



**ПРЕДСЕДНИК АЛЕКСАНДАР ВУЧИЋ ОБИШАО РАДОВЕ НА ИЗГРАДЊИ  
ВИЈАДУКТА „ЧОРТАНОВЦИ“ НА ПРУЗИ ЗА ВЕЛИКЕ БРЗИНЕ БЕОГРАД-  
БУДИМПЕШТА**

# ВИЈАДУКТ „ЧОРТАНОВЦИ“ БИЋЕ СИМБОЛ НАПРЕТКА СРБИЈЕ



странице 2 и 3

• Модернизација и изградња двоколосечне отворене пруге Стара Пазова – Нови Сад (40,4 километра), укључујући и изградњу тунела и вијадукта „Чортановци“, део су пројекта изградње пруге за велике брзине између Београда и Будимпеште • Граде се две тунелске цеви, свака са по једним колосеком, дужине од по 1,2 километра. Вијадукт ће бити дужине 2,9 километара и носиће га 59 стубова, од којих ће највиши бити 28 метара.

**МИНИСТАРКА МИХАЈЛОВИЋ ОБИШЛА  
РАДОВЕ НА РЕКОНСТРУКЦИЈИ ПРУГЕ  
ЈАЈИНЦИ – МАЛА КРСНА И ОБИЛАЗНИЦИ  
ОКО БЕОГРАДА**

## ПОВЕЗИВАЊЕ РАЗЛИЧИТИХ ВИДОВА САОБРАЋАЈА ВЕЛИКА ШАНСА ЗА РАЗВОЈ СРБИЈЕ



страница 4

## ТРАДИЦИЈА ДУГА 135 ГОДИНА ОБАВЕЗУЈЕ НАС ДА ЖЕЛЕЗНИЦУ ВРАТИМО У ЖИВОТ ГРАЂАНА И ПРИВРЕДЕ СРБИЈЕ



Поштом председница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, проф. др Зорана Михајловић, честитала је свим радницима железнице 15. септембар, Дан железничара, и 135. рођендан железнице у Србији.

"У својој другој историји не памти се овако снажна модернизација железнице у Србији још од градње првих пруга пре више од једног века. Годинама запуштена занемарена, остављена да пропадане железница се данас буди и развија са јасним циљем: да се врати тамо где јој је и место, а то је живот наших грађана и наше привреде", навела је Михајловићева.

Наставак на страни 11

**ЗА ЖЕЛЕЗНИЦУ ПЕТ МИЛИЈАРДИ ЕВРА**

## НОВА СЛИКА СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА



• Повезати све делове града и градске општине  
• Од 8. децембра градском железницом и до Лазареваца

страница 6

**САРАДЊА МИНИСТАРСТВА, ГРАДА И  
ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРЕДУЗЕЋА НА РАЗВОЈУ БГ:ВОЗ-а**

страница 7



## ОД 1. СЕПТЕМБРА УВЕДЕН БГ:ВОЗ ДО МЛАДЕНОВЦА

**ПОЧЕЛИ РАДОВИ НА МОДЕРНИЗАЦИЈИ  
ТЕХНИЧКО-ПУТНИЧКЕ СТАНИЦЕ ЗЕМУН**

## САВРЕМЕНИ ЦЕНТАР ЗА ОДРЖАВАЊЕ ПУТНИЧКИХ ВОЗОВА



страница 9

**ПОТПИСАНА ДЕКЛАРАЦИЈА О ЈЕДНАКИМ  
МОГУЋНОСТИМА ЗА ЖЕНЕ И МУШКАРЦЕ У  
ТРАНСПОРТУ**

## ОХРАБРИМО ЖЕНЕ ДА СЕ УКЉУЧЕ У СЕКТОР ТРАНСПОРТА



страница 11



5

милијарди  
евра вредност  
инвестиција на  
железници



### НАКОН ШЕСНАЕСТ ГОДИНА СТИЖУ НОВЕ ДРЕЗИНЕ

„Инфраструктура железнице Србије“ уговорила је са француском компанијом „Гајсмар“ набавку пет дрезина. Вредност уговора је око четири и по милиона евра. Средства су обезбеђена из кредита Европске банке за обнову и развој. Три дрезине већ су стигле, а преостале две биће испоручене до јануара 2020. године. Набавком механизације за одржавање електротехничке железничке инфраструктуре стварају се услови за интензивирање активности на текућем одржавању пруга.

### ИЗЈАВА БРОЈА

До 2024. имаћемо савремене железничке трасе које ће повезати највеће градове у Србији: Београд, Нови Сад и Суботицу.

**Игор Мирковић,**  
ПРЕДСЕДНИК ПОКРАЈИНСКЕ ВЛАДЕ



### ПОЧИЊЕ РЕКОНСТРУКЦИЈА ЖЕЛЕЗНИЧКИХ СТАНИЦА

На прузи између Београда и Ваљева до краја месеца ће бићи уређено 11 станичних зграда: у Белој Реци, Барајеву, Барајеву-Центру, Великом Борку, Степојевцу, Врецима, Лазаревићу, Лајковцу, Словцу, Дивцима и Ваљеву. Инфраструктура железнице Србије тај посао реализоваће у сарадњи са друштвеним компанијама које учествују у пројекту модернизације српских железница, које ће бесплатним радом подржати уређење железничких станица.

## ПРЕДСЕДНИК АЛЕКСАНДАР ВУЧИЋ ОБИШАО РАДОВЕ НА ИЗГРАДЊИ ВИЈАДУКТА „ЧОРТАНОВЦИ“ НА ПРУЗИ ЗА ВЕЛИКЕ БРЗИНЕ БЕОГРАД–БУДИМПЕШТА

# ВИЈАДУКТ „ЧОРТАНОВЦИ“ БИЋЕ СИМБОЛ НАПРЕТКА СРБИЈЕ



• Модернизација и изградња двоколосечне отворене пруге Стара Пазова – Нови Сад (40,4 километра), укључујући и изградњу тунела и вијадукта „Чортановци“, део су пројекта изградње пруге за велике брзине између Београда и Будимпеште • Граде се две тунелске цеви, свака са по једним колосеком, дужине од по 1,2 километра. Вијадукт ће бити дужине 2,9 километара и носиће га 59 стубова, од којих ће највиши бити 28 метара.

Председник Србије Александар Вучић обишао је радове на изградњи вијадукта „Чортановци“ на железничкој деоници Стара Пазова – Нови Сад, у оквиру изградње пруге за велике брзине између Београда и Будимпеште. Обиласку су присуствовали и потпредседница Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорана Михајловић, амбасадор Руске Федерације у Србији Александар Боцан-Харченко и покрајински премијер Игор Мирковић. У обиласку су

учествовали и вршилац дужности генералног директора „Инфраструктуре железнице Србије“ Мирољуб Јевтић, генерални директор руске компаније „РЖД Интернешнл“ Сергеј Павлов, представници Министарства и железничког сектора.

Председник је, након обиласка радова на овој деоници пруге између Београда и Новог Сада, нагласио да су радови на изградњи вијадукта и тунела код Чортановаца највећи железнички инфраструктурни пројекат који се

тренутно изводи у Европи. Вијадукт дужине три километра налази се на излазу из тунела на месту где се брдовит терен спушта у равницу. Носиће га 59 стубова, од којих ће највиши бити 28 метара.

– Тунел и вијадукт „Чортановци“ највећи су железнички инфраструктурни пројекат који се тренутно изводи у Европи. Ако је мост Врла симбол Грделице, вијадукт код Чортановаца биће симбол свеукупног напретка Србије, брзих пруга и можда најлепше место које може да се види, истакао је председник.

Желим свима да се захвалим на овом величанственом дану. Овај резултат ће бити подстрек да се настави са инвестицијама и у другим деловима Србије. Честитам вам свима и хвала што градите Србију, треба да се поносите пред својом децом и унуцима – рекао је председник Вучић.

Он је истакао да је веома задовољан како радови напредују и да ће се, када пројекат буде завршен, од центра Београда до центра Новог Сада стизати за 30 минута.

### Величанствен пројекат

Ово све што видимо је величанствено и обећавајуће и можда не постоји реч ни на српском, ни на руском која би била прави одраз димензија овог пројекта. Јасно је да је реч о пројекту на нивоу најмодернијих стандарда. Он је и од европског значаја и биће део коридора који ће додатно повезати јужни део Европе

са централном и западном Европом – рекао је амбасадор Русије Александар Боцан-Харченко након обиласка радова са председником Србије.

Он је истакао да наше две земље раде у корист интереса и Србије и Русије, у корист билатералне сарадње, али европских свеобухватних интереса и благостања. Изразио је захвалност Руским железницама на свему што

### Чортановци највеће градилиште у Европи

Радове на модернизацији и изградњи двоколосечне пруге Стара Пазова – Нови Сад, укључујући и изградњу тунела и вијадукта „Чортановци“, изводи руска компанија „РЖД Интернешнл“, а пројекат се финансира из руског кредита за модернизацију српских железница. У оквиру радова на изградњи тунела, граде се две тунелске цеви, свака са по једним колосеком, дужине од по 1,2 километра. Радови на ископавању истовремено се изводе са обе стране тунела и у обе тунелске цеви, што значи да се радови одвијају истовремено из четири различита правца. До сада је комплетно пробијено 890 метара, од укупне дужине обе тунелске цеви.

Вијадукт је лоциран непосредно уз десну обалу Дунава, дужине 2,9 километра и носиће га 59 стубова, од којих ће највиши бити 28 метара.

До сада су завршени радови на изградњи темеља свих 59 стубова, а у потпуности је изграђено 56 стубова, док је на преостала три стубна места изградња у завршној фази. Поред изградње стубова, изводе се и радови на изградњи главних носача конструкције вијадукта.

Радови су почели 11. августа 2017. године, а рок за завршетак је 52 месеца. Вредност посла је 337,6 милиона долара.



раде и задовољство што постоји одлична сарадња између српских и руских стручњака. Руски амбасадор је рекао да

у железничком саобраћају и да заједнички пројекти са Руским железницама доприносе том циљу.

документација за наставак реконструкције барске пруге, од Ваљева до границе са Црном Гором, где очекујемо да почнемо радове 2021. године – рекла је она.

### Обнова регионалних пруга

Вршилац дужности генералног директора „Инфраструктуре железнице Србије“ Мирољуб Јевтић у изјави за медије поводом обиласка градилишта у Чортановцима рекао је да радови на изградњи вијадукта и тунела треба да буду завршени до краја 2021. године.

Он је истакао да се модернизација и обнова железничке инфраструктуре у Србији одвија у два правца. Један правац су велики инвестициони пројекти, а други

– обнова и ревитализација регионалних пруга.

Када је реч о инвестиционим пројектима, то је изградња пруге за велике брзине Београд – Суботица – Будимпешта. У модернизацију пруге Стара Пазова – Нови Сад, дуге 40,4 километра, коју граде руски партнери, биће инвестирано укупно 614 милиона евра, у деоници од Новог Сада до Суботице дугу 108,1 километар међу којима обиласка градилишта у Чортановцима рекао је да радови на изградњи вијадукта и тунела треба да буду завршени до краја 2021. године.

Међутим, да би сви ови пројекти имали пуни значај, „Инфраструктура железнице Србије“ ревитализује и регионалне пруге. У овом тренутку самостално изводимо радове

на пругама Крагујевац – Лапово, Марковац – Ресавица и Кумане – Банатско–Милошево. Деоницу Крагујевац – Лапово завршићемо већ до 30. септембра ове године. Поред тога, реконструисамо још две регионалне пруге Ниш–Зајечар

### У плану и модернизација барске пруге

Председник Србије Александар Вучић најавио је, приликом обиласка радова у Чортановцима, да ће разговарати са Црном Гором око планова за модернизацију пруге Београд–Бар, како би црногорска страна урадила свој део посла на том пројекту.

Он је рекао да Руси раде пројекат Ваљево – Врбница, дужине 210 километара, да је рађена реконструкција пруге Ресник – Ваљево, а кад се то заврши за седам, осам или десет месеци, онда ће се видети како ће се пронаћи новац у оквиру великог инвестиционог плана од 10 милијарди евра, да се те железничке трасе споје са Црном Гором.

„Тај пројекат је веома важан и брзо ће се кренути у његову реализацију“, најавио је Вучић и додао, „да ће се, такође, брзо кренути у извођење пројекта на железничким деоницама Београд–Ниш и Ниш–Прешево“.

„Пруге и железнице су биле готово укинуте у Србији али сада“, рекао је он, „ситуација је боља, па ће се и од Београда до Бара железницом стизати за шест и по сати, а не као што је то случај данас да пут траје 14–15 сати.“

и Суботица – Сента, а радове изводе други извођачи који су изабрани на јавном тендеру“, закључио је Јевтић.

**Љ. Богдановић**  
**Н. Аврамовић**





МИНИСТАРКА МИХАЈЛОВИЋ ОБИШЛА РАДОВЕ НА РЕКОНСТРУКЦИЈИ ПРУГЕ ЈАЈИНЦИ – МАЛА КРСНА И ОБИЛАЗНИЦИ ОКО БЕОГРАДА



## ПОВЕЗИВАЊЕ РАЗЛИЧИТИХ ВИДОВА САОБРАЋАЈА ВЕЛИКА ШАНСА ЗА РАЗВОЈ СРБИЈЕ

• Србија је најкраћа рута између истока и запада – железничка траса преко Србије за 350 километара краћа него преко Бугарске и Румуније • Због лошег стања пруге, на овој деоници дуже од две године нису саобраћали путнички возови • Српске железнице стратешко опредељење Владе

Потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, проф. др Зорана Михајловић, обишла је 30. септембра радове на реконструкцији пруге Јајинци – Мала Крсна и на изградњи сектора 6 обилазнице око Београда од Остружнице до Бубањ потока и том приликом истакла да је то начин на који се данас Србија развија – повезивањем различитих видова саобраћаја.

Ако идете железницом, траса је краћа за 350 км него да се иде Коридором 4 преко Бугарске и Румуније. То је велика предност и даје Србији могућност да се развија. Срамота је што се деценијама пре није улагало у железнице – рекла је она. Потпредседница Владе додала је да је од виталне важности за развој Србије повезивање различитих видова саобраћаја, и истакла да су подједнако важни и железнички и друмски Коридор 10, као и развој водног саобраћаја, да би Србија максимално искористила предност повољног географског положаја.

Реконструисаћемо пругу у дужини од 55 км, а уз то и 13 км станичних колосека и изградимо потпуно нову станицу у Малој Крсни. Пројекат подразумева и реконструкцију осам станица, изградњу шест стајалишта, три тунела и два моста, а за становнике градске општине Вождовац како би лакше могли да приђу робној кући „Икеа“.

### Успостављена карго линија између Србије и Кине

Потпредседница Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Зорана Михајловић изјавила је приликом обиласка радова на реконструкцији пруге Јајинци – Мала Крсна да је успостављена прва карго железничка линија између Србије и Кине. – Први теретни воз између Кине и Србије је велика ствар, некада давно је постојало нешто слично, па је укинута. Воз је кренуо у уторак, 24. септембра, из кинеског града Ђинана, у провинцији Шангдонг за Србију. У овој композицији налази се опрема коју кинеске компаније користе за изградњу брзе пруге од Београда до Будимпеште. Овим је Србија добила железничку карго линију са Кином – објаснила је она. Раздаљина између Ђинана и Београда је око 10.500 километара и возња ће трајати 25 дана. Воз пролази кроз Кину, Казахстан, Русију, Украјину, Словачку и Мађарску, одакле долази у Србију. – Отварање ове железничке карго линије између Кине и Србије ствара могућности и за све привреднике из Србије, али и региона, да могу своју робу да пласирају на кинеско тржиште, као и да увозе потребну робу из Кине, јер је железнички транспорт много исплативији од ваздушног и поморског саобраћаја – истакла је Михајловић. Она је истакла да је подједнако важно радити на поједностављењу процеса контроле на граничним прелазима како би роба која у транзиту пролази кроз Србију могла бити што пре превезена.

организација рада омогућила је да се радови између Јајинаца и Мале Крсне тренутно изводе на десет места. Од почетка радова до сада, поред осталог, демонтирано је 59 километара постојеће контактне мреже и око десет километара колосека, уклоњен је тузаник у дужини од око 26 километара и постављена кранска стаза дуга два километра. На градилишту је до сада, допремљено и 4.300 тона шина, 12.000 комада прагова и 10.600 кубика тузаника.

Финансирање је обезбеђено из кредита Европске банке за обнову и развој, а радове на реконструкцији грађевинске и електротехничке инфраструктуре на овој прузи изводи конзорцијум француске компаније „Колас“ и српске „Енергопроект“.

Након реконструкције пруге, возови ће овом деоницом уместо досадашњих 50 километара на сат ићи до 120 км/сат.

„Инфраструктура железнице Србије“ је повећала носивост пруге преко Младеновца са 20 на 22,5 тона по осовини и на тај начин омогућила да се и у условима обуставе саобраћаја на деоници Јајинци – Мала Крсна, теретни железнички саобраћај на Коридору 10 у потпуности редовно одвија.

Истовремено, реконструкцијом и посудањем станичним особљем станица Ковачевац и Кусадак повећана је пропусна моћ пруге преко Младеновца.

Предвиђени рок за завршетак радова је 450 дана, односно 22. август 2020. године.

Н. Аврамовић



РЕКОНСТРУИСАНОМ ПРУГОМ ОД КРАГУЈЕВЦА ДО ЛАПОВА ЗА 31 МИНУТ

## КРЕНУО ПРВИ ВОЗ ИЗМЕЂУ КРАГУЈЕВЦА И МЛАДЕНОВЦА

• Реконструисаном деоницом брзином од 100 км/ч • У Младеновцу веза за БГ:ВОЗ • следеће године реконструкција 57 километара пруге од Крагујевца до Краљева

Из железничке станице Крагујевац, 1. октобра у четири сата и девет минута, кренуо је први воз за Младеновац и стигао по реду војње, за 31 минут. Реконструисаном пругом од Крагујевца до Лапова воз је саобраћао брзином од 100 километара на сат.

– Прва возња новоуведеног воза Крагујевац–Лапово–Младеновац прошла је у најбољем реду и по прописаним елементима реда војње, и надамо се да ће корисници превоза бити задовољни квалитетом пружене услуге. Већ на првом возу било је више од тридесет путника изјавио је након прве војње реконструисаном пругом генерални директор „Инфраструктуре железнице Србије“ Мирољуб Јевтић, који је са сарадницима путовао првим возом из Крагујевца до Младеновца.

Данас возови између Крагујевца и Лапова саобраћају реконструисаном пругом брзином од 100 км/сат, а време

Воз из Крагујевца полази у 04.09 сати и у Лапово стиже у 05.43 сати. Из Младеновца воз за Крагујевац полази у 17.25 сати и стиже у Лапово у 18.19 сати, а у Крагујевац у 18.56 сати.

