градова Србије.**

**Кампању је крајем прошле године успешно наставила да води и реализује компанија „Инфраструктура железница Србије“ као друштвено-одговорна компанија, а у протеклих шест месеци још око шест хиљада основаца присуствовало је оваквом виду предавања.**

### Одговорност

**На подручју српских железница налази се укупно 2.138 путних прелаза. Од тога, петина путних прелаза обезбеђена је најсавременијом сигнално-сигурносном опремом (браници, полу брани-ци), а остали знацима друмске сигнализације (Андрејин крст, знак Стоп).**

**На територији Србије у периоду 2010.-2015. година (шест година) догодило се укупно 319 несрећа на путним прелазима, у којима је погинуло укупно 46 особа!**

**Према подацима који су најближно исти из године у годину, железница је одговорна за свега 3 – 4 одсто несрећа на путним прелазима. У свим осталим случајевима, а то је преко 95 одсто, одговорни за несреће на путним прелазима су остали учесници у друмском саобраћају, пре свега возачи друмских возила.**

За несреће на путним прелазима у Србији у преко 95% случајева су одговорни возачи друмских возила

## У ТОКУ РАДОВИ НА МОДЕРНИЗАЦИЈИ ПРУГЕ РАСПУТНИЦА Г - РАКОВИЦА - РЕСНИК

# РАДОВИ ПРЕМА ПЛАНУ

## ПОЧЕЛА ДЕМОНТАЖА КОЛОСЕКА ИЗМЕЂЕ РАКОВИЦЕ И РЕСНИКА

Реконструкција и модернизација деонице дуге седам и по километара од Распутнице „Г“ преко Раковице до Ресника, која је започела 30. марта ове године, тече успешно и према предвиђеном плану, - саопштила је железничка компанија „Инфраструктура железница Србије“.

Како наводе у „Инфраструктури“, у протеклом периоду урађена је демонтажа прва три колосека у станици Ресник укупне дужине од око 2,2 километра, док је у станици Раковица демонтиран 4. и 5. колосек (у дужини од око 1,2 км), затим је демонтиран леви колосек, од Ресника према Раковици (у дужини од око 4,1 км) и десни колосек од Распутнице „Г“ до Раковице, као и две скретнице.

Допремљене су шине из Аустрије, укупно 216 комада по 120 метара дужине, типа Е160 и пет комплета скретница из Ниша, као и скретнички прагови из Чешке.

У тако су и радови на надзиђивању перонских зидова у станици Ресник, као и радови на доњем строју пруге (ископи) у станици Ресник, затим од стајалишта Кијево, лево и десно према Раковици и Реснику.

**23.7 МИЛИОНА ЕВРА СУ ВРЕДНИ РАДОВИ НА ОВОЈ РЕКОНСТРУКЦИЈИ ПРУГЕ**

Средином маја почели су и радови на контактној мрежи, сигнално сигурносним, кабловским постројењима и телекомуникационим системима.

Радови на реконструкцији пруге Распутница “Г”–Раковица–Ресник вредни су 23,7 милиона евра, а финансирају се из зајма Европске банке за обнову и развој (ЕБРД). Ова деоница налази се на прузи Београд-Младеновац-Ниш-Прешево (граница са Македонијом).

Уговор, који је потписан почетком ове године, предвиђа реконструкцију и замену грађевинске и електротехничке инфраструктуре, а рок за извођење радова је 351 дан.

Радови подразумевају прилагођавање висине перона гарнитурама БГ воза у станици Раковица, сређивање перона и надстрешница у стајалишту Кијево - Кнежевац, затим у станици Ресник, изградњу подходника и изградњу станичне зграде, као и гараже са једним помоћним колосеком, модернизацију три пута прелаза и реконструкцију пропуста.

Извођач радова је кинеска компанија China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC), у сарадњи са већим бројем подизвођача из Србије и иностранства.

### Модернизација пруге Ресник - Ваљево из руског кредита

# У ТУНЕЛУ НОВА ТЕХНОЛОГИЈА

Приликом реконструкције тунела Бела река, на деоници од Ресника до Ваљева, у оквиру модернизације барске пруге из руског кредита, по први пут у Србији коришћена је нова технологија – гумени панел за смањивање дебљине туцаника.

Реч је о најкритичнијем дело реконструкције ове деонице барске пруге, јер се тунел Бела река дуг око 3,8 километара, налази у близини језера и две реке.

Руска компанија “РЖД Интернешнл”, задужена за извођење радова на модернизацији српских железница из руског кредита, саопштила је да се у једном од најдужих тунела у Србији користи гумени панел како би се смањила дебљина туцаника. То је било неопходно јер постојећи профил пруге не дозвољава коришћење туцаника дебљине 30 центиметара у тунелу, како је било предвиђено пројектом.

Центиметар гуменог панела замењује пет центиметара туцаника, а коришћење тог панела, како саопштава РЖД “Интернешнл”, омогућиће довођан профил тунела за безбедан пролазак возова.

"Нашли смо решење и саобраћај ће бити пуштен на време", каже Мансурбек Султанов, заменик генералног директора РЖД “Интернешнл” и наводи да ће постављање пруге у тунелу Бела река бити ускоро завршено у складу са динамиком радова.

Према његовим речима, сада, постоји искуство и код пројектовања и код коришћења гумених панела који ће се употребити и на неким другим деоницама, ако то буду захтевале постојеће конструкције, попут мостова и тунела. **(ИЗВОР: ТАНЈУГ)**

**3300** контејнера је превезао ЖИТ за пет месеци ове године

## КРЕЋЕ ВОЗ ЗА ЉУБЉАНУ

Међународни воз између Београда и Љубљане креће 25. јуна и свакодневно ће саобраћати до 11. септембра. Из Београда ће полазити у 21.20 сати, а из Љубљане у 21.05 сати. У саставу воза биће кола са седиштима, као и кола са лежајима.

ИЗЈАВА БРОЈА

Изградња пруге Нови Пазар - Рашка је велики корак ка напретку, запошљавању већег броја радника и квалитетнијем животу свих грађана Новог Пазара

**Елвир Хамидовић**
ГЛАВНИ ГРАДСКИ УРБАНИСТА НОВОГ ПАЗАРА

ВЕСТ СА ПРУГЕ

## ПРУГА СОМБОР - ВРБАС

Град Сомбор и општине Кула и Врбас заинтересовани су за опстанак пруге Сомбор - Врбас. Пруга је дуга 52 километра и за њено одржавање неопходно је да три локалне самоуправе обезбеде износ од 18 милиона динара.

Пруга од Сомбора, преко Врбаса до Бечеја пуштена је у саобраћај 1906. године и представља најкраћу везу Сомбора са краком Паневропског коридора 10 од Будимпеште до Београда.

ВЛАДАН МИЛОВАНОВИЋ, ЕЛЕКТРИЧАР „СРБИЈА КАРГА“

# СВАКА ЛОКОМОТИВА СВОЈУ ЖИЦУ ИМА

● Нема локомотиве коју није поправљао ● Сваки посао најважнији ● Успешно оспособљавају и отписане дизелке

НАЈ ЕЛЕКТРИЧАР ЖЕЛЕЗНИЧАР

**Владан Миловановић**, пословођа електричара у дизел депоу Секције за одржавање возних средстава „Србија карга“ у Нишу железничар је од краја 1987. године. Колико је метара каблова, електро-мотора, најразличитијих уређаја свих вучних средстава прошло кроз његове руке наравно да не може знати али зна да - нема шта није. Нашли смо га поред дизел електро локомотиве 661-157, популарне „кенедијевке“, на којој је управо започета главна оправка.

**-Изузетну сарадњу имамо са свима надређеним али и наши међуљудски односи су беспрекорни, свако свакога може да замени, кад је хитно хитно је за све, али и кад искрсне, ето, неки такав „посао“ као што је разговор за „Пругу“, никакав проблем то није да би посао „грпео“**, каже Владан док идемо према канцеларији шефа секције. И на његову адресу „шаље“ комплименте, све до генералног директора. Овде се, каже, малтене није осетила та реорганизација фирме, формални преласци у друге правне субјекете и други начин организовања. Посао је увек био приоритет и увек је одрађен на најквалитетнији начин. Да не би све звучало порпуно идилично, „побринуло“ се недовољно хтз одеће, лоше грејање хале дизел депоа и наравно плата за коју Владан мисли да је премала у односу на тежину посла који се овде обавља и ниво одговорности који тај посао носи.

### Изузетна сарадња

У нишком дизел депоу рађена су сва вучна средства која саобраћају српским пругама, „кендијевке“ „мађарице“ и „чехиње“ су свакодневно ту, а Владану ће у сећању као „најтеже“ остати нове „руске“ гарнитуре. Недостатак шема и компликована електроника били су узрок олакшања када се њихово одржавање преселило у Лапово, где „Србија воз“ одржава своја возна средства. -Ипак, све је остало исто, јер посао и однос према послу нам чува радна места и ми смо то знали и тада а знамо и сад, кад се хватамо у коштац са свим врстама интервенција, каже наш саговорник. Ниво средње па сада и главне оправке је посебан изазов за нишки ЗОВС и како Владан каже, резултати најбоље говоре о квалитету рада, али и нишком ЗОВС-у као екипи, па и електричарима у дизел депоу. То потврђују и части доласци локомотива „са стране“, из других делова Србије, што им је посебно признање иако је сваки задатак од посебног значаја. -Та локомотива ће изаћи на пругу на челу воза тешког 1 600 тона и ту нема места за посебне и мање посебне.

### Успешно поправљају све серије

Као један од посебних резултата нишког ЗОВС-а па и своје екипе спомиње дизел-електричну локомотиву 661-112 из времена када је стајала „у трњу“, на крају колосека, безмало заборављена. Након 5-6 година они су решили да је оспособе и врате у саобраћај. Без икаве техничке документације за електрику, ишли су у Београд да би локомотову 661-118 користили као „матрицу“, иако је то било јако тешко јер од три локомотиве те серије нема две поптпуно исте. Та локомотива је већ неколико година после изласка из нишког депоа у експлоатацији без озбиљније примедбе.

У неку руку посебан Владанов посао су и клима уређаји на локомотивама. Након обуке у Словенији која му је донела и сертификат за овај посао, задужен је за услове рада машиновођа. Такође нимало лак посао, каже, пре свега због претварача напона из 72 волта у 220 волти, који су им слаба тачка. Зими се нешто слично дешава за грејањем локомотивског простора, ту су проблем електро-мотори на грејалицама.

Зими су проблем и ниске температуре у хали, па се на платформи често појави и лед што захтева изузетну пажњу при обављању посла. А да за ове вредне људе посла има увек види се и по среженој, тешко је за било који простор где се овакав посао обавља рећи чистој, али уредно окреченој хали где се тачно зна где је шта и где је ко. Пре срељивања радног простора, када нема локомотиве која захтева ургентну интервенцију, је поправка склопова, електро-мотора, релеја...

### Мајстор и за климе

Када се све то заврши, Владан иде ка Алексинцу, у свој Добрујевац, село близу манастира Липовац. Тамо га чека пољопривреда која му никад није засметала да дође спреман на посао. Када се испречи посао, ту је увек била породица као подршка. Иако млад, две ћерке а сада и унучићи, су му највећа радост када крене кући и мотив да тих двадесетак километара трају што краће. И тако до следећег турнуса.

**ЖАРКО РИСТИЋ**

ЉИЉАНА СИМИЧИЋ, ПУТНИЧКА БЛАГАЈНИЦА

# ПРОФЕСИОНАЛНА И ОМИЉЕНА

● Већ три деценије на железници ● Уз оца железничара још као мала заволела возове ● Проблем само - аутобуски превоз

Има пуно разлога зашто **Љиљану Симичић**, путничку благајницу ангажовану на благајнама панчевачких станица треба посебно представити.

Њена љубав према послу, самој железници и професионалан однос према путницима и колегама чине је једну од омиљених радница међу панчевачким железничарима. Иако је била млада када се определила за посао на железници никад због тога није зажалила. Рођена је у Бавништа код Ковина, а детињство проведено поред пруге у питомом окружењу Делиблатске пешчаре, определио је њен будући живот. Њен отац **Добросав Младеновић**, био је запослен у панчевачком ЗОП-у и један део свог радног века провео је на прузи Владимировац-Ковин обављајући дужност десетара пруге. Како је свој посао обављао предано и савесно убрзо је уследило унапређење. Добио је премештај на ново радно место у станици Дебељача на прузи Панчево-Зрењанин. Ту је обављао посао шефа пружне деонице где је остао до 1991. године када је отишао у заслужену пензију. Љиљани и њеним двема сестрама није било баш по вољи да им отац сваки дан путује од Бавништа до удаљене Дебељаче јер је то одузимало много времена. Ипак, чињеница је била да је отац својом поштено зарађеном платом успео да прехрани супругу и своје три ћерке изшколује и изведе на животни пут. Љиљана је по звању саобраћајни и транспортни комерцијалиста, а своје прво запослење добила је у станици Ковин 1986. године где је обављала посао магационера. Након тога уследио је прелазак у станицу Мраморак-Делиблато где је радила као робни благајник.

НАЈ БЛАГАЈНИЦА ЖЕЛЕЗНИЧАРКА

### Задовољство на рандом месту

Са тог посла прешла је 1991 године да ради у Панчеву као путнички благајник где и данас ради. Мањих проблема има само за превоз јер први јутарњи полазак аутобуса из Ковина преко Бавништа никако не одговара радном времену. У случајевима када из друге смене треба сутрадан да ради прву смену Љиљана одлази код своје сестре где ноћи. Тако је већ протеклих неколико година и како каже већ се на такав режим навикла.

**-Рад на железници ми је од првог дана био занилмљив. О њој сам доста научила од мог оца али и захваљујући чињеници да смо као породица живели у близини железничке станице одмах уз пругу. Посматрање возова, вожња шинобусима, парним локомотивама и дрезинама кроз предивне пределе Делиблатске пешчаре оставили су у мом срцу неизбрисив траг. Још као млада девојка сам знала да ће то бити моје животно опредељење и сматрам да је та одлука била исправна. Испуњава ме задовољством чињеница да на радном месту имам дивне колеге са којима одлично сарађујем и да међу нама постоји разумевање,** истакла је Симичићева.

### Време и за породицу

Иако доста времена проводи на послу Љиљана обавезно нађе време које посвети породици, нарочито најмлађима. Од недавно она је и бака малом **Милошу**, **Данилу** и **Јелени** које има од својих синова **Душана** и **Владана**. Они јој доносе велику радост и дају елан и подстрек за даљи посао. Жао јој је што последњих година није била у прилици да учествује у радничким спортским играма. Сусрети и дружење са колегама, а нарочито из екипе за пикадо представљају јој велико задовољство. Иако резултати на такмичењу нису толико битни, Љиљана обожава да проба своје умеће у пикаду, где је протеклих година са разних такмичења увек доносила неку од медаља.

