

н р у г а





У овом броју:

4-5

Потписана прва транша гранта Европске уније за прву пругу
Од Београда до Ниша за 100 минута



6-7



Председник Србије обишао радове на деоници између Новог Сада и Суботице
Нова пруга велики замајац привредног и туристичког развоја

8

Четрдесет четврти међународни сајам туризма
Туризам је путовање, а путовање је железница



9



Железничари од јануара имају веће плате
Заједно на истом задатку

10-12

Мисија дуга скоро век и по
Квалитетно железничко здравство фактор безбедности железничког саобраћаја



14



Представљена национална кампања за безбедност на путним прелазима
Танка је линија

16

Између Београда и Панчева
Кренуо „Пан воз“



Ваш и наш лист

Пре 57 година, 23. фебруара, почео је да излази информативни лист „Пруга“. Првенствено осмишљен као службени лист који ираћи и објављује одлуке органа ујрављања, врло брзо „Пруга“ је успела имати намењено информисању свих заинтересованих у железничком сектору.

Данас је „ПРУГА“ прва железничка ревија и једино информативно издање железничког сектора у Србији. У речи и слици, са више десетина хиљада шексова и фотодокумента историје српских железница бележи најзначајније догађаје у свим сегментима функционисања и рада железнице.

Од момента када је успела имати темеље железничком новинарству и главни циљ да сачува железничку историју и традицију, али и прикаже личности, догађаје и друштвене прилике, „Пруга“ је прихватила нове изазове и тенденције у модерном новинарству и успела да, осим у штампаном формату, визуелно и графички налик модерним часописима, разним другим каналима комуникације и присуством на друштвеним мрежама досе до свих својих читалаца.

У духу својих модернизације железнице и у времену када се успешност и снага овако великој и стратешки важной системи мери новоизрађеним колосецима, уређеним километрима најновијих и најсавременијих возова у региону, „Пруга“ је добила још један, веома важан задатак, да информисе јавност о имци српских железница и омолине да се враћи поверење људи у возове!

Биљана Гордић
Директор Медија центра

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

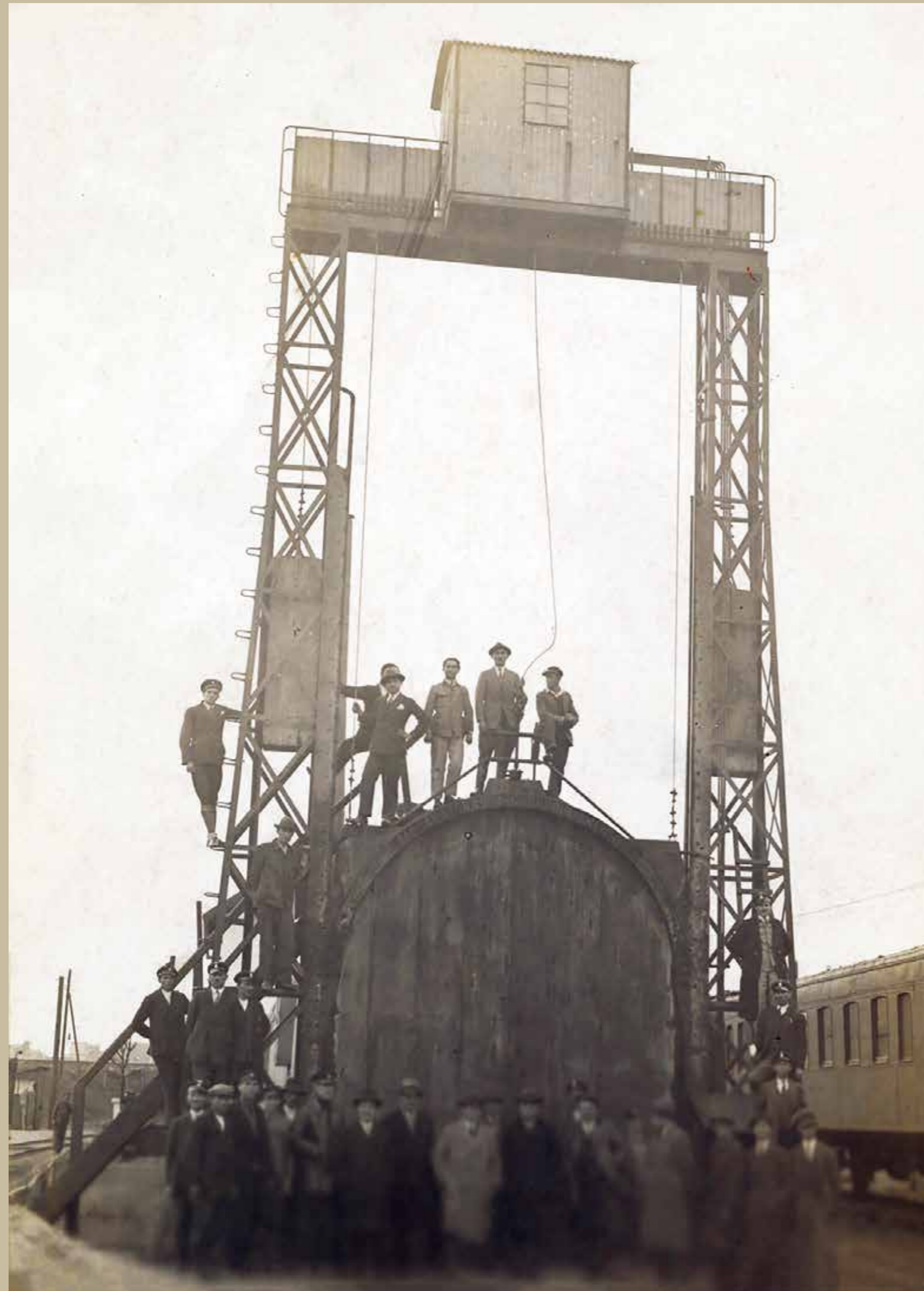
Дизајн и техничко уређење
Душанка Милошевић

Фото насловна
Велимир Јагодић

Тираж
3.000 примерака

Лист је бесплатан и излази двомесечно

Штампа
D.O.O. „KOMAZEC“, Инђија



Тунел за дезинсекцију путничких кола на станици Београд, 1928; Извор: Железнички музеј, Архивско одељење, збирка оригиналних фотографија (инв. бр. 0/1-255)



Потписана прва транша гранта Европске уније за брзу пругу

Од Београда до Ниша за 100 минута

Прву траншу гранта за изградњу брзе пруге од Београда до Ниша од 598 милиона евра, у оквиру финансијског пакета за железнички Коридор 10, потписали су, 28. фебруара, шеф регионалног представништва Европске инвестиционе банке (ЕИБ) за Западни Балкан Алесандро Брагонзи и министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић. Споразум је потписан у присуству председника Србије Александра Вучића и европског комесара за проширење Оливера Вархељија, у возу који је саобраћао између Београд центар и Рипња на нишкој прузи.



„У питању је један од највећих пројеката до сада, вредан две милијарде и 775 милиона евра, од чега нам Европска унија поклања 610 милиона евра. Из буџета Србије издваја се 525 милиона евра, а

остатак ће по најповољнијим каматама финансирати Европска инвестициона банка са 1,1 милијардом евра и Европска банка за обнову и развој са 550 милиона евра“, истакао је председник Вучић у обраћању гостима и представницима медија у железничкој станици Београд центар, након потписивања уговора.

Председник је изјавио да изградња ове брзе пруге има изузетан значај јер ће повезати Србију са читавим регионом.

„Ово је повазивање и са Северном Македонијом и Грчком, касније и Албанијом и Турском“, рекао је Вучић, напомињући да је завршен и тендер за изградњу пруге Ниш – Димитровград.