Возови између Крагујевца и Младеновца стају у железничким станицама: Јовановац, Бадњевац, Баточина, Лапово, Лапово Варош, Велика Плана, Паланка и Кусадак.

Осим ових возова, од 1. октобра су уведени у саобраћај и возови између Крагујевца и Лапова, који ће свакодневно из Крагујевца полазити у 20.30 сати и у Лапово стизати у 21.01 сати, док ће из Лапова полазити у 3.25 сати и у Крагујевац стизати у 3.56 сати.

Време путовања осталих возова између Крагујевца и Лапова такође је скраћено након реконструкције.

Почетком септембра министарка обишла радове

Потпредседница Владе и министарка грађевинарства,

опремљени као и сви други нови возови, и да ћемо моћи грађанима овог дела Србије да коначно дамо оно што је требало да имају претходних 20-30 година, а то је модерна железница, модеран воз који ће ићи просечном брзином 100 км/сат“, најавила је

2020. годином, на територији Републике Србије, завршићемо реконструкцију укупно 800 километара регионалних пруга. Регионалне пруге једнако су важне за бољи живот грађана, као и главни коридори које модернизujemo, и наш задатак је да створимо услове да



Шеф станице Саша Петровић даје рапорт министарки

министарка почетком септембра у железничкој станици Баточина.

„Оно што ме посебно радује јесте да реконструкцију ради наше предузеће – „Инфраструктура железнице Србије“, нагласила је министарка и подсетила да пре 2014. није реконструисан ниједан километар регионалних пруга,

се и тим пругама иде брзо, и новим возовима“.

„После реконструкције ове пруге, изводиће се радови и на деоници од Крагујевца до Краљева, дугој 57 километара, што је важно за боље повезивање и развој Шумадијског округа, као и бољи и квалитетнији живот житеља овог дела“, најавила је министарка.

Током обиласка радова у септембру, у железничкој станици Баточина, в.д. генералног директора „Инфраструктуре железнице Србије“ Мирољуб Јевтић најавио је да ће радови на реконструкцији пруге између Лапова и Крагујевца бити завршени месец дана пре рока – 30. септембра, а да ће први воз између ова два града кренути 1. октобра. Јевтић је објаснио да ће воз саобраћати на релацији Лапово–Крагујевац и даље до Младеновца, где ће имати везу и са БГ возом.

Обраћајући се присутнима у железничкој станици Баточина, начелница Шумадијског округа, Биљана Илић Стошић, рекла је да ће од 1. октобра грађани моћи поново да путују возом по повољнијој цени од цене аутобуске карте. „Осим у путничком саобраћају, ова пруга значајна је и за теретни саобраћај и за све компаније које овде послују“, закључила је начелница округа.

Б. Гордић

Пругу Крагујевац–Лапово у протеклим седам месеци, сопственим средствима, радном снагом и механизацијом реконструисала је „Инфраструктура железнице Србије“ у оквиру Трогодишњег програма обнове регионалних пруга у Србији. Радови су обухватили замену шина, прагова и тузаника, затим регулисање колосека, као и санацију доње дела колосека у дужини од 2,9 километра, на оним местима где су поплаве и временске непогоде створиле оштећења.

У оквиру изведених радова грађевински је урађено свих пет путних прелаза између Крагујевца и Лапова. У стајалиштима Миловац, Градац и Јовановац постављени су перони, док су на траси новоуведене линије уређене станичне зграде Баточина, Лапово, Лапово Варош, Велика Плана, Паланка, Кусадак, Ковачевац и Младеновац, као и стајалишта Ратаре и Рабровац.

Брзина возова након реконструкције пруге је 100 км/сат у путничком саобраћају и 60 км/сат у теретном, а осовинска носивост пруге је повећана са 18 на 22,5 тона по осовини.

Пруга Крагујевац–Лапово изграђена је 1887. године. Нове шине на овој прузи постављене су између 1962. и 1964. године, а последњи пут њена реконструкција урађена је између 1968. и 1970. године, када је оспособљена за пројектоване брзине између 60 и 100 километара на сат. Железничка станица Крагујевац обновљена је пре пуних четрдесет година.

Због вишедеценијског неодржавања пруге између Крагујевца и Лапова, брзине возова биле су смањене на свега 40 километара на сат, са већим бројем деоница на којима је она била ограничена на брзине између 10 и 30 километара на сат.

путовања путничких возова на овој релацији скраћено је на свега 31 минут, колико између ова два места путују и аутобуси.

Свакодневно, између Крагујевца и Младеновца саобраћају возови са везом у Младеновцу за БГ Воз, која путницима омогућава да поуздано и брзо стигну до центра главног града.

саобраћаја и инфраструктуре, проф. др Зорана Михајловић, обишла је 2. септембра радове на реконструкцији пруге Лапово–Крагујевац, који су започели 7. марта ове године.

„Драго ми је да смо овде пред сам крај завршетка реконструкције пруге и драго ми је да ћемо 1. октобра сести у нове возове, који ће бити



**ЗА ЖЕЛЕЗНИЦУ ПЕТ МИЛИЈАРДИ ЕВРА**

**НОВА СЛИКА СРПСКИХ ЖЕЛЕЗНИЦА**



• За три године биће реконструисано осамсто километара регионалних пруга • Повећан број путника ка Вршцу и Ваљеву • Важна сарадња железничких предузећа

Потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, проф. др Зорана Михајловић, рекла је да је вредност инвестиција на железници око пет милијарди евра, да се путници на модернизованим пругама враћају возу као превозном средству и да је следећи циљ да Србија искористи свој повољан положај као транзитна рута за превоз терета.

Мирољуб Јевтић, в.д. генералног директора "Инфраструктура железнице Србије", рекао је да су регионалне пруге биле у веома лошем стању јер у њих није улагано веома дуго, и по 50 или 100 година, и да је план да се у периоду 2018–2020. реконструише око 800 километара регионалних пруга, у које ће бити уложено око 330 милиона евра.

"Пругом Шабац–Лозница се раније ишло од 10 до 30 километара на сат, сада се иде 80 километара на сат, од Лапова до Крагујевца се ишло до 40 километара на сат, а од октобра новинарима у Влади Србије да се, у односу на 2012. и 2013, кад се српским пругама ишло од 20 до 40 километара на сат и ни динар није улаган у обнову пруга, данас полако мења слика о железници.

"Од 2014, ми смо засукали руке јер је за нас железница једнако важна као и аутопутеви које градимо. Поред тога што градимо брзу пругу Београд–Будимпешта и реконструишемо барску пругу, улажемо и у регионалне пруге. У 2018, 2019. и 2020. години укупно ће бити реконструисано око 800 километара регионалних пруга", рекла је Михајловићева.

По речима министарке, захваљујући урађеним реконструкцијама, возови данас на пруги од Београда до Ваљева, од Београда до Вршца или од Шапца до Зворника иду у просеку између 80 и 110 километара на сат и на појединим линијама има и до 60 одсто више путника. "То показује да људи желе да се возе возом, али возом који ће бити модеран, срећен и једнако брз као и аутобус", додала је она.

Министарка је истакла да је задобре резултате и ефикасан рад железничких компанија посебно важна координација између њих.

Б. Гордић

**ЗОРАНА МИХАЈЛОВИЋ ОБИШЛА РАДОВЕ НА ИЗГРАДЊИ НОВЕ ТЕРЕТНЕ ПРУГЕ**

**СМЕДЕРЕВО ЋЕ БИТИ ЧВОРИШТЕ ЗА ТЕРЕТНИ САОБРАЋАЈ**

Потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, проф. др Зорана Михајловић, обишла је 23. августа радове на изградњи нове теретне пруге у Смедеру и поручила да ће захваљујући улагању у инфраструктуру овај део Србије постати чвориште за теретни саобраћај.

Нова теретна пруга дужине 7,5 километара важна је због повезивања луке и будуће индустријске зоне са железничким Коридором 10, и повезивања неколико видова саобраћаја – водног, друмског и железничког. У њену изградњу уложено је 9,5 милиона евра – рекла је Михајловићева, која је у Смедеру поред пруге обишла и нову станичну зграду.

Железничка пруга од постојеће пруге Мала Крсна – Смедерево до станице Лука Смедерево, прва је пруга у Србији изграђена искључиво за теретни железнички саобраћај. Нова пруга Језава – Лука Смедерево је електрифицирана, а преко пруге Смедерево – Мала Крсна повезује се са железничким Коридором 10. Осим Луке Смедерево, нови-



лика, него и град туризма, – Изградњу ове пруге су с обзиром на то да ће изме-



• Нова пруга Језава – Лука Смедерево је прва пруга у Србији изграђена искључиво за теретни железнички саобраћај • Нема важније стратешке ствари од повезивања различитих видова саобраћаја • Улагање у инфраструктуру битно и за локалну заједницу и за привреду

лика, него и град туризма, – Изградњу ове пруге су с обзиром на то да ће изме-

**Пуна безбедност на путном прелазу**

Одговарајући на питање новинара, Мирољуб Јевтић, в.д. генералног директора компаније "Инфраструктура железнице Србије" је објаснио да је путни прелаз, који је саграђен на деоници где се ова теретна пруга укршта са путем од Смедерева ка Ковину, обезбеђен рампама. Он је, такође, истакао да ће се у тзв. „блоку“, који је изграђен у близини овог прелаз, налазити и радници који ће руковати овим путним прелазом, чиме ће он бити максимално обезбеђен.



ница док је био премијер, Борис Тадић као председник, али тек са Александром Вучићем као премијером Влада је доне-ла одлуку да се ова пруга гради, а сада је и завршавамо – навела је Михајловићева, и нагласила да је свако улагање у инфраструктуру важно како би људи остали да живе у својим градовима и како би долазили нови инвеститори.

Небојша Павловић, начелник Подунавског округа, рекао је да је ово трећа посета потпредседнице Владе округу ове године, као и да је округ посетио и председник Србије, те да је у току реализација пројекта који су тада договорени.

Изградња нове теретне пруге, као и улагања у државне зграђена пруга повезаће и будућу индустријску зону Смедерево са постојећом мрежом пруга у Србији, чиме ће будућим инвеститорима у индустријској зони бити омогућена квалитетна и поуздана транспортна веза. Михајловићева је нагласила да нема важније стратешке ствари од повезивања различитих видова саобраћаја за овај део Србије и да ће реализација овог пројекта омогућити покретање неких других пројеката у граду на Дунаву. Она је истакла да ће овај пројекат допринети да Смедерево не буде само град че-

лика, него и град туризма, – Изградњу ове пруге су с обзиром на то да ће изме-

**Пуна безбедност на путном прелазу**

Одговарајући на питање новинара, Мирољуб Јевтић, в.д. генералног директора компаније "Инфраструктура железнице Србије" је објаснио да је путни прелаз, који је саграђен на деоници где се ова теретна пруга укршта са путем од Смедерева ка Ковину, обезбеђен рампама. Он је, такође, истакао да ће се у тзв. „блоку“, који је изграђен у близини овог прелаз, налазити и радници који ће руковати овим путним прелазом, чиме ће он бити максимално обезбеђен.



ница док је био премијер, Борис Тадић као председник, али тек са Александром Вучићем као премијером Влада је доне-ла одлуку да се ова пруга гради, а сада је и завршавамо – навела је Михајловићева, и нагласила да је свако улагање у инфраструктуру важно како би људи остали да живе у својим градовима и како би долазили нови инвеститори.

Небојша Павловић, начелник Подунавског округа, рекао је да је ово трећа посета потпредседнице Владе округу ове године, као и да је округ посетио и председник Србије, те да је у току реализација пројекта који су тада договорени.

Изградња нове теретне пруге, као и улагања у државне зграђена пруга повезаће и будућу индустријску зону Смедерево са постојећом мрежом пруга у Србији, чиме ће будућим инвеститорима у индустријској зони бити омогућена квалитетна и поуздана транспортна веза. Михајловићева је нагласила да нема важније стратешке ствари од повезивања различитих видова саобраћаја за овај део Србије и да ће реализација овог пројекта омогућити покретање неких других пројеката у граду на Дунаву. Она је истакла да ће овај пројекат допринети да Смедерево не буде само град че-

лика, него и град туризма, – Изградњу ове пруге су с обзиром на то да ће изме-

лика, него и град туризма, – Изградњу ове пруге су с обзиром на то да ће изме-

лика, него и град туризма, – Изградњу ове пруге су с обзиром на то да ће изме-

**Радови у две фазе**

Марко Дишић, руководилац грађевинских радова на саобраћајницама у „Страбагу“, фирми која је изводила радове, објаснио је да се пројекат реализовао у две фазе током 2018. и 2019. године. Он је објаснио да се пруга састоји из јавне железничке инфраструктуре и 1.150 метара индустријског колосека, као и да су у оквиру пројекта изграђени нови објекти и нове станичне зграде. Осим тога, он је истакао да су изграђена и 4 објекта скретенских блокова који служе за сигнализацију, као и три железничка моста различитих распона од 15 до 24 метра и пет пропуста.



**САРАДЊА МИНИСТАРСТВА, ГРАДА И ЖЕЛЕЗНИЧКИХ ПРЕДУЗЕЋА НА РАЗВОЈУ БГ:ВОЗ-а**



**ОД 1. СЕПТЕМБРА УВЕДЕН БГ:ВОЗ ДО МЛАДЕНОВЦА**

Након што је у саобраћај 1. септембра уведено три поласка БГ:ВОЗ-а из Београд Центра ка Младеновцу и исто толико из Младеновца ка престоници, потпредседница српске Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорана Михајловић најавила је да ће од 8. децембра бити успостављена градска линија и до Лазаревца.

На састанку одржаном 25. септембра са представницима Града Београда и железничких предузећа разговарано је о припремама за реализацију пројекта изградње бео-

**Девет година градске железнице**

П БГ:ВОЗ, као нови градски превоз, почео је са радом 1. септембра 2010. године. Нови градски превоз био је резултат сарадње "Железница Србије" и Града Београда, који је у овај пројекат уложио око десет милиона евра у инфраструктуру и у ремонт девет електромоторних гарнитуре. Прва линија градске железнице спајала је Нови Београд и Панчевачки мост.

градског метроа, али и о пла-новима за даљи развој БГ:ВОЗ-а. Овом приликом разматрано је и увођење нових и уређење постојећих стајалишта градске железнице.

"Влада Србије улаже у развој и модернизацију железнице у целој Србији, али је подједнако важно да, упоредо са припремом за изградњу метроа, искористимо потенцијал железнице за боље повезивање унутар Београда, односно приградских општина са центром, кроз развој БГ:ВОЗ-а", рекла је Михајловићева.

"Наш циљ је да сваки део Београда повежемо са центром града, односно да

**Повезати све делове града и градске општине • Од 8. децембра градском железницом и до Лазаревца**

после Младеновца направимо директну везу БГ:ВОЗ-ом и за грађане Лазаревца и Барајева", рекла је заменик градоначелника Горан Весић.

Ка Младеновцу три пута дневно

Возови из система градске железнице БГ:ВОЗ почели су да саобраћају на релацији Београд Центар – Младеновац – Београд Центар од недеље, 1. септембра. Композиције

Београда до Младеновца у 04.22, 15.56 и 16.56 часова, а долазак у Младеновац у 5.33, 17.20 и 18.16 часова. Из станице Младеновац возови крећу у: 05.47, 06.07 и 18.32 часа, а стижу у Београд Центар у: 7.06, 7.30 и 19.46 часова.

БГ: ВОЗ-ови са поласком из Београда у 16.56, а из Младеновца у 5.47 часова саобраћају радним данима, док суботом, недељом и државним празницима неће саобраћати.

Возови на овој релацији заустављаће се на десет успутних станица ради уласка и изласка путника и то: Раковица, Кнежевац, Кијево, Ресник, Рипањ, Кљење, Рипањ Тунел, Раља, Сполот Крсајски и Влашко Поље.

Град планира продужетак још три линије БГ:ВОЗ-а

По речима заменика градоначелника, Београд преговара и са Панчевом да се постојеће линије БГ:ВОЗ-а продуже од Овче до Панчева, како је то било некада када је саобраћао „Беоовз“. Један од услова за повезивање Панчева у систем београдске железнице јесте увођење у систем наплате карата „Бусплус-а“, који функционише у возовима из система БГ:ВОЗ-а.

лазака буде повећан, како капацитети железнице то буду дозвољавали. На релацији Београд Центар – Младеновац – Београд Центар три пута дневно у оба смера. Полазак из станице Београд Центар у: 04.22, 15.56 и 16.56 часова, а долазак у Младеновац у 5.33, 17.20 и 18.16 часова. Из станице Младеновац возови крећу у: 05.47, 06.07 и 18.32 часа, а стижу у Београд Центар у: 7.06, 7.30 и 19.46 часова.

БГ: ВОЗ-ови са поласком из Београда у 16.56, а из Младеновца у 5.47 часова саобраћају радним данима, док суботом, недељом и државним празницима неће саобраћати.

Возови на овој релацији заустављаће се на десет успутних станица ради уласка и изласка путника и то: Раковица, Кнежевац, Кијево, Ресник, Рипањ, Кљење, Рипањ Тунел, Раља, Сполот Крсајски и Влашко Поље.

Град планира продужетак још три линије БГ:ВОЗ-а

По речима заменика градоначелника, Београд преговара и са Панчевом да се постојеће линије БГ:ВОЗ-а продуже од Овче до Панчева, како је то било некада када је саобраћао „Беоовз“. Један од услова за повезивање Панчева у систем београдске железнице јесте увођење у систем наплате карата „Бусплус-а“, који функционише у возовима из система БГ:ВОЗ-а.

Град планира, како је истакао Весић, даље ширење система градске железнице независно од пројекта изградње метроа. Он је наговестио да ће се линијама БГ:ВОЗ-а повезати Макишко поље и Ада Хуја, као и потез од Новог Београда до аеродрома у Сурчину. Линије БГ:ВОЗ-а до Аде Хује и аеродрома су већ уцртане и у Саобраћајни мастер план Београда.

Према речима Весића, за линију БГ: ВОЗ-а од Макиша до Аде Хује, за коју тек треба да се ураде студије потребна су мала улагања, односно треба да се уреди 700 метара трасе, да би се постојећа железничка инфраструктура повезала са будућим метроом. Возови градске железнице кретали би из Макишког поља, пролазили би кроз тунел Макиш – Раковица, а путовање би завршавали на Ади Хуји. За ову линију, искористиле би се и две постојеће тунелске цеви на Карабурми.

Уређење трасе до аеродрома у Сурчину, не би требало да буде прескуп, јер траса пролази равничарским делом престонице.