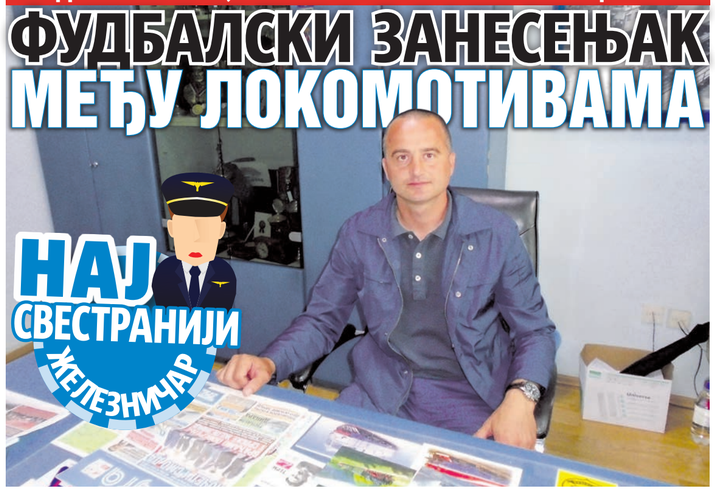
**Ј. ВЕБЕР**

### Жеља за бољим железницама

**Оно што Љиљана посебно истиче је њена жеља да се наше железнице још боље развијају, осавремене и заузму место које то заслужују. Својим примером и односом према послу она то потврђује и нада се да ће на нашим пругама бити још више возова.**

ВЛАДИМИР МИЛИЋ, ШЕФ ОЈ ЗА КАРГО ВУЧУ ЛАЈКОВАЦ

# ФУДБАЛСКИ ЗАНЕСЕЊАК МЕЂУ ЛОКОМОТИВАМА



НАЈ СВЕСТРАНИЈИ ЖЕЛЕЗНИЧАР

● Цела породица железничка ● Деценију и по радио као машиновођа ● Активан и на спортским теренима

Један од најмлађих шефова организационих јединица вуче у српским железницама, лајковчанин **Владимир Милић** (1979) успео је да буде буквално „четири у једном“. Праунук, унук, син, братанац...све то и још по нешто својим колегама железничарима који су зарађивали или још увек зарађују хлеб у нашој компанији. Ако ти је прадеда пре осамдесет и више година спајао вагоне испред чувене лајковачке ложионице као машиновођа на маневри, деда командовао прегледачима кола у Ваљеву, отац лично „прегледао“ кола, стриц управљао локомотивама док ти сестра баш у овом тренутку замењује шефа станице у Ужицу - о железничком педигреу беспредметно је расправљати. Таман тото смо угрубо демистификовали породичну агенду фамилије Милић, Владимир нам тек онако успут саопштава да му је чак и рођени брат машиновођа на маневри у Београду.

У ваљевском крају често умеју да кажу: „Шта мачка роди, то мишеве лови“. Отуда и не изненађује што је наш саговорник након завршене средње, а потом и више железничке школе у Београду најпре пуних 14 година управљао теретним и путничким композицијама да би већ у 36 години живота потпуно заслужено засео на место шефа ОЈ карго вуче Лајковац, где успешно столује пуне две године. У браку је скоро читаву деценију. Има две ћеркице, Сару и Дрину па се већ сада може уврстити у плејаду успешних и остварених људи у сваком погледу.

**-Као машиновођа почео сам да радим у новембру 2000. године. Са бенефицираним радним стажом у Београду све до 2014. године. Тамо сам углавном возио теретне возове, мада сам и једно кратко време био надзорник, односно померач. Дуго сам се бавио спортом, такорећи, до пре коју годину сам активно играо фудбал у лајковачком „Задругару“. Из тог разлога сам више био оријентисан на теретне возове, пошто ми рад у „турнусу“ за путниче (где се вози и викендом) није одговарао због честих утакмица**, каже за „Пругу“ шармантни шеф ОЈ карго вуче у Лајковцу.

Упоредо са креативним роланма на позицији штопера у зонској лиги „Подриње“, Владимир је прошао и судијску фудбалску школу. Са стеченом лиценцом годинама уназад покрива локална сезонска такмичења, што му не представља нарочити проблем будући да су сва та игралишта у радијусу до 30 километара од Лајковца. За уложени труд на травнатим сеоским теренима сваке суботе остварује сасвим пристојну апанажу. Мушкој глави четворочлане породице итекако битан финансијски прилив у хронично скромном железничком буџету. Планинарење му је одувек била пасија, али не у толикој мери да пропусти макар и један тениски турнир ветерана који се традиционално (крајем лета) одржава у Лајковцу.

Управљао је путничким возовима свега неколико година па по повратку у родно место, најчешће до Бијелог Поља, мада се по каткад прихватао и кормила брзог воза. Након реструктурирања српских железница у августу 2015. године, именован је за шефа ОЈ карго вуче у најпознатијој железничкој вароши предратне Југославије. Довољно је, каже, прошао у животу да и са ових навршених 38 година пред сваког колегу поносно може искорачити и рећи – возио сам теретне и путничке возове, био сениорски првотимац „Задругара“ и „Железничара“, судио фудбалске мечеве. Отац сам двема девојчицама, али сам такође праунук, унук и син чувеним лајковачким железничарима.

**АЛЕКСАНДАР РАНКОВИЋ**

друга Петак, 30. јун 2017.


## ВИ ПИТАТЕ - ЛЕКАРИ ОДГОВАРАЈУ

# СВЕ ВИШЕ АЛЕРГИЧНИХ

Више од 500 милиона људи има неко алергијско обољење, а порast оболелих се региструје у развијеним и урбаним индустријским земљама. Најчешће болести су алергијска кијавица и астма. Алергија је болест савременог доба, епидемија 21. века.

-Алергија је неправилан одговор имуног система на неке стварі из нашег окружења које иначе нису штетне, али их организам особе склоне алергијама региструје као уљеза и бурно реагује. Удисањем полена имуни систем се активира и стварају се специфична антитела на полен. Када полен поново доспе у организам, он се везује за већ настала антитела и проузрокује ослобађање хистамина и других медијатора запаљенске реакције који доводе до симптома алергијске реакције, објашњава др Јелена Стефановић, алерголог у Заводу.

Према њеним речима, алергијски ринитис има две форме, целогодишњи или перенијални и сезонски. Код целогодишњег ринитиса алергијски надражај слузнице носа траје током целе године, а главни алергени су гриње из кућне прашине, буђ, животињска длака, неки професионални алергени, перје. Појава истих респираторних тегоба (свраба и иритације у дисајним путевима, кијавице и гушења) сваке године у исто време указује на сезонску алергију на полен дрвећа, корова и трава, а не на прехладу или инфекцију. Главни алергени су полени трава и полен амброзије.

-Алергијски ринитис представља значајан здравствени проблем како у свету тако и код нас. Као последица глобалног загревања сваке године сезона полинације почиње све раније и траје све дуже, а концентрација полена у ваздуху је све већа. Алергијски ринитис значајно утиче на квалитет живота, радну способност и продуктивност. Алергијском ринитису често су придружени коњуктивитис, астма, синуситис, назална полипоза и серозни отитис, наводи др Стефановић и додаје да је правовремена дијагностика важна за откривање узрочника алергије и одређивање адекватне терапије.

Др Стефановић истиче да је најважнија мера лечења избегавање контакта с алергенима. То подразумева познавање календара полинације и избегавање дужег задржавања у природи у време високе концентрације полена у ваздуху. По повратку из природе, опрати косу, истуширати се и променити одећу, избегавати сушење и проветравање одеће и постељине на отвореном. Просторије проветравати кратко у вечерњим часовима, користити клима уређаје са филтерима за полен.

Она препоручује и боравак у подручјима где нема одређених алергена на мору или планини. Веома је важна тоалета и влажење носне слузнице.

-У лечењу алергијског ринитиса користе се орални и назални антихистаминици, интраназални кортикостероиди, као и њихове комбинације. Најбољи ефекти се постижу уколико се терапија започне пре почетка сезоне цветања биљака чији полен изазива сензибилизацију и континурано се користи током целе сезоне. Имунотерапија, односно вакцина против алергија једини је облик терапије који утиче на сам узрок, а осим лечења има и превентивни ефекат. Хипосензибилизација или специфична имунотерапија је облик лечења алергија применом малих и растућих концентрација алергена на које је болесник сензибилисан. Терапија се примењује у виду поткожних инјекција или капи које се узимају под језик, објашњава др Стефановић.

Први корак у дијагностиковању алергија је кожни ПРИЦК тест на инхаталорне алергене. На основу позитивног теста ради се одређивање специфичних антитела из крви и у зависности какав је имуни одговор пацијента процењује се да ли је пацијент кандидат за специфичну имунотерапију.

-Да би пацијенти с алергијама дочекали спремно наредну сезону полинације, неопходно је да што пре обаве дијагностику и започну терапију ван сезоне полинације. Уколико имате симптоме алергијског ринитиса, обратите се лекару како би сте добили потребне савете и информације,обавили дијагностику и започели препоручену терапију, закључује др Јелена Стефановић.

АИДА СТОЈКОВИЋ

## АКЦИЈА ЗА ПРЕВЕНЦИЈУ МОЖДАНОГ УДАРА

# БЕСПЛАТНО ПРЕГЛЕДАНО СТОТИНАК ГРАЂАНА

**● Акцију заједнички организовали Завод за здравствену заштиту железничара и општина Савски венац ● Мождани удар у свету трећи узрок смрти ● Превентивни прегледи за смањење ризика од болести**

Завод за здравствену заштиту радника „Железница Србије“ бесплатно је прегледао око сто грађана, у оквиру акције коју је 7. јуна организовао у сарадњи са градском општином Савски венац поводом Дана борбе против можданог удара.

Бесплатни лекарски прегледи, који су обухватили: мерење шећера у крви, контролу крвног притиска, преглед неуролога и ултразвук крвних судова врата, организовани су у просторијама Завода у Београду (Савска 23).

**- Национални Дан борбе против можданог удара, Завод и општина Савски венац успешно су обележили бесплатним прегледима наших суграђана. У Србији је мождани удар први узрок скраћења животног века у женском, а други у мушком делу становништва**, истакао је **прим. др Љубомир Игњатовић**, начелник специјалистичких служби у Заводу.

Према његовим речима мождани удар је трећи у свету водећи узрок смрти и први узрок инвалидитета. Како би се ризици: попут високог крвног притиска, пушења, болести крвних судова, стреса и других хроничних болести, које представљају ризик за мождани удар спречили, саветују се превентивни прегледи. Стручњаци, такође, саветују здрав начин исхране, редовну контролу крвног притиска, смањење телесне тежине и физичку активност.

**-Градска општина Савски венац води бригу о здрављу својих суграђана. Мождани удар је озбиљна болест и само превентивним прегледима он се може спречити**, рекао је председник Скупштине општине Савски венац, **Немања Бркић** хваливши се лекари-Завода на успешно организованој акцији.

Ово је још једна у низу акција бесплатних прегледа које ће, у оквиру националних и међународних кампања, ове године организовати „Завод за здравствену заштиту радника Железница Србије“.

Сарадња у интересу грађана - представници Савског венца и Завода

## КОНТЕЈНЕРСКИ ТЕРМИНАЛ ЖИТ-А У МАКИШУ

**МИША ЛУКОВИЋ**, шеф контејнерског терминала ЖИТ у Макишу

# ПРЕВЕЗЛИ 3.300 КОНТЕЈНЕРА

**● Уместо некадашњих 22 колосека, на располагању сада само два ● Роба готово искључиво стиже из Луке Ријека ● Саобраћало 67 контејнерских возова ● Ефикасности доприноси и царинска испостава у Макишу ● И на новој локацији сачувана позиција у интермодалном транспорту**

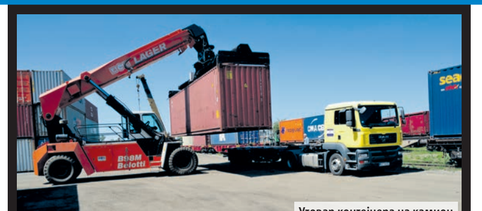
Механизација за рад

Железнички интегрални транспорт (ЖИТ) у првих пет месеци ове године превезао је нешто мање од 3.300 контејнера. Саобраћало је 67 контејнерских возова и обављено је преко шест хиљада манипулација. ЖИТ је ове године превезао укупно нешто више од 33 хиљаде тона бруто робе. Поређења ради, ЖИТ је током 2016. године превезао укупно око 4.800 контејнера.

На тај начин, ЖИТ је успео да у протеклих годину дана сачува лидерску позицију у интермодалном транспорту у Србији и пословне односе са свим најзначајнијим шпедитерским организацијама, иако је средином 2016. због реализације пројекта „Београд на води“ морао да се пресели са простора Савског платоа у Бара Венецији у железничку станицу Београд ранжирна у Макишу.

Железнички интегрални транспорт, са локације на којој је био смештен и где се пуних тридесет година налазио контејнерски терминал, са једним порталним краном за претовар контејнера у Србији, за само четрдесетак дана јуна прошле године нашао је нову локацију у Макишу и сопственим средствима преселио свој терминал, транспорт и одржавање. Само директни и индиректни трошкови овог пресељења коштали су ЖИТ око 63 милиона динара.

Иако на новој локацији у Макишу уместо некадашњих 22 колосека сада има само два, и то 18. и 19., ЖИТ је наставио да сервисира међународне контејнерске возове из Ријеке и Копра за Београд, омогућивши на тај начин „Инфраструктури железница Србије“ и „Србија Карго“ саобраћај и приход од најмање 200 до 250 возова годишње.



Утовар контејнера на камион

Утовар у камион

Виљушкари у раду

**-Имамо два пријемна колосека дужине по 215 метара, па можемо примати возове искључиво дужине до 500 метара. То нам представља велики хендикеп у пословању, али успевамо некако да га превазиђемо. „Инфраструктура железница Србије“ нам је на располагање ставила три колосека у Макишу и то 34., 35. и 36. , што нам донекле олакшава функционисање**, - објашњава **Миша Луковић**, шеф Контејнерског терминала ЖИТ-а у Макишу.

Иначе, читаву задњу деценију доминантан је контејнерски транспорт из Луке Ријека за Београд, а контејнерске композиције железницом данас стижу из ове луке до Макиша за свега петнаестак сати.

И ове године роба у Макиш стиже готово искључиво из Луке Ријека, организованом возовима приватног оператера Адриа Раил. Из Луке Копар спорадично стиже роба и то свега између пет и осам вагона месечно, док из Луке Бар нема никаквих транспорта.

Ефикасном раду ЖИТ-а доприноси и чињеница да у Макишу постоји царинска испостава, а значајан допринос у транспорту дају и две маневарке којима ЖИТ располаже.

**33 ХИЉАДЕ ТОНА БРУТО РОБЕ ЈЕ ПРЕВЕЗАО ЖИТ У ОВОЈ ГОДИНИ**

Железнички интегрални транспорт, као завидно друштво „Железница Србије“ ад, а и поред великих трошкова пресељења на нову локацију прошлу годину завршио је са приходом од око 585 милиона динара и позитивним финансиским резултатом.

## УСКОРО БЕЗ РЕЦЕПТА: ЗАВОД ЗА ЗДРАВСТВЕНУ ЗАШТИТУ РАДНИКА „ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“

# УСКОРО У АПОТЕКУ БЕЗ ПАПИРНОГ РЕЦЕПТА

Хронични болесници убудуће неће морати сваког месеца да иду код изабраног лекара само да би им преписали терапију, већ ће лекове директно моћи да подигну у апотеци.

Нови електронски рецепт имаће исти рок важења као и садашњи папирни, 15 дана. Изузетак су једино антибиотици, за које ће рецепт важити три дана, као и лекови са Д листе које пацијент може да подигне у року од 30 дана.

**-Њима ће сада изабрани лекар написати рецепте за наредних шест месеци. Међутим, они неће моћи да подигну толику количину лекова већ једном, већ ће месечно одлазити до најближе апотеке и подизати своју терапију. За то ће им бити потребна само здравствена књижица** – објашњава **др Наташа Ашћерић**, начелница опште медицине у Заводу.

То значи да ће хронични болесници само два пута годишње имати потребе да одлазе до изабраног лекара када је реч о лековима. Наравно, за све друге потребе пацијенти ће заказивати прегледе, ако дође до промена у њиховом здравственом стању и промена лекова. Те измене ће уносити изабрани лекар, односно стари лек ће поништити, а нови уписати.

Др Ашћерић објашњава да су око 60 одсто пацијената Завода управо хронични болесници, којима је потребно месечно преписивати терапију. Ова новина смањиће гужве и растеретити лекаре који више неће бити административни радници и имаће више времена да се посвете пацијентима у решавању њихових здравствених проблема.

Осталим пацијентима електронски рецепт, такође, ће уштедети време проведено у дому здравља. Наиме, после посете изабраном лекару који је према својој процени или по препоруци специјалисте, преписао терапију, пацијент ће ићи у било коју апотеку и са здравственом књижицом подићи лек. Апотекар неће имати увид у здравствени картон пацијента, него само у рецепте, реализоване и нереализоване.