„Ниш ће бити на сат и 40 минута удаљен од Београда, а сада не можете колима без два и по сата да стигнете, а возом треба шест сати“, рекао је Вучић. „Изградњом брзе пруге, како се очекује до 2027. године,



је председник и додао да ћемо имати брзу пругу од Суботице до Ниша, као и да ће се од Ниша до Будимпеште стизати за мање од четири и по сата.

Деценија улајања у ируге

„У наредних десет година Србија ће доживети да буде најбоља када је железница у иишању и настијаће да иде у корак са развијеним европским земљама“, изјавио је иредседник и настијавио: „Морамо да размишљамо о деоници Ваљево – Врбница дугој 209 километра, на барској ируги, и Европљани су заинтересовани за иу деоницу, за коју је раније иреиоварано са Русима“.

Председник је најавио да ће се радиити и ируге ирема Вршцу, Кикинди, Сомбору, Ситалаћу и Краљево, као и завршеишак изирадње нове ситаничне зираде у Београд центру за 20. октобар.

биће могуће путовати од Ниша до Новог Сада за само два сата, а за сат и по од Ниша до Београда. Када цео пројекат буде готов, из Београда ће се до Софије стизати “брзином муње” за два и по сата, а до Будимпеште за два сата и 40 минута“, рекао

“То је боље него да идете авионом. Због тога ће бити отворен велики број нових фирми. Нисмо могли ни да сањамо да је тако нешто могуће. Данас уз помоћ наших европских пријатеља то је могуће и хвала им на томе“, рекао је председник и објаснио

да је изградња ове пруге значајна за развој југа Србије јер ће омогућити привлачење великог броја компанија, самом тим и нова радна места и останак људи на овим просторима.

На крају обраћања, Александар Вучић захвалио се Оливеру Вархељију на свему што је учинио за Србију.

„Драго ми је што сам поново у Србији. Чини се да Европа испоручује резултате. Путовали смо возом заједно са председником и амбасадорима земаља чланица ЕУ. Тиме смо хтели да обележимо развој пројекта Београд–Ниш, који ће се финансирати заједно са ЕИБ у износу од четири милијарде евра, а ЕУ даје 600 милиона евра бесповратне помоћи“, рекао је европски комесар за проширење Оливер Вархељи и захвалио се на добродошљци.

“Пруга Београд – Ниш биће кичма регионалног развоја и главна трговинска рута.



Према његовим речима, “овај воз треба да донесе нова радна места, улагања на југу Србије. Овај воз не само да треба да

био овде потписали смо уговор о енергији. Данас овде имамо саобраћај који креће да се развија пуним замахом“, казао је Вархељи.

Потписивању овог споразума у Прокопу присуствовали су министри Горан Весић, Синиша Мали, Тања Мишчевић, Дубравка Ђедовић, шеф Делегације ЕУ у Србији Емануеле Жиофре, амбасадори земаља ЕУ и други гости, као и генерални директори железничких компанија.

Почетак радова на изградњи брзе пруге Београд – Ниш планирана је за 2024. годину, а градиће се у три етапе: Београд – Велика Плана, Велика Плана – Параћин, Параћин–Ниш. Средства за изградњу биће издвајана како се буде радила која етапа и завршавао и одобравао идејни пројекат које ће одобравати ревизорска комисија.

Када буде готова, пругом ће кретати возови брзинама 200 километара на сат, а према првим проценама, очекује се да се овом деоницом, дугом 230 километара, превезе око 2,3 милиона путника годишње.

**Б. Гордић
Н. Аврамовић**



То је инфраструктура која треба сваком инвеститору. Када бирате земљу, прва ствар коју гледате јесте повезаност, друго је поуздан извор енергије, а треће радна снага“, поручио је Вархељи.

створи много ширу трговинску руту, већ и да пружи могућност грађанима Србије да до престонице дођу много брже. То значи и да допринесемо економском убрзању малих произвођача. Прошли пут када сам





Председник Србије обишао радове на деоници између Новог Сада и Суботице

Нова пруга велики замајац привредног и туристичког развоја

Председник Србије Александар Вучић у пратњи министара, руководства покрајинске владе, челника локалних самоуправа и јавних предузећа, као и амбасадорке

помоћ кинеских и српских грађевинаца до краја 2024. године. Веома нам је то важно и због развоја туризма и због подизања свих места која се на мапи пруге налазе. Србија

реконструисали 781,5 километар пруга и сада очекујемо да завршимо нових 156 километара. Србија има велике планове и жеље да радове настави. То ће убрзати долазак инвеститора, као и нових фабрика у многим местима“, рекао је Вучић и наставио: „Ваша екселенцију, хвала још једном и Вама и председнику Сију, хвала Вашим стручњацима, хвала и нашим радницима и компанијама које обављају одличан посао. Још много тога морамо да урадимо и направимо да би Србија напредовала“.



Председник је рекао да сада имамо један од најбољих возова на југоистоку



Републике Кине у Србији Њене екселенције Чен Бо обишао је 14. јануара, у Степановићеву, радове на деоници нове пруге за велике брзине између Новог Сада и Суботице.

„Радује ме да ови радови иду брже од предвиђених рокова. Боље је некад да платите и више, а да зато видите резултате раније, као што је то био случај на деоници Београд – Нови Сад. Желимо да железница, не само да постоји него да ради и живи. Рачунамо да све ово можемо завршити уз

данас, упркос свему и тешким околностима у свету наставља са градњом пруга“, рекао је председник Вучић обраћајући се бројним новинарима.

„Треба имати у виду да су све пруге које су подигнуте у нашој земљи биле грађене до 1976. године, последња је била Београд–Бар. Од тада, до 2012. нисмо подigli ниједан километар пруге. За ових десет година успели смо да подигнемо 108 километара нових пруга – то су брзе, најсавременије пруге. До сада смо



Европе и да ће нова пруга до Суботице имати огроман значај и за грађане Врбаса, Бачке Тополе, Палића, а посебно за развој привреде и туризма. Додао је и то да ће ускоро бити потписан и уговор за нову брзу пругу Београд–Ниш.

„Од Владе ћу тражити измену Закона у смислу најстрожијег кажњавања оних који краду делове пруге, јер тиме угрожавају животе људи и њима треба одредити вишегодишње казне затвора“, рекао је председник и објаснио да су брзи возови морали да успоре и забележе прва кашњења због крађе делова. „То више нећемо дозволити, јер су људи навикли на тачност“, казао је председник.

„Изградња нове пруге Београд–Суботица–Будимпешта има велики значај не само за Србију, већ и за повезивање других градова и региона. Радови напредују по плану и уверена сам да ће кинески извођачи радова, који имају светску технологију и велико искуство у изградњи пруга за велике брзине, квалитетно урадити овај пројекат и уз снажну подршку српских партнера у скоријем времену успешно

завршити ову деоницу. Верујемо да ће она бити готова и пре рока, односно до краја 2024. године“, рекла је Чен Бо, амбасадор Републике Кине у Србији.

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић информисао је председника током обиласка градилишта пруге како напредују радови и којом

динамиком ће се они наставити. Министар Весић је нагласио да ће нова пруга за велике брзине од Новог Сада до Суботице бити дуга 108 километара и да ће на тој траси бити изграђено укупно 49 подвожњака и надвожњака, а да ће најдужи вијадукт бити 1.600 метара.

Извођач ових радова је кинески конзорцијум "China Railway International" и "China Communications Construction Company", а вредност уговора износи 1,16 милијарди долара и финансира се из кредита кинеске Ексим банке.