Увођењем линија градске железнице до Младеновца и Лазаревца, уз постојеће линије Овча–Батајница и Овча–Ресник, као и реализацијом планираних линија до аеродрома и од Макиша до Аде Хује, биће неопходно да се прошири и возни парк набавком нових возова, најава је градске управе.

Љ. Богдановић





Банатско Ново Село, пре радова



Банатско Ново Село, после радова



Панчево Варош, после радова



Панчево варош, пре радова

„Инфраструктура железнице Србије“ у првој половини септембра обновила је железничке станице дуж пруге од Београда преко Панчева до Вршца.

Квалитетна железничка инфраструктура између Београда и Вршца, по пет полазака свакодневно, конкурентно време путовања возова од једног сата и 40 минута, поузданост превоза и повољне цене, чине ову железничку везу изузетно значајном.

„Инфраструктура железнице Србије“ донела је зато

**УРЕЂЕЊЕ ЖЕЛЕЗНИЧКИХ СТАНИЦА ОД БЕОГРАДА ПРЕКО ПАНЧЕВА ДО ВРШЦА**

## ДА БОРАВАК ПУТНИКА У СТАНИЦАМА БУДЕ ПРИЈАТНИЈИ И УГОДНИЈИ

засађено је цвеће на свим станицама. Такође, радници „Инфраструктуре железница

Зуб времена, деценије небриге о станичним објектима, али и хулигански однос појединаца према железничкој имовини резултирали су бројним поломљеним стаклима и мобилјаром у станицама, графитима ишараним станицама и таблама са редовима возње, оштећеним фасадама.

Много тога урађено је у изузетно кратком року. Тако су, на пример, на стајалишту Крњача окречени стубови и метални киоск који су били исписани графитима, на станици Себеш уклоњени су графити са зида дугог више од 30 метара. Графити су уклоњени и са фасада станица Банатско Ново Село, Банатски Карловац и Алибунар.

Радници „Инфраструктуре железнице Србије“ окречили су фасаде станичних зграда,

Нови изглед добиле су чекаонице у Владимировцу, Алибунара и станици Панчево Главна.



Уља, после радова

бунару и станици Панчево Главна.

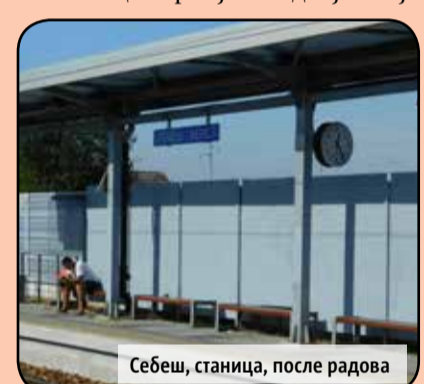
У врло кратком року многе станице поред поменутих Алибунара и Владимировца

објекта, уместо којих ће бити урађена железничка стајалишта.

Уређена је и станица у Вршцу, која представља архитектонски украс града. Обновљен је централни хол станице, окречени су високи зидови који су били у изузетном лошем стању и заштићени од даљег пропадања од влаге. Поред тога, уређена је и благајна, као и простор улазног и излазног дела централног хола који представљају и најлепша обележја станице. Комплетно је офарбана дрвенарија станичне зграде, окречени су високи зидови који су били у изузетном лошем стању и заштићени од даљег пропадања од влаге.

Овако велики посао у уређењу железничких станица већ је наишао на прве

„Инфраструктура железнице Србије“ издвојила је



Себеш, станица, после радова

знатна средства за санацију станичних зграда, како прошле, тако и ове године. У протеклих годину и по дана уређено је око педесет станичних објекта, а сада и железничке станице на овој банатској прузи.

Акција ће и у наредном периоду бити настављена. Тако ће већ од 1. октобра кренути акција на уређењу станичних зграда на деоници барске пруге између Ресника и Ваљева, која је модернизована захваљујући средствима из руског кредита и којом возови данас саобраћају брзином од 100 километара на сат.

Н. Станисављевић



Банатски Карловац, пре радова



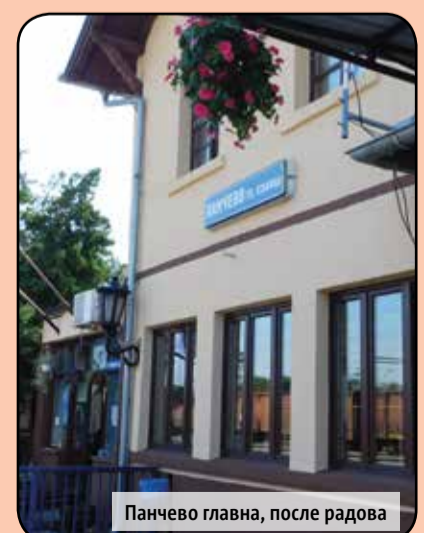
Банатски Карловац, после радова

офарбане су клупе и стубови, замењено је осветљење тамо где је то било неопходно, очишћене су станичне чесме попут оне у станици Панчево Главна, али су и уређена спомен обележја у станицама Владимировац и Банатски Карловац. У чекаоници станице Панчево Варош постављене су старе фотографије из историје железнице Баната, јер је претходно најалост више фотографија било украдено.

добиле су потпуно другачији изглед што се можда најбоље види у Банатском Новом Селу и Уљми.

На зградама некадашњих железничких станица у Николинцима и Влајковцу, које деценијама нису у функцији и у међувремену су постале руголо, постављени су билборди „Инфраструктуре железница Србије“. То представља привремена решења док се не створе услови за рушење ових

позитивне реакције грађана који користе пругу од Београда до Вршца, тако да ће „Инфраструктура железнице Србије“ у наредном периоду, докле год временске прилике то дозвољавају покренути акцију уређења и на другим путним правцима, све са циљем да путницима буде угодан боравак на станицама пре и после путовања, а да се корисницима пружи најквалитетнија услуга.



Панчево главна, после радова

**ПОЧЕЛИ РАДОВИ НА РЕКОНСТРУКЦИЈИ ТЕХНИЧКО-ПУТНИЧКЕ СТАНИЦЕ ЗЕМУН**

## САВРЕМЕНИ ЦЕНТАР ЗА ОДРЖАВАЊЕ ПУТНИЧКИХ ВОЗОВА



• Радови на реконструкцији и модернизацији Техничко-путничке станице Земун почели су 9. септембра • Вредност предвиђених радова 50,8 милиона евра • Одржавање путничких возова са досадашње три локације биће обједињено у новој техничко-путничкој станици у Земуну

Пројекат изградње и модернизације техничко-путничке станице Земун је од великог значаја за српске железнице, а нова техничка станица у Земуну омогућиће много брже, боље и ефикасније одржавање возова. На тај начин ћемо, као и све друге државе у региону, добити савремени центар



одржавања возова који до сада нисмо имали – рекла је 9. септембра, на отварању радова, потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорана Михајловић.

Она је истакла да се много улаже у подизање српских железница и да ће до 2020. године бити реконструисано скоро 800 километара пруга.

Михајловићева је подсетила да се возови сада одржавају на три локације: у Топчидеру, Макиншу и у Земуну, а да ће након завршетка овог пројекта све те активности бити

обједињене на једној локацији у ТПС Земун.

Градимо брзу пругу Београд–Будимпешта, уложили смо до сада 200 милиона евра у нове возове и још 100 милиона ће бити уложено, али исто улажемо у људе, па је прошле и ове године запослено око 100 машиновођа. Наш циљ је да грађани пожеље да уђу у нове возове и користе железницу – нагласила је министарка.

Она је рекла да се до пре 4, 5 година о железници говорило са носталгијом и сетом, док су данас оне стратешки важне за Србију. Држава даје новац, милијарде евра се улажу у железнички саобраћај, улажемо у људе и опрему, али исто тако желимо да свака железничка станица буде једнако модерна као и возови који њима саобраћају. Још много посла је пред нама, али слика железнице данас је много боља него до пре пар година – закључила је она.

Михајловићева се захвалила општини Земун и истакла да се без учешћа локалних самоуправа овакви пројекти не би могли реализовати, а директоре железничких предузећа позвала је да буду још ефикаснији и да што више сарађују са локалним самоуправама.

Југослав Јовић, директор „Србија Воза“, рекао је да се овај пројекат реализује захваљујући великој помоћи и

иницијативи ресорног министарства, те да је уз подршку Владе Србије обезбеђен кредит од Европске банке за обнову и развој, и да вредност

Ствојан Чолаков, који се при- ступитима обратио у име конзо-

Уговор о пројекту модернизације техничко-путничке станице Земун, између железничке компаније „Србија Ваз“ и конзорцијума фирми „Енергопројект Нискоградња“ – „Енергопројект опрема“ и „Colas Rail С.А.С.“ из Француске, потписали су 4. јуна у д генералног директора железничке компаније „Србија Ваз“ Југослав Јовић и генерални директор компаније „Енергопројект Нискоградња“ Александар Станковић. Закључивањем уговора, вредног 50,8 милиона евра, створени су услови да се на простору од 35 хектара крене у изградњу мултифункционалног центра за одржавање возних средстава. Пројектом је предвиђена изградња нових хала за одржавање електромоторних и путничких возова, хале за спољно прање, нове зграде пријема и отпреме возова, нове аутоматске мерне станице за дијагностику возних средстава, нове колларнице са компресорском станицом, 17 км нових колосека, пумпне станице са надстрешницом, објекта за привремено складиштење отпада, објекта за смештај возног и возопатног особља, као и реконструкција и санација постојећих објеката

предвиђених радова износи 50,8 милиона евра.

Пројекат који данас започињемо од великог је значаја за српске железнице, а рок за завршетак радова је 27 месеци, односно до 11. новембра 2021. године. Хвала потпредседници Владе и целом тиму јер су

рицијума фирми „Енергопројект Нискоградња“, „Енергопројект опрема“ и „Колас рејл“, рекао је да је циљ овог пројекта да се повећају капацитети за квалитетно и адекватно одржавање возова, те додао да ће радови бити изведени у року.

Н. Аврамовић





У ПАЛАТИ "БЕОГРАЊАНКА" ОТВОРЕНО СЕДИШТЕ ТРАНСПОРТНЕ ЗАЈЕДНИЦЕ ЗЕМАЉА ЈУГОИСТОЧНЕ ЕВРОПЕ

## СРБИЈА – ЦЕНТАР ТРАНСПОРТА И ПОВЕЗИВАЊА РЕГИОНА



• Прва европска институција у нашој земљи • Директан приступ јединственом европском тржишту земаља Западног Балкана

Председница Владе Републике Србије Ана Брнабић, потпредседница Владе Србије проф. др Зорана Михајловић, европска комесарка за транспорт Виолета Булц и шеф Делегације ЕУ Сем Фабрици, отворили су, 13. септембра, седиште Транспортне заједнице југоисточне Европе у Београду.

Свечаности отварања седишта прве европске институције у Србији присуствовао је и директор Секретаријата Транспортне заједнице Ален Барон.

– Отварање првог седишта једне међународне организације у нашој престоници је велика част за Београд, али и за целу земљу – рекла је председница Владе Ана Брнабић и додала да је Секретаријат Транспортне заједнице

регион јер је циљ заједнички рад и међусобно повезивање.

– Транспорт је најмоћније оружје за све наше грађане, да се развијамо и живимо боље, за нове инвестиције и бољи стандард. Ово је велики корак на путу на Европској унији и Србија је од данас једном ногом у Транспортној унији. Кроз Транспортну заједницу, као прву европску институцију у нашој земљи, допринећемо повезивању региона, али и уклањању нефизичких баријера на нашим границама. Хвала комесарки Булц јер нам је све ово време пружала помоћ и подршку како бисмо се још јаче и више повезивали, рекла је министарка Михајловић.



ција. Ово је чвориште које ће омогућити повезивање земаља ЕУ са регионом западног Балкана – рекла је Булцова.

Шеф делегације ЕУ у Србији Сем Фабрици рекао је да Унија

тако и цео регион – рекао је Фабрици.

Ален Барон, директор Секретаријата Транспортне заједнице рекао је да ће Секретаријат пружати подршку



још један симбол напретка и потврда да је место нашег региона у срцу Европе. Наше земље веже историја, али и светла будућност, а њу чине и путеви, железничке пруге, ваздушни и водни саобраћај – рекла је Брнабићева.

Потпредседница Владе и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре проф. др Зорана Михајловић истакла је да је овај дан важан не само за Србију већ и за читав

Европска комесарка Виолета Булц истакла је да је овај догађај знак политичке воље и само почетак даље заједничке сарадње.

– Транспортно повезивање значи сарадњу, мир и наду. Ово је први пут да земље западног Балкана имају директан приступ јединственом европском тржишту. Секретаријат ће допринети смањењу трошкова пројеката и привлачењу нових инвести-

улаже огромну енергију у транспорт и да се то одражава и на земље западног Балкана, где је уложено 15 милијарди евра.

– Честитке Србији јер је домаћин прве међународне институције у земљи. Захваљујући залагању потпредседнице Владе Зоране Михајловић и комесарке Булц данас имамо седиште Транспортне заједнице у Београду. Ово је велика одговорност, али и прилика како за Србију,

земаљама региона у припреми и реализацији пројеката.

– Наш циљ је јачање повезаности региона, али и јачи транспортни систем који је у складу са стандардима ЕУ – закључио је Барон.

Транспортна заједница Југоисточне Европе успостављена је 2017. године, а чине је Србија, Северна Македонија, Црна Гора, Босна и Херцеговина, Косово и Албанија.

Б. Гордић

ПОТПИСАНА ДЕКЛАРАЦИЈА О ЈЕДНАКИМ МОГУЋНОСТИМА ЗА ЖЕНЕ И МУШКАРЦЕ У ТРАНСПОРТУ

Потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, проф. др Зорана Михајловић, европска комесарка за транспорт Виолета Булц и шеф Делегације ЕУ у Србији Сем Фабрици потписали су 12. септембра Декларацију о једнаким могућностима за жене и мушкарце у сектору транспорта. "Родна равноправност и веће укључивање жена у све сфере друштва, укључујући и сектор транспорта о којем данас говоримо, питање је од великог значаја за Владу Србије. Наш задатак јесте да створимо услове и охрабримо жене да се укључе у транспортни сектор", изјавила је Михајловићева.

Отварајући округли сто на тему "Жене у транспорту", потпредседница Владе Србије, која председава Координационом телу за родну равноправност, рекла је да је Србија доста тога урадила на унапређењу родне равноправности, али да на том пољу има још доста посла и захвалила се Европској унији на подршку коју пружа не само када су инфраструктурни пројекти у питању већ и у родној равноправности.

"Као што смо једина земаља ван ЕУ која има Индекс родне равноправности, тако желимо и у транспортном сектору да покажемо да има довољно



## ОХРАБРИМО ЖЕНЕ ДА СЕ УКЉУЧЕ У СЕКТОР ТРАНСПОРТА

правности и данас имамо 40% жена на руководећим позицијама. Не постоји разлог

родних места. Морамо заједно и даље доминантно мушки, радити на стварању једнаких ствари се мењају. Одличан при-

### Индекс родне равноправности

Индекс родне равноправности је важан мерни инструмент Европске уније којим се родна равноправност мери на скали од 1 (потпуна неравноправност) до 100 (потпуна равноправност) и то преко шест домена: знање, рад, новац, здравље, време и моћ. У обзор су узета и два сателитска домена: насиље и унакрсна неједнакост.

Србија је једина земаља ван Европске уније која је увела овај индекс 2016. године, чиме је показала своју снажну опредељеност на европским вредностима, као и политичку спремност да унапреди у Србији родну равноправност.

Индекс родне равноправности за Србију износи 55,8 поена и ни у једном домену нису забележене негативне промене.

Највећи успех у остваривању родне равноправности постигнут је у домену моћи. У односу на земље ЕУ, највише се разликујемо у домену здравља, а заостатак бележимо у доменима времена и новца.

услова за оба пола", рекла је Булцова.

"По први пут имаћемо 13 жена чланица Европске комисије, као и председницу ЕК. Иако је сектор транспорта

мер су потпредседница Владе и комесарка Булц, које управо воде транспортни сектор", рекао је Сем Фабрици, шеф Делегације ЕУ у Србији.

Б. Гордић



## ТРАДИЦИЈА ДУГА 135 ГОДИНА ОБАВЕЗУЈЕ НАС ДА ЖЕЛЕЗНИЦУ ВРАТИМО У ЖИВОТ ГРАЂАНА И ПРИВРЕДЕ СРБИЈЕ



Потпредседница Владе Србије и министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, проф. др Зорана Михајловић, честитала је свим радницима железнице 15. септембра, Дан железничара, и 135. рођендан железнице у Србији.

"У својој другој историји не памти се овако снажна модернизације железнице у Србији још и градње првих пруга пре више од једног века. Годинама заустављена, занемарена, остављена да пропада, железница се данас буди и развија са јасним циљем: да се врати тамо где јој је и место, а то је животи наших грађана и наше привреде", навела је Михајловићева.

Она је додала да су железнице у прелазном периоду прошле крућне реформе без којих није био могућ даљи напредак, као и да су улагања Владе Србије у железницу прешаола 4 милијарде евра.

"Развој железнице у српској историји увек је био симбол најбржег развоја државе и друштва. Захлекли смо стазе и зауставили пруге, возове који су возили 10, 20 или 30 км на сати, неуређене станице и оно што је најгоре, изгубљено поверење грађана, привреде и државе. Све што мењам и још пуно боља је пред нама", истакла је Михајловићева.

Она је нагласила да Србија данас први пут гради брзу пругу кроз Београда до Будимпеште за брзине возова до 200 км/сати, да је у прелазних пет година обновљено 515 км пруга на којима возови данас саобраћају брзинама од 100 километара на сати.

"До краја наредне године обновимо око 800 км регионалних пруга, од којих је на многим железничким саобраћај годинама и деценијама био обустављен. Кућили смо 48 нових аутоматских возова, нове локомотиве за карго саобраћај, све након деценија у којима није набављен ниједан вагон, ниједна локомотива", истакла је Михајловићева.

Потпредседница Михајловић истиче да је циљ враћање поверења грађана и привреде у железницу, да нам возови буду савремени, станице чистије и уређене и да српске пруге поново буду део мреже развијених европских саобраћајница.

"Али ништа од тога нећемо успети уколико сваки радник железнице не да свој максимум. Железничари то знају, препознају наш најор и зајмо сам уверена да ће својим професионалним, преданим, одговорним и стурним извршавањем задатака, као и љубављу према железници као што су то увек и чинили, дати свој допринос. Године пред нама биће на чашу и углед железници, на чашу и углед Србије".

"Честитам Дан железничара и 135. рођендан српских железница свима који су некада својим умом градили пруге, који су радили за железницу, честитам и свим младим људима који данас део железнице. И позивам младе људе да се школују и на саобраћајним факултетима јер су нам стурчњаци потребни како би железница, у коју држава улаже милијарде евра заузела место које јој припада", навела је Михајловићева.