### Електронски рецепт

**Како најављују из Министарства здравства, од припрема за увођење електронског рецепта остало још да се на ИЗИС-у покрене апликација и да апотеке интегришу софтвер. У мрежи је око 1.000 апотека, које имају софтвер и само треба да се интегришу, а са електронским рецептом радиће и приватне апотеке које имају уговор са РФЗО.**

РМТ група

НЕМАЧКА КОМПАНИЈА KNORR-BREMSE

☑ Асортиман производа за шинска возила

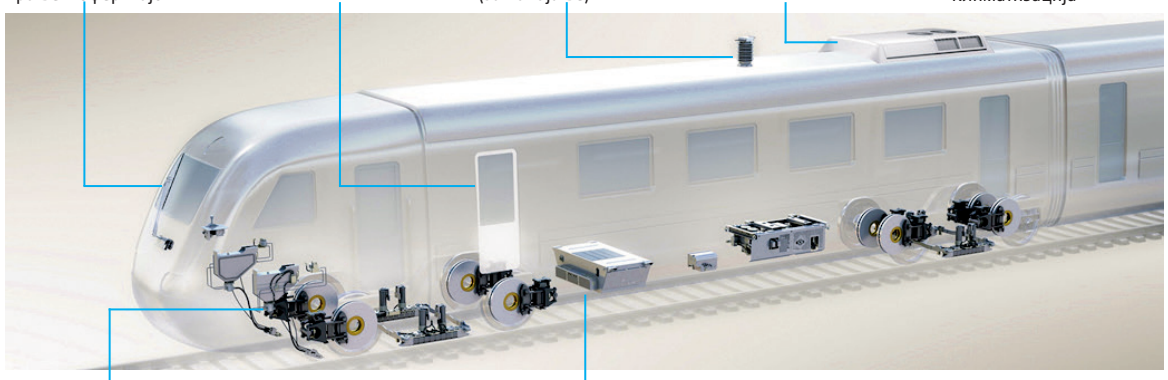
KNORR-BREMSE
Брисачи и систем за прање шофер шајбни

IFE
Систем за улазак

Microelettrica Scientifica
Енергетска електроника (за напајање)

merak
Систем климатизације

KIEPE ELECTRIC
Електрични системи и Интеграција, Вуча, Помоћни конвертери и Климатизација



KNORR-BREMSE
Кочиони систем

Selectron
Систем за контролу и управљање возом

POWERTECH
Пребацивач на помоћни погон

RAILSERVICES
Продавница резервних делова

☑ Асортиман производа Knorr-Bremse групе

Конвенционалне и компактне кочионе калипер јединице

Кочиони дискови који се монтирају на осовину и точак

Кочионе папуче и блокови

Пнеуматско-механичке кочионе јединице

Магнетне колосечне кочионе јединице са високом и ниском суспензијом

# ПРЕЗЕНТАЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРОИЗВОДА

ПРЕДСТАВЉЕНЕ НАЈНОВИЈЕ ТЕХНОЛОГИЈЕ

ПРЕЗЕНТАЦИЈУ ПРАТИЛИ СТРУЦЊАЦИ ЗЕЛЕЗНИЦКИХ КОМПАНИЈА

Немачка компанија KNORR-BREMSE презентовала је свој производни програм у просторијама Управне зграде српских железница, 30. маја у Београду. Презентацију су организовали ексклузивни заступници КНОРР-БРЕМСА за Србију и Републику Српску - РМТ група.

KNORR-BREMSE, са седиштем у Минхену, највећи је произвођач кочница за путничке и теретне возове за железнице земаља централне и источне Европе. Осим производње кочница, ова компанија у свом саставу има и фирме које производе микро-електрику, климе, управљачке системе у локомотивама, претвараче, улазна врата за путничке вагоне, уређаје за сигнализацију и пружне прелазе. Увођење нових технологија и освајање модерних технолошких решења, имало је за ефекат да ова компанија данас представља једног од лидера на пољу производње, пласмана и имплементације савремених решења из области шинског саобраћаја.

Представници компаније KNORR-BREMSE направили су посебан осврт на понуду својих производа који укључују и готова решења из области железничког саобраћаја.

Како се могло чути на презентацији, фокус ове компаније је на развоју нових материјала за кочнице који ће, пре свега, бити мање тежине и мањих димензија, а моћи ће да издржавају иста оптерећења као и они пре побољшања. У оквиру својих производних активности KNORR-BREMSE израђује и пнеуматски систем кочења за теретне вагоне. Комплетна пнеуматска опрема ове фирме уграђена је на две нове локомотиве у власништву ЕПС-са и ТЕНТ-а у Србији. На дизел моторним гарнитурама 711 „Србија Воза" је, такође, уграђена кочиона опрема КНОРР-БРЕМСА. Ова фирма производи и магнетне кочнице које немају трења и служе у случају опасности, а уграђују се у путничке возове и трамваје.

У новији производни програм ове компаније спада и систем пескарења, који доприноси сигурности у вожњи, посебно на пругама великих брзина. Старија решења пескарења остављала су превише песка на шинама, што је ометало електронске системе на пругама. Возови нису могли бити праћени, нестајали су са монитора, па је долазило до несрећа. Са новим системом пескарења то се не дешава. По производњи овог савременог система пескарења KNORR-BREMSE су први у свету. Како се у Србији граде и ремонтују пруге за веће брзине, ова фирма очекује пласирање својих производа и на нашем тржишту. KNORR-BREMSE производи и електричне и пнеуматске брисаче за локомотиве, као и брисаче од карбона који су изузетно отпорни и постојани, па су уграђени на свим возовим великих брзина у Кини.

Ради праћења уштеде енергије и контроле свих својих производа, KNORR-BREMSE је развио ИЦОМ систем којим је умрежена њихова целокупна производња. Предност наведеног система за праћење и уштеду енергије је у мобилности и флексибилности система контроле. Искуства су показала да је коришћењем ИЦОМ-а остварена уштеда у потрошњи електричне енергије чак до 15 одсто, уз повећану тачност и мање хабање средстава. Још једна од битних предности је једноставна имплементација техничких решења овог система на постојећим средствима.

Систем пословница повезан је савременим информационим системом који омогућава брзу и ефикасну доставу производа на различитим локацијама да би се изашло у сусрет захтевима клијената, чиме се скраћује време задржавања возова у депоу и смањују транспортни трошкови. Иначе, ова компанија има 120 пословних постројења у свету и око 25 хиљада запослених.

Овој презентацији присуствовали су помоћник генералног директора „Србија Воза" за саобраћај, вучу и одржавање Зоран Пузовић, генерални директор „Жељезнице Републике Српске" Драган Савановић, представници ТЕНТ-а, зрењанинског „Шинвоза", „Тетравагонке" из Суботице, „Интер Механике", велики број представника стручних служби српских железничких компанија „Србија Воз", „Србија Карго" и „Инфраструктура железнице Србије", као и представници компанија које српским железницама испоручују опрему за железничка возила. Домаћин презентације био је „Србија Воз".

**ВЕСНА ГОЈИЋ ВУЧИЧЕВИЋ**

## РАЗВОЈ КОМЕРЦИЈАЛНИХ АКТИВНОСТИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ МУЗЕЈА

# ЕФЕКТИ - ФИНАНСИЈСКИ, ПРОМОТИВНИ И МУЗЕЈСКИ

**● *Медија центар „Железница Србије“ ад припремио је и упутио Одбору директора „Пројекат развоја комерцијалних активности и повећања прихода Железничког музеја“. Пројекат је урађен по налогу Скупштине „Железница Србије“ ад, а на иницијативу председника Скупштине Зорана Анђелковића. Очекује се да ускоро овај материјал буде усаглашен, усвојен и почне његова реализација, а прве оцене у „Железницама Србије“ ад су више него позитивне.***

Медија центар „Железница Србије“ ад пројекат је урадио са основним циљем и задатком да Железнички музеј у Београду и његово Одељење узаног колосека у Пожеги осим промотивних и музејских, у најкраћем року почне да остварује и комерцијалне и приходовне ефекте, за шта постоје све техничке, материјалне и просторне претпоставке.

Све комерцијалне активности које су у овом пројекту предложене карактерише да се са њиховом реализацијом може започети готово одмах или у најкраћем могућем року, да нису потребна готово никаква финансијска средства за почетак активности, да су потребна минимална финансијска средства за промоцију и афирмацију наведених активности и да се ефекти остварују у изузетно кратком року.

Железнички музеј основан је 1. фебруара 1950. године. У ситуацији када је у току процес реструктурирања „Железница Србије“ и када су статусном променом издвајања уз оснивање у Србији почеле да функционишу још три нове железничке компаније „Инфраструктура железница Србије“, „Србија Воз“ и „Србија Карго“, Железнички музеј добио је још већу обавезу и одговорност да буде чувар и настављач целокупне историје и традиције 133 године железнице у Србији.

### Програми и садржаји

Сам по себи ни један музеј није профитабилна институција, јер обављање музејске делатности готово по правилу премашује могућност зараде, и у том смислу ни Железнички музеј није изузетак. Међутим, тенденција музејског живота широм света данас је попримила једну сасвим нову форму. Тако лондонска „Тејт галерија“ и њујоршка „Мома“ већ одано важе за места у којима се одржавају концерти значајних светских извођача, а веома често и као клубски ди џеј простори. Најпознатије и највелелепније европске палате одавно на свом списку услуга имају и понуду закупа одређених простора за венчања, ноћења, фотографисања и слично, па све до претварања музејског простора у својеврсне забавне паркове у којима изложено више није удаљено од посетилаца као некада.

У складу са тим, предложеним пројектом Медија центар је предвидео потпуно различите начине организације и реализације комерцијалних активности, укључујући и дефинисање циљних група којима ће се обраћати за Железнички музеј у Београду и Одељење у Пожеги.

Тако је за Железнички музеј у Београду предвиђено увођење улазница, као први и најбржи остварив корак у комерцијализацији. Наравно, увођење улазница само по себи свакако неће допринети већој комерцијализацији, већ је неопходно да се значајно повећа број посетилаца. Број посетилаца у Железничком музеју, а самим тим и остварени приходи, биће повећани, поред осталог, посебном понудом и обављеним контактима са туристичким агенцијама специјализованим за организацију школских екскурзија, затим са београдским вртићима, основним и специјализованим средњим школама, као и сарадњом са Министарством културе и информисања и Министарством просвете. Такође, планирано је и успостављање сарадње са Туристичким организацијама Београда и Србије, иностраним удружењима љубитеља железнице, уз промену радног времена и медијску афирмацију и популаризацију Железничког музеја.

Уколико жели повећање прихода Железнички музеј мора да понуди и различите садржаје, како би време које проведу у музеју посетиоцима било занимљиво и што атрактивније. Предвиђени су садржаји, као што су: стилизоване улазнице - сувенири, пано за фотографисање, железничке макете, приказивање краћих филмова из историје српских железница-,симболични сувенири из музеја, кустоси у железничкој униформи, као и рекламни производи и активности.

Попут искустава европских техничких музеја, посебно железничких, Медија центар би у Београду и Пожеги припремио и организовао продајни штанд, на којем би посетиоцима музеја били понуђени рекламни производи, штампане и видео публикације, као и различити сувенири са железничким мотивима попут разгледница, блокчића, слагалица и оловака, па до стилизованих железничких предмета (попут палице отправника возова или железничке капе).

### Галерија у центру града

Сама чињеница да Железнички музеј располаже пространим и квалитетним галеријским простором површине 190 квадратних метара, који се налази у самом центру Београда, омогућава да се његовим издавањем појединицима и групама могу остварити значајни приходи и у новом светлу комерцијализовати деловање Железничког музеја.

Реч је о активности које би могла бити изузетно брзо спроведена и започета. Наравно, услов оваквог деловања је да закупци галеријског простора својим активностима не нарушавају основне концепте и методику музејског рада и живота.

Изложбе, концерти, различити курсеви и слично, само су неке од активности које се периодично могу реализовати у Железничком музеју.

Када је реч о Одељењу пруга узаног колосека у Пожеги, треба пре свега имати у виду чињеницу да се налази на седамдесетак километара од Музејско-туристичког комплекса „Шарганска осмица“ и на путу ка овом значајном српском туристичком центру, који је у програмима школских екскурзија у Србији.

У складу са тим, активности ће у највећој мери бити усмерена младима и деци, односно туристима из иностранства. И у Пожеги је предвиђено увођење улазница, производња рекламних производа, али и сарадња са иностраним амбасадама, међународним фондовима и спонзорима.

**Н. СТАНИСАВЉЕВИЋ**

### ФИНАНСИРАЊЕ

**Читава концепција реализације овог пројекта базирана је искључиво на приходима који се остварују. То значи, да осим почетних минималних финансијских средстава неопходних за почетак пројекта, која би се у потпуности исплатила већ након неколико месеци спровођења, овај програм не би ништа коштао буџет ни државе, ни железнице.**

**Сви програми и активности које би Медија центар „Железница Србије“ ад реализовао у складу са овим пројектом, финансирали би се искључиво из прихода које би био обезбеђен комерцијалним деловањем. То значи да би из остварених прихода финансирали све промотивне, медијске, музејске и туристичке програме у оквиру овог пројекта.**

### МЕДИЈА ЦЕНТАР ЖЕЛЕЗНИЦЕ

**Галеријски простор Железничког музеја има све претпоставке да се у њему формира „Медија центар железнице“, у којем би се организовале конференције за медије, округли столови, скупови, семинари и други догађаји.**

**Медија центар има све стручне и кадровске потенцијале и у највећој мери обезбеђене техничке услове за организацију оваквих активности, па би реализовао све медијске, организационе и промотивне активности неопходне за успешну реализацију овог посла.**

ОСНОВАН СИНДИКАТ СРБИЈА КАРГО

## Милена Вашалић председница

СРБИЈА КАРГО а.д.

Милена Вашалић први је председник Синдиката Србија Карга, новооснованог синдиката у железничком сектору.

Изабрана је на Оснивачкој скупштини Синдиката Србија Карго јануара ове године, у чијем су раду учествовали чланови из Београда, Вршца, Суботице, Ниша, Лесковца, Новог Сада, Руме и других места. Они су вођени идејом да се овај синдикат приближи запосленима и да се удруже у синдикат који ће заступати запослене како би се унапредила и сачувала радна места, као и да се синдикалним деловањем омогући боља зарада запослених.

Министарство за рад, запошљавање, борачка и социјална питања донело је Решење 20. Фебруара ове године, којим је Синдикат Србија Карго уписан у Регистар, а у веома кратком року овом синдикату приступило је првих двеста чланова.

-Приступање овом синдикату омогућиће да он постане репрезентативан код послодавца Србија Карго и на тај начин добије могућност преговарања при доношењу Колективног уговора, поручила је Милена Вашалић.

Она последњих 12 година у Превозу робе ради као шеф граничне станице Вршац. Читаву деценију активна је на синдикалној сцени „Железница Србије“, а истакла се и хуманитарним радом у активу жена као и борбом за родну равноправност. Покретач је хуманитарне акције Актива жена под слоганом "Хумане жене синдиката за децу железничара Косова и Метохије".

Ј. В.

ИЗЛОЖБА ФОТОГРАФИЈА

## Возом по Словенији

Јосип Вебер, из Медија центра „Железница Србије“ ад и Блаж Кавчич, аутори су изложбе „Возом по Словенији“, у оквиру које ће представити својих шездесетак фотографија, са железничким мотивима дуж словеначких пруга.

Изложба ће бити отворена крајем јуна у Галерији Друштва Сава у Београду и моћи ће да се посети током читавог лета.

Организатори изложбе су Удружење Словенаца Логарска долина Панчево и Друштво Словенаца Сава из Београда, а пројекат су медијски подржали Медија центар „Железница Србије“ ад и ТВ Словеније.

ЗАНАТСКА РАДИОНИЦА ЗОП ПАНЧЕВО

# У ТОКУ ПРОЛЕЋНИ РАДОВИ

Замена прагова Панчево главна

**7** РАДНИКА ЈЕ ЗАПОСЛЕНО У ЗАНАТСКОЈ РАДИОНИЦИ ЗОП-А ПАНЧЕВО

Радници Занатске радионице ЗОП-а Панчево у претходна два месеца одрадили су велики обим послова и интервенција. Као и сваког пролећа приоритет им је био третирање вегетације на прузи Панчево-Вршац, на деоници од Панчева до Владимировца и на прузи Панчево-Зрењанин, затим од Панчева до Дебељаче, као и другим деоницама које су под њихову ингеренцију. Посао је урађен на време, али уз велике проблеме, јер су временске услови били веома нестабилни са пуно падавина.