Пројектом је предвиђена реконструкција девет железничких станица и то: Нови Сад, Сајлово (распутница), Кисач, Степановићево, Змајево, Бачка Топола, Жедник, Наумовићево и Суботица, као и уређење три нове станице са станичним капацитетима: Руменка, Врбас и Ловћенац. Планирана је и изградња железничких чворова у Новом Саду, Врбасу и Суботици.

Након завршетка радова, брзом пругом од Београда до Суботице вожња савременим возовима трајаће свега 65 минута.

J. Вебер



Четрдесет четврти међународни сајам туризма

Туризам је путовање, а путовање је железница

На овогодишњем, Четрдесет четвртм међународном сајму туризма, од 23. до 26. фебруара, српске железничке компаније „Инфраструктура железнице Србије“, „Железнице Србије“ ад и „Србија Воз“ наступиле су заједнички, на обједињеном штанду Туристичке организације Београд (ТОБ). То се показало као веома добар потез, будући да је железница успостављањем брзе пруге између Београда и Новог Сада допринела повећању броја туриста који обилазе наш главни град.



„Железница свакако има нови квалитет којим може да допринесе туристичкој понуди главног града, а то је брза пруге између Београда и Новог Сада и возови који на овој релацији саобраћају брзином од 200 км/сат, што смо и презентирали



првог дана Сајма туризма. Већ сада имамо велики број туриста који у свој обилазак главног града укључе и путовање возом до Новог Сада, како би на најбољи и најбржи начин својим боравком у Србији обухватили обилазак два наша највећа града“, рекао је **Ненад Станисављевић, пи-ар менаџер „Инфраструктуре железнице Србије“** и позвао туристе да путују брзом пругом и возом „Соко“.

„Када већ дођу у Београд најмодернијим возовима, позивамо их да посете и Железнички музеј. Кустоси нашег музеја, који је један од најстаријих техничко-историјских музеја на тлу Балкана, а данас у саставу привредног друштва „Железнице Србије“ ад, повешће посетиоце на једно необично путовање“, рекла је **Биљана Гордић, директор Медија центра „Железнице Србије“ ад** и истакла да је током сва четири дана Сајма владало велико интересовање

за Одељење узаних пруга „Пожега“, у коме се налазе најлепши експонати из Техничке збирке. Велико интересовање посетилаца



овогодишњег сајма било је и за Музејско-туристички комплекс „Мокра гора“ и Шарганску осмицу. „Највећим наградама које смо освојили, најпре за најбоље село у свету, а затим и Туристички цвет, дајемо знатан допринос развоју туризма у Србији. Проширили смо нашу туристичку понуду и унапредили квалитет угоститељских услуга, обједињујући у најлепшем светлу како је некада било, а како је сада“, рекао је **Небојша Младеновић, саветник за туризам и угоститељство у „Инфраструктури железнице Србије“**.

Штанд српских железница обишли су министар туризма и омладине Хусеин

Кина – земља њаршнер овојогишњеј сајма

Сајам је свечано отворио, 22. фебруара, председник Србије Александар Вучић и истакао да је Србија последњих година најразвијенија држава у области туризма.

„Приход од туризма у Србији порастао је чак шест пута за последњих десет година, са 720 милиона на две и по милијарде евра“, навео је Вучић и додао је да је остварено два пута више ноћења туриста, али да Србија не треба да буде задовољна, као и да ће морати да ради инфраструктуру за даљи развој планинског и бањског туризма.“

Истакао је да је остварање Међународног сајма туризма у Београду важан дан и да је посебна част што је земља њаршнер 44. међународног сајма туризма Народна Република Кина, са којом ће Србија настави да унапређује изванредне њаршнерске односе у њивреди, култури и другим областима, и да је посебно задовољан што је на Сајам дошло 20 кинеских фирми.

Председник је истакао да је број кинеских туриста увећан 30 пута и најавио остварање директних авионских линија.

Њена екселенција, амбасадорка Народне Републике Кине Чен Бо изјавила је да њој је велика њерсеќиња туристичке сарадње две државе, као и да је посебно радује што је Кина земља њаршнер овојогишње манифестације.

„Наше земље имају јединствене њерности у остваривању туристичке сарадње: једна је укидање виза, а друга успостављање директних линија“, њоручила је Чен Бо.

Мемић и директорка Туристичке организације Србије Марија Лабовић.

„Туризам је путовање, а путовање је железница. Железница је свима нама, као и туристима Београда приредила лепо изненађење брзом пругом између Београда и Новог Сада и возом „СОКО“ који саобраћа брзином од 200 км/сат.

Изванредно сарађујемо са „Инфраструктуром железнице Србије“ на објектима у Београду који су од значаја за туристе, као и на Мокрој Гори“, рекао је Слободан Унковић, заменик директора Туристичке организације Београда.

Међународни сајам туризма у Београду посетило је 40 хиљада гостију, а сајам је

одржан под слоганом „Кад је одмор, није тешко“. На сајму је учествовало 350 излагача из 33 земље, укључујући и седам афричких земља које су се овде први пут појавиле, а били су присутни и представници двадесетак највећих туристичких агенција из Кине.

Н. Аврамовић



Железничари од јануара имају веће плате

Заједно на истом задатку

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић потписао је, 29. децембра 2022. године, са представницима синдиката и директорима четири железничка предузећа – „Железнице Србије“ ад, „Инфраструктура железнице Србије“, „Србија Воз“ и „Србија Карго“, Анекс 2 Колективног уговора, којим су плате запослених у железничком сектору повећане за 12,5 одсто. Анексом Колективног уговора предвиђено је да се вредност једног радног часа, за обрачун и исплату зарада, са 201,22 динара повећа на 230 динара. На тај начин, плате 11.000 запослених у железничком сектору биће повећане линеарно за 12,5 одсто.

„Спровели смо у дело оно што је Влада Србије усвојила – да се повећа минимална зарада на 40.022 динара. Нико у железницама неће имати плату мању од минималне зараде. То значи да ће више од 5.000 запослених који су до сада имали плату испод минималне зараде, коначно имати плату коју су заслужили и зарадили“, нагласио је министар Весић након потписивања уговора у Влади Србије.

Он се том приликом захвалио свим учесницима у преговорима, нарочито репрезентативним синдикатима из сва четири железничка друштва. „Треба напоменути

да су представници синдиката показали велико разумевање за тешку финансијску ситуацију државе и да нису инсистирали на другим захтевима, осим на повећању цене зараде.

Синдикати, менаџмент железничких предузећа и Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре су на истом задатку, а то је да железничка предузећа послују још боље, да услуге које нуде буду

Ујорност је уродила њогом

Преговори за повећање вредности радног сата за све запослене у железничком сектору, а на захтев репрезентативних синдиката, њочели су средином октобра прошле године. Минимална вредност радног сата износила је 201,22 динара, а од јануара 2023. године њо новом обрачуну биће 230 динара. Одлуку о новој цени радног сата донела је Влада Републике Србије на седници одржаној 14. септембра ове године, будући да Социјално – економски савет Републике Србије и синдикати нису успели да њостигну договор.

Минимална зарада на републичком нивоу ѡрема одлуци Владе Републике Србије за 2023. годину износиће 40.022 динара.



квалитетније, а они који раде у железници буду добро и адекватно плаћени“, казао је ресорни министар.

Након деценија у којима су инвестиције у железнички сектор изостајале, Весић је најавио да следи период великих улагања у железницу, у изградњу нових и обнову постојећих пруга.

„Наредних година ћемо се трудити да то достигнемо и железница ће бити све конкурентнија. Имаће све више посла, превоза робе и путника и добиће место у транспорту које заслужује. Ово је први корак којим смо показали колико ценимо рад запослених у железничком сектору“, истакао је Весић.