Дан железнице се слави 15. септембра када је 1884. године успостављен регован аутоматски железнички саобраћај између Београда и Ниша на првој пруги у Србији. Изградња овог „гвозденог пута“ покренула је развој читаве Србије.

Књаз Милан Обреновић шри године раније, 3. јула 1881. сребрним будаком ударио је шемел српским државним железницама на месту истог данашњег моста Газела. Неуто поштом Србија је постала главна железничка саобраћајница између севера и југа Европе.



**ЖЕЛЕЗНИЧКА СТАНИЦА ДЕБЕЉАЧА "ДАМА" ОД 125 ЛЕТА ДОЧЕКАЛА**

# РЕМОНТ СТАНИЧНИХ КОЛОСЕКА И ПОСТРОЈЕЊА



**• Тренутно се ремонтују регионалне пруге од Панчева до Орловата, односно, од Титела до Новог Сада • У току и реконструкција колосека од Орловата до Зрењанина и Банатског Милошева**

**О**сам месеци након што су неимари стигли у Дебељачу са машинама, у станици је комплетно ремонтован трећи пролазни колосек. Тренутно се изводе радови на пружном прелазу код самог улаза у станицу. На трећем пролазном колосеку постављени су нови бетонски прагови и туцаник.



Половне шине су пребачене са магистралних пруга и на њима се обавља капитални ремонт. Радове изводи новосадско предузеће за ремонт и грађење пруга "ЗГОП" у сарадњи са радницима из грађевинског сектора "Инфраструктура железнице Србије".

**Бака и унук на истом колосеку**

Железничка станица у Дебељачи је у солидном стању. О станичном зеленом и околишту највећу бригу води Снежана Павловић, отправница возова која дужи низ година са породицом живи на спрату станичне зграде. Она је од недавно постала бака, а њен мали унук Вукашин већ је постао љубитељ возова. Како каже Снежана, свакодневно, и то по неколико пута на дан, он тражи да га неко доведе испред станице како би гледао возове и слао поздраве машиновођама и возопратном особљу. Живот на станици и клопарење возова очигледно су учинили своје, па је сва прилика да ће и Вукашин једног дана кренути бакиним стопама.



Део механизације и вагони за смештај запослених "ЗГОП"-а лоцирани су у станици на првом, другом и четвртм колосеку, тако да се ова станица третира као грађевинска база за деоницу од Качарева до Томашевца. У делу станице предвиђеном за манипулацију терета сада се налази деоница туцаника, прагова и осталог шинског прибора. Поменути материјал се доставља у складу са потребама градилишта.

Према речима **Александра Шљапића, отправника возова из Зрењанина** који тренутно има дежурства у станици Дебељача, радови на ремонту ове банатске регионалне пруге изводе се током дана и то у време дневног затвора пруге од 5 до 11 сати. Мимо времена затвора, саобраћај се одвија интензивно, па током целог дана кроз станицу прође у просеку до 20 теретних композиција и неколико радних машина. Како наглашава Шљапић, рад у овој станици је специфичан, нарочито у време ремонта. Једини проблем, како њему тако и колегама који путују из правца Зрењанина, представља долазак на посао. Чи-



лазак фактички могућ само у сопственој режији. То у појединим случајевима заиста може бити озбиљан проблем.

**И Тито био на пропутовању кроз Дебељачу**

Станица Дебељача саграђена је почетком 1894. године. За саобраћај је отворена 9. априла исте године, када је свечани воз са високим званицама Аустроугарске монархије на челу са министром трговине Белом фон Лукачем био на пропутовању из Зрењанина за Панчево. Место је од тада постало доступно многим трговцима из целе монархије, као и великом броју путујућег света.



Кроз Дебељачу је прошао и чувени "Плави воз" којим је путовао тадашњи председник СФР Југославије Јосип Броз Тито, када се 27. јуна 1956. године враћао са пута из Совјетског Савеза и Румуније. Тада је воз на кратко застао у станици где су Тито поздравили локални партијски руководиоци и мноштво народа, а према писану тадашње штампе – било их је више хиљада.

Саобраћајно особље станице сматра да би било корисно (док је механизација у овој станици) да се изремонтује и други станични колосек. Тиме би се добила могућност укрштања теретних возова са пуним оптерећењем.

Некада је ова станица имала веома велики обим утовара и истовара робе, нарочито у

**Прва станица са новим електроуређајима у Војводини**

Станица Дебељача је средином шездесетих година прошлог века прва у Војводини добила електронске уређаје немачке фирме "Сименс" којима се преко релеја директно из канцеларије отправника возова управља скретницама и улазно-излазним сигнаlima. Скретничари су у доброј мери били растерећени већег физичког посла, али су често морали чистити скретнице и контролисати рад механизма. То постројење и данас је делимично у функцији, што је савремени раритет међу железничким уређајима тог типа.

време када су радиле дрвно-прерађивачка индустрија и фабрика обуће. Њиховим гашењем деведесетих година прошлог века демонтиран је и једини индустријски колосек који је био у станици.

Због извођења радова и великог броја теретних возова, путнички саобраћај између Панчева и Зрењанина, као и Орловат стајалишта и Новог Сада је до даљег обустављен. Самим тим прекинута је

**Јосип Вебер**

**ИНДУСТРИЈСКИ КОЛОСЕК У КОСЈЕРИЋУ ВАН ФУНКЦИЈЕ ВИШЕ ОД ДЕСЕТ ГОДИНА**

# „НИЧИЈА“ ПРУГА ДАНАС У КОРОВУ



**• Након приватизације цементаре 2002. године, Грчка „Титан група“ прекинула сарадњу са српским железницама**

**Р**етке су вароши дуж читаве барске пруге које су у толикој мери упућене на железницу као што је то Косјерић. Житељи овог питеореског места у долини реке Скрапеж, у саобраћајном смислу, готово да немају алтернативу возовима уколико науме ка престоници. Ипак, када је превоз робе у питању – ту Косјерић поодавно лоше стоји.

па га путници скоро и не причећују. О њега се спотичу и због девастираних шина нервирају само још мештани ове живописне варошице, који на помен наведеног пружног крака бесно одмахују руком и немоћно слежу раменима. Чини се да их „скрапнуто парче“ овог колосека уопште „не дотиче“. Вегетација га је у међувремену „прогутала“,

Колосек који, очигледно, нико не жели да уклони, данас је историјски артефакт. Налази се на земљишту које припада железници, мада је за његово одржавање, према нашим сазнањима, задужено предузеће „Титан“. Када је

Крсмановић, власница бифеа „Мерак“ који, такође, гледа на саобраћајну „црну тачку“ варошице. Када би бар уклонили тих двеста метара пруге у центру и направили озбиљну раскрсницу са семафорима,



Јасно је то чим се крочи на некадашњи индустријски колосек који се, на траси дугачкој 4,5 километра, и даље протеже све до улазне капије грчког предузећа „Титан“. Приватизована цементара није наставила вишедеценијску сарадњу са српским железницама. Своје џакове цемента они већ више од десет година на тржиште пласирају друмским коридорима. Једноставно, реч је о успешној компанији која када вас позове, не жели да чека дуже од петнаест минута да им наша карго фирма достави кола на утовар. Подсећања ради, српске железнице су својевремено косјерићкој цементари, практично, биле главни достављач сировине, али и кључни дистрибутер њиховог финалног производа.

Индустријски колосек који се, од скретнице на улазу у станицу, одваја десно а потом сече магистрални пут Ваљево – Пожега и наставља буквално кроз градско језгро све до капија цементаре „Титан“, одавно је у корову,

а заборав учинио своје. Домаћинства која се и сада „наслањају“ на зарђале шине и дотрајале прагове, пружни масип користе углавном као пречицу до административног центра. Покаткад и као привремену деоницу, нарочито, у „хитним ситуацијама“.

Путни прелази који више не служе ничему, житељи ове вароши годинама већ третирају као кружни ток, будући да се управо на том пункту укршта чак шест виталних улица. Реч је о најзначајнијим путним правцима у северном делу Златиборског округа. Имајући у виду да се цемент читава деценију транспортује камионима који непрекидно прелазе преко овог, већ давно угашеног прелаза, саобраћајни хаос у Косјерићу често подсећа на поподневни шпиц у велеградима.

папилолошка констелација снага таква, фактичко стање је – високо растине и шипраже је на све стране. Утисак је да у конкретном случају, највероватније, нико неће интервентирати ни у наредних десет година. Камioni ће и даље дизати прашину на „замашљеном кружном току“, возачи путничких аутомобила и трактора прилазиће раскрсници без семафора са „главом у торби“.

Тако ће, додуше, бити (обичним) радним данима. За верске празнике и вашаре ситуација ће по обичају бити алармантна. Ово је још и добро шта нас задеси кад су „Чобански дани“. Тада овде нема места ни фрезу да паркираш. Више је данас кола у Косјерићу него људи – каже за наш лист Милка

лакше би све то подносили – вели Милка и руком нам показује „богом дани“ простор за евентуално паркиралиште у будућности.

То што пруга више нема никакву сврху, најмање је важно. Да бар заобилази центар града свеједно би нам било има ли на њој корова, одбачених WC-е шопи, олупаних шерпи или тракторских гума. Али, она овде у центру пресеца (буквално на пола) и ту једину ледину на којој би људи могли бар паркирати своја возила – сматра власница бифеа „Мерак“.

У читавој причи можда је највећа иронија то што чак и сами железничари распоредили дуж барске пруге нису сасвим сигурни да ли, конкретно, они треба да искрче растине на овом железничком краку или је то у надлежности грчког менаџмента цементаре. Колатерал су, наравно, мештани Косјерића који већ читаву вечност посматрају „пребацивање лоптице у мечу“: „Титан“ – „Железнице“. Народ за сада ћути. Ћути и локална власт. Коров на угашеној прузи у међувремену је набујао. Овога пута, скоро до струка.

**Александар Ранковић**

**РОТАЦИОНИ БАГЕР ПРЕКО БАРСКЕ ПРУГЕ ПРЕБАЧЕН НА НОВУ ЛОКАЦИЈУ**

# ПРИВРЕМЕНИ ПРЕЛАЗ У ВРЕОЦИМА ШИРОК 30 МЕТАРА



**Р**ударски басен „Колубара“ је између 15. и 18. септембра ове године део своје оперативе пребацио из матичног копа у Вреоцима на нову локацију – десно у односу на стационажу.

„Инфраструктура железнице Србије“ у сарадњи са „Електропривредом Србије“ пронашла је начин да се велики ротациони багер пребаци преко пруге, за шта је било неопходно обуставити

„Глодар 10“ – велики ротациони багер да би прешао растојање између два копа, од 24 км, потребно му је месец дана. Да се ишло на варијанту демонтаже делова и пребацивања у деловима, према наводима стручњака, било би потребно месец дана да се он пребаци и поново склопи.

саобраћај, демонтирају део железничке инфраструктуре и контактну мрежу, а након тога поново успоставити саобраћај.



Због трансфера ротационог багера тешког преко три хиљаде тона и високог око 40 ме-



и Бара железнички саобраћај текао је уобичајно. Што се тиче унутрашњих линија, измена је, такође, било у том смислу што су возови потпуно покривали деоницу Ужиче – Лазаревац и обратно, док је за релацију Београд Центар – Лазаревац, путницима понуђено алтернативно решење аутобуским превозом.

За искључење напона из возног вода биле су задужене деонице КМ Ваљево и КМ Макши. Све интервенције су одрађене према строгом динамичком плану и уз стриктну примену безбедносних мера прописаних за овакве случајеве.

**А. Ранковић**



135

година  
српских  
железница

## РЕКОНСТРУКЦИЈА ПРУЖНОГ ПРЕЛАЗА

У панчевачком насељу „Миса виногради“ у току су радови на реконструкцији пружног прелаза за пешаке и бициклисте преко индустријског колосека НИС Рафинерије нафте Панчево. Овај прелаз удаљен је од станице Панчево варош око пола километра и веома је фреквентан. У његовој близини налази се и Основна школа „Свети Сава“, па га поред многобројних становника користе и ђаци. Протеклих година саобраћај на рафинеријском индустријском колосеку постао је фреквентнији, а теретне композиције саобраћају и током ноћи.

## ИЗЈАВА БРОЈА

„Србија Ваз“ бележи пораст броја путника и до 60 одсто и то на линијама Београд–Вршац и Београд–Ваљево.

**Југослав Јовић,**  
в.д. ГЕНЕРАЛНОГ ДИРЕКТОРА  
„СРБИЈА ВОЗА“



## РЕДОВНА ЛИНИЈА „ТИРОМ“ ОД МОКРЕ ГОРЕ ДО ВИШЕГРАДА

Од наредне године биће уведене редовне линије ускоколосечном пругом од Мокре Горе до Вишеграда – договор је „Србија Воза“ и „Железница Републике Српске“. Због великог интересовања гостију, одлучено је да се уведе бар један редован ползак недељно до 25 километара удаљеног Вишеграда.

## МИРА СПАСОЈЕВИЋ, ВОДЕЋИ ПРОЈЕКТАНТ У ОЦ ЗОП ВАЉЕВО

РАДНИЦИ ЖЕЛЕЗНИЦЕ  
НЕПОЗНАТИ ПУТНИК  
ДАРИВАО СТИХОВЕ

Када је пре двадесет и једну годину почела да ради у ПЖТБ Београд, ни сањала није да ће временом искрено и снажно завољети овај посао. Још мање то да ће у железничким круговима постати препознатљива „фигура“ лозничке пруге. Осим честих путовања возом у престоницу током студентских дана, Мира Спасојевић (1969), данас дипломирани инжењер шумарства готово да и није имала „везу“ са компанијом у којој ће, по свему судећи, дочекати пензију.

Професионалну каријеру започела је у грађевинском одељењу да би двадесет година касније, свој „радни опус“ у Сектору за инвестиције окончала као руководилац пројекта за физичко и финансијско праћење инвестиција. Некадашње заштитно

лице пруге Ваљево – Лозница, после гашења Одељења инвестиција у Ваљево, јула 2018. године, премештена је у Сектор за грађевинске послове ОЦ ЗОП Ваљево. За њу је то била велика промена али и прави изазов да на новом ангажману стекне комплетан увид у послове одржавања доњег строја. Реч је о захватима којима, каже она, буквално нема краја. Методологија рада као створена за њу будући да је код Мире ионако све (увек) било сложено, у две децимале уклопљено и у року завршено.

У ваљевску секцију дошла је након реорганизације. Затекала је, каже, предузеће са недовољно радника, стручних лица и механизације. Постати део тима у средини са заријанским праћењем инвестиција документацијом, а при том

бити одговоран за безбедност саобраћаја – није лако.

Мирин рад још увек није довољно видљив. Док „осваја нови терен“, крчећи себи пут ка месту на којем ће остати

*Ога Мири и ударницима*

*Иде Мира лајковачком пругом, некад сама а некад са другом.*

*Она води екипу делија, наша пруга одједном засија.*

*Иде Мира и екипу води, да воз нови ко по мору броди.*

*То сређује екипа делија, сваки од њих и у мраку сија.*

*Сваки од њих вреди сува златица, не треба им ни хвала ни илација.*

*Ова Мира није она Мира, с'тигоа нико нека је не дира.*

*Сунце сија а и Мира сија, иаково вођу бирао бих и ја.*

*Путници*



п

А. Ранковић

## МИЛИВОЈЕ СТАНЧИЋ, ОТПРАВНИК ВОЗОВА У ЖЕЛЕЗНИЧКОЈ СТАНИЦИ ВРЕОЦИ

## СТРАСТВЕНИ ЛОВАЦ И ГОЛГЕТЕР

Некадашњег центарфора ФК „Спартак“ из Љига који је голове често забијао и са двадесетак метара преко живог зида, затичемо на истом радном месту где је отпочео своју железничку одисеју. Миливоје Станчић (1968), отправник возова у станици Вреоци апсолутни је рекордер по непрекидном стажу у чувеној угљари, јединственом колосечном систему на простору бивше Југославије.

Омладински репрезентативац Србије који је мимо фудбала био успешан у још неколико атлетских дисциплина, са завршеним ЖОЦ-ом стигао је на станицу барске пруге у октобру 1987. године. Са 32. календарске, односно, 36 уписаних година у радној књижици, Миливоје важи за најiskusнијег саобраћајно-транспортног техничара у овом делу Србије.

Љубав према челичним шинатама и храстовим скреничким праговима усадио му је, вероватно, брат од стрица – легендарни Мирослав Миња Станчић који је пензионисан управо у овој станици на лето 2014. године. Отац и стриц такође су били упућени на железницу па од лопарића, лампе и црвене капе Миливоје, по свему судећи, није могао побећи. Чича – железнички магационер, отац – власник приватног каменолома чије се пословање није могло замислити без теретних вагона. Сасвим довољно мотива за будуће животне одређење нашег харизматичног саговорника.

Исте јесени (1987) када почиње да ради у Вреоцима на месту отправника возова, Миливоје окончава своју фудбалску каријеру. Готово одмах постаје члан љишког ловачког удружења „Рајац“ настала вљајући тако (ујаковом) већ утабаном стазом.

Чим сам почео да радим у Вреоцима схватио сам да је са фудбалом готово. Дошао сам међу пуно старије колеге, прекаљене железничаре који су ме максимално штитили. Ипак, ово је посао у турнусу.

Свакодневни тренинзи и утакмице викендом постали су немогућа мисија. Лов ми је баш спорт по мери. Релаксација са такмичарским набојем јер ја другачије не умем. Волим да сам стално у покрету, да сам активан. Могуће да ми је то и неки „вентил“ којим обуздавам своју немирну природу, размислија (наглас) савршено уравнотежени Миња Станчић док лампице у командној соби трепере, а телефон не престаје да звони.

За ових тридесет и курс година колико ради у овом железничком мравињаку атлетских дисциплина, са завршеним ЖОЦ-ом стигао је на станицу барске пруге у октобру 1987. године. Са 32. календарске, односно, 36 уписаних година у радној књижици, Миливоје важи за најiskusнијег саобраћајно-транспортног техничара у овом делу Србије.

До куће ми је тачно 40 километара. Домаћинство ми је скоро па наслоњено на Ибарску магистралу тако да често хватам аутобус јер их, хвала богу, има на сваких пола сата. Пређем месечно и до две хиљаде километара. Из Вреоца у Кадину Луку и тако у круг. Све се стиже кад' се има воље – искрен је Миливоје.

Испећи занат у станици првог ранга из које се ка ТЕНТ-у одваја један од најоптерећенијих индустријских колосека у овом делу Европе велика је привилегија, каже он. Сваки ангажман после рада у Вреоцима углавном личи на бањску разоноду пошто су то заиста неупоредиве ствари.