Према речима **Ненада Костова**, шефа радионице, током претходне зиме на тим деоницама било је много пуцања шина услед изузетно ниских температура. У априлу је заварено 30, а током маја још 10 шина. Средином маја, заједно са радницима пружне деонице Панчево, замењени су и скретничарски прагови у станици Панчево главна, у зони скретничарског блока два.

У самој радионици радило се на изливању бетонских постоља за саобраћајне ознаке дуж пруге. Једна група радника ангажована је и на поправци лаких пружних дрезина и лаке механизације. Тешка моторна дрезина серије ЖС 911 је неколико месеци на ремонту диференцијала у смедеревској ремонтној радионици „Интермеханика“. Њен скорији долазак у многоме би помогао и олакшао рад запосленима, нарочито на терену.

У радионици је тренутно запослено седам радника. Поред шефа радионице ту су два вариоца, механичар и по један возач камиона, пружног багера и тешке моторне дрезине. После дужег времена, запослени су недавно добили потребну ХТЗ опрему и заштитну одећу, што у многоме олакшава обављање радних задатака.

**Ј.ВЕБЕР**

### Неопходни нови мајстори

**Подручје на коме послове обављају седморо радника радионице је велико, као половина Јужног Баната, па би неколико нових мајстора знатно олакшало и побољшало обављање радних задатака, којих је из дана у дан све више.**

КЛУБ ЉУБИТЕЉА ЖЕЛЕЗНИЦЕ „ПАНЧЕВО“

# УРЕЂЕЊЕ СТАРЕ СТАНИЦЕ НА ТАМИШУ

Панчевачки љубитељи железнице недавно су прославили 27 година успешног рада и деловања на пољу популаризације железнице. Тим поводом организовали су састанак са представницима Завода за заштиту споменика културе у Панчеву на којем су представили иницијативу да се на старој станичној згради на Тамишу поставе аутентичне табле са називом станице, канделабри и обнови ограда која је демонтирана пре више од 30 година. Завода је дао позитивно мишљење и сагласност, а да би се иницијатива реализовала потребна је и сагласност надлежних у компанији Инфраструктура железница Србије, чија се Секција за инфраструктуру чвора Панчево налази управо у тој згради.

Предвиђено је да се табле са називом станице поставе на страни где су били перони као и на бочним зидовима. Канделабри ће улепшати изглед станице, а предложено је да ограда буде жичана са стубовима од старих железничких шина, као што је некад била.

Љубитељи железнице и на овај начин желе да дају допринос очувању културне и техничке баштине са жељом да стара железничка станица на Тамишу поново заблиста, као у време када су са ње полазили возови у разним правцима широм војвођанских простора.

СТАНИЦА ВАЉЕВО У УСЛОВИМА ИЗМЕЊЕНОГ РЕЖИМА САОБРАЋАЈА НА БАРСКОЈ ПРУЗИ

# КАРГО ПОВЕЋАО ПРЕВОЗ, ПУТНИКА ЗНАТНО МАЊЕ

**● Ремонт барске пруге на потезу Ресник - Ваљево суштински је утицао на обим путничког саобраћаја ● Обим теретног саобраћаја повећан за близу 10 одсто**

Ремонт барске пруге на потезу Ресник – Ваљево, који је отпочео 1. децембра 2016. године, суштински је утицао на обим путничког саобраћаја у овом делу земље. Имајући у виду да колосек на пружној деоници Ресник – Вреоци месецима уназад фактички и не постоји, привремени ред вожње са комбинованим аутобуско-железничким линијама неминовно је умањио интересовање корисника за услуге „Србија Воза“.

Станица Ваљево је током ове године била готово пуста што и не чуди уколико се зна да је према Београду дневно одлазило само три воза. Осим два путничка воза који су из Ваљева саобраћала ка Београду, кроз административни центар Колубарског округа у поподневним сатима пролази и брзи воз из Бара.

Они се, наравно, заустављају већ у Лајковцу одакле је организован аутобуски превоз до престонице. Најмеродавнији репер по којем се објективно може сагледати број пристиглих путника у станицу Лајковац јесу паркирани аутобуси на последњој односно почетној железничкој станици.

У данима викенда и за државне празнике на лајковачкој станици путнике је дочекивало десетак аутобуса, што је и реалан еквивалент броју људи који у моменутим ситуацијама пристижу из Црне Горе, односно Прибојпоља. Аутобуса радним даним има тачно по један за путничке, односно по два за сваки брзи воз. Сви су углавном пуни када настављају даље према Београду. По некој објективној процени, обим путничког саобраћаја у станици Ваљево минулих месеци смањен је вероватно за три пута што нам је на индиректан начин (мада незванично) потврђено и на шалтеру путничке благајне. Реч је, дабоме, о ванредним околностима, па се наведено стање може дефинисати и као привремено имајући у виду заиста огромно интересовање овдашњих житеља за транспортне услуге српских железница.

Летњи ред вожње ступа на снагу 15. јула, тако да су сасвим оправдана велика очекивања запослених у „Србија Возу“. Људи су овде буквално „гладни“ бржег и јефтинијег транспорта до Београда. Са пројектованим брзинама од преко 100 километара на час и путовањем до престонице за нешто мање од сат и двадесет минута, више је него очигледно да ово железничко предузеће врло брзо неће имати достојну конкуренцију у Западној Србији. Аутопревозници су у међувремену подигли цену својих услуга на истој траси за око 20 процената, па ће путовање возом ускоро бити далеко исплативије и ефикасније од било ког другог вида превоза.

### Велика очекивања након ремонта

Чим се успостави редован саобраћај барском пругом, на колосек ће поново изаћи „Штадлерове“ електро-гарнитури које су све ово време биле депоноване у Београду. Према речима ваљевских железничара у „Србија Возу“, за њихово одржавање и сервисирање није било техничких услова нити адекватног простора на станицама дуж барске пруге. Мада је од уобичајних десет парова возова дневно између Београда и Ваљева последњих шест месеци сабраћало само шест композиција, на територији Ужица и Пожеге у оптицају је било чак и пар возова више. Махом су то биле старе руске гарнитуре које су путнике превозиле на линији Краљево - Ужице преко Пожеге. Такође, постојала је и линија која раније није практикована и то од Краљева до Косјерића, која се потом од Косјерића упућивала право у Ужице, а затим директно назад враћала у Краљево. Све су то разлози који су кумовали нешто већем броју путника и продатих карата јужно од Ваљева, односно јужно од дела барске пруге у реконструкцији.

### Утоварено 11 хиљада тона робе

Када је реч о Каргу, ту ствари стоје потпуно другачије. Обим посла је упркос генералном ремонту барског колосека повећан за близу 10 одсто у односу на раније период. С обзиром на то да је број радника у овој испостави драстично смањен, запослени су се одлично адаптирали на нову ситуацију, па посао за сада не трпи. Додуше, преостала два извршиоца још увек се тешко мире са чињеницом да је станица за превоз робе Ваљево пре извесног времена изгубила статус станице, па је приморана на функционисање као транспортно отпремништво Вреоци. И поред свега наведеног, у првом кварталу 2017. године утоварено је 354 кола што је укупно 10.663 тона робе. Треба нагласити да у ту количину улази око 340 царинских пошиљака. Највише је утоварио „Инос – Балкан“ (отпадно гвожђе) и то 215 кола. „Горење“ је пребацивало белу технику (расхладне уређаје) у 123 кола, „Жилекс“ (трупце) 8 вагона и ваљевска секција ЗОП (прагови и скретнице) са 6 вагона.

Што се приспећа тиче, остварен је сасвим солидан биланс. Истоварено је 726 кола у укупном износу од 20.999 тона робе. Углавном су пристизала празна приватна кола за утовар беле технике, бетонски прагови за ремонт пруге, товарени контејнери из Хрватске, со за путеве, угаљ итд. Будући да је у току ремонт пруге од Реснка до Вреоца, за отпрему пошиљака користи се превозни пут преко Пожеге, што је неупоредиво дужа варијанта. То, разуме се, продужава транспортно време и повећава цену превоза. Велики проблем је и то што у станици Ваљево не постоји маневарска служба, већ по потреби особље долази из станица Вреоци и Пожега, па овдашњим железничарима не преостаје ништа друго већ да се организују и довијају како знају и умеју.

**АЛЕКСАНДАР РАНКОВИЋ**

КСР-ВОЗНО УГОСТИТЕЉСТВО ПРЕД ЛЕТЊУ СЕЗОНУ

# За бољу услугу у возовима

Услед ремонта барске пруге КСР Возно угоститељство до средине јуна било је ангажовано на само једном правцу, и то на ноћној линији Београд-Будимпешта. Међутим, ситуација се сада мало поправила, јер од. 16. јуна поново је кренуо ноћни воз за Бар (привремено преко Лапова и Краљева), у којем су поред спаваћих кола и вагон-бифеи.

Средином јула, када је планиран завршетак радова на деоници Ресник - Ваљево, кренуће и дневни воз за Бар редовном трасом преко Ваљева, где ће радници КСР-а пратити и вагон ресторан. Запослени се надају да ће у скорије време из Фабрике шинских возила „Гоша“ стићи и неколико ремонтованих кушет кола која ће претежно бити намењена линији Београд-Бар и Београд-Будимпешта. Стицајем околности, ремонт тих вагона је тренутно обустављен због штрајка запослених.

Према речима **Миодрага Маловразића**, запосленог у београдском КСР-у, возно угоститељство је важан део сваког путовања, нарочито на дужим релацијама.

**-Имајући у виду да возови данас путују од Београда до Бара 12 сати, потребно је побољшати угоститељску услугу и понуду у тим возовима. Путницима је много лепше и пријатније када у возу могу да попију кафу и освеже се хладним пићима. Ту је и понуда једноставних јела која су својим квалитетом и ценама прилагођена „џепу“ путника. Наше професионално особље максимално се труди да удовољи потребама путника и учини им путовање пријатнијим**, истиче Маловразић.

Ноћна линија Београд-Будимпешта, на којој саобраћају Бц кушет кола, бележи солидан број путника. Како се приближава летња сезона тај број се полако увећава, а тренутна попуњеност износи око 50 процената. Ноћна линија за Будимпешту веома одговара путницима, нарочито због цене у кушет колима, али и због тога што воз стиже у раним јутарњим сатима, па одморни могу да наставе путовање ка свим већим градовима Европе.

Запослени у КСР-у сматрају да би српске железнице у скорије време требало да набаве један број кушет и спаваћих кола, макар и половних. Имајући у виду да од летње сезоне поново крећу возови за Солун, Софију (са везом са Истамбул) и Љубљану, наши вагони у тим возовима сигурно би повећали приходе. Патиоци кушет и спаваћих кола су такође мишљења да би и на линији за Шварцах, односно за Цирих могла да саобраћају наша кушет кола. Чињеница је да путника има, а многи од њих не желе да путују ни авионима нити аутобусима, јер су ограничени пртљагом. Навика путовања возом и даље постоји и то код свих категорија путника, а нарочито младих.

Иначе, почетком маја КСР је остао без својих магацинских просторија које су се налазиле у склопу Другог великог магацина београда. Ради потребе изградње нових објеката по пројекту „Београд на води“ магацин је морао бити срушен. Део инвентара је пребачен у просторије КСР-а у близини „Јужне плоче“.

**Ј.ВЕБЕР**

ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА БЕОГРАД ДОЊИ ГРАД

# УРЕЂЕЊЕ СТАНИЦЕ

У железничкој станици Београд Доњи град почетком јуна „Инфраструктура железница Србије“ започела је велику акцију рашчишћавања и одвожења привремено депонованог половног и старог материјала, скинутог због изградње пројекта „Београд на води“.

Велики део материјала је уклоњен и превежен у станицу Београд ранжирна у Макишу, док ће преостали део бити пренет на локације предвиђене за санације постојећих локалних и регионалних пруга.

Током ове акције рашчишћавања, радници „Инфраструктуре“ су упоредо радили и на уређењу вегетације и сузбијању корова.

ПИСАРНИЦА „СРБИЈА ВОЗА”

## Највише поште за правнике

У писарници „Србија Воза“ долазне поште је између 1.500 и 1.600, док је одлазне од 1.100 до 1.200. Поштанске пошиљке навише долазе у Сектор за правне послове.

-Пре две године дошла сам из Секције за вучу возова из Ужица, а искуство стечено тамо много ми значи за посао у писарници „Србија Воза“. Динамика и креативност посла у писарници у потпуности одговара мом темпераменту. До сада нам је био проблем што радимо само Мира Маринковић и ја, па је било тешко ускладити одлазак на одмор. Сада се стање поправља, јер нам у испомоћ долази Софија Стојановић. Догађа се да се некада вратимо без поште због тога што није разврстана, али ни тада немамо проблема са нашим претпостављенима, који имају разумевања, каже Ана Вилотијевић.

Она наводи да је фреквенција у њиховој канцеларији константна и да странке непрестано улазе, али се успешно сналазе да посао не трпи И све на време буде завршено.

Б. Р.

ХЕМИЈСКИ ВОЗ

## Чисте пруге око Ниша

Хемијски воз третирао је пруге југа Србије од 26. до 30. маја у циљу сузбијања корова и другог штетног растиња. У Ниш је стигао из правца Зајечара, а потом кренуо на исток све до Димитровграда. У раду на овој прузи омела га је киша, па се са послом мало застало, али је потом „топличка“ пруга, све до Мердара, одрађена на најбољи начин. Воз је из Ниша отишао на север ка Сталаћу. Активностима хемијског воза обрадовали су се посебно машиновође, јер им је омогућило бољу прегледност и видљивост пруге. Они кажу да без оваквог вида сузбијања штетне вегетације дуж пруга растиње озбиљно угрожава безбедност на пругама због смањене видљивости на појединим местима.

Хемијски воз су поздравили и жители овог дела Србије, јер се често дешавало да пружни појас зарасте у коров, па у летњим месецима буде и опасно место, посебно у близини насеља.

Ж. Р.

ВАЉЕВСКА СЕКЦИЈА ЗОП ПРЕД РЕОРГАНИЗАЦИЈОМ

# МОТИВИСАНИ И ЗАБРИНУТИ

Најава новог утврђивања вишка запослених у „Инфраструктури железница Србије“ изазвала је поприличну збњу међу запосленим железничарима у ваљевској секцији ЗОП. Посматрајући са стране, рекло би се да пружни радници у граду на Колубари надолазећу социјалну неизвесност решавају на најпрактичнији начин. Свакодневним ангажовањем на терену напросто су фокусирани на оперативне задатке, како не би имали времена за туробна размишљања о блиској и магловитој будућности.

Почетком јуна стигле су машине за регулисање колосека на потезу Ваљево - Пожега, па је очигледан дефицит радника некако надомештен. Будући да се лето увелико приближава, уочене су и две деформације колосека услед високих температура. Велика трулост прагова кумовала је тзв. сунчаним кривинама између Каленића и Пожеге, што је 2. јуна проузроковало осамдесетоминутни прекид саобраћаја. Укључивањем техничког особља у актуелни ремонт пруге, нарочито на тунелу Бела Река, појачана је динамика радова. Није искључена могућност да саобраћајни коридор Ресник - Ваљево буде отворен за путничке возове и пре 15. јула 2017. године. Томе је у огромној мери допринела и београдска фирма „Инграп омни“ као новоуведени подизвођач радова.

Да не буде баш све тако позитивно и охрабрујуће побринуо се мајски „Службени гласник“ у којем експлицитно стоји да на свим кадровским нивоима инфраструктуре постоји вишак запослених.

**-Наша секција са тренутно 76 запослених пројектована је, по најновијим материјалима, на само 58 запослених, што одржавање барског колосека (Ресник – Пожега) чини фактички готово неодрживим**, каже за „Пругу“ шеф ваљевског ЗОП-а **Миодраг Сића Влајковић**.

Међу ваљевским грађевинцима постоји бојазан да се новом реорганизацијом „Инфраструктуре железница Србије“ постојеће секције сведу на само четири у читавој Србији (Београд, Нови Сад, Ниш и Ужице), што би аутоматски значило гашење других секција.