Министар је поручио да, што се држава буде боље развијала, биће боље и железничким предузећима, односно свима који раде у нашем сектору.

А. Стојковић



Мисија дуга скоро век и по

Квалитетно железничко здравство фактор безбедности железничког саобраћаја

Свечаном академијом, промоцијом монографије „Железничко здравство у Србији 1882–2022“ и изложбом 1. марта обележен је велики јубилеј – 140 година железничког здравства у Србији.

„Желим вам прво да данашњи празник, који је велики празник, прославите онако како и заслужујете, јер имати 140 година традиције у било чему у нашој земљи значи да оно што је ваша историја, суштински историја и ове земље“, рекао је Горан Весић, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре у свом обраћању. Министар је подсетио да је претходног дана потписан грант за брзу пругу Београд–Ниш, а пре тога у Скупштини ратификована изградња ове нове пруге.

„Скоро 140 година прошло је од како је изграђена прва железничка пруга између Београда и Ниша и када је председник Вучић разговарао са комесаром за проширење Европске уније, показао му је возни ред из те 1884. године из кога се види да се између Београда и Ниша путовало нешто мало мање од осам сати. Данас се путује шест сати, а за неколико година када пруга буде завршена путоваће се сто минута и управо зато налазимо се на почетку једног великог пута, а то је пут поновне ренесансе српске железнице. То значи да ће железница поново постати оно што је увек била, веома

значајан део транспортног система Србије, толико значајан да се људи поново враћају железници“, истакао је Весић.



Примаријус др Владо Батножић

Министар је подсетио да је једна од тачака, тј. обавеза из Уговора о независности на Берлинском конгресу била је да изградимо железницу. „У то време градити железницу значило је бити технолошки напредна земља, као што сада градити брзу железницу значи бити технолошки напредна земља“, нагласио је Весић и додао: „Као што се тада Србија уздизала, добила независност, постала краљевина, напредовала, постајала модерна европска земља, тако се сада налазимо у апсолутно сличној ситуацији. И сада се Србија уздиже, постаје све значајнија земља када

погледате међународне односе. Србија је економски све јача и то је политика нашег председника Александра Вучића коју ми заједнички спроводимо већ 10 година, и некако да ли случајно, да ли намерно, опет железница има значајну улогу у уздизању Србије.“

„Модернизација железнице значи да Србија поново напредује. Наредна деценија биће деценија улагања у железнице. Радиће се Београд – Ниш, затим брза пруга до Прешева, пруга до Димитровграда, па ће се завршити од Ваљева до Врбнице онај део барске пруге који није реконструисан, па ће се радити Краљево–Сталаћ–Рудница, као и реконструкција регионалних пруга. Железница поново постаје значајан фактор у транспорту Србије. Европска унија даје све већи значај развоју железнице и не без разлога – железнички саобраћај је јефтинији, он је сигурнији, он је еколошки, и ми као земља која сарађује и са Европском унијом пратимо ту тенденцију и покушавамо да поново развијемо нашу железницу.“

„Ово сам испричао да апсолутно свима буде јасно да железница доживљава своју ренесансу, а наравно улога оних који воде рачуна о здравственој заштити људи који раде у железници је заиста посебно велика. Желим вам да још много година

славите, да слаavimo заједно и да напредак ове институције и напредак железнице, као и увек, значи напредак Србије!“, рекао је министар Весић.

„Дозволите да вам честитам ову импозантну годишњицу у име министарке Данице Грујичић и сопствено име и у име целог министарства“ рекао је проф. др Ференц Вицко, државни секретар у Министарству здравља.

„Заиста мислим да овај ваш јубилеј показује једну историју која вама дозвољава да гордо, уздигнуте главе корачате напред и имате обезбеђену своју будућност. Министарство здравља, са своје стране, заиста цени вашу сарадњу и мислим да у систему здравствене заштите „Железнице Србије“ заиста играју једну огромну улогу и дају високо квалитетну здравствену услугу не само својим радни-



оно што имамо заправо, а то је брза пруга која стварно даје неслушене могућности у развоју Републике Србије и како смо чули и ова нова пруга према Нишу, поред оне за Суботицу и Будимпешту, дозволиће да се развијемо и да заиста учинимо доступним све кутке Републике Србије у врло кратком времену“.

„Што се тиче здравственог система, морам да нагласим да нас је Ковид научио да морамо да се ослонимо на своје снаге, на оно за шта имамо капацитете, знање и пре свега оно што имамо – то су људи. Џабе нама економија ако немамо здраве људе који могу да раде. Пред нама су нови изазови и ту треба да се даље доказујемо, да радимо на себи и стварамо модерну

лечење железничара у Србији, а његово оснивање везује се за чувеног доктора Владана Ђорђевића, као и друга имена српског здравства: др Милана Јовановића Морског, др Лазе Димитријевића и била је велика част наших предходника, али и наша – да будемо настављачи дела тих великана.“



Министар Горан Весић

цима, него и грађанима Републике Србије и тиме заиста имају значајну улогу у здравственом систему“.

„Годину дана након завршетка изградње српске железнице десило се догађај у коме је учествовала и железница, а који је нама омогућио да као Срби успијемо најпознатији у свету. У току рата између Србије и Бујарске, Владан Ђорђевић био је на челу санистарије српске војске, касније председник Владе и лични лекар краља Милана, и командант Црвене војске. Србија је тада имала санистарију али Бујарска војска санистарије није и како је било многа Бујарских рањеника, међународна мисија Црвеног крста припремила је помоћ за Бујарску војску. Та помоћ мола је да ирође само иреко Србије. Србија и Бујарска тада су ирекинуле рат на један дан, да би Србија омогућила да ша међународна помоћ, односно санистаријска помоћ, ирође иреко шеријорије Србије железницом и да буде иредаша неирријатијеској бујарској војсци. Рат је настављен сушрадан и дуго је у међународном комитетију Црвеног крста сјајала ша слика и исод је исало – „Буди хуман као што је Србија била 1885. године“. То је нешто у чему је учествовала српска железница, и што је нешто у чему је учествовао наш народ, и што је догађај о коме ми мало знамо, а који треба да нас чини људским јер иоказује какав смо народ – да смо сиремни увек да иомоинемо друоие, честио чак и на своју шистију“, испричао је министар Горан Весић.



Проф. др Ференц Вицко

„Вишедеценијски дух борбе за становништво негује се и у нашој установи. Вероватно је и то један од разлога што је Министарство здравља дало налог да Завод буде носилац посла у борби против Ковида 19 у 2020. години“, подсетио је директор Батножић и наставио: „Отварање привремене болнице на Сајму припало је Заводу, наша организациона јединица у Нишу отворила је Студентски дом, а наша организациона јединица из Новог Сада учествовала је на збрињавању оболелих на Сајму у Новом Саду. Отварањем привремене болнице на Београдском сајму она постаје највећа привремена болница на Балкану, а поред здравствених радника Завода у раду учествује још 14 домова здравља, здравствени заводи и институти на челу са санитетском службом Војске Србије.“

„Ја се надам“, наставио је државни секретар, „да ће сарадња и даље напредовати и морам признати да сам један од корисника српских железница јер сам Новосађанин, а радим у Београду и веома ми је драго што могу за пола сата стићи у Београд најмодернијим брзим возом. Надам се да ћемо подизањем свести избећи техничке проблеме које је железница имала у протеклом периоду и да ћемо поштовати

државу на коју ћемо сви бити поносни“, изјавио је проф. др Ференц Вицко.