Када овде уђеш у материју, можеш буквално да се играш. Ево, ја се сад играм, верујте ми. Могао бих ноћу у трећој смени комотно угасити светло и радити у мрклом мраку. У свакој секунди ја имам у глави железничку мрежу. Где се који воз из правца Ресника или Ваљева налази, где ће бити укрштање. Не морам уопште да гледам графикон таман да један воз касни 15, а други који му долази у сусрет нпр. 10 минута – реферише о актуелној форми бриљантно

истренирани отправник возова на радном задатку.

Никада нећу заборавити 1990. годину. Сећам се једног рекорда који ће тешко бити угрожен а камоли оборен. Тада сам у смени отпремно тачно 86 индустријских и редовних возова. То је био период када је кроз станицу пролазило милион и триста хиљада тона робе на годишњем нивоу. Када би (тих година) имао 15 до 20 минута луфта без наиласка теретне или путничке гарнитуре, чинило ми се као да сам на викенду – евоцира успомене за наш лист Миливоје Станчић и напомиње да му се често дешавало да на ногама престоји читава смену јер столице једноставно није било. Стојиш и пишеш дванаест сати.

Тешко је у једносатном разговору са колегом Станчићем похватати све његове „комбинације“ ван радног времена. Да ли је са ловцима на Голији, Блацу или Куршумлији у хајци на дивље свиње, да ли шпарта трактором по својој њиви од 10 хектара – то бог не може распетљати! Сведоци тврде да је једне ловне сезоне лично одстрелио 24 лисице!

Оженио се тек у 37-ој години, чисто да му не пребацију у селу. Био је у браку деценију и по. Није издржао више. Купио је кућу на Равној Гори чим се развео и наставио, каже, да расипа енергију на све стране. Летњиковац је међувремену претворио у базну станицу за ловачке акције па његово ново коначиште често посещују и колеге из матичног удружења. Опасан неки тип, наш колега Миливоје Станчић из Кадине Луке. Преискусан у стрци, прекаљен у лову. Тешко га је пратити и у разговору, а „немоли“ у животу....

Александар Ранковић



Миливоје Станчић

## ДЕЈАН КОСТАНДИНОВИЋ, ОТПРАВНИК ВОЗОВА ИЗ АЛИБУНАРА

ЗНАТИЖЕЉОМ ДО  
ЖЕЛЕЗНИЦЕ

Дејан Костандиновић

Железница је за Дејана Костандиновића, отправника возова из Алибунара још од раног детињства представљала велики свет технике, историје и путовања. Знатижеља га је довела до тога да му она буде животна одређење. Рођен је пре 49 година у железничкој породици у Алибунару, тада железничком чворишту где су се укрштале пруге Јужног баната. Његов отац Златко и стриц Живорад, пореклом из Неготинске крајине, свој радни век провели су, такође, на железници. Стриц је цео свој радни век провео као отправник возова у зајечарском железничком чвору. Отац Златко се игром судбине доселио у Алибунар, где је са супругом Ољом засновао породицу и наставио са службама на железници. Живот у станичној згради и свакодневно праћење саобраћаја на станичним колосецима у великој мери су утицали на Дејаново живо-

тно одређење. Након завршетка прва два разреда општег средњег образовања у Алибунару, током 1987. године, Дејан уписује Средњу железничку школу у Београду, смер Саобраћајно-транспортни техничар. Након одслужења војног рока намерава је одмах да заснује радни однос у железници, али је ситуација у држави тада била веома компликована. Обим саобраћаја на железници у то време био је драстично смањен, па фактички и није било примана нових радника. Ипак, Дејан није губио наду за посао на железници. Док је стрљиво чекао тренутак када ће започети да ради оно за шта се школовао, вредно је радио разне послове преко омладинске задруге. Тако је било све до јануара 1994. године када је добио прво запослење као кондуктер у домицилној станици Вршац.

Првих годину дана радио лосецима у великој мери су осамостаљења остао је на истом послу још четири године. Након окончања НАТО агресије на нашу земљу, Дејан прелази на радно место отправника возова са самосталним дежурствима, најпре у станици Алибунар, а затим дуж пруге од Панчева до Вршца.

У слободно време рекреативно се бави спортом. Воли фудбал и кошарку, а нарочито одбојку. Као члан одбојкашке екипе панчевачког чвора „Железничар“ редовно учествује на радничким спортистким играма. Редован је посетилац великих рок концерата и фестивала који се одржавају у Београду и региону.

Запослени у „Инфраструктури железнице Србије“, одавно, имају права да, као и некада, требују ФИП-ове међународне возне карте. Та чињеница посебно је обрадовала Дејана који већ озбиљно размислиа о могућим дестинацијама у блиској будућности. На крају разговора за „Пругу“ он задовољно каже да је радом на железници у протеклим четврт века стекао, заиста, много радног и животног искуства. Када би поново могао да бира, без размислања би изабрао исто. Уосталом, не каже се тек тако: „Једном железничар, увек железничар“.

Јосип Вебер



## ЗГРАДА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ У ПРИЈЕПОЉУ

## ПРЕПУШТЕНА ЗУБУ ВРЕМЕНА



• Пруга Београд–Бар и данас представља једно од ремек дела инфраструктурног наслеђа бивше Југославије. Овај грандиозни градитељски подухват вредан је дивљења и увек ће подсећати на тријумф човека над природом

Један од најлепших објеката који је изграђен за потребе пруге, свакако је била и зграда железничке станице у Пријепољу. Објекат је у погон симболично стављен 28. маја 1976. године проласком „Плавог воза“ у којем је, поред председника Републике, Јосипа Броза и његове супруге Јованке, путовала комплетна политичка елита бивше Југославије.

Ово занимљиво архитектонско здање укупне површине преко 1.100 метара квадратних осмишљено је са циљем да задовољи све потребе путника и запослених задужених за саобраћај и одржавање овог дела барске пруге. Станична зграда, са својим иновативним дизајном, плењила је необичним изгледом и привлачила пажњу, како путника, тако и локалног становништва које је имало обичај да се у слободно време прошета до станице, како би сазнали све најновије вести и паланачка дешавања са барског коридора. А ни прича није мањкало. У то време возом су, појединачно, путовали туристи, пословни људи, сељаци који су носили робу на пијаце у Београд, Ужице или неко од испушних места уз барску пругу, а било је и оних са надавше сумњивим намерама који су крстарили овом трасом у покушају да се „окористе“ на рачун уморних и непажљивих путника. И сви они су пролазили кроз станицу Пријепоље.

Могло се, чекајући возове, уживати у прелепом погледу који са терасе „луца“ на магистрални пут и Шеховића поље. Виђенији људи из Пријепољске чаршије окупљали су се некада на овој тераси да уз добру домаћу кафу и чашу разговора размене најновије догађаје из града са разноликим светом који се, стицајем околности, баш тог момента задесио на станици. Неки од тих сусрета прерасли су у нераскидива пријатељства а још више је оних кратких, успутних пријатељстава, чије је актере и приче као неми сведок једног времена, себично за себе сачувала сама станична зграда.

Станица је имала и свој ресторан где су се осим јела и освежења, преко разгласа или од љубазног особља могле добити информације о доласцима, поласцима и кашњењу возова. А онда су уследиле нека мрачнија времена која су донела промене и оставила трага на целокупни живот народа са ових простора. Избио је рат и уследиле су међународне санкције. Услед недостатка средстава, све мање и мање се улагало у одржавање барске пруге, путовања су постајала све дужа, путника је било све мање, а станична зграда у Пријепољу је почела полако да пропада.

Препуштена зубу времена

У чекаоници, која је некада била пуна путника, уточиште све чеће про-

налазе бескућници и пси луталице. Од неколико тоалета у употреби је само један, али се и он, из хигијенских разлога, заобилази. На завојитом степеништу утабана земља, прљави зидови чекаонице „покривени“ графитима, неколико старих клупа, завеса која тужно виси са плафона... Као да су је сви заборавили.

Чистоћу чекаонице, ходница и мокрим чворовима, перонима, колосецима и приступним путевима, у успутних пријатељстава, чије је актере и приче као неми сведок једног времена, себично за себе сачувала сама станична зграда.

Растиче око станице и на самим перонима нема ко да покоси, па ова некадашња лепотица и понос барске пруге изгледа још саблазније. Растиче око станице и на самим перонима нема ко да покоси, па ова некадашња лепотица и понос барске пруге изгледа још саблазније.

На некада најлепшој станичној згради барске пруге, пре неколико година адаптиран је кров. То је, нажалост, све што је у последњих неколико деценија урађено на овом објекту.

Судећи по најавама, боља времена долазе и за пријепољску лепотицу, јер је захваљујући интензивним процесима реконструкције и модернизације предвиђена обнова целе барске пруге кроз Србију, па се може очекивати да ће и станица Пријепоље ускоро повратити стари сјај.

А.С.

## ОБЕЛЕЖЕН ЈУБИЛЕЈ НОВОСАДСКОГ ПРЕДУЗЕЋА ЗА РЕМОТ И ГРАЂЕЊЕ ПРУГА »ЗГОП«

## ТРАДИЦИЈА ДУГА ШЕЗДЕСЕТ ГОДИНА



Реконструкција колосека железничке станице Сомбор, 1973. ЗГОП

У присуству многобројних гостију из земље и иностранства, представника државних органа, српских железница и пословних партнера, пословодство „ЗГОП“-а, представило је 20. септембра ове године, достигнућа остварена у протеклих шест деценија рада.

Зоран Станојевић, генерални директор „ЗГОП-а“, захвалио се присутним гостима на дугогодишњој сарадњи и поверењу, истичући да квалитетно изведени радови представљају темељ за наставак пословања које ће се још више »продубљивати« у наредном периоду. Будући да је „ЗГОП“ у међувремену постао део велике казахтанске компаније „Интегра констракцион“, на свечаности поводом 60 година постојања фирме, говорио је и председник „Приме Грууп“, господин Кхурам Мурадод. Истичући да је поносан што је „ЗГОП“ постао члан породице једне значајне пословне групе, Мурадод каже да је уз све учињено за протекле две године, најважније то што није било отпуштања запослених.

Извршни директор „Инфраструктуре железнице Србије“, Милан Максимовић, такође је, истакао сарадњу српских железница са „ЗГОП“-ом, која је према његовим речима, увек била на врло високом нивоу. Реч је о вишедеценијској сарадњи која датира још од оснивања новосадског предузећа.

Хиљаде километара нових и квалитетно ремонтаних пруга по Србији, урађених по савременим технолошким стандардима одличан су показатељ да је „ЗГОП“ једна веома квалитетна компанија са визијом будућности. Нема

никакве сумње да ће српске железнице и будуће сарађивати са „ЗГОП“-ом на многим значајним пројектима, убеђен је Максимовић.

„ЗГОП“ као привредно друштво које је на територији Србије једино опремљено својом неопходном механизацијом и



Милан Максимовић прима признање од Зорана Станојевића

опремом за градњу, ремонт и одржавање пруга - основано је у оквиру тадашњих југословенских железница кроз две посебне секције за главну оправку пруга ЗГОП и то: 1957. године као Секција Београд, а затим и 1958. године – Секција Нови Сад.

Током 1969. године, дошло је до спајања ове две секције у једну, са седиштем у Новом Саду. Компанија тада добија ново име: **Погон за ремонт и изградњу пруга Нови Сад**. Интергрисани „ЗГОП“ послује на поменути начин од

1972. до 1989. године и то као ООУР, а средином 1989. године „ЗГОП“ излази из састава тадашњих железница и постаје самостално железничко друштво предузеће за ремонт и грађење пруга са потпуном одговорношћу.

## Најзначајнији инфраструктурни пројекти у земљи

Током свих ових година постојања, „ЗГОП“ је успешно учествовао на градњи значајних инфраструктурних објеката као што су: градња пруге Београд – Бар, градња ранжирних станица у Београду, Нишу и Новом Саду, реконструкција и градња Београдског железничког чвора, модернизацији и реконструкцији магистралних пруга југословенских и српских железница.

Као део (тима) „ЕНЕРГО-ПРОЈЕКТА“ ова компанија била је присутна у кључним фазама реконструкције нове железничке београдске станице „Београд центар“. Са фирмом „РЖД Интернешнл“ заједно су извели радове на реконструкцији железничких пруга Републике Србије, а са кинеском компанијом већ су кренули у озбиљне захвате на реконструкцији пруге Београд – Нова Пазова.

Капацитети, знање, искуство и стручност стицани деценијама уназад, улажу се у сваки километар пруге, што је најбоља гаранција да ће послови бити успешно обављени. Више од шест хиљада километара нових и ремонтаних пруга за протеклих 60 година, резултат је за сваки респект и поштовање.

Јосип Вебер

Од овог броја „Пруге“ нова рубрика

## НАША ДЕЦА, НАША БУДУЋНОСТ

Да су све наши снови остварили при рођењу, не бисмо у њима уживали онолико колико смо срећни када их остваримо својим сопственим напорима. Са искреном жељом да вредну и талентовану децу наших радника која су, као таква, већ прекознала у својим образовним установама и спортистичким колективима – афирмишемо на страницима нашег гласила, „Пруга“ покреће нову рубрику под називом: „Наша деца, наша будућност“. У времену које долази говорићемо о даровитим младим људима и њиховим успесима. Ово је уједно и позив колегама у све четвори фирме железничког сектора да нас контактирају (на број: 011-361 83-44 или мејлом на medijacentar@srbrail.rs, односно medija.centar@srbrail.rs) и предложе свог поштоматског кандидата о чијим резултатима ће бити речи у неком од наредних бројева.

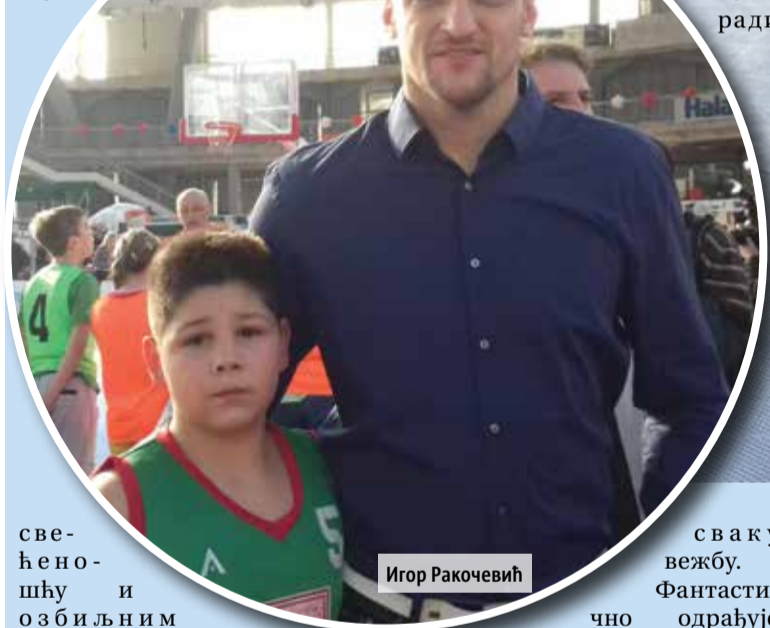
„Дрвошћу“ децу није лако одређити јер се њихови таленти међусобно разликују. Оно што младог човека чини надареним није увек добро оцењивање у школи, већ учење и другачији начин гледања на свет. Управо из тог разлога, „Пруга“ ће у наредним бројевима, заједно са вама, идентифицирати девојке и дечаке, девојке и момке најразличитијих животињских одређења. Даровитости и поспећености, што је све што они треба да поседују. За њихову медијску промоцију и обринуће се редакција нашег и нашег листа „Пруга“.

## ЛУКА СТОЈКОВИЋ, КОШАРКАШ СЕЛЕКЦИЈЕ МЛАЂИХ ПИОНИРА

## ДЕЧКО КОЈИ ОБЕЋАВА

Лука Стојковић, син наше колегинице Анде Стојковић, већ седам година вредно тренира на ободу кошутњачке шуме, у Хали спортова Жарково, где истоимени кошаркашки клуб има своју базу. Својим залагањем, по-

Лука на мечевима носи дрес са бројем шест и игра на позицији „тешког центра“. У току утакмица буквално „разгрће“ своје ривале, па његови саиграчи најчешће лагано поентирају. Тренер Стефан Лукић има своју наглашава да је одушевљен како Лука са лакоћом ради



Игор Ракочевић

сваку вежбу. Фантастично одрађује приступом игри, тренинге и види се овај тринаестогодишњак обећава да ће у блиској будућности постати изузетно озбиљан кошаркаш, наводе његови тренери Стефан Лукић и Златко Полак.

Лука тренира у селекцији млађих пионира. Омилан је међу својим вршњацима (2006. годиште). Ведрог је духа, друштвен и несобичан у игри. Од тренера често добија похвале због високе професионалности и дисциплине на тренинзима. Иако је редован на тренинзима, Лука не занемарује своје школске обавезе у ОШ „Мирослав Мика Антић“ (насеље Беле Воде). Његова мирноћа, „лака рука“ и јака одбрана, гаранција су ефикасности екипе, што се потврђује из утакмице у утакмицу.

да су наше младе селекције сваке године у првом рангу такмичења за њихов узраст. Почетком септембра се најпре одржавају квалификације, а затим следе лигашка такмичења. Клуб има више од 250 чланова, свака селекција има тренера, помоћника и кондиционог тренера. Осим млађих пионира, имамо и селекције сениора, јуниора, кадета, пионира 1 и пионира 2 – реферише за „Пругу“, Златко Полак.

Б.Радојичић



Предраг Даниловић



## ТРИ ДЕЦЕНИЈЕ РАДА СЕКТОРА ЗА УНУТРАШЊУ КОНТРОЛУ

## УНУТРАШЊА КОНТРОЛА ЗА УСПЕШНИЈЕ ПОСЛОВАЊЕ



У ресторану пословне зграде Железнице организовано је дружење бивших директора и инспектора некадашњег Сектора за унутрашњу контролу "Железнице Србије", који је као јединствена целина у свим деловима процеса рада функционисао све до реорганизације компаније, августа 2015. године.

Том приликом састали су се бивши запослени овог сектора који су пре 30 година, па све до раздвајања на четири друштва железничког сектора, учествовали и својим радом допринели „издизању“ безбедности и уредности железничког саобраћаја на виши ниво. Тадашњи директор Сектора за унутрашњу контролу Миодраг Милетић, који је изабран на то место 1986. године, присетно се тог времена и рада у служби.