**-Људи су са правом забринути. Ми у конкретном случају имамо 16 радника са средњом стручном спремом. По новој систематизацији би, дакле, четворица морала да иду кући, а ми, рецимо, имамо само једног који је уопште спреман, односно заинтересован да добровољно оде уз отпремнину**, тврди Влајковић

> Забринутост радника јесте присутна, готово опипљива на сваком кораку али то ипак неће пореметити реализацију планираних активности

У страху да евентуално не буду вишак, чиме би дефинитивно остали без отпремнине, многи у ЗОП-у већ сада размишљају да ове године ипак прихвате социјални програм и напусте фирму. Калкулација је логична - боље 240 евра по години радног стажа макар и не знали где после тога, него да остану без пребијеног динара са идентичном „перспективом“. Забринутост радника јесте присутна, готово опипљива на сваком кораку али то ипак неће пореметити реализацију планираних активности током лета.

Према казивању Миодрага Влајковића, радници су и у затеченој ситуацији силно мотивисани да поправку пруге наставе према Косјерићу и Пожеги, и поред присутних проблема са праговима, шинама и туцаником на овим деоницама.

АЛЕКСАНДАР РАНКОВИЋ

ЛАЈКОВАЧКА ВУЧА ВОЗОВА СА ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ТРАДИЦИЈОМ

# ВОЗ И КАРГО ПОД ИСТИМ КРОВОМ

Бранко Савић

- До правог машиновође тешко се стиже
- Путнички саобраћај редукован због ремонта, теретни пуном паром
- Генерацијска железничка традиција

Чувена секција за вучу возова која је у златна времена узаног колосека бројала и више од 150 машиновођа, претпрошлог лета трансформисана је у складу са генералном реорганизацијом српских железница. Железничари са педигреом, ретко где виђеним и ван граница ове земље, прераспоређени су у два независна предузећа – „Србија Воз“ и „Србија Карго“. Сви су данас под кровом заједничке управне зграде у Лајковцу. Док су дванаест машиновођа и четири надзорника из лајковачког „Србија Воза“ тек део организационе јединице Вуче Београд, тридесет и петоро запослених радника у Каргу (17 машиновођа, 8 помоћника плус административно особље) чине посебну организациону јединицу лоцирану усред некада највећег чвора уске пруге предратне Југославије.

Будући да је Лајковац позиционирран негде на средини саобраћајне трасе Суботица – Бар, кормилари моћних челичних грдосија најчешће баш из овдашње ОЈ вуку путничке и теретне композиције од севера Црне Горе па до најсевернијег железничког одредишта у Србији. Пословна сарадња на релацији Србија Воз – Карго, бар када је реч о вучи, изузетна је у сваком погледу. У то смо се уверили приликом недавне посете овој варошици где је до 1969. године радило чак хиљаду и пет стотина железничара.

Када се данас ногом закорачи у двориште култне ложионице испред које су до пре педесет и више година парне локомотиве танковане угљем, а затим упућиване на све четири стране света, тешко је поверовати у чињеницу да је на истом овом месту „некада давно“ било више од 40 колосека! Са првим возом који је овде стигао у септембру 1908. године дошло је и 25 нација. Из тог разлога је већ 1911. године на левој страни Колубаре сапрађена католичка црква, што је био куриозитет уколико се зна да овде у то време чак ни православне није било!

**-До правог искусног машиновође јако тешко је доћи. Треба да прође бар три, четири, па и пет година након завршене школе како би се стекла неопходна рутина, јер не можеш тек тако ускочити у локомотиву од 80, односно 120 тона, којом ћеш вући путничку или теретну гарнитуру по барској прузи**, каже помоћник шефа ОЈ за вучу возова, **Бранко Савић**.

### Радни стаж преко 30 година

Од шеснаест машиновођа колико их је на платном списку „Србија Воза“ у Лајковцу, њих дванаест су заиста прекаљени “вукови” железничке мреже са стажом од преко 30 и 40 година. Преостала четворица нису ништа наивнија пошто свако од њих има близу „четири банке“ и већ сада најмање по петнаест година радног искуства.

**-Углавном су то људи из Лајковца и околних села, што је у неку руку логично, јер свако од њих има у себи подоста железничке крви. Тешко је овде набасати на било ког човека а камоли иоле озбиљнијег машиновођу којем већ неко у фамилији хлеб није зарађивао у нашој компанији. Има таквих случајева где се, примера ради, колега може похвалити чињеницом да су му и отац и стриц, деда и рођени брат некада радили или још увек раде у железници. Дешава се да му је чак и син на школовању у београдском ЖОЦ-у док му супруга, такође, потиче из фамилије са богатом железничком традицијом**, вели за „Пругу“ Бранко Савић.

Да би се стекла тзв. лиценца за управљање путничким возом, машиновођа се мора најпре калити на теретним композицијама две до три године. Ни у ком случају не сме имати мање од 22 године живота пре него што и сам уђе у кабину локомотиве, а затим покрене путнички воз у жељеном правцу. За управљање брзим возом потребно је још годину до две крстарити челичном грдосијом по српским пругама. Тек после наведеног дрила могуће је сести, рецимо, у локомотиву воза бр. 431 и кренути према барској луци у Црној Гори.

**-Током туристичке сезоне лајковачке машиновође покривају пругу све до Суботице. Возачке смене се углавном врше у нашој станици. Када воз довеземо до крајњег одредишта под ингеренцијом лајковачке вуче, машиновођа има обавезно преноћиште. Ујутру преузима исту ту композицију и по реду вожње је довози у Лајковац где ускачу одморне колеге и настављају пут даље ка Београду, односно Суботици**, реферише Савић.

### Редукован путнички саобраћај

**Барска пруга тренутно је у фази реконструкције, па је у овом делу Србије путнички саобраћај драстично редукован. У таквој ситуацији радни ангажман запослених људи у лајковачкој вучи нешто је измењенији. Будући да је ова испостава фактички у саставу ОЈ Београд, радници се често шалу у престоницу где су упослени као надзорници.**

**На другој страни, нема луфта за машиновође у Каргу, јер роба све време од почетка радова иде заобилазним коридором преко Пожеге, Чачка и Краљева.**

**17**
МАШИНОВОЂА ЈЕ ЗАПОСЛЕНО У „СРБИЈА КАРГУ” У ЛАЈКОВЦУ

**16**
МАШИНОВОЂА ЈЕ ЗАПОСЛЕНО У „СРБИЈА ВОЗУ” У ЛАЈКОВЦУ

Теретњаци и путнички возови у станици Лајковац

### Током лета све до Суботице

Турнус није конципиран као у већини железничких секција где се подразумева теренски рад. Машиновођа за управљачницом може провести највише осам сати ако је реч о путничком возу, односно десет часова уколико вуче теретну композицију! У ванредним околностима то може ићи и до дванаест сати, што је сасвим довољно времена да се један теретни воз из Вреоца пребаци у Марковац, а затим врати назад у Вреоце. О томе колико је железничка традиција овде јака и скоро опипљива најбоље сведочи стара матична књига Дирекције југословенске државне железнице. Пожутеле и донекле похабане корице, из којих напросто избија патина, солидно су очувале странице на којима доминирају раскошни рукописи давно упокојених колега, који су још тамо неких 1930-их година водили прецизну евиденцију о томе када је који железничар и на које систематизовано место приман у радни однос.

АЛЕКСАНДАР РАНКОВИЋ

## Тешко до искусног машиновође

До правог искусног машиновође јако тешко је доћи. Треба да прође бар три, четири, па и пет година након завршене школе како би се стекла неопходна рутина

Бранко Савић, помоћник шефа ОЈ за вучу возова

ПИСАРНИЦА „СРБИЈА КАРГО”

# ПОСЛА ЗНАТНО ВИШЕ

Писарница Србија Карга

Од када су се „Железнице Србије“ августа месеца 2015. године поделиле на четири друштва, свако има своју писарницу. У односу на период непосредно по раздвајању, писарница „Србија Карга“ ове године бележи обим рада већи и до шест пута. Долазних поштанских пошиљки просечно има између 2.600 и 2.700, док је одлазних 2.500. Уз редован посао, радници писарнице примају пошиљке које садрже документацију о тендерима, рачуне различитих фирми, као и пошту физичких лица.

**-Писарница „Србија Карго“ од 2015. функционише без икаквих проблема, а за то смо задужене у почетку биле Наталија Грбић и ја. Како је време пролазило, посла је било много више него у почетку рада писарнице. Због превеликог обима посла директор Сектора за људске ресурсе и опште послове Наташа Јовановић, омогућила је да нам Љиљана Вешовић помогне како би се нагомилани посао обављао несметано. Ми радимо пуном паром, па нам наше колеге често кажу да смо се са својим радом приближили километарским возовима, који „трче“ ноћу**, каже **Данијела Тодоровић**.

**-Солидно сарађујемо са колегиницама из „Србија Воза“, које су „подстанари“ у нашој канцеларији. Када се чека пошта у Пошти 6, испомажемо колеге из „Железнице Србије“, „Инфраструктуре железнице Србије“ и „Србија Воза“. Пошто немамо курира, ми се саме организујемо да носимо пошту Влади Србије, министарствима и осталима када је то потребно. Имамо, такође, добру комуникацију, сарадњу и разумевање са службама и директорима, који немају проблема да лично предају пошту у писарницу. Највише поште добија Контрола прихода и наши правници**, каже **Наталија Грбић**.

**-Пошта из писарнице никад не касни, изузев када Пошта 6 не разврста пошту. Тада се поново долази између 9,30 и 10 сати. Има дана када су редови у писарници, али странке стрпљиво чекају своју пошту, а када је то потребно услед непредвиђених околности, допуњавамо се са колегиницама из „Србија Воза“**, истиче за „Пругу“ Тодоровић.

**Б. РАДОЈИЧИЋ**

ПОЖАР У ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ СТАНИЦИ ВРШАЦ

# Изгорео вагон и магацин

Изгорели вагон у Вршцу

У ноћи између 30. априла и 1. маја у станици Вршац избио је пожар у ком су изгорели путнички вагон и део станичног магацина. Вагон се налазио на царинском колосеку тик уз магацин у којем је било складиште ХТЗ опреме намењеној железничким радницима. Вагон је ту био гариран дуже време и чекао је упут за ремонт.

Ватра се муњевито пренела са вагона на магацин тако да је ватрена стихија проузроковала велику штету. Одмах након дојаве о пожару на лице места дошли су припадници полиције и ватрогасне бригаде који су пожар гасили неколико сати са два ватрогасна возила. Једно возило гасило је пожар са уличне стране, а друго са стране перона. На жалост, вагон је у потпуности изгорео као и део магацина.

Након што је пожар локализован на терен су изашле железничка комисија и представници полиције који су утврђивали последице пожара као и могући узрок његовог настајања. Срећа у несрећи је та да у овом пожару није било повређених особа и да се пожар није проширио на остале магацине који су се налазили у непосредној близини.

**Ј.ВЕБЕР**

МАЛИ НАДНАСЛОВ

## Продат „Желвоз“

Смедеревска Фабрика железничких возила „Желвоз“ из Смедерева, у стечају, најзад је продата у петом покушају, за 163 милиона динара.

Купац је фирма „Виктори солушн“ из Београда, чија је понуда за три милиона динара била већа
од друге, италијанске фирме „Чимолаи“.

Процењена вредност „Желвоза“ у свих пет претходних покушаја продаје у претходних двадесет месеци била је око 1,15 милијарди динара.

Нови власник добија око 20 хектара земље у близини центра Смедерева, око 95 хиљада квадратних метара хала и погона, опрему и резервне делове. Поред тога, предмет продаје била су и „Желвозова“ зависна друштва. Једно од њих је „Туризам и угоститељство“, које располаже са одмаралиштем и рестораном у смедеревском излетишту Југово, таједно са базеном и тениским теренима. „Желвоз“ је власник и Железничко-индустријске школе, Спортског друштва „Железничар“ (са фудбалским и тереном за мале спортове), као и неколико локала у Смедереву.

РАДНИЦИ ВАЉЕВСКОГ ЗОП-А ОБЕЛЕЖИЛИ СЛАВУ

## Прослава у Ражани



Овогодишњем резању славског колача у част железничке славе “Свети цар Константин и царица Јелена”, која је обележена 3. јуна у станици Косјерић, присуствовала је и комплетна управа ваљевског ЗОП-а. Свечаности је присуствовало више од педесетак железничара, пристиглих из више места дуж барске пруге, а славски ручак уприличен је у сеоском домаћинству колеге Зорка Стојанића у Ражани.

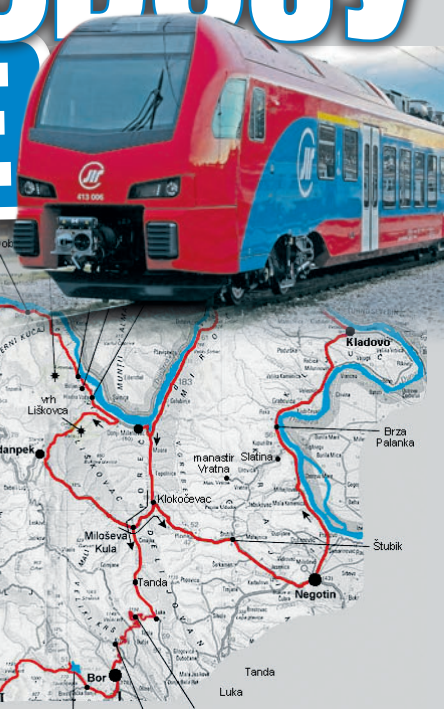
Упркос чињеници да значајан део пружног коридора кроз Западну Србију тренутно није у функцији због реконструкције, традиционалну железничарску светковину ипак нису пропустили радници из Барајева, Вреоца и Лазаревца.

Домаћин Зорко Стојанић, шеф деонице горњег строја, који се годинама уназад успешно бави сеоским туризмом, славље је, кажу, организовао на светском нивоу. Етно амбијент као из бајке, музика каква може бити само у пожешком крају, чувеном по виртуозним хармоникашима, златиборска ракија и сушено месо. Довољно утисака за памћење на једно лепо дружење које ће следеће године бити организовано у Лајковцу.

А. Р.

# МУЛТИМОДЕЛАРНИ КОРИДОР ИСТОК

# ДОПРИНОС РАЗВОЈУ ИСТОЧНЕ СРБИЈЕ






**● Реализација Коридора Исток је полуга развоја и оправка Источне Србије, која би покренула читав низ привредних активности**

О стратешком значају мултимоделарног Коридора Исток, који обухвата железнички, друмски и речни саобраћај и директно спаја државе Балкана са Западном Европом и Блиским истоком, говори се још од 2006. године. Значај овог коридора може се објаснити на неколико нивоа. Повезивање трансевропског пута са Русијом и Азијом био би интерконтинентални ниво, спајање Црног мора и Атланског океана европски, док би се евро-регионалним нивоом, повезало неколико држава Балкана. Када је реч о националним нивоу, Коридор Исток био би један од пет најзначајнијих стратешких праваца у нашој земљи, као и покретач привредног развоја источне Србије и 13 општина кроз које би он пролазио.

Коридор Исток требало би да преко Коридора 10 повеже Пожаревац и гранични прелаз Мокриње код Неготина. Пролазио би поред Смедерева, Смедеревске Планке, Великог Градишта, Велике Плане, Голупца и Малог Црнића. Затим, поред Кучева, Мајданпека, Петровца на Млави, Загубице, Бора, Зајечара, Кладова и Неготина, као део европског коридора Југ. Овај Коридор би, у будућности, требало да споји Португалију и Црно море. Дужина трасе ауто-пута од Пожаревца до границе са Бугарском износила би 138 километара.

**-На састанку са премијером Србије Александром Вучићем, крајем 2015. године, у присуству начелника Браничевског, Борског и Зајечарског округа, коме су присуствовали и председници општина, договорено је да средства за израду предходне Студије оправданости и Генералног пројекта за Мултимоделарни Коридор Исток буду обезбеђена сукцесивно од 2016. године. Држава Србија је стала иза овог пројекта, што је у више наврата својим изјавама и потврдила подпредседница Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф.др Зорана Михајловић**, истиче **Ненад Чоловић**, аутор пројекта “Мултимоделарни саобраћајног Коридора Исток”.