Обраћајући се у име домаћина, примаријус др Владо Батножић, директор Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ рекао је да већ 140 година здравство представља неодојиви део железнице.

„Године 1882, у време грађења прве српске пруге, започето је организовано



Недуго затим отворена је Арена, потом Арена 2, која ће још дуго након отварања бити највећа болница на Балкану где су запослени из Завода дали више од половине запослених здравствених радника. У Арени су се лечили изузетно озби-

да смо ми часно одали дуг својој вољеној Србији“

Говорећи о Заводу данас, прим. др Владо Батножић истакао је да се за век и по Завод изградио у савремену медицинску установу која своју делатност обавља на читавој мрежи српских железница, са преко 25 својих амбуланти у којима се годишње прегледа преко 400 000 пацијената.

„Доласком новог менаџмента, 2013, у Заводу се лечило 80 хиљада пацијената, а данас има преко 100 хиљада пацијената које лече 220 лекара и 125 специјалиста. Завод данас има укупно 650 запослених. Више од 50 % наших осигураника чине железничари и чланови њихових породица

сектору, пре свега „Железнице Србије“ ад као нашег оснивача, али и „Инфраструктуре железнице Србије“, „Србија Воза“ и „Србија Карга“, желимо да покажемо да смо достојни следбеници читаве плејаде медицинара, лекара ентузијаста који су стасавали уз пругу и читав свој живот посветили бризи за здравље и напредак железничара, а својим деловањем омогућили да железнички саобраћај буде сигуран и безбедан.“

Након завршетка Свечане академије, аутори монографије „Железничко здравство у Србији 1882 – 2022“, прим. др Душан Митровић и Ивана Јовичић Ђурчић, дипломирани археолог, говорили су о томе како је настало ово историјски важно дело за



Завод данас

„Од 1968. године до данас Завод је прерасио у савремену установу примарне здравствене заштите која делује на читавој територији Србије и која својим корисницима на располагање ставља, како најсавременију дијагностичку опрему, тако и бољу људску компетенцију у виду добро профилисаних кадрова са дугогодишњим искуством у области саобраћајне медицине.“

У Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ данас ради 650 здравствених радника. Завод има 25 амбуланти у 16 градова у Србији, а сви заједно имају основни циљ – да својим знањем, стручношћу, али и савременом опремом, омогуће да српски железничари буду здрави и способни да свакодневно обављају своје радне задатке.

Квалитивно железничко здравство један је од фактора безбедности железничког саобраћаја!

љни болесници. Прелазак са примарне здравствене заштите у болничку успешно је вођен са специјалистима са ВМА, Инфективне клинике и Војске Србије.

По изградњи нових специјалних Ковид болница Батајница, Крушевац и Нови Сад ми смо се вратили у наше ковид амбуланте које никада нису ни престајале са радом од 2020. до 2023. године.

Ово сам морао да напоменем да се зна, да смо од 2020. до 2023. издржали огромне напоре за очување здравља становништва, равно напорима наших претходника из претходних времена, јер кад неко буде читао нашу књигу после 100 година видеће

и железнички пензионери. Као установа примарне здравствене заштите поседујемо савремену медицинску опрему, а ових дана очекујемо почетак рада скенера, а за неколико месеци поново ће почети са радом и нова магнетна резонанца“, рекао је директор Завода и наставио:

„Следећи вишедеценијску традицију и идући у сусрет новим изазовима, уз пуну подршку свих друштава у железничком

железничко здравство. Гости су имали прилику да погледају и изложбу „140 година железничког здравства у Србији“, коју су припремиле „Железнице Србије“ ад – Медија центар и Железнички музеј. Допринос обележавању овог јубилеја дао је и хор „Краљица Марија“ под управом диригента Иванке Стојков.

**Б. Гордић
Н. Аврамовић**



На састанак у Нови Сад возом „СОКО“

Брза пруга доказ да Србија напредује у свом развоју

Јутарњим брзим возом „СОКО“, у уторак 10. јануара у 10 часова из станице Београд центар, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић са сарадницима отпутовао је у Нови Сад на састанак са руководством овог града. Вожњу возом министар је искористио да се припреми за радни састанак са челницима Новог Сада, али и да поразговара са путницима и чује њихове утиске.

„Србија је први пут добила пругу за велике брзине између Београда и Новог Сада и резултати су више него фасцинантни“, рекао је министар и наставио: „Крајем прошле године добио сам прве податке о саобраћају возова на новој прузи. Током прошле године овом пругом прошло је око 16 хиљада возова и превезло се преко два милиона путника. Са друге стране, ми сада убрзано градиво пругу до Суботице, и она ће бити завршена 2025. године. Наши мађарски партнери ће такође завршити свој део тако да ћемо те



Од 1. фебруара редовне цене за воз „Соко“

„Возна карта за одрасле од Београда до Новог Сада директним Inter City возом „Соко“ у другом разреду са укљученом резервацијом, од 1. фебруара, кошта 603 динара. Цена возне карте за одраслу особу за други разред у Регио возу, на овој релацији, износи 453 динара и за овај воз није потребна резервација.

Месечна карта за воз „Соко“ до Новог Сада кошта 12.000 динара и она се може користити за путовање у Регио возу. Цена месечне претплатне карте на релацији Београд Центар–Нови Сад за Регио воз износи 6.874 динара, и она се користи искључиво за путовање овим возом.

Путницима је такође омогућена и куповина возних карата по нижим ценама и то уз коришћење повластица: од 20 одсто за повратно путовање, 30 процената за превоз група и за путнике који поседују картицу „СРБ ПЛУС“, као и 50 одсто за децу узраста од 6 до 14 година.

За релацију Београд–Нови Сад путницима је омогућена и онлајн куповина карата путем веб-сајта или мобилне апликације уз попуст од пет одсто.

2025. године имати пругу за велике брзине између Београда и Будимпеште. Након потписивања уговора са Европском унијом почећемо и изградњу брзог правца и према Нишу. Касније ћемо наставити и према Прешеву, што значи да ћемо имати брзу везу дуж читаве наше земље, а вероватно ће се у будућности та пруга продужити и до Солуна. Спремни смо да радимо брзу пругу и према Шиду, то је око 90 километара, што значи да ћемо у том тренутку ми имати наш део урађен, па ако Аустријанци, и Хрвати буду урадили свој део, можемо у некој скоријој будућности да имамо и брзу линију тим правцем према Бечу и осталим европским метрополама“, рекао је министар Весић.

„Путovati возом између Београда и Новог Сада за свега пола сата велика је благодет не само за пословне људе већ и за ђаке и студенте, као и за остали путујући свет. Ово је најбољи доказ да је Србија на правом путу, да се развија и да напредује великим корацима. Министарство ће у сваком погледу бити подршка грађевинцима како би могли да предвиђене радне задатке ураде

по плану и на време“, закључио је министар Горан Весић.

На перону новосадске станице министра су дочекали представници „Инфраструктуре железнице Србије“, а шеф станице за саобраћајне послове Жељко Кнежевић известио је министра о саобраћајној ситуацији у станици и другој фази радова на реконструкцији станице.

Истичући брзину, удобност, али и еколошки моменат као компаративну предност у односу на друге видове саобраћаја, министар је рекао да ће убудуће на све састанке у Нови Сад ићи најмодернијим брзим возом „СОКО“.

Ј. Вебер



Представљена национална кампања за безбедност на путним прелазима

„Танка је линија“

„Танка је линија“ назив је националне кампање коју су покренули Транспортна заједница и Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре с циљем подизања свести у јавности и едукације возача и других учесника у саобраћају о безбедности на пружним прелазима у Србији.