У то време дошло је до већих организационих промена у предузећу, а све у циљу одго-

варајућег и бољег функционисања железнице. Тадашњи генерални директор Петар Анђелковић омогућио ми је доста „слободе у раду“. Мој једини захтев је био да се нико не уплиће у рад контроле са стране, како би се послови обављали квалитетно. За послове које је обављала контрола имао сам и подршку ондашњег заменика генералног директора Момчила Аћиминовића и директора Радне заједнице заједничких послова Милисаве Ђајића, са којима сам имао добру и коректну сарадњу. Тада смо приступили реорганизацији рада Сектора за унутрашњу контролу, тако да је урађена нова Систематизација послова и Правилник о раду Унутрашње контроле са прилозима о изгледу и форми Записника и Решења о налозима жена мерама, при чему је радна група, коју су чинили Лука Јурчић и инспектори Обрад Божић и Станко Коларић, дала велики допринос у томе. Циљ рада инспектора,

пре свега, била је да се поправи стање у пословном окружењу, инструктивно и превентивно деловање, а не кажњавање запослених. С временом се Сектор све више кадровски оспособљавао. Имали смо и добру сарадњу са Министарством за саобраћај, што је било врло важно – каже за наш лист некадашњи директор Сектора за унутрашњу контролу, Миодраг Милетић.

Ондашњи сектор УК сачињавали су инспектори из делатности саобраћајних, машинских, грађевинских, електротехничких, економских и правних послова. Канцеларије сектора биле су до 1992. године на првом спрату у згради железничке станице Београд, на Савском тргу, после чега су се запослени преселили у Пословну зграду железнице у Немањиној 6. Такође, сектору су припадали и запослени, који су били распоређени у Новом Саду и Нишу.

Б. Радојичић

## Традиција се наставља

На прослави Дана пензионисаних железничара Србије у Кусатку, одржаном 15. септембра ове године, присуствовало је око 120 учесника, таман толико да комплетан утисак буде одличан. Ово је прва организација прославе у Кусатку након оне из 2009. године. Поред преставника Удружења пензионисаних железничара Кусатка, догађају су присуствовали и представници Удружења из Суботице, Новог Сада, Шида, Сремске Митровице, Инђије, Београда, Велике Плана, Краљева, Ниша и Зајечара, као и пензионери из Бајине Баште и Сремских Карловаца.

Импозантан скуп поздравно је председник општине Смедеревска Паланка, Никола Вучен, као и председник СУПЖ Србије, Радисав Главичић, који је између осталог подсетио да се прослава традиционално одржава по четрнаести пут и представља знак поштовања према историји развоја „Железнице Србије“. Прилика је то и да се железничари сете дана када је, пре тачно 135 година, успостављен редован саобраћај на прузи Београд – Ниш. Наведена прослава се организује као централна манифестација и на њој учествује тринаест удружења чланица СУПЖ Србије. Прва гостиница је организована 2006. године, а наредна, петнаеста, била је одржана у Зајечару, чијим је представницима уручена прелазна застава СУПЖ Србије.

Б. Радојичић

## СКУП ПЕНЗИОНИСАНИХ ЖЕЛЕЗНИЧАРА И ЊИХОВИХ НАСЛЕДНИКА У СУБОТИЦИ

## ЗАЈЕДНИШТВО СЕ НАСТАВЉА

Скуп бивших и садашњих железничара, трећу годину заредом, одржан је у Таванкуту, месту 15 километара удаљеном од Суботице. Овога пута у ресторану Ватрогасног клуба састали су се некадашњи железничари свих занимања и њихови наследници, од машиновођа, па до запослених који обављају послове чишћења. Иницијатор овог дружења је Лука Анушић, радник суботичке „Инфраструктуре железница Србије“. Са намером дане отуђује железничке ветеране од активних колега, он је по трећи пут спојио „све структуре“ без обзира на тренутни статус. Иначе, број

учесника на скупу који се традиционално одржава друге суботе у септембру перманентно расте, а ове године их је било близу шездесет.

Са вечером уз „живу“ музику, дружење је потрајало све до јутарњих сати. За учеснике овог догађаја организована је и томбола уз скромне поклоне који сударивани победницима. Све је је било добро организовано и веома лепо – рекао је некадашњи шеф Оперативне Суботица, Слободан Јањић.

Успомене са заједничког посла евоциране су уз пуно емоција. Натане, са искреним осмехом, али и понеком сузом...

Б. Радојичић



## ДРАГОЉУБ ЛАЗИЋ - ЖИВОТ ПОСВЕЋЕН ЖЕЛЕЗНИЦИ

## ТРИДЕСЕТ ГОДИНА НА БЕОГРАДСКОЈ СТАНИЦИ

• У десетој деценији живота, са преко тридесет година пензионерског стажа, Драгољуб Лазић поносно прича о свом некадашњем залагању у железници

## Припреме за омогућавање безбедног саобраћаја на прузи Београд – Бар

Као саобраћајни контролор, у периоду од 1974. до 1978. године, вршио је посебне контроле Када је завршена



Драгољуб Лазић

деоница барске пруге до Ужица, био је задужен за контролу свих станица на новоизграђеној прузи.

## Плави воз

Као шеф возопратне службе, предлагао је особље за службу у „Плавог возу“. Убрзо га постављају на место шефа „Плавог воза“. Та позиција је представљала велику част, али и подразумевала огромну одговорност. О свом раду у „Плавог возу“ Драгољуб каже: То је била част, велика обавеза и поверење, иако је рад био шаблонски, без могућности иновација и слободног доношења одлука. Уз одобрење генералног директора ЈЖ, Ника Филиповића, место сам препустио свом школском другу, дотадашњем шефу станице Кардељево, Марку Блаховићу...

По Драгољубовом правилнику пословала је читава београдска станица.

Давне 1970. године, као инжењер-технолог израдио је Пословни ред који је садржао целокупну организацију уз дужности извршног и осталог особља на 405 станица. Куртизитет, будући да тако нешто није израђено од краја другог светског рата.

Његов рад је донео бројне иновације у вршењу саобраћајне службе што је многим станицама првог ранга послужило као узор за израду и допуну сопственог Пословног реда (законом прописаног за сваку станицу у тадашњој Југославији).

Железничка станица Београд је, по одредбама Лазићевог пословног реда, радила од 1974. године па све до затварања за саобраћај 2018. године.

ЖТП „Београд“ ме је задужио да хитно кренем у Црну Гору како бих учествовао у оспособљавању свих станичних и пружних постројења од Бијелог Поља до Бара. Осим тога, морао сам да обезбедим снабдевање свих службених места, да наручим од ЖТП Београд неопходне раднике саобраћајне струке из Србије, јер Црна Гора није имала кадрове. Једном речју, мој радни задатак је било обезбеђивање уредног и безбедног саобраћаја на новоизграђеној прузи, почев од 28. маја 1976. године. Поред свих потешкоћа и проблема, пруга је на време осспособљена за саобраћај иако је моје радно време, у то доба, било од 6 сати ујутро, до 22 часа.

## Путничка служба као изазов

Већ 1978. године, Драгољуб Лазић постаје шеф путничке службе станице Београд. У

представљало велики професионални изазов. У свему томе, видео сам широко поље за моју креативност пошто у то време на железници није постојала посебна служба за односе са јавношћу. Сваког јутра и вечери сам, преко јавних медија, обавештавао јавност о саобраћају возова, ванредним поласцима, слободним местима и различитим повластицама, сећа се Драгољуб.

Посебну пажњу је придавао организацији прихвата и отпремања путника, учесника и посетилаца различитих савезних, републичких и градских манифестација и конгреса. У то доба, организатори оваквих догађаја, могли су увек да рачунају на помоћ и сарадњу особља београдске станице. Кроз свој посао Лазић је упознао бројне људе из јавног живота, укључујући и оне из државног врха.

## Уважавање и понеко одликовање

Својим радом и иновацијама, Драгољуб Лазић је не само унапредио рад путничке службе београдске станице, већ и допринео да та станица ужива много већи углед у јавности. Често је позиван на различите манифестације у организацији Града Београда, различитих медијских кућа, а једном и код Председника Председништва СФРЈ, Лазара Мојсова. Сваке године, био је гост на пријему који је поводом Дана Републике, организовао Иван Стамболић.

Био је и делегат Туристичког савеза Београда, члан Извршног одбора заједнице здравственог осигурања и једини од запослених на железници, делегат VI конгреса Савеза синдиката Србије, на чијем Пленуму је допринео да се озакони бенефицирани радни стаж железничарима, што је и данас на снази.

Од градоначелника Београда, Богдана Богдановића, добио је Платету Града Београда. Ипак, најзначајније одликовање које је добио јесте Орден рада са сребрним венцем и то Указом Јосипа Броза Тита, 1974. године. **Ивана Јовичић-Ђурчић**

## РЕСТОРАН ДРУШТВЕНЕ ИСКРАНЕ „ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ У БЕОГРАДУ

## УСКОРО У „НОВОМ РУХУ“

„Ресторан ради пуним капацитетом и настојимо да увек пружимо адекватну услугу нашим корисницима. У свакодневној понуди је од пет до седам готових јела, а цена комплетног obroка креће се од 230 до 250 динара“ – каже за наш лист шеф ресторана Саша Станковић. Он је објаснио да домаћа пецива праве запослени Ресторана, а да у понуди постоје и смрзнута теста грчког произвођача АЛФА.

„Запослени у ресторану су обучени да без проблема могу послужити велики број корисника услуга. Пружамо услуге свим друштвима железничког сектора, а спремамо да радимо квалитетно“ – рекао је шеф ресторана.

У Ресторану друштвене исхране ради осам запослених – двоје куvara и пекара, један запослени ради са судовима, две кафе куварнице, и наш саговорник.

„Како би се ефикасније и брже пружала кетеринг услуга осталим друштвима, неопходно је да се повећа број запослених“ – рекао је Станковић и додао да се стално анализирају новонастале потребе и да се планира проширење понуде, као и да у складу са тим постоји потреба

и оброке које запослени могу да понесу кући“ – рекао је



Лидија Богдановић и Биљана Матовић

„Најбитније је да квалитетно одговоримо захтевима корисника наших услуга и да када год је могуће изађемо у сусрет потражњи, а пун ресторан преко целог дана, без обзира на околне киоске и пекаре, као и велики број похвала, доказ је да радимо квалитетно“ – рекао је шеф ресторана.

У Ресторану друштвене исхране ради осам запослених – двоје куvara и пекара, један запослени ради са судовима, две кафе куварнице, и наш саговорник.

„Како би се ефикасније и брже пружала кетеринг услуга осталим друштвима, неопходно је да се повећа број запослених“ – рекао је Станковић и додао да се стално анализирају новонастале потребе и да се планира проширење понуде, као и да у складу са тим постоји потреба да се Ресторан и мало „дотера“, да се набави нов намештај, освеже зидови.

„Идеја нам је да се ресторанска сала подели



Миланка Кнежевић

Станковић и нагласио да се ради бољег и квалитетнијег пословања овог организационог дела „Железница Србије“ ад свакодневне, међловима, анкетирају запослени око квалитета услуга, примедби, предлога нових јела и других сугестија.



Влада Берасимоски

на два дела и да се један део осавремени и среди тако да може да угости и домаће и стране делегације које долазе у Пословну зграду“ – закључио је шеф Ресторана.

Б. Радојичић



## ВИ ПИТАТЕ - ЛЕКАРИ ОДГОВАРАЈУ

## ПРЕВЕНТИВОМ ПРОТИВ АМБРОЗИЈЕ

Сезона полинације амброзије траје од краја јула па све до почетка новембра. Овај период је веома непријатан за све оне који су алергични на амброзију. Реч је о једном од најчешћих природних алергена. Највеће вредности концентрације полена амброзије у ваздуху углавном су регистроване у другој декади августа и првој декади септембра. Сезонске алергијске реакције најчешће су изазване поленом, ређе плодовима амброзије.

Према незваничним проценама, у Србији око 400.000 особа болује од алергијског ринитиса, а сваки пети становник пати од алергије на амброзију. Већина њих бори се са сезонским обликом те болести, полеском кијавицом. Поленизација је најинтензивнија од јула до октобра за време цветања. Полен амброзије изгледа као кугла са шилицима, односно има мале кукице којима се закачи за слузокожу горњих дисајних органа и тако ствара велике алергијске проблеме, објашња др Јелена Стефановић, алерголог у Заводу.

Према њеним речима симптомима, односно, знаци алергије на амброзију могу бити цурење из носа, кашаљ, осећај запушености и болова у пределу синуса. Затим кијање, сливање секрета, црвенило и сузење очију,

Како истиче др Јелена Стефановић, сада је прави тренутак да се ураде кожни проба раде се специфичне анализе крви на одређене алергене. Уколико ови тестови покажу да је пацијент кандидат за специфичну имунотерапију, прави се вакцина за сваког пацијента понаооб. Осим субкутаних (поткожних) у употреби су сублингвалне вакцине у облику капи које су много конформније за употребу. Са овом терапијом се започиње у вансезони (новембар–децембар) када нема алергена у ваздуху. Уколико започнете специфичну имунотерапију на време, следећу сезону полинације ћете дочекати спремни, поручује др Стефановић.

отежано дисање са осећањем недостатка ваздуха. Алергије на ову биљку могу да изазову и повраћање, грчеве у трбуху, проливасте, воденасте столице. Такође, на кожи могу да се појаве печати и црвенило са сврабом.

Лекари сваке године пријављују повећан број алергијских реакција које се доводе у везу са амброзијом.

стаминике и назалне кортикостероиде. У превенцији помажу цинк и Ц-витамином, као и пробиотици. Препоручује се и свакодневна тоалета носне слузнице.

Аида Стојковић



## АМБУЛАНТА ЗАВОДА ЗА ЗДРАВСТВЕНУ ЗАШТИТУ РАДНИКА „ЖЕЛЕЗНИЦЕ СРБИЈЕ“ У ПРОКОПУ

## НА РАСПОЛАГАЊУ ПУТНИЦИМА И ЗАПОСЛЕНИМА 24 САТА

У оквиру железничке станице Београд Центар отворена је и ради амбуланта Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“. Амбуланта је за све запослене, као и за путнике отворена 24 сата.

Медицинско особље и ми, лекари, радимо у турнусу. Ова амбуланта Завода у станици „Београд Центар“ ради као ургентна медицина. Имамо све што је потребно за хитне интервенције и обучени смо да брзо и квалитетно укажемо прву помоћ ономе коме је потребна. Када имамо компликоване случајеве, у обавези смо да позовемо хитну медицинску помоћ која ће па-

на некадашњој главној железничкој станици. Поред указивања прве помоћи, овде радимо и предрадне прегледе. На месечном нивоу имамо их више од 400. У обавези смо да пре него што крену на своја радна места прегледамо машиновође, кондуктере, прегледаче кола, возовође, возаче МПБ и ТМД, истиче др Тодоровић.

Медицинска сестра Милена Костић, која 18 година ради у служби ургентне медицине, каже да се рад у „Београд Центру“ доста разликује од оног у амбуланти „Перон“.

На старој железничкој станици било је више посла. Фреквенција путника је непоредиво већа. Тамо је смештена општа пракса, што подразумева више обавеза. Овде је мало другачије јер смо више базирани на предрадним прегледима, објашњава медицинска сестра Милена Костић.

Током летњих месеци, како кажу наши саговорници, у



Брну о путницима и запосленима у Прокопу

станице све врви од страних туриста. Често им се обраћају за помоћ, каткад и за савет у вези с адаптацијом на високе температуре.

Врата наше амбуланте су свима отворена. Овде смо до сада путницима углавном помагали око уганућа зглобова и одертина коже због пада на мермерним плочама, али смо имали и нападе епилепсије. Такве пацијенте смо после нашег збрињавања упутили на даље лечење, објашњава др Тодоровић.

Како истичу наши саговорници, одличну сарадњу имају и са другим службама које се налазе у станици.

Свима који ради овде ми смо највећа подршка. Од како смо отворили нашу амбуланту, некома смо свима ули-ли више сигурности, јер смо ту увек када затраже, кажу здравствени радници из амбуланте „Београд Центар“.

Аида Стојковић

## ИЗ „КОНАЧИШТА“ У ЗГРАДУ ЗАВОДА

Одељење физикалне терапије недавно је из чувеног „Коначишта“ у Савској улици пресељено у зграду Завода.

На трећем спрату наше медицинске установе је обезбеђен адекватан простор где су смештени апарати за потребну дијагностику, као и пријем пацијента, каже прим. др Љубомир Игњатовић, начелник специјалистичких служби у Заводу.

Кабинет за физикалну медицину и рехабилитацију се поред дијагностике бави и лечењем, рехабилитацијом пацијената са болестима и повредама кичме, односно, повредама зглобова и мишића, те разних реуматских и невролошких обољења. Успешно се бави санирањем спортских повреда, као и рехабилитацијом у постоперативном току, али бави се и естетским третманима.

Поред масаже, бодистара и скринстара, ту су дермодинамик, исометрик електростимулација, ласеро-магнетотерапија, и напукот, антицелулит програм, лечење гојајности, као и „face lifting“.

Циљ ових метода није само лечење, већ се њиховом применом успоравају процеси старења и људима пружа активан и квалитетан живот, истиче Игњатовић.

Аида Стојковић

## ПРОФЕСОРИ БЕОГРАДСКОГ И ЗАГРЕБАЧКОГ САОБРАЋАЈНОГ ФАКУЛТЕТА НА ОТВАРАЊУ ИЗЛОЖБЕ

## БОЉА САРАДЊА МЕЂУ ЖЕЛЕЗНИЧКИМ МУЗЕЈИМА У РЕГИОНУ ЗАХВАЉУЈУЋИ СТУДЕНТИМА



У оквиру своје редовне сарадње, професори саобраћајних факултета двеју престоница посетили су 12. септембра Железнички музеј у Београду. Поред обиласка сталне поставке, универзитетски професори присуствовали су и свечаној церемонији отварања изложбе фотографија „Железничко благо Београда као уметничка инспирација“.

Професор др Борна Абрамовић, шеф Катедре за организацију железничког саобраћаја на загребачком Саобраћајном факултету сматра да је сарадња две академске установе веома добра и да су међусобне посете професора од обостраног интереса, али и посебног значаја, посебно за размену искустава.

Железница као јединствен техничко-технолошки систем редовно прати најновија достигнућа из поменуте области. Веома је важно познавати њену прошлост и богат историју. Све је више студената који у својим научним радовима користе изворе информација добијене управо из железничких музеја.

Стога и сматрам да сарадњу по овом питању треба свакако проширити, не само на нивоу факултета већ и на нивоу самих железничких музеја, односно техничких музеја. Изложба о железничким објектима на територији Београда веома је занимљива. Гледајући изложбу дознао сам и неке потпуно нове информације које су ми на један посебан начин представиле многе чињенице о богатој железничкој историји

београдске железнице, рекао је Абрамовић.