Према његовим речима стратешки значај овог пројекта огледао би се у развоју економије Источне Србије, као и четири округа: Борског, Браничевског, Зјечарског и Смедеревског. Реализација овог пројекта омогућила би изједначавање централних и периферних региона, а утицала би и на заштиу животне средине.

**-Пројекат Мултимоделарни Коридор Исток предвиђа изградњу ауто-пута од Пожаревца до Мокриња у дужини од 138 километра и реконструкцију железничке пруге. Деоница од Пожаревца до граничног прелаза, би се уклопила у најновију европску стратегију развоја до 2030. године, а цена изградње четири тунела и трасе била би битно умањена коришћењем јаловине из Бора и Мајдампека и остатка пепела из Смедерева и Костолца. Када је реч о модернизацији пруге, повећало би се осовинско оптерећење са постојећих 16 на 22 тоне и изградило би се око 20 километара пруге између Неготина и Видина. Што се тиче речног саобраћаја он би захтевао изградњу неколико пристаништа на Дунаву** - објашњава Ненад Чоловић.

Према његовим речима, овај Коридор је фундамент економског, социјалног, демографског и еколошког развоја читавог региона источне Србије, који је у свим наведеним аспектима данас потпуно девастиран. Између два пописа 2001. и 2011. године Тимочка крајина је изгубила 15 одсто становништа, а Мајданпек је остао без 25 процената житеља, који су отишли из овог града.

- **Реализација Коридора Исток је полуга развоја и оправка Источне Србије, која би покренула читав низ привредних активности. Ту се пре свега мисли на експропријацију земљишта, градњу и експлоатацију самог Коридора. Реч је о наплати возарине, путарине, али и пратећих садржаја: изградња пумпи, хотела, мотела, ауто-сервиса, ранжирне станице и других инвестиција. Дошло би до развоја туризма, а порасла би и цена свих некретнина на економском простору Коридора Исток. Повећао би се проток робе и путника, а тиме би се унапредио и сектор услуга. Производи из овог региона били би доступни на много ширем тржишту због економичног, лакшег и бржег транспорта. Отворила би се већа могућност запошљавања у ширем окружењу него што је то данас, односно у бројним градовима региона североисточне Србије. Реализацијом овог Пројекта били би регулисани бујични водотокови у простору Коридора, као и постављени електронско-оптички каблови , као и линијска инфраструктурна инстација током градње МСК-Исток**, наглашава Чоловић.

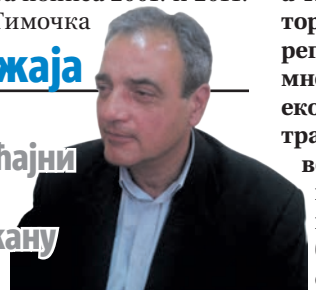
**-Коридор Исток враћа Србији изгубљени централни саобраћајни и економски положај у Југоисточној Европи и на Балкану. У новој европској стратегији стоји да је саобраћај, темељ читаве европске економије и да без њега нема ни развоја**, закључује Чоловић.

**АИДА СТОЈКОВИЋ**

## Врађање централног положаја

**Коридор Исток враћа Србији изгубљени централни саобраћајни и економски положај у Југоисточној Европи и на Балкану**

**Ненад Чоловић, аутор пројекта**



## Паневропски коридори

**Европски пројекат Паневропских саобраћајних коридора отпочет је 1991. године на конференцији у Прагу услед потребе за интегрисањем постојеће Трансевропске транспортне мреже (ТЕН-Т) са транспортним мрежама земаља ван тадашње Европске Уније.**

**На другој Паневропској конференцији о саобраћају одржаној у марту 1994. године на Криту, дефинисано је тада девет коридора, као главне саобраћајне трасе између ондашње Европске Уније и држава у њеном окружењу - у централној, источној и југоисточној Европи, са идејом њиховог приоритетног финансирања током следећих 10-15 година.**

**Закључци ове конференције прецизирани су и допуњени на трећој конференцију у Хелсинкију, 1997. године, када је захваљујући крају рата у Хрватској и Босни и Херцеговини у мрежу Паневропских коридора додат и десети коридор Паневропски коридор 10, који пролази кроз већину бивших југословенских република. Зато се ови коридори некада називају и „Критски коридори“ или „Хелсиншки коридори“.**

**Девет коридора су железнички и друмски, а десети је водени (Коридор 7), односно "Дунавски коридор", који се протеже током реке Дунав.**

## Награда Дунавски цвет

**Пројекат Коридор Исток награђен је 2015. године Дунавским цветом.**

**Ово признање се додељује институцијама и појединцима који својим залагањем, радом и стваралаштвом доприносе развоју Дунавског региона И страрегије.**

ДРУШТВО ДИПЛОМИРАНИХ ИНЖЕЊЕРА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА СРБИЈЕ

# ПРОСЛАВИЛИ СЛАВУ

**11 ГОДИНА НИЈЕ ИЗЛАЗИО ЛИСТ ДИЖС-А „ЖЕЛЕЗНИЦЕ“**

Гости испред Храма Светог Вазнесења Господњег

Чланови Друштва дипломираних инжењера железничког саобраћаја Србије прославили су, 24. маја, славу **Свети Кирило и Методије**. Колач су освештали у **Храму Светог Вазнесења Господњег** у Београду, а потом је за госте уприличен ручак у клубу Саобраћајног факултета у Београду.

Поздрављајући госте, домаћин славе **Данко Трнинић**, председник ДИЖС-а, рекао је да ово удружење шири добре вибрације и позитивну енергију и да у том духу прославља и своју славу. Подсећајући да је ово Удружење успело да, после 11 година изда нови број часописа „Железнице“, Трнинић је истакао да је жеља удружења да постане препознатљиво по својим активностима.

**В.Г.В.**

# ВИСОКА ЖЕЛЕЗНИЧКА ШКОЛА

# УПИС ЗА 172 СТУДЕНТА

Фото: Shutterstock

**УПИС - БРОЈ МЕСТА**

| СМЕР | БУЏЕТ | С.Ф. |
|---|---|---|
| Железнички саобраћај | 40 | 20 |
| Железничко машинство | 15 | 15 |
| Електротехника у саобраћају | 20 | 10 |
| Железничко грађевинарство | 7 | 15 |
| Јавни градски и индустријски саобраћај | 30 | 10 |
| Инжењерство заштите животне средине у саобраћају | 20 | 20 |
| Комерцијално пословање железнице | 40 | 10 |

Висока железничка школа струковних студија у Београду расписала је конкурс за упис 172 студента основног образовања, основних струковних студија и II нивоа образовања, специјалистичких струковних студија.

Будући студенти основних струковних студија треба да поднесу пријаву за полагање пријемног испита у складу са Заједничким конкурсом за упис на високе школе струковних студија који расписује Министарство просвете Републике Србије. За упис могу да конкуришу кандидати који су завршили средњу школу и који су полагали пријемни испит из једног од предмета по програму средње школе.

Кандидати се могу пријавити за упис на студијске програме Железнички саобраћај који на буџету уписује 40, а на самофинансирање 20 студената. Смер Железничко машинство прима по 15 студената на буџету и самофинансирању, а Електротехнику у саобраћају похађаће 20 студената о трошку државе, а 10 бруцоша плаћаће школарину. На смеру Железничко грађевинарство примају 7 на буџету, док 15 треба да плати школовање. Јавни градски и индустријски саобраћај прима 30 буџетских студената и 10 самофинансирајућих. На смеру Инжењерство заштите животне средине у саобраћају биће уписано по 20 студената. Комерцијално пословање железнице похађаће 40 буџетских студената, док ће 10 плаћати школарину.

Кандидати ће полагати пријемни испит по избору из једног од три предмета: математике, основе саобраћаја и физике. На студијском програму Комерцијално пословање железнице будући студенти полажу пријемни испит по избору једног од следећа три предмета: математике, основе саобраћаја и пословне економије.

На акредитоване специјалистичке струковне студије могу се уписати студенти који су завршили основне струковне студије у Високој железничкој школи. Такође, могу се уписати и они који су стекли образовање на сродним основним струковним студијама и основним академским студијама одговарајуће стручне области, односно друштвено-хуманистичких наука, у обиму од најмање 180 ЕСПБ бодова.

**АИДА СТОЈКОВИЋ**

МАШИНСКА ШКОЛА НИШ

# Кадрови са јужне пруге

Машинска школа угостила је и министра просвете Шарчевића

Машинска школа у Нишу, основана 1923. године за потребе железнице као Железничко-индустријска школа, позната је на југу Србије по скраћеници ЖИШ. Данас је свршеним основцима једна од најинтерсантнијих у овом делу Републике. Део система дуалног образовања, са адекватним кадровима, школује ђаке за четири фирме, међу којима предњачи „Џенерал електрик“. Школа се, према речима директорке **Весне Ристић**, пре десетак година у основи вратила железничком саобраћају, по чему је била препознатљива. У међувремену се и значајно осавременила.

**-За саобраћај и железнички саобраћај, машинство и обраду метала образује се 440 ученика, од чега је 150 девојчица. Ми смо се пре десетак година вратили железничком саобраћају, конкретно ове године се 30 ученика образује за саобраћајно транспортног техничара. Први пут смо ове године уписивали и техничара вуче. Због малог одзива то одељење није заживело, али се зато преквалификација показала изузетно атрактивном. Ми имамо дипломираног социолога који се преквалификује за техничара вуче, иако се ради углавном о људима који су већ у неком од железничких занимања, уверени да ће реорганизацијом железнице и посла за машиновође бити више, па ће се тако лакше запослити. У реструктуирање железнице верује и школа, једина јужно од Београда верификована за образовање свих железничких занимања. Очекујемо и подршку свих железничких компанија како бисмо добили квалитетне, образоване младе железничаре, што је основ за бољу железницу у Србији**, каже директорка Ристић.

**-Том сарадњом смо веома задовољни, железница нас годинама прати и ни један образовни профил нисмо увели а да нисмо консултовали људе са железнице. Најпре је то био техничар техничко - колске далатности, познати прегледач кола, касније кондуктер, па саобраћајно транспортни техничар и транспортни комерцијалиста. Једини профил са железнице за који нисмо верификовани у трећем степену је машиновођа, али техничар вуче је мало више од тога, јер је у четвртом степену, а образује се и за те исте послове.**

Директорка Ристић истиче да ученици Машинске школе иду на праксу, путују новим возовима, анкетирају нове путнике, пратећи железницу која креће једним новим путем. - **Тако имамо потпуну сарадњу, блок наставу одржавамо на железници. Једини у овом делу Србије регрутујемо младе људе и припремамо их за железницу и жао нам је што београдска школа која школује исте образовне профиле и даље на неки начин негира нашу верификацију, под изговором да нисмо верификовани на прави начин. Њихиве и наше дипломе су идентичне и нема разлога ни за какву подозривост. Сарадња уз здраву конкуренцију је увек могућа, а све у циљу побољшања квалитета и нашег образовања, али и боље железнице.**

Кадрови нишке школе и овог пролећа су веома агилно упознавали основце овог краја са својим образовним програмом, а нова железница је увек била део њихове приче. С обзиром на кадровску и техничку опремљеност Машинске школе у Нишу, може се очекивати да железница одавде добије квалитетне железничаре за једно ново доба.

**ЖАРКО РИСТИЋ**

**„Пруга“**

**Говорећи на локалној телевизији „Зона плус“ о сарадњи са железницом, директорка Машинске школе у Нишу Весна Ристић посебно је истакла сарадњу са Медија центром „Железница Србије“ и листом „Пруга“ и јавно изразила захвалност и задовољство квалитетом информисања о њиховом раду. Поздравима се придружио и колега, један од најпознатијих нишких тв новинара Драган Стојановић- Жика, делећи исто мишљење да је локална медијска сцена веома квалитетно „покривена“ информацијама са железнице управо захваљујући Медија центру „Железница Србије“.**

● Сећање на подвиг и херојство ужичког машиновође Војина Никитовића

# ЈУНАК ЖИВИ У СЕЋАЊУ ЖЕЛЕЗНИЧАРА

***Ужички машиновођа Војин Никитовић, који је 1941. године службовао у Вишеграду, начинио је подвиг због којег га памте железничари и заузима истакнуто место међу припадницима "четврте армије" српских родољуба. Из дела БиХ који је пао под НДХ, пред очима усташа, сместио је око 500 српских избеглица у воз, превезао у Србију и спасао погибије од усташа. Осталих 6.000 српских цивила недалеко од Вишеграда били су жртве масакра усташке легије Јуре Францетића.***

У августу 1941. године цела Босна и Херцеговина припојена је такозваној Независној Држави Хрватској. Уследио је масовни терор усташа. Оно мало српског становништва које је избегло нашло се у градовима на граници, у покушају да се домогну Србије и какве-такве сигурности. Вишеград је тих дана био крцат људима. Избеглице из целе Источне Босне нашле су се у граду и околини. Граница је за њих, међутим, била затворена. И сви су гледали преко Дрине, покушавајући на било који начин да се пребаце. У том мноштву несрећника нашао се **и машиновођа Војин Никитовић**.

Додуше, њега је рат затекао на служби у Вишеграду, возио је на прузи за Ужице. Усташе су неко време остављале на миру стручно особље. Били су им потребни. Не задуго. Никитовић је начуо да се спрема и његова ликвидација. Одлучио је да бежи у Србију, како зна и уме. Чак је договорио пребацивање преко неких кријумчарских веза. Остало му је само да сачека позив, да кријумчари припреме прелазак у Србију, далеко од званичних граничних прелаза и будних очију јаких стража на њима. Док је чекао, трудио се да не изазива сумњу.

Време је углавном проводио на железничкој станици, као и годинама уназад. А станица пуна избеглица. Мушкарци, мада је њих најмање, жене, деца, старци. Сви с нешто пртљага избезумљени бауљају около. Непрестано долазе гласине да се усташе спремају да заврше започето, да се избеглицама у Вишеграду црно пише. Само је питање сата кад ће да нагрну и покупе их. Међу свим тим несрећницима у Никитовићу сазрева мисао да мора некако да им помогне. Он ће и прећи у Србију, али ће они остати. То не сме да дозволи. Коначно му је синуло. Па он је машиновођа, отеће неку од многобројних композиција са вишеградске станице, укрцаће избеглице и прећи у Србију.

## Кренуо са седмог колосека

Морао је пажљиво да дела, да не привуче пажњу осталих железничара и стражара на станици. Предвече, 10. августа, пришао је неким познаницима међу прогнаницима. Објаснио им је план. Њихово је било да обавесте што више људи, покупе само најнужније ствари, како би остало више места, и да се у току ноћи сместе у низ закачених кола на седмом колосеку. Упутио их је да то учине непосредно пре смене straже.

Нешто пре поноћи ушао је у ложионицу. Још раније је са чуваром договорио да се овај за тренутак склони и окрене поглед на другу страну. Чувар је послушао, схватио је да има нека неодложна посла код шефа станице, да нико после не би могао да му пребаци да није био довољно будан. Тих неколико минута Војину је било довољно да узме **локомотиву број 85009**, одранније спремну за пут. И сам машиновођа се чудио како све иде као по лоју. А онда је схватио да у локомотиви спава ложач **Рагиб Токо**. Нема везе, мора да настави. Лагано је покренуо машину, одвезао је до седмог колосека и прикопчао с низом кола.

Обишао је вагоне, а унутра набијено више од пет стотина људи. Сви дрхте и чекају полазак. Војин је готово одлетео до скретнице, поставио је у положај за излаз из станице. Вратио се у локомотиву. Композиција је пуном паром напустила Вишеград, у правцу Вардишта, односно Србије. За све њих, правац спаса.

Како се воз покренуо и цимао, ложач се пробудио. Ништа му није било јасно, ко је овај машиновођа, куд су кренули. Никитовић му је одговорио да вуку неки хитан транспорт до Шаргана. Наредио му је да што боље ложи, како би брзо стигли. То је била варка, само да га запосли, да не примети да се из станица успут дају зауставни сигнали.

На станици Добрун машиновођа Никитовић успорава и зауставља машину. Изашао је на перон, а колега железничар обавестио га је да шеф станице и командант посаде у Вишеграду захтевају да се одмах врати натраг. У супротном, они ће послати потеру, да врати и њега и воз. Међутим, Војин се није поколебао.