„У последњих осам година 47 особа је изгубило живот на пружним прелазима у Србији, а 131 је теже повређена“, рекао је **Горан Весић, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре** на представљању националне кампање за безбедност на Саобраћајном факултету у Београду, 18. јануара 2023. године. Министар је истакао да је то велики проценат погинулих и да у наредном периоду Србија мора интензивно да се бави безбедношћу саобраћаја.

„Планирамо формирање посебног сектора у министарству који ће се бавити безбедношћу у свим видовима превоза – железничком, друмском, водном и ваздушном, јер сматрамо да је неопходно да они координирају међусобно. Развој нашег саобраћајног система и наше саобраћајне инфраструктуре сада је такав да је неопходно да се више бавимо безбедношћу у саобраћају“, рекао је Весић.

Према најавама министра, пред посланицима ће се ускоро наћи и Закон о безбедности у железничком саобраћају, као део сета закона, тј. четири железничка закона који су део преговора са Европском унијом.

„Тиме ћемо, када је у питању железнички саобраћај, готово потпуно бити усклађени

са прописима у Европској унији, чиме сам ја посебно задовољан“, нагласио је Весић.

Директор Транспортне заједнице Матеј Закоњшек рекао је да је кроз кампању неопходно указати на опасности неправилног преласка пружних прелазима, а све у циљу постизања система „Vision Zero“, који



фактички значи да у несрећама на пружним прелазима нема смртних случајева.

„Несреће ће се дешавати, али је циљ да, када се оне десе, нема смртних исхода. За то је потребно и обезбеђивање прелазима и едукација возача и других учесника у саобраћају, као и одлична координација са хитним службама када до несреће дође“, рекао је Закоњшек. Он је нагласио да Србија наставља да предузима додатне мере за безбедност пружних прелазима.

„Од преко 2.100 путно-пружних прелазима у Србији, око 400 је опремљено активном

заштитом коју чине звучна и светлосна сигнализација и баријере, а заједно са Светском банком и Европском банком за обнову и развој покренут је процес модернизације за још 400 пружних прелазима“, рекао је Закоњшек.

Дејан Ласица из Транспортне заједнице представио је извештај о путно-пружним прелазима у региону Западног балкана, који је урађен у склопу активности Транспортне заједнице с регионалним партнерима, као и мере, тј. препоруке за повећање безбедности.

„Пронашли смо три узрока несрећа – ниво активног осигурања постоји на 25 посто путних прелазима, што је заједнички именитељ за све чланице Транспортне заједнице“, рекао је Ласица и наставио: „Други разлог акцидентата јесте непоштовање правила у саобраћају возача друмских возила, а трећи је недовољна едукованост, не само зла намера да се крше прописи већ незнање“.

Говорећи о предлозима који су дати у извештају, Ласица је напоменуо да они важе за све чланове Транспортне заједнице, а препорука Србији јесте да настави инвестициони циклус и пројекте модернизације путних прелазима са Светском банком и Европском банком за обнову и развој, да усклади легислативу у области друмског и железничког саобраћаја и да настави кампању о подизању свести о безбедности на путним прелазима.

Декан Саобраћајног факултета Небојша Бојовић захвалио се Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Транспортној заједници на покретању ове кампање и најавио да ће факултет ове године бити домаћин најпрестижнијег скупа у области железнице „RailBelgrade2023“.

Представљању националне кампање на Саобраћајном факултету присуствовали су представници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Транспортне заједнице, директори железничких предузећа, професори са Саобраћајног факултета са својим студентима.

Почетак ренесансе српских железница

Обраћајући се на промоцији националне кампање за безбедност на путним прелазима министар Горан Весић изјавио је да ће наредна деценија бити „деценија железнице“.

„Ове године издвојено је преко шест милијарди динара у буџету инфраструктуре

за ревитализацију постојећих пруга, што је знатан искорак у односу на претходну годину“.

„Како би се унапредила безбедност у саобраћају, ове године биће уређен велики број путних прелаза и то ће бити прво знатније улагање. До краја 2024. године биће урађена деоница брзе пруге од Београда до Суботице, а да се радови убрзавају говори и чињеница да је стигло 36 нових кинеских машина и возних средстава за извођење радова на брзој прузи. До 2028–2029. године имаћемо и брзу пругу до Ниша, за коју ће средства у висини од 600 милиона евра бити обезбеђена од Европске инвестиционе банке, а остатак из буџета. Градићемо брзу пругу и од Ниша до Прешева, тако

да планирамо да читава земља буде премрежена брзом пругом“, изјавио је министар и најавио и да ће неке пруге бити реконструисане, посебно Београд–Бар и Ниш–Димитровград.

„Од 2012. године изграђено је 108 километара нове пруге, а у току је израђена још 156 километара. У плану је да, поред градње нових пруга, реконструисамо још око 1.200 километара постојећих“, рекао је министар и нагласио да је до пре неколико година просечна брзина возова на српским пругама била 40 километара на сат, а да је то сада подигнуто на 60 километара на сат захваљујући модернизацији железничке инфраструктуре.

Б. Гордић
Фото: МГСИ

Разговор са председником УНС-а Живојином Ракочевићем

Возови и штампа иду заједно



Међу овогодишњим добитницима Вукове награде коју за нарочите резултате у стваралачком раду на ширењу културе, образовања и науке традиционално додељује Културно-просветна заједница Србије налази се и председник УНС-а, новинар Живојин Ракочевић. Тим поводом разговарали смо са нашим драгим колегом који је на тему возова и компанијског новинарства, такође, изузетно занимљив саговорник.

Почетком фебруара уручена вам је Вукова награда. Како се осећате као лауреат ове његове награде и шта она значи за једног новинара, професора српског језика и књижевника?

– У књигама источних светих отаца постоји једна реченица која гласи: „не можеш без штете чути похвалу о себи“. Онај ко ствара, нада се признању, али у исто време мора задржати неку дистанцу од награда и потреба да их добије. Један важан човек је једном у стотом години добио награду, а потом једва изашао до бине и рекао: „ова би награда нешто значила мојој мајци“.

Добитник бројних награда

Први човек УНС-а добитник је бројних награда. За исцрпљивачко новинарство и храброст у извештавању о пројекту Срба, 17. марта 2004. године, Ракочевићу је уручена награда „Милан Панчић“. Лауреат је Бранкове награде Машице српске у Новом Саду, Универзитетске награде у Приштини, УНС-ове награде „Александар Тијанић“ и бројних књижевних признања. Био је његов главни и одговорни уредник Радија КИМ.

На челу сје УНС-а скоро две године. Да ли је тешко водити једно овако удружење које има традицију и поштовање колега новинара?

– Удружење новинара Србије окупља широки спектар различитих мишљења и представља организацију која своју снагу црпи управо из те ширине. Могућност да они који не мисле исто, заједно делују и раде је ретка привилегија у данашњем тешко поларизованом свету. У том и таквом свету врло брзо одбацујете онога ко не мисли као ви, не дели ваше ставове, припада другој идеологији или политичком мишљењу. На дневном нивоу решавају се проблеми наших колега од најмањих локалних медија



до јавних сервиса. Заштитити професију, њену аутономију, кодекс новинара у времену када сваки појединац може да прогласи себе за медиј представља велики изазов. У сваком случају наши адвокати, наше руководство и секретаријат напорно раде и јесу истински сервис свих новинара Србије.

Како оцењујете излажење листа „Пруга“ у конјунуишењу дугот 57 година? Колика је, према Вашем мишљењу, корпоративна штампа важна у данашњем времену?