Професор др Сањин Миланковић, ванредни професор на београдском Саобраћајном факултету, овом приликом био је, у неку руку, домаћин загребачким колегама. Његове импресије са

организација. Стицајем околности са простора бивше Југославије постоје само три железничка музеја, у Београду, Загребу и Љубљани. Волео бих да их је и више. Ипак, рад ме чинијица да сарадња међу њима постоји и да их поред редовних посетилаца,

Семинар под називом „Ефекти урбаних железничких система на одрживи развој и еколошку заштиту у градовима“ као саставни део научног билатералног пројекта Хрватска–Србија, који финансирају министарства науке Републике Србије и Хрватске, одржан је од 9. до 13. септембра на Саобраћајном факултету Универзитета у Београду. Члановима са београдског факултета били су: проф. др Славо Весковић, проф. др Сањин Миланковић (руководилац), проф. др Норберт Павловић, доц. др Иван Белошевић, Душан Јеремич, дипл. инж., и Милан Милосављевић, дипл. инж., а са Факултета прометних знаности: проф. др. сц. Борна Абрамовић (руководилац), проф. др. Томислав Јосип Млинарић, проф. др Младен Никшић, доц. др Мартин Старчевић, Денис Шипуш, маг. инж. графф. и Ивица Љубај, маг. инж. графф. Семинар је био подељен у три целине: Жељезничко путно-пругичко прелази у урбаним срединама; Примена симулације у жељезничком саобраћају и Организација путничког железничког саобраћаја у урбаним срединама. У склопу семинара одржана је презентација Факултета прометних знаности и Завода за жељезнички промет, а након тога обављене су техничке посете станицама Београд Центар и Топчидер.

отварања изложбе изузетно су позитивне. Београд као вишедеценијски главни град бивше Југославије био је један од главних железничких чворишта не само у СФРЈ већ и на Балкану. Овом изложбом се на један леп и оригиналан начин присећамо колико је заправо београдски железнички чвор био важан и шта је све поседовао од инфраструктурних објеката кроз свој вишедеценијски развој. Гледајући у не тако давну прошлост, заједно смо чинили јединствен систем који је обједињавао рад осам железничких транспортних

редовно обилазе и студенти саобраћајних факултета. Нема боље прилике да се истражи богата прошлост компаније са свим њеним етапама техничког развоја. А ту је железница одиграла веома значајну улогу. Сарадњу са загребачким факултетом ћемо проширити и на остале области. Сматрам да је она од великог значаја како за професоре, тако и за студенте, који ће својим истраживањем свакао допринети проширењу сарадње међу нашим жељезничким музејима, изјавио је професор Миланковић.

Ј.В.

## СМЕР ТЕХНИЧАР ВУЧЕ ПОПУЊЕН У ПРВОМ КРУГУ

У новој школској (2019/20) години, Жељезничко техничка школа уписала је 181 ученика првог разреда. Нарочито интересовање владало је за образовни профил – техничар вуче, па су већ након првог уписног круга сва места за ову струку била попуњена.

Интересовање не јеђавана за образовни профил електротехничар-телекомуникација. Упис на образовни профил кондуктер у железничком саобраћају прошао је у складу са очекивањима, каже директор Жељезничко-техничке школе Златко Радосављевић.

Према његовим речима, нешто мање интересовање у

односу на претходне године било је за образовни профил саобраћајно-транспортни техничар. На овом смеру има још слободних места, која ће, како се надају у школи, бити попуњена.

Иако за школску 2019/20. није планиран упис на образовни профил возовођа, потребетржишта су показале да за овим занимањем постоји велико интересовање. Сви наши ученици са овог образовног профила, који су у јуну завршили школовање у Жељезничкој техничкој школи, у међувремену су нашла посао струци – поносно закључује Радосављевић.

А. Стојковић

## СВЕЧАНИ СУСРЕТ 7. КЛАСЕ УЧЕНИКА СРЕДЊЕ СТРУЧНЕ ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ШКОЛЕ

## ШКОЛА САВЕЗНОГ ЗНАЧАЈА



Свечани сусрет 7. класе ученика средње стручне железничке школе (ЖСЦШ) из Земунa одржан је летос у пословној згради српских железница у Београду. Манифестација је организована поводом прославе шест деценија од завршетка школовања генерације која је школу похађала од 1957. до 1959. године.

Са радошћу и са поносом подсећамо да је ЖСЦШ у Земуну била школа савезног значаја, јер су се у њој школовали за послове отправника возова млади људи из свих крајева тадашње Југославије. То је уједно била лепа прилика да се тадашњи школарци упознају са језиком и општом културом колега из других средина ондашњих република. Школа је подстицала, организовала и помагала заједнички живот, учење и дружење свих ученика. Били смо смештени у Интернату, што је била велика школа другарства. Током радног века, ово искуство је помогло свима нама да уз технолошку повезаност жељезнице, лако и ефикасно сарађујемо – рекао је Станко Коларић

један од иницијатора и организатора свечаног сусрета. Према његовим речима, завршни испит у ЖСЦШ у Земуну, сада давне, 1959. године положио је 194 ученика. Сви су распоређени на своја радна места, а незапослених није било, што се може поредити са садашњим дуалним образовањем.

Б. Радојичић



# ВЕСТИ ИЗ МЕЂУНАРОДНОГ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ САОБРАЋАЈА

## ПРИМЕНА ЧЕТВРТОГ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ПАКЕТА СМАЊИЋЕ ТРОШКОВЕ ПРЕВОЗА

На недавно одржаној међународној железничкој конференцији у Букурешту, током председавања Руму-



није Савету Европске уније, учествовао је и Франсоа Давен, генерални директор Међународне железничке уније (UIC). Он је у свом обраћању присутнима говорио о актуелним темама у области железничког сектора. Четврти железнички пакет до сада је применило само осам чланица ЕУ, док су неке од чланица затражиле одлагање од годину дана. Он сматра да је одлагање и разумљиво за чланице које имају сложен железнички систем.

Након примене Четвртог железничког пакета, Давен сматра да ће уследити период стабилизације. Применом овог пакета, створиће се услови за рад у оперативној стандардизацији тако што ће се ускладити међународне саобраћајне процедуре. Када је реч о примени Система управљања европским железничким саобраћајем (ERTMS), Давен сматра да је Швајцарска најбоље применила систем, а ту је и Шпанија, која има веома модерну железничку мрежу. Ипак, Француска и Немачка остају водећи актери европског железничког система.

Извор: RailwayPro

## РКР Intercity објавио тендере за набавку новог возног парка

Руководство пољског оператора РКР Intercity је најавило да ће до краја ове године бити расписан тендер за модернизацију постојећег возног парка и набавку нових возова и локомотива. У наредних неколико недеља, РКР Intercity потписаће нове уговоре за набавку 12 нових вишedelних гарнитура у вредности од 230 милиона евра. До краја ове године, овај пољски оператор намерава да набави цео возни парк.

У плану је набавка и 10 маневарских локомотива и 10 вишedelних електричних локомотива. Пре ове набавке, РКР Intercity је већ уложио 115 милиона евра у модернизацију возног парка и то набавку Штадлерових 12 вишedelних гарнитура. Током прве половине ове године, 22,8 милиона путника је користило услуге превоза РКР Intercity, што је за 6% више у поређењу са претходном годином.

Извор: RailwayPro

Приредила: Јасмина Дишовић

## REGIOJET УВОДИ НОВУ ЛИНИЈУ НА РЕЛАЦИЈИ ПРАГ-БУДИМПЕШТА



Приватни чешки оператор Regiojet је објавио да ће до јуна наредне године почети да саобраћа на релацији Праг-Беч-Будимпешта. Тиме ће постати главни конкурент чешкој железничкој компанији "České dráhy", која саобраћа на истој релацији, преко Братиславе, као и аустријском железничком предузећу "ÖBB" који саобраћа на релацији Беч-Будимпешта.

Приватни чешки оператор Regiojet је ову линију покренуо у сарадњи са локалним партнерима. У Мађарској је партнер са локалним превозником "Continental Railway Solution", а у Аустрији са оператером "West Bahn".

Извор: RailwayPro

## ЕВРОПСКА УНИЈА ФИНАНСИРА ЖЕЛЕЗНИЧКУ МОДЕРНИЗАЦИЈУ У СЛОВЕНИЈИ

Европска унија је путем Кохезионог фонда обезбедила финансијска средства у износу од 101 милиона евра за модернизацију деонице пруге која повезује два града у Словенији – Марибор и Шентил. Ова деоница је део Балтичко-јадранског коридора, језгра Трансевропске саобраћајне мреже (TEN-T). Захваљујући овој инве-



стицији, грађани и туристи имаће брже и сигурније путовање између Марибора и Шентилја до границе. Очекује се да ће се реализацијом овог пројекта грађани више користити услуге овог еколошки повољнијег вида превоза. Виолета Булц, европска комесарка за транспорт сматра да ће овај пројекат који финансира Европска унија допринети интензивнијем робном саобраћају, што ће се позитивно одразити на радна места и трговину у земљи.

Извор: RailwayPro

## ЗАНИМЉИВОСТИ

### ПОШТАНСКА ПОДЗЕМНА ЖЕЛЕЗНИЦА



• **Вожња некадашњом "тајном" поштанском железницом више није тајна и данас нуди туристима путовање малим возом кроз мрачне тунеле 20 метара под земљом**

Подземна железница "Mail rail" била је 75 година "забрањени град", део британског поштанског система којом су дневно с краја на крај Лондона преносили милиони писама, телеграма и пакета.

Ова "тајна" поштанска железница Лондона била је тада веома корисна за разврставање и брзу доставу поште која је на препуним лондонским улицама била незамислива. После дугогодишње изградње тунела, железница је отворена

као јединствена и најмодернија 1927. године, а затворена 2003. године, када је "папирна пошта" прегажена развојем електронске поште и других комуникација.

Њени електрични возови без возача разносили су пошту широм Лондона брзином од 56 километара на час, а током деценија приступ подземљу су имали само поштански радници који су отпремали пошту и мајстори који су одржавали систем. Шефови поште разматрали су могућност да се сплет подземних железничких тунела користи за гајење печурака, али је на крају одлучено да се сачува један део и отвори за туристе, а затим и повеже с реновираним Поштанским музејом.

Посета за туристе "Mail rail" укључује двадесетоминутну вожњу малим возима. Ови оригинални вагони су провидни, са стакленим кровом, а

и за снимање холивудских вишедеценијском прљавином, и кроз поштанске станице које се одавно не користе, већ су сада само "гробља" прашњавих одбачених железничких вагончића. Током вожње се преко разгласа чују приче о историји и функционисању поштанске железнице. Она је током два светска рата имала и сасвим другачију улогу од замисљених, а у миру је коришћена

и за снимање холивудских филмова. Подземни возић поште Лондона са посетиоцима застаје на неколико места ради приказивања кратких документарца о томе. "Ако сте баш високи, можда ћете двапут размислити пре но што купите карту за посету подземљу", рекао је новинарима директор за комуникације "Mail rail" Хери Хаскисон.

Д. Милошевић



# 19 RATA BEZ KAMATE UZ ADMINISTRATIVNU ZABRANU

**Beograd:** • Arena - Bulevar Arsenija Čarnojevića 97a • Outlet Arena - Bulevar Arsenija Čarnojevića 97v • Banjica - Crnotravska 7-9 • Buzz Ada Mall - Radnička 9 • Buzz BIG BG - Višnjička 84 • Buzz DC - Jurija Gagarina 16 • Buzz Knez - Knez Mihajlova 21 • Buzz Usce - Bulevar Mihajla Pupina 4 • Champion Ušće - Bulevar Mihajla Pupina 4 • Extra Sports Arena - Bulevar Arsenija Čarnojevića 97 • Extra Sports Borča - Shoppi Park, Zrenjaninski put bb • Extra Sports Đeram - Bulevar kralja Aleksandra 168 • Extra Sports Novi Beograd - Omladinskih brigada 100 • Extra Sports Požeška - Požeška 67a • Immo Centar - Gandijeva 21 • Kids DC - Jurija Gagarina 16 • Megastore - Jurija Gagarina 16 • Megastore Ada Mall - Radnička 9 • Megastore BIG BG - Višnjička 84 • Megastore Ušće - Bulevar Mihajla Pupina 4 • TC Stadion - Zaplanska 32 • Outlet Banjica - Crnotravska 4 • Outlet Bulevar - Bulevar kralja Aleksandra 391 • Outlet Buzz - Bulevar kralja Aleksandra 391 • Outlet Galenika - Batajnički drum 1/1 • Outlet Sajam - Bulevar Vojvode Mišića 10 • Run 'n More - Uzun Mirkova 10 • Novi Sad: • Buzz - Zmaj Jovina 2 • Kids centar - Pozorišni trg 5 • Megastore TC BIG CEE - Sentandrejski put 11 • Centar - Zmaj Jovina 20 • TC Promenada-Buzz, Extra, Sport Vision, Kids - Bulevar oslobođenja 119 • Bačka Topola - Boljai Farkaša 2 • Buzz Kragujevac - Bulevar Kraljice Marije 56 • Megastore Kragujevac Plaza - Bulevar Kraljice Marije 56 • Outlet Kragujevac - Dr. Zorana Đinđića 10 • Buzz Kraljevo - Miloša Velikog 7 • Kraljevo - Trg srpskih ratnika 5 • Buzz Kruševac - Vidovdanska 10 • Kruševac - Mirka Tomića 18; Krfska 3 (Retail Park) • Extra Sports Kruševac - Mirka Tomića 26; Krfska 3 (Retail Park) • Buzz Novi Pazar - 28. Novembra bb • Novi Pazar - Cerkez mahala 2 • Buzz Zrenjanin - Bagljaš zapad 5 • Zrenjanin - Bagljaš zapad 5 • Buzz Subotica - Rudić 1 • Megastore Subotica - TC Stop Shop, Segedinski put 88 • Čačak - Skadarska 12 • PJ Extra Sports Lazarevac - Železnička bb • Extra Sports Piroć - Dragoševa bb • Extra Sports Požarevac - Đure Đaković bb • Požarevac - Trg oslobođenja 1 • Extra Sports Sombor - Kralja Petra 1 32 • Sombor - Kralja Petra 1, broj 12 • Extra Sports Valjevo - Pop Lukina 1 • Valjevo - Uzun Mirkova 28 • Extra Sports Sremska Mitrovica - Bulevar Konstantina Velikog BB • Jagodina VIVO - Stevana Ivanović bb • Kikinda - Trg srpskih dobrovoljaca 30 • Leskovac - Trg revolucije 33 • Loznica - Vojvode Mišića 1 • Buzz Niš - Obrenovićeva bb • Megastore Medijana Niš - Bulevar Medijana 21 • Megastore Niš - Obrenovićeva 42 • Mladenovac - Braće Badžaka 2 • Obrenovac - Miloša Obrenovića 36 • Pančevo - Miloša Obrenovića 12 • Ruma - Glavna 141 • Šabac - Zapadna transverzala 4 • Smederevo - TC Stop Shop, Šalinačka 58 • Užice - Trg partizana 1 • Buzz Užice - Dimitrija Tucovića 99 • Zlatibor - Miladina Pećinara 145, TC Zlatibor • Vranje - Kralja Stefana Prvoventčanog 68, prizemlje • Vršac - Stepe Stepanovića bb • Zaječar - Trg oslobođenja 20 • Outlet Indija - Vojvode Putnika bb

**SPORTVISION.RS** email: [obustave@sportvision.rs](mailto:obustave@sportvision.rs) **CALL CENTER BESPLATNI POZIV 0800-003-004**



ДАНИ ЕВРОПСКЕ КУЛТУРНЕ БАШТИНЕ У ГАЛЕРИЈИ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ МУЗЕЈА

# ОТВОРЕНА ИЗЛОЖБА „ЖЕЛЕЗНИЧКО БЛАГО БЕОГРАДА КАО УМЕТНИЧКА ИНСПИРАЦИЈА“



• Железница неисцрпна тема уметника, сликара, режисера, књижевника • Сачувати од заборава и указати на важност очувања и заштите културне баштине

Изложба „Железничко благо Београда као уметничка инспирација“, ауторки Иване Јовичић-Ђурчић, дипл. археолога, и Татјане Младеновић, дипл. историчарке уметности, отворена је 12. септембра у Галерији Железничког музеја. Изложба коју су организовали Медија центар „Железница Србије“ ад и Железнички музеј отворена је у сусрет Дану железничара, 15. септембра, и у оквиру међународне културне манифестације „Дани европске баштине“.

У моменту када се у железницу улаже више него икада и када је модернизација инфраструктуре и возних средстава у пуном јеку, овом изложбом смо желели да подсетимо да се железница од постанка до данас, не схвата само као воз или пруга и станица, већ и као неисцрпна тема сликара, песника, књижевника, сценариста и других уметника“, истакла је извршна директорка „Железница Србије“ ад Светлана Јелић-Бурић.



баштину која не припада само нама већ и будућим поколењима.

„Железнички музеј – чувар непроцењиве културне, уметничке и индустријске баштине, а уједно и сведок почетака богате и занимљиве прошлости железнице, не

рић на отварању изложбе. Она је нагласила да је жеља „Железница Србије“ ад да овом изложбом апелују на свест људи и уважу на то да је неопходно чувати и заштити и старе локомотиве и машине, предмете, постројења и објекте као што су станичне зграде и железничке станице јер оне заједно чине културну

само наше већ и светске, у фебруару наредне године слави 70 година постојања – најавила је извршна директорка и захвалила се свима који су дошли да ову изложбу подрже и отргну од заборава овај делић богате „железничке“ историје.

На изложби „Железничко благо Београда као уметничка

су у употреби на железници и сведоче о богатој и занимљивој прошлости београдског железничког чвора од постанка 1884. до данас.

битне промене и исправљања. Београд је од крајње, пограничне станице постао чвор, који је, у једном тренутку, преузео и железнице које је

**Железница је, од свог настанка, била инспирација уметницима. Вероватно је реч о чудесној енергији сталног путовања која се издиже изнад пруге и станица. Снага парне локомотиве на челу моћне, челичне композиције, грандиозни железнички објекти и свакодневица железничара, често су били инспирација за уметницима.**

**Београдски железнички чвор – место сталних промена**

– Железница на тлу Београда постоји од 1884. године и током те дуге историје доживела је

градилу и којима је управљала нека друга држава, навела је Ивана Јовичић-Ђурчић.

– Историја развоја железнице на тлу Београда, Београдског железничког чвора, може се посматрати и кроз призму



државних односа Србије и Аустроугарске, али и кроз привредни и урбанистички развој Београда од оријенталне касабје до модерног европског града. Ратови и окупације су, такође, оставили свој траг на лицу београдског железнице. Рушено је, али и грађено, у зависности од потреба различитих господара и могућности



грађана и друштва, рекла је Јовичић-Ђурчић.

Циљ ове изложбе јесте и да широј јавности скренемо пажњу на значај железничких објеката, као и на важност њиховог очувања, али и да кроз фотографију и уметност, упознамо наше суграђане са богатом историјом Београдског железничког чвора – закључила је Ивана Јовичић-Ђурчић.