Одгурао је шефа станице Добрун у канцеларију. Тамо, телефон. Машиновођа га граби и почиње махнито да врти. Позива све станице од Добруна до Шаргана. Жели да их обавести да вози транспорт за Србију, да уза се има око 500 људи наоружаних до зуба. Ако неком случајно падне на памет да га заустављa, биће приморан да сам осигурава пролаз возу. Исто тако, скренуо им је пажњу да случајно не покушавају да блокирају пругу, праве неке одроне или паркирају возове, јер он неће презати да се сударе са свим што му се нађе на путу. Нема шта да изгуби. Ни он, ни оних петсто несрећника у возу. Проћи ће кроз сваку препреку.

## Пуном паром напред

Залупио је слушалицу и погледао шефа станице, који је само трептао. Вратио се у локомотиву и – пуном паром напред! Воз готово да је пролетео кроз станице Вардиште, Мокра Гора и Јатаре. На свакој од њих станично особље давало је сигнале Никитовићу да заустави композицију. Њему то није падало на памет. На сву срећу, колеге железничари су оне телефонске претње схватили озбиљно, а како се ником од њих није губила глава због неког лудог машиновође, све су скретнице биле отворене.

Воз је безбедно доспео до станице Шарган Витаси. Ту је Војин морао да заустави композицију, плашио се да му котао не експлодира од великог притиска. Особље станице га је сачекало, није им било јасно како се само усудио да украде цео воз, па још да га претера у Србију. Скренули су му пажњу на то да је цела пруга узбуњена, све станице редом. Јављено им је и да је за њим кренула потера, а команда Вишеграда поновила је наређење да се одмах врати натраг. Ближе Ужицу су постављене и заседе. Сви чекају Никитовића, избеглице и овај воз-фантом.

Војин је решио да настави даље. Претходно је проверио кола из композиције и у једном теретном вагону нашао гомилу оружја. Све то је поделио избеглицама, за случај да улете у неку од најављених заседа. Макар да скупо продају коже. Наредио им је да не излазе из воза, већ да напуне пушке, држе их на готовс, по могућству да се виде кроз прозоре и отворе. Сам је узео нешто од оружја и ушао у локомотиву. Наставио је ка Ужицу.

## Зауставио воз испред тунела број 17

Нижу се станице Кремна, Биоска, Врутци. На свакој од њих – железничари који не смеју да зауставе воз, мада се труде из петних жила. Машу, дају сигнале, показују Војину да није нормалан, сви ће страдати. А овај не хаје, наставља. Коначно, притиска кочницу и воз се зауставља. Било је то пред тунелом број 17, близу станице Стапари, на свега неколико километара од Ужица, где су се у том тренутку налазили Немци.

Машиновођа је обишао заустављену композицију, кроз чије прозоре су вириле хладне цеви. Рекао је путницима да изађу напоље. Нема разлога за страх, све је готово, у Србији су. Онда је упутио избеглице у околна села, где су их прихватили као најрођеније. Ипак, није заборавио да их претходно разоружа. Заједно са ложачем Рагибом сакупио је оружје на гомилу. Део су сакрили у тунел, у отворе за које су знали само железничари. Део је завршио у пећини поред пруге. А онда су и они напустили заустављени воз. Нестали су.

Тако су Немци, који су кренули из Ужица, наишли на празну локомотиву и још празније вагоне. Само су у једном нашли остатке сандука од пушака и муниције. Претражили су околину, али нигде трага ни железничарима ни избеглицама ни оружју. Остало им је само да бесне, пошто се локомотива још увек пушила.

Храбри, а понешто и дрски машиновођа Војин Никитовић о сакривеном оружју одмах је обавестио **Божу Радаковића** и **Михајла Миливојевића Миљца**, ужичке железничаре, машиновође. У Железничкој чети нешто касније основане Ужичке републике, Миљац је био командир, а Божа политички комесар. Оно Војиново оружје свакако им је добро дошло.

-Крајем септембра, кад је формирана Ужичка република, Војин је приступио железничкој чети Радничког батаљона. задужио је митраљез. Након херојства на обали Дрине, машиновођа Никитовић је учествовао у бици на Кадињачи, три пута био заробљаван, једном рањаван, учествовао у више партизанских диверзија. За заслуге у рату одликован је орденом хероја и нуђено ми је место у маршалату, али је одлучио да остане на железници и пензију је дочекао на локомотиви, - прича Војинова ћерка Олга Цвијовић, о оцу јунаку.

-Украсти воз из Вишеграда са толико избеглица, извући се из усташког окружења 1941. године јесте нешто што заиста завређује пажњу", каже Радивоје Папић, музејски саветник Народног музеја Ужице.

**НЕБОЈША АВРАМОВИЋ**

## СИНДИКАТ „ИНФРАСТРУКТУРЕ ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ“

# ГОДИНА ТЕШКИХ ИСКУШЕЊА

Драгослав Антић

### Обезбеђена средстава

**С обзиром да је кренула акција радничко - спортских игара и рекреације, обезбеђена су новчана средстава јединственим синдикалним организација, па ће свака моћи према својој жељи да одреди место њиховог одржавања. За организовање рекреације и Радничко спортских игара предвиђено је 2,4 милиона динара, а реализација је предвиђена од јуна до септембра. Иначе, кроз ове две акције продефилује више од 600 радника.**

Синдикат железничара „Инфрасруктуре железнице Србије“ је репрезентативан, јер тренутно има 2.100 чланова, махом из извршних служби. Ова година је једна од најтежих за запослене у инфраструктури након репрганизације „Железница Србије“ 2015. године. Након смањења броја радника у прошлој години, очекује се још једно велико смањење броја запослених ове године, знатно теже него 2016. Разлог је што је у прошлој години доминирао принцип добровољности, а у овој је услов да још око 1.630 напусти компанију.

**-Морамо да изнађемо могућност за одлазак радника из „Инфраструктуре железнице Србије“, уз очекивања да се износ од прошлогодишњих 240 евра за годину радног стажа, у договору са послодавцем, ресорним министарством и Владом Србије, повећа износ отпремнина по социјалном програму. Надамо се да ће тако лакше бити премошћен проблем смањења броја запослених, уз обавезну примену принципа добровољности. Предвиђена бројка одласка људи отежаће рад, поготову у извршним службама. Ако се узме у обзир старосна структура, која је између 48 и 49 година, лоша здравствена ситуација, тешки услови рада са застарелом технологијом, указује на то да ће се проблеми на терену отежано извршавати. И сада је извршно особље у недостатку. Највећи недостатак је КВ радника грађевинске и електро делатности** - каже председник Синдиката железничара „Инфраструктуре железнице Србије“ и председник Јединствене синдикалне организације грађевинске делатности **Драгослав Антић**. Он наглашава да ће се борити за одбрану сваког радног места извршног особља, јер је већи број чланова овог синдиката баш из ове делатности. Са преосталим бројем радника биће тешко одржавати безбедност железничког саобраћаја.

**2100**
**ЧЛАНОВА ИМА СИНДИКАТ ЖЕЛЕЗНИЧАРА „ИНФРАСТРУКТУРЕ ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“**

**-У овој години очекујем нову организацију, из које ће проистећи нова систематизација радних места. Потом ће уследити израда Колективног уговора. Мислим да ће ово бити једна од најтежих за железничаре инфраструктуре** - каже за наш лист Антић.

Синдикат железничара „Инфраструктуре железнице Србије“ формиран је 31. марта ове године и понео је назив највећег репрезентативног сидиката у инфраструктури. Антић подсећа да су се од Синдиката железничара Србије (СЖС) издвојила три новоснована синдиката, док су у врху СЖС остала само три члана и то председник **Драган Ранђеловић**, заменик **Драган Божић** и генерални секретар **Предраг Спасић**.

**-Стварањем три нова сидиката, која су проистекла из СЖС, Инфраструктура има највећи репрезентативни сидикат. Синдикат има План, Програм рада и финансијског пословања. Наставља се са свим активностима као и до сада. А ту спада организација рекреације и Радничко спортских игара, функционисања Фонда солидарности и остваривање права и заштите свих радника чланова синдиката. Очекујемо у догледно време да наш сидикат прерасте у модерну организацију, која ће бити доста ефикаснија и јефтинија. Тренутни приходи за несметан рад синдиката су чланарине и издвајање од стране послодавца на име сидикалних активности, по члану 127 Колективног уговора. Тиме покривамо све наведене акције, а од укупне масе средстава 1,10 одсто остављамо базама, јер наш синдикат има преко 120 синдикалних организација. Наглашавам, да имамо обавезе према ЕТФ (Еуропен транспорт воркерс федератион) и ИТФ (Интернатинал транспорт вокерс федератион), као и Већу Самосталног синдиката Србије, обележавању крсне славе „Цар Константин и царица Јелена”, листу „СИЖЕ“, као и за друге непредвиђене трошкове попут смртних случајева и солидарне помоћи нашим угроженим члановима. Велику пажњу ћемо посветитит обиласку терена ради презентовања актуелне ситуације у компанији. Сарадња са пословодством је добра и очекујемо да буде још боља, јер само заједнички, уз разумевање и толеранцију можемо решавати горући проблем око вишка запослених. Такође, имамо добру сарадњу са осталим синдикатима, поготову када је реч о питањима од заједничког интереса**, истиче Антић.

**Б. РАДОЈИЧИЋ**

ЗЛАТНА ГЕНЕРАЦИЈА ОТПАВНИКА ВОЗОВА

## СУСРЕТ НАКОН 51 ГОДИНЕ ОД МАТУРЕ

Прва генерација железничко техничке школе Земун – Београд (1962 – 1966) сусрела се у Београду 20. маја по 51. пут. Ове године обележавању матуре било је присутно њих 18. Према речима Милана Стевића, једног од организатора сусрета, многе су стигле године, опрхвани су личним проблемима и породицом. Они који још верују у своју златну генерацију и који су могли, дошли су из Подгорице, Спужа, Ниша, Крушевца, Пожаревца, Лапова, Ужица, Руме и Сремске Митровице.

Већина ових железничких ветерана нашла се на перону станице Београд, где су пожелели да се сликају испод сата и поред једног од најмодернијих возова – Штадлера, како би им остала успомена на 51. сусрет након матуре. Обишли су градилиште “Београд на води”, а потом дружење су наставили у реновираном ресторану „Стара Капетанија“ у Земуну. Присетили су се старих школских дана, животу у интернатима у Земуну и Београду, али и посла који су обављали током четрдестогодишњег радног стажа на железници.

Ови железнички ветерани договорили су се да се састају задње суботе у мају сваке године. Б. Р.

ДРУЖЕЊЕ ИСПРЕД РЕЗУЛТАТА

## Дружење испред резултата

У Параћину су од 24. до 27. маја организоване Радничке спортске игре радника грађевинске делатности на железници, међу железничарима популарно названа „Зопијада“. На њој је учествовало 13 екипа из целе Србије, а своју екипу имали су и српски железничари са Космета.

Око 200 учесника такмичило се у пет дисциплина: шаху, малом фудбалу, стоном тенису, пикаду и свакако најзанимљивијој дисциплини навлачењу конопа. Прво место у екипном поретку освојила је екипа из МОП из Београда, друго место екипа домаћина ЗОП-а Параћин, треће место заузела је екипа ЗОП-а из Панчева.

Постигнути резултати су свакао били у другом плану, јер је као и до сада главни мотив био да се људи окупе и друже уз спорт и рекреацију.

Домаћин наредних игара биће ЗОП Београд, а датум и место биће договорено накнадно. Ј.В.

# ТЕШКО БОЛЕСНИ СИН И ОТАЦ

Младом **Александру Достанићу** из Салаша Ноћајског маја 2013. године дијагностикована је „Хронична гранулоцитна леукемија“ у Клиничком центру Војводине. Стање овог двадесет четворогодишњака се погоршало па је од 2. маја смештен у стерилни блок.

**-У почетним фазама болест је контролисана лековима. Током лечења дошло је до погоршања због чега је мој син у новембру 2015.године предложен на индиковану трансплатацију коштане сржи. Због нереаговања болести на лекове који су доступни у Србији, хематолог доц. др Ивана Урошевић предложила је лек „Спеуцел“ који смо куповали у Мађарској по цени од 3.500 евра. После ове терапије болест му се стабилизовала и кренили смо у потрагу за донатором коштане сржи, која је прошла неславно. Од 27.000 донора ни једна се није поклапала са Александровом,** прича неутешна мајка **Драгица Достанић**.

Према њеним речима, све време Александру се здравствено стање погоршава, па тако више ни не реагује на терапију.

Да несрећа не иде сама под руку судбине повела је и оца **Златка**, који такође, болује од леукемије. Због свог стања није у могућности да ради, а мајка Драгица се сада стара о два тешка болесника.

**-Због ангажовања око сина и мужа, сталног путовања у Нови Сад и боравку по клиници ни ја нисам у могућности да радим. Наша материјална ситуација је веома тешка. Сав новац смо дали на куповину лека за сина и његово лечење**, каже дрхтавим гласом мајка Драгица и додаје да постоји нови лек који се, такође, набавља у иностранству, али они немају новца.

С обзиром на незавидну ситуацију у којој су се нашли Александар и Златко Достанић који болују од „Хроничне лимфоцитне леукемије“ обраћамо се људима доброг срца, а који су у могућности, да помогну Александру.

Број жиро рачуна који гласи на Александра Достанића отворен је Ерсте банци **340-32173956-46**. Породици се можете обратити и путем телефона **060-650-26-44**.

УСПЕХ: ЕКИПА „ПРУГА - ЖЕЛЕЗНИЧАРИ"

# Пехар за најбољег голмана

**Славко Мелентијевић**, голман и капитен екипе „Пруга - Железничари" по други пут у пет сезона, колико учествују железничари, добио је пехар као најбољи чувар мреже у овогодишњем такмичењу „Златна лига - Група медија". Својим бравурозним одбранама био је ноћна мора за противничке голгетере. Опште је мишљење организатора лиге да је Мелентијевић заслужено добио пехар, јер је својим одбранама и понашањем на терену био пример другима како се негује спортски дух и достојанствено бори за своју екипу.

**-Смарам да смо освајањем трећег места у групи Медија постигли велики успех. Екипа чији је просек преко 40 година борила се колико је мо-**

**гла у конкуренцији спремнијих и млађих. Због честих повреда и изостанака, крај такмичења смо дочекали десетковани. Све што смо постигли остварено је великим ентузијазмом чланова екипе, без постојања буџета. Опрему у којој наступамо обезбедио нам је још 2013. године Дејан Ђуричанин, једини човек који је препознао начин на који смо презентовали „Железнице Србије", и за то му велико хвала. Међутим, бојим се да је ово последња сезона учешћа екипе „Пруга – Железничари", јер нема млађих снага које би осветиле играчки кадар. Средства за котизацију смо у последње четири године сами донирали. Тешко је представљати предузеће које је разједињено. Ипак, ми смо се максимално трудили да на најбољи начин представимо сва четири друштва железничког сектора, без обзира што су чланови наше екипе у својим радним јединицама често трпели критике или су били спречени да наступе. То се све негативно одражавало на наступ нашег тима, па самим тим и на крајњи резултат. Да је однос према нашим играчима у колективима где раде био коректнији и да је било више разумевања, постигли бисмо боље резултате и сигурно виши пласман у завршници такмичења, а самим тим и успешније на спортском плану промовисали железнички сектор у Србији**, - истиче Славко Мелентијевић.

СПОРТСКО ДРУШТВО ЖЕЛЕЗНИЧАР БЕОГРАД

# ШАХИСТА БАЈИН СПОРТИСТА ГОДИНЕ

Спортско друштво Железничар Београд и ове године је традиционално на дан своје славе **Светог Јована Владимира** (4.јун) уручио признање најбољем спортисти. Престижну награду Златни знак железничара (број 62) добио је **Зоран Бајин**, члан шаховског клуба Железничар Београд, за одличне партије, које је пружио у надметањима са далеко искуснијим шаховским мајсторима. Уз то, добио је и књигу о **Светом краљу Јовану Владимиру**, као и књигу „Свет кроз 80 чуда".