– Важно је постојање корпоративне штампе у временима када њени традиционални, устаљени и вековни обрасци губе на значају или сасвим нестају. Са друге стране, културолошки традиционално, па чак и сентиментално, возови и штампа иду заједно, чини се да путују кроз време упркос технологији која преузима читање и живот. Леп је осећај да у вашем возу, који улива део оне старе сигурности путовања, отворите „Пругу“ и откријете да неко прави новине за вас, пише о вама или вам просто, на папиру, жели срећан пут, каже за „Пругу“ Живојин Ракочевић.

А. Стојковић

Између Београда и Панчева

Кренуо „Пан воз“

У раним јутарњим часовима, тачно у 4 сата и 50 минута, 4. јануара 2023. године, кренуо је први воз од Београда до Панчева након десетогодишње паузе. „Пан воз“ у своја прва три јутарња поласка превезао је око 150 путника.

јекта београдске градске железнице тај проблем трајно не реши.“

Успостављању железничког саобраћаја између Београда и Панчева претходило је потписивање Уговора о обављању превоза путника железницом. У присуству министра

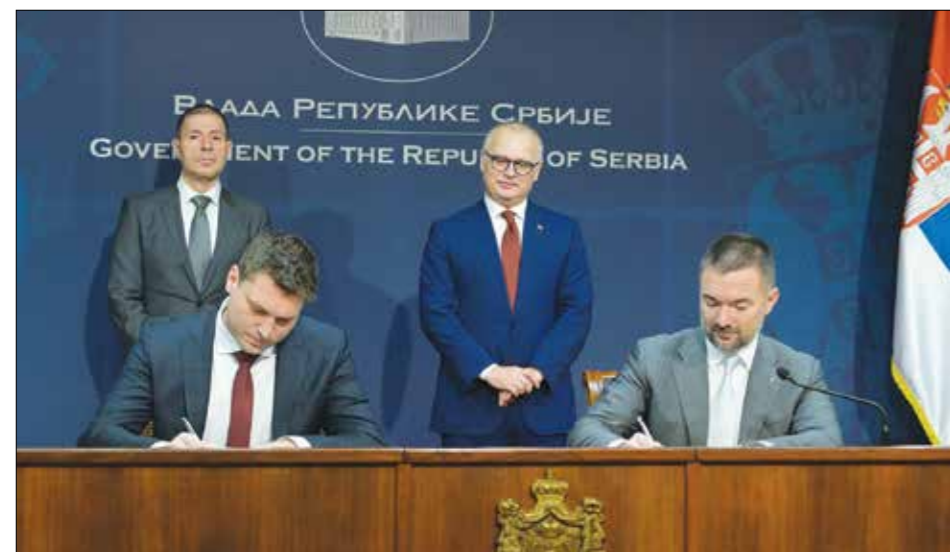


Градоначелник Панчева Александар Стевановић рекао је да је ово историјски тренутак за тај град, који више од деценије чека на поновно успостављање директне железничке везе са Београдом.

„Захваљујући, пре свега министру Весићу, поново имамо ту везу. Наши суграђани су ово тражили. Трудиле смо се да нађемо решење, јер су потребе велике“, рекао је Стевановић.

У првој фази поновног успостављања саобраћаја организовано је шест полазака дневно и то у јутарњем и поподневном „шпицу“. Током прва три дана, 4. 5. и 6. јануара, возња је била бесплатна. Возња „Пан возом“ између станица Панчево Војловица и Панчевачки мост (Дунавски перон) траје тридесет минута. Карта у једном правцу кошта 150 динара, а разматра се могућност да цена за студенте и ђаке буде нижа. Возови су различитих капацитета, између 450 и 600 места, а када буду набављене нове гарнитуре, планиран је и већи број полазака на овој релацији.

Б. Гордић



„Урађен је велики посао за грађане Београда и Панчева“, рекао је **министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић** поводом поновног успостављања директне железничке линије између два града.

Весића, 29. децембра 2022. године у Влади Србије уговор су потписали вршилац дужности генералног директора „Србија Воза“ Иван Булајић и градоначелник Панчева Александар Стевановић.

„Потписивањем овог уговора „Србија Воз“ позиционира се као компанија која је, иако тржишно оријентисана, спремна и да одговори на потребе путника“, рекао је **Иван Булајић, вршилац дужности генералног директора ове компаније** и изразио уверење да ће линија до Панчева бити једна од најпопуњенијих у реду возње.

Очекује се њораси броја љушника

„Дневно се, љоком јануара, „Пан Возом“ љревозило око љрисија љушника, шљо није љрава слика јер се љоком новољдишњих и божињњих љразника није радило, а био је и школски расљустљ“ каже Иван Булајић, в.д. љенералног дирекљтора „Србија Воза“ и додаје да је нељходно неколико месеци да се љушници навикну на новоуведене линије. Према љејовим речима, „најљљларнији“ су, за сада, љоласци у 06.35 из Панчева Војловице и 16.40 са Панчевачкој мосљја ка Панчеву, а у комљанији „Србија Воз“ очекују брз љорасљ броја љушника.

„Захваљујући председнику Србије Александру Вучићу, и његовом залагању да доведе стране инвестиције, велики број улагача дошао је управо у Панчево, и све је више грађана Београда који раде у том граду, али и студената и житеља Панчева који се школују или раде у Београду“, рекао је Весић и додао: „Зато је било неопходно направити директну железничку везу између два града, док се реализацијом про-



Састанак министара Србије и Бугарске Горана Весића и Христа Алексијева у Пироту

Најављено отварање нових железничких прелаза

- **Договорено формирање заједничке Радне групе за пројекте у области транспорта**
- **Тема радне групе–отварање нових железничких прелаза на потезу Видин–Неготин и Видин–Зајечар**

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Србије Горан Весић и потпредседник владе Бугарске и министар транспорта, инфраструктуре и комуникација Христо Алексијев, на састанку одржаном 20. јануара у Пироту, договорили су формирање заједничке Радне групе која ће кандидовати заједничке пројекте у области транспорта. Тема Радне групе биће отварање нових железничких прелаза између Србије и Бугарске, на потезу Видин–Неготин и Видин–Зајечар.

„Договор је да седница те Радне групе буде у Софији, а ја ћу том приликом на позив министра Алексијева посетити Бугарску, што ће бити прилика за наставак разговора о сарадњи. Тема Радне групе биће отварање нових железничких прелаза између Србије и Бугарске, конкретно на потезу Видин–Неготин и Видин–Зајечар. Верујем да ћемо пред Европском комисијом изаћи са заједничким пројектом о још једној железничкој вези између две земље“, најавио је том приликом министар Горан Весић.

На састанку је, такође, било речи и о интермодалним терминалима на српској и бугарској територији, који су важни због повећаног транспорта из Азије, преко Турске, Бугарске и Србије.

Министар Весић је обавестио Алексијева да ће реконструкција пруге Ниш–Димитровград почети већ у мају, као и да ће се радити брза пруга Београд–Ниш, која ће

омогућити да се од Ниша до Будимпеште стигне возовима који иду брзином од 200 километара на сат.

Повод за састанак у Пироту, како је истакао Весић, била је његова жеља да захвали бугарском колеги за пружену помоћ приликом отклањања последица железничког акцидента на прузи Ниш–Димитровград, приликом исклизнућа цистерне са амонијаком.

Захвалнице

За љомоћ љриликом санирања љосле-дица акцидентља код Пирљија крајем љрошле љодине, министљар Горан Весић је доделио захвалнице бугарском министљру Христљу Алексијеву, градоначелнику Пирљија Владану Васићу, као и друљим за-служним срљским и бугарским љојединцима и инстљиљуцијама.