**Уметничке слике – сведоци минувих времена**

– Многи сликари су кроз своја дела дали велики допринос очувању сећања на време

изградњу земље, рекла је Татјана Младеновић, и додала да су обнова и експлоатација Београдског железничког чвора биле интересантна и незаобилазна тема сликара као што су: Миодраг Мића Поповић, Иван Радовић, Анте Хутер, Никола Граовац, Ђорђе Бошан, Бранко Омчикус, Анте Абрамовић, Владо Брајевић,

Татјана је објаснила да се истичу четири слике обнове инфраструктуре Београдског железничког чвора непосредно после Другог светског рата: „Обнова Панчевачког моста“ Миће Поповића, „Обнова Савског моста“, Ивана Радовића, „Железнички мост код Остружнице“, Ђорђа Бошана и „Обнова Панчевачког моста“ Јоза Јанде, настале половином двадесетог века, а међу уметничким радовима издвајају се и цртеж „Зграда Генералне дирекције Југословенских железница“, сликара старог Београда, Луке Младеновића, као и два акварела и једна графика архитекте Андреја Папкова.



**Прошетајмо, дакле, пругама на тлу Београда, ослушнимо простор, осматримо архитектуру станичних зграда, подсетимо се прошлости, кажу наше саговорнице.**

У току две недеље, колико је трајала манифестација, уз ку-стоско вођење кроз изложбу, била су организована и предавања на тему историје железнице на тлу Београда и то 26. септембра и 3. октобра у 17 часова, и 29. септембра и 5. октобра у 11 часова. Циљ предавања био је да се учине на свест људи да остаци некадашњих железничких постројења представљају културну баштину и да се укаже на неопходност очувања, заштите, али и реставрације



(локомотиве), разне машине, предмети или објекти (станичне зграде) и постројења.

За најмлађе посетиоце Музеја осмишљене су радионице за децу узраста 5 до 10 година, које су одржане 28. септембра и 6. октобра од 11 до 12.30 часова, кроз које су се они упознали са појмовима културне баштине, индустријске (железничке) баштине и значајем њеног очувања. Старијим основцима и средњошколцима био је предочен и значај железнице за развој привреде и друштва.

Изложба у Галерији Железничког музеја трајала је од 12. септембра до 6. октобра.

споменика баштине, било да су у питању возна средства

**В. Гојић Вучићевић**





## СЕЋАЊЕ НА ЗЛАТНО ДОБА УЗАНОГ КОЛОСЕКА У СРБИЈИ

## ДАНИ КАДА ЈЕ „ЋИРА“ ТРЧАО СРБИЈОМ



Потреба за градњом пруге која би омогућавала снабдевање новозграђене железнице у Србији угљем, појавила се на самом почетку. Наиме, иако су у Србији постојали рудници угља, због немогућности транспорта, угаљ је по високој цени купован у Аустроугарској, у Врдици. Зато је већ 1890. године Народна скупштина усвојила Предлог закона о градњи железнице од Сењског рудника до Ђуприје, а предвиђен је трошак од 700.000 динара. Пројектована је пруга колосека 750 мм, а закон је предвиђао да је гради и експлоатише Дирекција СДЖ. Током градње ове, 21 км

дуге пруге, у околини Сења се наишло на веома тежак терен, што је покушало градњу. Пруга је предата саобраћају 1892. године. Петнаест година касније, допуштено је путнички саобраћај, пошто је пруга продужена до Равне Реке (1907). Тада је колосек проширен на 760 мм, што је уведено као стандард за све пруге узаног колосека на тлу Србије.

Друга узана пруга у Србији грађена је за потребе снабдевања Завода за импрегнирање пруге од Ђуприје до Милета Марковић, радник на одржавању. Милета је мајстор свих заната. Када је потребно кречи, коси траву, мења стакла на колима. Милета је неискрпан извор прича о сваком експонату, јер он свој мали музеј одлично познаје. Уз осмех, са љубављу прича о сваком предмету. Од почетка ове године, Милета ради потпуно сам.

Дирекције Железница. Ова пруга је шест година касније

## Одељење узаног колосека у Пожеги

Године 1990, као спомен на узане пруге у Србији, после више година мултилетног рада на прикупљању и проучавању предмета, коначно је отворено Одељење узаног колосека Железничког музеја. Смештено уз железничку станицу у Пожеги, Одељење чува бројне локомотиве, кола, али и друге експонате који сведоче о златном добу узаних пруга. Између осталих, посебно се истичу локомотиве „Рама“, „Милан“, „Костолац“, салон-кола Франца Јозефа. О свему овоме, већ двадесет година, бригу води Милета Марковић, радник на одржавању. Милета је мајстор свих заната. Када је потребно кречи, коси траву, мења стакла на колима. Милета је неискрпан извор прича о сваком експонату, јер он свој мали музеј одлично познаје. Уз осмех, са љубављу прича о сваком предмету. Од почетка ове године, Милета ради потпуно сам.

продужена до Беле Реке, а током Првог светског рата, Немци је продужавају до Столовца.

## Уместо рударства туризам

Због погрешне процене да су залихе каменог угља у Мисачи веће, одлучено је да се изгради пруга нормалног колосека, која би повезивала Мисачу и Младеновац. Радови су започели 1899. године, а предвиђено је да се, наредне године, пруга продужи. Кад су завршени доњи строј и станице, показало се да су залихе угља у руднику знатно мање него што је то у почетку процењено. Тако се одустало од градње пруге нормалног колосека, а дванаест километара изграђеног доњег строја искоришћено је за градњу пруге колосека 760 мм од Младеновца до Аранђеловца.

Аранђеловац је и тада био препознат као туристичко место, бања са изворима киселе воде, али и као локалитет бо-

север – југ, будући да су гравитирале ка великим европским центрима. Како су нове потребе захтевале правац исток – запад, појавила се потреба за реорганизацијом и градњом нових праваца. То је важило и како за пруге нормалног, тако и за пруге узаног колосека.

Још 1907. године започета је градња пруге узаног колосека која би повезивала Сталаћ преко Крушевца и Чачка са Ужицем. Та пруга је



довршена у лето 1912. године, а најтежа деоница била је кроз Овчарско-кабларску клисуру. План да се ова пруга повеже са Мокром Гором, омео је Први светски рат.

Са друге стране, аустроугарске власти, из стратешких разлога, започињу градњу пруге од Сарајева до Добруна, тачније до границе са Србијом. Од Вишеграда, ишао је крак

долином Рзаве до Вардишта. Пруга је грађена четири године и саобраћају је предата 1906. године.

## Прва узана пруга у Србији

Мало је познат податак да је прва пруга на тлу Србије била управо пруга узаног колосека, саобраћају предата две године пре пуштања прве српске пруге Београд–Ниш. Истина, није реч о пружу намењеној путничком саобраћају, већ о рударској пружу колосека 600 мм, сграђеној за потребе рудника Мајданпек, тачније за довозење дрвета за потребе Топионице у Мајданпек. Пруга је грађена од 1880. до 1882. године, била је дуга 12 км, а повезивала је Топионицу у Мајданпек, преко брда Кук, са Великим Ливадама у долини реке Шашке. Овом пругом су саобраћале прве локомотиве грађене у Србији, 1882. године, које су рудари назвали „Милан“ и „Наталија“ по краљевском пару. Званично име локомотиве је било „Краљ Србије“, док је друга имала само ознаку II. Локомотива „Милан“ је сачувана и представља један од најзначајнијих експоната Железничког музеја. Изложена је у одељењу узаног колосека у Пожеги.

Током окупације, 1916. године, по завршетку првог светског рата, Жомбољ припада Румунији, па је пруга скраћена до Српске Црње. Године 1926, Железница у својој режији гради деоницу до Кларије.

После бројних жалби грађана, 1932. „џира“ је, најзад, измештен из центра данашњег Зрењанина. Исте године, саобраћају је предат збијени колосек између данашњих станица Зрењанин и Зрењанин Фабрика.

## Узана пруга Баната

Кроз Банат, пролазила је само једна узана пруга која је повезивала Велики Бечкерек и Кларију. Пруга колосека 760 мм, грађена је од 1895. до 1898. године, а за потребе свог поседа, градио ју је гроф Чехоњић преко управе „Торонталске вициналне железнице“. У прво време, пруга је пролазила кроз центар Великог Бечкереча (Зрењанин).

Но, 2003. године, обновљена је пруга Мокра Гора – Јагаре – Шарган Витаси, где је створен музејски железнички комплекс.

Приредила

Ивана Јовичић-Ђурчић

## IN MEMORIAM

## АЛЕКСАНДАР АЦА ХИЋИЛ (1951-2019)

Александар Аца Хиџил, велики спортски ентузијаста и дугогодишњи радник новосадског предузећа за грађење пруга „ЗГОП“, преминуо је у Новом Саду.



Након завршене матуре у новосадској Средњој машинској школи, Александар Хиџил (1951), бавио се разним

пословима, а 1. септембра 1975. године засновао је радни однос у „ЗГОП-у“. Током професионалне каријере у овом предузећу обављао је различите задатке. Највише времена провео је на руковођењу АТ и ЕТ за-варивања. Ту је остао све до заслужене пензије у коју је отишао крајем 2011. године. Због великог радног искуства, „ЗГОП“ га је често ангажовао као врсног стручњака и након пензионисања (нарочито у периоду 2015/2016. године). Поред редовног посла Аца је увек био спреман да помогне и пренесе своја богата искуства млађим колегама.

Из брака са Мирјаном има два сина, Андреја и Мирослава који су му подарили четворо унучади. Мада је

често био на теренском раду, трудио се да му породица увек буде на првом месту. Био је веома активан у сфери ледених спортова као промотер клизања и хокеја. Дуги низ година био је генерални секретар војвођанског Савеза хокеја и клизања на леду где је оставио неизбрисив траг.

Александар Хиџил био је велики промотер железнице, нарочито њене историје. Несебично је помагао рад неколико клубова љубитеља железнице у Војводини прикупљајући за њих разне железничке књиге, документа и експонате. Активно је учествовао у организацији изложби везаним за историју железнице као и бројним трибинама на тему развоја техничке културе.

## ИЗ НАШЕ ФОТОАРХИВЕ

## МАНЕВРА У СОМБОРСКОЈ СТАНИЦИ

Станица Сомбор била је једна од већих железничких чворишта у бившој Југославији. Из Сомбора су се рачвале пруге у чак седам праваца са којих су свакодневно стизале теретне композиције са вагонима разних типова и серија. Због великог броја возова, рад маневарског особља почетком седамдесетих година

да направе паузу за ручак или вечеру, чак ни за кафе паузу. Једноставно, посао се морао одрадити и то је био свима задатак и приоритет. На фотографији коју је снимио Херберт Штемлер, љубитељ железнице из Немачке, 1. септембра 1973. године, у сомборској станици приказана је маневра на првом станичном колосеку. Маневру је

Треба напоменути да за време маневре на првом колосеку путницима није био дозвољен излазак на перон, и то из безбедносних разлога. О томе је строго вођило рачуна станично обезбеђење, а обавештење о томе саопштано је путем станичног разгласа.

Ј.В.



прошлог века одвијао се током свих 24 сата дневно. Према причама станичног особља, појединим данима је било толико посла да маневристи нису стигли ваљано

обављала парна локомотива серије ЈЖ 62-067, која је била једна од бољих маневарских парних локомотива које су радиле на мрежи тадашњих „Југословенских железница“.

## нрчга

Лист издају  
"Железнице Србије" ад Београд,  
Немањина бр.6

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

Електронска пошта  
medijacentar@srbrail.rs

Директор Медија центра  
Биљана Гордић

Главни и одговорни уредник  
Александар Ранковић

Техничко уређење  
Душанка Милошевић

Лист излази једном месечно

Рукописи се не враћају

Тираж  
4.000 примерака

Лист је бесплатан

Штампа  
д.о.о. "Комазец", Инђија



Милета Марковић



НАЈМЛАЂИ ТАКМИЧАРИ БЕОГРАДСКОГ МАЧЕВАЛАЧКОГ КЛУБА „ЖЕЛЕЗНИЧАР ВИТЕЗ“ ОПРАВДАЛИ ОЧЕКИВАЊА

# ПИОНИРИ ОСВОЈИЛИ СРЕБРНУ И ДВЕ БРОНЗАНЕ МЕДАЉЕ

**М**атија Зарић и Урош Игњатовић, чланови БМК „Железничар Витез“ освојили су бронзане медаље на Пионирском првенству Србије у дисциплини сабља. Они су поражени у борбама од далеко искуснијих такмичара, али су без обзира на све, у потпуности оправдали очекивања тренера. Матији је ово било тек друго такмичење, док је много искуснији Урош без ваљаног разлога ушао нешто лежерније у меч. Такав приступ му се у финалу полуфиналне борбе осветио због чега је, најалост, поражен тесним резултатом.

У категорији Б наступила су три такмичара БМК „Железничар Витез“. Јован Милијић је у групној фази бриљирао и без пораза је освојио прво место. У елиминационом делу такмичења наши такмичари нису имали пуно среће јер су,

такорећи, у истој групи морали да одмере снаге између себе. тим и Василија Здравковића. У финалу је Михајло поражен

## Треће место за крај такмичења

На Кадетском првенству Србије у мачевању, одржаном у Хали 2 Београдског сајма, Матија Мишковић, члан Београдског мачевалачког клуба „Железничар Витез“ освојио је треће место (дисциплина сабља) у конкуренцији 11 најбољих кадета из Србије. У групном делу такмичења наш такмичар је остварио три победе уз два пораза, мада је у елиминацијама имао нешто лакше противнике. Без већих проблема дошао је до борбе за улазак у финале. После тешке и драматичне борбе изгубио је од Патрика Барсија, такмичара МК „Омладинац“ резултатом 15:13. Меч је био пун преокрета, али се Матијин противник на крају ипак радовао и пласирао у финале. Ово је било Мишковићево опроштајно такмичење у конкуренцији кадета. Није испунио наша и своја очекивања с обзиром на дугогодишњу доминацију. Ипак, морамо бити задовољни постигнутим резултатом, имајући у виду неповољне околности под којима се првенство одржавало. Температура ваздуха у мачевалачкој сали прелазила је повремено и 35 степени. Такмичење се одвијало у поподневном термину, уз велику спарину и влагу, што је директно утицало на сигурност учесника. То је велики пропуст и срамота организатора такмичења (Мачевалачког савеза Србије) – рекао је први тренер БМК „Железничар Витез“, Зоран Чанковић.

Михајло Вучковић је најпре од Луке Ранковића из шабачког МК „Церски јунаци“ ре-



Пионирско првенство А категорије, Чанковић Горан, Матија Зарић и Урош Игњатовић и члан Клуба Зарић Драган

зултатом 10:7. Борба је до самог краја била изједначена и неизвесна.

- Задовољни смо наступом наших најмањих такмичара који су показали завидну техничку обученост, кондицију и вољу за

успехом. Тако су на најлепши начин заокружили ову успешну сезону, како за њих, тако и за Клуб – рекао је за наш лист тренер БМК „Железничар Витез“ Горан Чанковић.

Б.Радојичић

## ВЕЛИКЕ АМБИЦИЈЕ СД "ЖЕЛЕЗНИЧАР" БЕОГРАД

# У НОВУ СЕЗОНУ ДО ЕЛИТНЕ ЛИГЕ

**П**осле одлично обављених припрема којима је присуствовало преко 150 такмичарки и такмичара одбојкашког клуба СД "Железничар" Београд, следе борбе за што бољи пласман. Припреме мушке сениорске екипе показале су да има услова за виши ранг такмичења. Код такмичарки је друга ситуација јер су оне прошле године, фактички, започеле такмичење од последње лиге. Ипак, и међу њима је постоји велика жеља да се пласирају у виши ранг.

Шахисти "Железничара" су, такође, почели своје мечеве од најнижег ранга такмичења. Разлог лежи у томе што су старији играчи напустили Клуб због здравствених разлога, па је колектив знатно подмлађен. Млади шахисти ће Клуб засигурно вратити на успешне стазе, што он дефинитивно и заслужује.

Амбиције стонотенисера „Желе“ ове године заиста су високе, будући да су озбиљно појачали редове.

Код рукометног клуба финансијска ситуација је нерегулисана, па се тамо воде активности искључиво за полазнике којима је овај спорт драг и то уз велику помоћ и сарадњу са општином Савски венац. Уз помоћ ове градске општине, обука је предвиђена за девојчице и дечаке до четвртог разреда. Након упознавања са рукометом, млади нараштаји добијају заједничко знање за бављење нашим трофејним спортом. После обуке, без проблема могу да наставе у било ком рукометном клубу који боље стоји у финансијском делу.

Мачеваоци београдског мачевалачког клуба „Железничар Витез“ су своје активности пребацили на младе борце који су оправдали очекивања стручњака. Појавила се врло талентована генерација која се



Ненад Гачић

без пардона такмичи са много старијим мачеваоцима.

Ненад Гачић, генерални секретар Спортског друштва "Железничар", каже да је задовољан како су обављене припреме. Он верује да ће клубови у наредној сезони остварити завидне резултате будући да Друштво, генерално, стабилно функционише. Терен за мале спортове је срећен, срећене су и трибине. Предстоји још само реновирање свлачионица, што ће бити реализовано у најскорије време.

Б.Радојичић

## ШАХОВСКИ КЛУБ „15. АПРИЛ“ БЕОГРАД

# ПРИВРЕМЕНИ СМЕШТАЈ

**П**ривремени смештај за шахисте београдског ШК "15. април" обезбеђен је током августа у некадашњој Управној згради Сектора за набавке „Железница Србије“. Шахисти су добили дом за своје активности у две канцеларије на првом спрату (ул. Здравка Челара 14 а).

У првом колу Прве београдске лиге, они су без петорице стандардних играча, претрпели пораз од „Југопетрола“ резултатом 5,5 : 2,5.

Клуб су у међувремену напустили

мајсторски кандидати Борис Кукић и Велизар Ђаловић, као и првокатегорник Драган Драгић, али су редови ШК „15. април“ ипак појачани доласком мајсторских кандидата Предрага Милићевића и Николе Елеза. Овај спортски колектив истовремено је и подмлађен са пет омладинаца. Двоструки омладински шампион Војводине, Никола Елез, који је и вишегодишњи учесник Топ 12 омладинаца Србије сматра да тек предстоје кључне борбе за улазак у виши ранг такмичења.

- Задовољни смо овим просторијама које смо, истинито, привремено добили. Оно што је сада приоритет за све нас у Клубу јесте да их што пре реновирамо и прилагодимо потребама играча, каже за наш лист председник ШК „15. април“ Горан Елез.

Б.Р.



Горан Елез