Награду је Бајину уручио председник СД Железничар Београд **Ненад Станисављевић**, који је нагласио да му је драго што ову награду предаје у новим просторијама Спортског друштва.

Зорану Бајину (35) шах је, иначе, омиљени спорт од малена, али се касније посветио историји. Успешно је завршио студије историје и запослио се као историчар у Универзитетској библиотеци. У ШК Железничар је приступио прошле године. Председник ШК **Марјан Лукиновић** није скривао задовољство што је један од његових најмаћих играча добио први престижну награду.

**-Признање које сам добио много ми значи и биће подстицај да у текућој такмичарској години пружим још више постигнем нове успехе**, рекао је наш лист Зоран Бајин.

Спортисти обележили славу

## Предстоје ситни радови

**Зоран Чанковић, технички секретар СД Железничар Београд, рекао је да још преостају ситни радови и сређивање столарије у управној згради Друштва, која је преуређена у једну од лепших објеката у Савској улици. Такође, предстоје радови на реновирању трибина стадиона за мале послове, кућице за играче, шах сала и свлачионице, као и преуређење мокрог чвора.**

УДРУЖЕЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПЕНЗИОНЕРА БЕОГРАДА

# ИЗАБРАН НОВИ ИЗВРШНИ ОДБОР

На ванредној Скупштини Удружења железничких пензионера града Београда, одржаној 1. јуна, изабран је нови Извршни одбор од седам чланова, уместо досадашњих једанаест. Нови Извршни одбор радиће у саставу **Милорад Сантрач, Миленко Селаковић, Славица Миросављев, Стојан Вукмировић, Милош Живић, Светозар Стаменковић и Крста Вељковић**. Такође, промењен је члан 23 Статута, чиме је створена могућност да председник Удружења Светислав Станковић уједно обавља дужност председника Извршног одбора, а председник Скупштине **Сретен Станковић** члан ИО. Ради ефикаснијег функционисања усвојена је одлука да Скупштина сада има 20 чланова.

Председник Удружења **Светислав Станковић** дао је кратак пресек активности и подсетио да је 20. децембра 1960. године основан Клуб железничких пензионера чвора Београд, који је имао између 500 и 600 чланова. Оволики број чланова омогућавао је организовање разноврсних активности клуба, а посебно у периоду бивше Југославије, када пружана помоћ не само члановима клуба, већ се притицало у помоћ и железничарима Книна, као и железничарима других чворова.

**-Након усвајања новог Закона о удружењима грађана Србије, 15. маја 1997. године одржана је оснивачка скупштина на којој је донета одлука о оснивању Удружења железничких пензионера града Београда. За првог председника Удружења изабран је Добривоје Милановић, а дужност председника Скупштине тада је поверена Светозару Стаменковићу. Зато је Извршни одбор одлучио да ове године обележимо јубилеј, 20. година од оснивања, а 15. мај установљен је као дан нашег удружења**, - истакао је председник Светислав Станковић.

Славица Миросављев обавестила је чланове Скупштине са иницијативом да се од септембра организују излети, за које би требало издвојити између 1.500 и 2.000 динара.

**Б. РАДОЈИЧИЋ**

ИЗ НАШЕ ФОТОАРХИВЕ

## Службени вагон „Банатског ћире"

Једна од ретких пруга узаног колосека у Војводини повезивала је Зрењанин ( Велики Бечкерек) и место Радојево у близини Државне границе са Румунијом. Пруга је саграђена крајем 19. века, тачније 1898. године и била је повезана са градом Жомбољ, који је касније припао суседној Румунији. Након Другог светског рата пруга је демонтирана у зони државне границе са Румунијом и возови су саобраћали само до Радојева. Саобраћај се на прузи одвијао све до краја шездесетих година прошлог века. Маја 1968. године укинут је путнички саобраћај, а годину дана касније и теретни. Пруга је дефинитивно затворена за саобраћај почетком 1970. године када је и демонтирана.

На фотографији из 1970. године приказан је службени вагон узаног колосека у старом зрењанинском депоу, који је, осим службеног особља, превозио службену пошту и денчане пошиљке. Локомотиве и вагони са ове пруге су након укидања још неко време били гарирани у депоу, али су врло брзо касирани и са ове пруге није сачуван ни један вагон . Ј. В.

ОДАТА ПОЧАСТ МЛАДЕНУ НИКОЛИЋУ

## СЕЋАЊЕ

У оквиру прославе 20. годишњице од оснивања Удружења железничких пензионера града Београда, 15. маја је одата почаст Младену Николићу Млађи, који је преминуо 3. маја ове године у Београду. Радисав Главичић, председник Савеза удружења пензионисаних железничара Србије, рекао је да је Млађа заслужио да се по доброти памти и чува од заборава.

-Био је диван човек, колега и пријатељ, чији ћемо изузетан дух, доброту и племенитост носити у нама и кога ћемо увек памтити, казао је Главичић.

Младен Николић Млађа рођен је 27. марта 1932. године у Београду, а основну школу започео у Крушевцу, а завршио у Сарајеву. Априла 1941. године под присилом је прешао у Крушевац, где је завршио гимназију. Машински факултет завршава у Београду, а потом се запошљава на железници у машинској служби, као дипломирани машински инжењер. Након тога прелази у пословну зграду у одсеку Реда вожње, где је и окончао свој радни век. Млађа је био члан Удружења од оснивања 1997. године, био је члан Извршног одбора у два мандата, где је дао и највећи допринос. Био је изузетно коректан и дружељубив, и радио је више него што је био обавезан. Млађа ће бити упамћен као несебичан и добронамеран, јер је помагао свакоме ко му се обратио за помоћ.

Б. Р.

МАЧЕВАЛАЧКИ КЛУБ ЖЕЛЕЗНИЧАР ВИТЕЗ

# ВИЦЕШАМПИОНИ СРБИЈЕ У САБЉИ

Београдски мачевалачки клуб „Железничар Витез" освојио је другo место на овогодишњем првенству Србије у дисциплини сабља. Екипа Клуба „Железничар Витез" изгубила је у финалном мечу од екипе „Црвена Звезда" резултатом 45 : 27.

Према речима тренера **Зорана Чанковића**, екипа је наступила ослабљена, јер боли и спретнији мачеваоци у дисциплини сабља нису могли да се такмиче због бројних обавеза. Иначе, мачеваоци сабљаши БМК Железничар Витез у финале су ушли без борбе, јер се екипа Синђелића није појавила у полуфиналном мегдану.

У појединачној конкуренцији најбољи резултат постигао је **Огњен Кочевић** освојивши пето место, док је **Милош Стаменковић** био шести, **Велимир Чанковић** седми, а **Никола Јовановић** десети, међу 13 учесника такмичења.

ЗАВРШЕНА ОСМА СЕЗОНА ЗЛАТНЕ ЛИГЕ: ЖЕЛЕЗНИЧАРИ У МЕДИЈА ГРУПИ ЗАУЗЕЛИ 3. МЕСТО

# РАМПА У ЧЕТВРТФИНАЛУ ЗА ЖЕЛЕЗНИЧАРЕ

Екипа „Пруга - Железничари" постигла је значајан успех пласманом у завршницу такмичења „Златне лиге", у којој су се нашле најбоље пласиране екипе Групе медија и Бизнис групе.

Железничари су у Медија групи заузели треће место са освојених 29 бодова и гол разликом 53:39. Победили су у девет утакмица, две су играли нерешено, обе са Партизаном, а три су изгубили. Највише утакмица су играли голман **Славко Мелентијевић**, капитен екипе и **Горан Станојковић** по једанаест, **Милош Николић** десет и **Жељко Радојичић** девет. Другопласирани Партизан имао је само бод више од железничара, уз слабију гол разлику. Наша екипа у свим утакмицама наступала је пожртвовано, али врло фер и коректно. Од организатора такмичења железничари су добили посебне похвале, зато што су против екипе РТС играли са мањим бројем играча, пошто ривал није дошао у пуном саставу.

**29 БОДОВА ОСВОЈИЛИ СУ ЖЕЛЕЗНИЧАРИ У МЕДИЈА ГРУПИ**

Екипа Пруга - железничари

Железничари, иначе, не само да нису имали никакву подршку од фирми у којима раде, већ су имали проблема око ослобађања ради играња утакмица. Догађало се да су једва успевали да комплетирају екипу, а једном из тих разлога нису могли да наступе, па су утакмицу изгубили службеним резултатом. То их је и коштало другог места. Са те позиције би у завршној етапи такмичења имали нижепласирану екипу у Бизнис групи и имали би веће шансе за пласман у полуфинале.

Са треће позиције у Медија групи, у четвртфиналу су се, према пропозицијама, састали са екипом „Синдикат Телекома Србије". Екипа „Пруга - железничари" наступила је знатно ослабљена и без најбољих играча. У четвртфиналу нису могли да играју **Жељко Радојичић**, најбољи стрелац са постигнутих 10 голова, **Милош Николић** са постигнутих шест голова и асистент код великог броја датих голова и **Горан Станојковић** стандардни члан прве поставе. Стога није чудно што су утакмицу изгубили резултатом 5:0, мада су се дуго успешно носили са другопласираном екипом из Бизнис групе. Иста постава играла је све време, јер нису имали замену, док је противничка екипа на располагању имала 15 играча.

Иначе, победник овогодишње осме сезоне „Златне лиге" је екипа „Партизана", која је у финалу савладала „Војводину" са 2:0.

## АФОРИЗМИ

Чедомир Ј. Митић, афористичар

Знам човека: има визију, али нема паре.

Мом комшији још није цркла крава, а када ће - не знам.

Што рече песник: „Ја ти брате, волим да устанем у цик зоре - око пола дванаест."

Тренутно нам је програм „БРЗЕ ПРУГЕ" на стен-бају. Не желимо да у ЕУ уђемо пре предвиђеног и договореног рока.

Брате, пензија ми уопште није мала, само ми много кратко траје - вајка се пензионер.

Што рече песник: „Нек се прича и о нама - па макар и лепо".

Јесте да немамо ништа, али свега нам је доста.

Добро нам дошли страни инвеститори. Али ако нисте донели „кинту" одмах се боље вратите тамо одакле сте и дошли.

Власт се обраћа народу: Како се борите против климатских промена? А народ одговара: Одлично - увек оберемо зелен бостан пре времена.

Данас, када ми је све постало јасно - за све ми је касно.

## Позив

**Редакција листа „Пруга" позива све читаоце да нам достављате анегдоте, вицеве, афоризме или шаљиве догађаје из свакодневног живота и рада железничара и железнице. Најбоље ћемо редовно објављивати у листу „Пруга".**

пруга

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

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

**Директор Медија центра:**
Ненад Станисављевић

**Редактор:**
Ђура Лазић

**Техничко уређење:**
Немања Миновић

Лист излази два пута месечно.

Рукописи се не враћају.

**Штампани тираж:**
4.000 примерака

Лист је бесплатан.

**Штампа:**
д.о.о. "КОМАЗЕЦ", Инђија

## ЗА СВЕ ГЕНЕРАЦИЈЕ: ЖЕЛЕЗНИЧКИ МУЗЕЈ У „НОЋИ МУЗЕЈА“

# ВЕЛИКЕ и мале РЕВОЛУЦИЈЕ

**● Изложбом „Трилогија“ представљена три кључна историјска тренутка српских железница**

**● Емитован и документарац „Старо и ново“**

Многобројни посетиоци су 20. маја, у „Ноћи музеја“, имали прилике да се упознају са малим и великим револуцијама великог железничког система, који је био жила куцавица развоја земље у прошлом столећу. Три кључна историјска тренутка Први светски рат, диверзије у току Другог светског рата и прелазак с парне вуче на електрификацију пруге били су тема изложбе „Трилогија“ којом се Железнички музеј представио на овој четрнаестој по реду културно-уметничкој манифестацији.

Посетиоци у Железничком музеју

У склопу ове изложбе, са укупно 27 фотографија и три паноа са текстовима, представљен је и документарни филм, „Старо и ново“, у трајању од 17 минута, који се емитовао сво време трајања изложбе.

Осим тематске изложбе, посетиоци различите животне доби и занимања су се, као и претходинх година, веома интересовали за експонате у сталној музејској поставци.

Најмлађима је и овог пута највише пажње привукла макета са мини возовима, коју су представили чланови Клуба љубитеља железнице „Београд“.

**-Колеге и ја смо обишли све музеје у центру града, али је Железнички музеј на нас оставио посебан утисак. Највише нам се допало то што изложба има много слика и очуваних предмета још из доба изградње железнице**, каже студенткиња завршне године Правног факултета из Београда **Тамара Михајловић**.

Изложба је била отворена до 5. јуна. **Т.М.**

## У МУЗЕЈУ ЈУГОСЛАВИЈЕ ОТВОРЕНА ИЗЛОЖБА „ФИГУРЕ СЕЋАЊА”

# ПЛАВИ ВОЗ НА ИЗЛОЖБИ

У Музеју историје Југославије 25. маја отворена је изложба под називом „Фигуре сећања”, која у посебном делу приказује путујућу резиденцију или „Плави воз” као слику једног времена, где се путовање препознаје као аутономни механизам и покретач друштвених промена.

„Плави воз” приказан је као значајна фигура сећања кроз више сегмената и откривен феномен Титових путовања по Југославији и свету од 1947. до 1977. године, у период „хладног рата”.

Први пут у јавности је изложена макета вагон ресторана коју је фабрика железничких возила „Борис Кидрич” из Марибора поклонила Титу 1964. године. Кроз преглед Титове дипломатије, која се одвијала и у „путујућој резиденцији”, представљени су страни државници који су се сусретали са њим обилазећи разна индустријска места и објекте по Југославији. Посебан сегмент чини посета британске краљице Елизабете II Југославији 1972. године што је била њена прва посета некој социјалистичкој земљи. Осим државника, „Плавим возом” путовали су и грађани Југославије, а свако Титово путовање овим возом било је праћено многобројним организованим дочецима и испраћајима у различтим местима.

Посебан сегмент изложбе „Фигуре сећања” посвећен је обележавању 60 година од прве прославе Дана младости и прве Штафете младости 1957. године. На изложби ће сваке суботе бити организован Отворени депо који посетиоцима пружа могућност да се боље упознају са збирком штафета која се данас чува у музеју, а која броји преко 20.000 предмета.

На изложби је изложено и неколико експоната Клуба љубитеља железнице из Панчева везани за ову тематику.

Изложба ће бити отворена наредних годину дана.

**ЈОСИП ВЕБЕР**

**● Први пут у јавности изложена макета вагон ресторана специјалног воза, направљена 1964. године**

**● Подсећање на државнике који су путовали плавим возом ● Изложба у наредних годину дана**

Са изложбе у Музеју Југославије

### Организатори

**Аутори изложбе су Весна Микелић, виша кустоскиња, Марија Ђорговић, кустоскиња и Радован Цукић, кустос, сараднице на реализацији изложбе су Весна Павловић и Ада Влајић, кустоскиње, док су аутори поставке Драгана Марковић, архитектица и Мане Радмановић, графички дизајнер.**

# ЦВЕТНИ ВОЗИЋ

**Ни једно превозно средство нема толико заљубљеника, колико их имају железница и возови. Чак и више од тога, сва искуства показују да заљубљеници у железницу најприврженије, најоригиналније и најемотивније изражавају тај свој однос према возовима.**

**Да ли због бројних догодовштина и занимљивости, романтике путовања, присности сапутника или комоције превоза, тек сигурно је да железница има најбројнију армију својих фанова широм света.**

**Оком камере забележили смо овај оригиналан Цветни возић, у једном дворишту на Космају. На први поглед види се да је двориште за пример уређено и са пуно љубави дотерано и украшено, а посебно га улепшавају многобројне словеначке мушкатле.**

**Али, читавим двориште доминира дрвена макета железничке композиције препуна свежег цвећа. Несумњиво домаћини уживају у овом оригиналном цветном железничком аранжману, али је још сигурније и да су велики заљубљеници у возове.**

**Нека ова фото вест са Космаја буде позив и другим нашим читаоцима да нам пошаљу фотографије оваквих и сличних занимљивости, које на речит начин доказују велику заљубљеност и наклоност у железницу и возове.**