„Рекао сам то јавно после инцидента и поновићу - чим смо упутили молбу за помоћ, бугарска страна је реаговала и захвалан сам на томе што су бугарски железничари радили са нашим као да је то њихова земља. То је прави пример како наше две земље могу да сарађују. Велика је ствар да знамо да можемо да се ослонимо једни на друге у невољи“, рекао је Весић.

Министар Алексијев се захвалио српском колеги на позиву и иницијативи за одржавање састанка на коме су размотрене све актуелне теме везане за обе земље, ставивши акценат на висок ниво



добросуседских односа између Бугарске и Србије.

Он је рекао да је несрећа на прузи код Пирота изазвала застој и дуга чекања на бугарској граници због немогућности прелаза, па ће побољшање транспортне везе и железничких прелаза бити од великог значаја за обе земље.

„Бугарска много инвестира у изградњу аутопутева и железничких пруга из правца Софије према Србији и зато поздрављам иницијативу о обнови пруге Ниш – Димитровград. Разговарали смо о неколико пројеката од узајамног значаја и заједно ћемо се залагати пред ЕУ за добијање финансијских средстава. Један од њих је и нови железнички прелаз између Бугарске и Србије, што је био предлог министра Весића и драго ми је да размишљамо у истом правцу“, нагласио је министар Алексијев.

Састанку са делегацијом Бугарске присуствовали су помоћница министра за међународне односе Тања Поповић, помоћница министра за железнички и интермодални транспорт Анита Димоски, градоначелник Пирота Владан Васић, као и извршни директори „Инфраструктуре железнице Србије“ Милан Нововић и Милутин Милошевић.

Љ. Богдановић



Монографија и изложба „Железничко здравство у Србији 1882–2022.“

Железничко здравство у светлу нових открића

Монографија „Железничко здравство у Србији 1882 – 2022“ је настала као резултат опсежних историјских истраживања спроведених у претходном периоду. Реч је о досад најсвеобухватнијем делу које се бави овом темом. Историја железничког здравства у Србији је представљала недовољно истражену област, а разлог за то једним делом лежи у недостатку историјских извора, а други у чињеници да су се овом облашћу бавили аматери ентузијаста, а не научни радници историјске струке.

Досадашња монографска издања која обрађују ову тему су се, углавном, бавила савременим железничким здравством, док је његова историја давана искључиво као сумаран преглед, без удубљивања у тематику.

Дуго се као датум оснивања железничког здравства на тлу Србије узимао 1. децембар (12. децембар) 1886. године када је, у склопу „Опште наредбе бр. 5“ Друштва за грађење и експлоатацију Српских државних железница, објављен „Правилник о каси за по-



моћ“. Реч је о документу који није сачуван, а који се помиње у литератури која се бави железничком историјом. Оснивање овакве касе је значило да су запослени на железници одвајали одређени проценат своје зараде и да су, заузврат, имали бесплатну лекарску помоћ како за себе, тако и за чланове својих породица. Истина, аутори дела 110 година железничког здравства 1886 – 1996 помињу могућност постојања железничког здравства и пре датума формирања Касе.

Током последњих истраживања је непобитно доказано да је железничко здравство у Србији настало у време градње пруге Београд–Ниш, 1882. године. Утврђено је и да је његов оснивач био чувени др Владан Ђорђевић који је, у то доба, био на месту начелника Санитетског одељења Министарства унутрашњих дела. У досадашњој литератури, укључујући и „Историју српских железница 1850 – 1918“ Драгомира Арнаутовића, Ђорђевић се помиње као творац првог приручника за пружање прве помоћи на железници



издатог 1884. године и као начелник железничког санитета од времена предаје прве српске пруге јавном саобраћају.

Монографија „Железничко здравство у Србији 1882 – 2022“ се састоји из два дела. Први део који носи назив „Преглед

санитетских возова који у Србији постоје од 1885. године, а који су били намењени евакуацији рањеника са фронта до болница у залеђу.

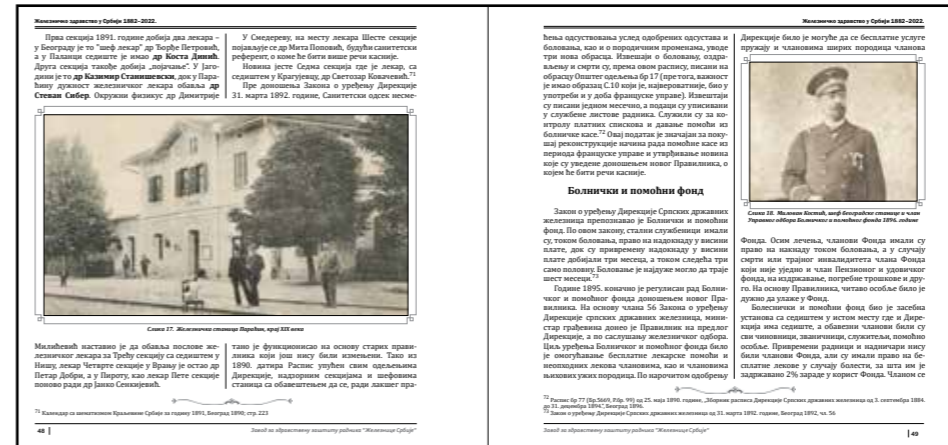
• **Период између два рата** који обухвата време од 1919. до 1941. године. У овом пе-

риоду је дошло до уређења ове области тако што је, на основу Закона о осигурању

риоду је дошло до уређења ове области тако што је, на основу Закона о осигурању

риоду је дошло до уређења ове области тако што је, на основу Закона о осигурању

риоду је дошло до уређења ове области тако што је, на основу Закона о осигурању



риоду је дошло до уређења ове области тако што је, на основу Закона о осигурању

риоду је дошло до уређења ове области тако што је, на основу Закона о осигурању

Утврђени су следећи периоди:

• **Период градње српске пруге** који обухвата време од преноса Опше железничке конвенције на друштво Народни контоар за есконт (Comptoir National d' escompte) до почетка експлоатације пруге Београд–Ниш.

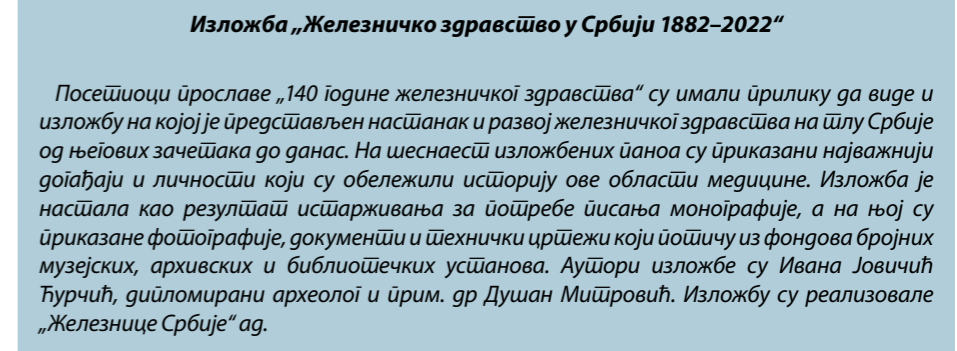
• **Период француске управе** подразумева доба од предаје железнице јавном саобраћају 3. септембра (15. септембра) 1884. године до њеног преузимања од стране државе 15. маја (27. маја) 1889. године.

• **Период од преузимања железнице од стране државе до почетка ратова 1912. године** представља време развоја железничког здравства и јасног дефинисања његових сегмената. Из овог периода потиче знатан број докумената и правилника који разјашњавају функционисање ове службе.

• **Период ратова 1912 – 1918. године.** За овај период је карактеристична употреба

риоду је дошло до уређења ове области тако што је, на основу Закона о осигурању

риоду је дошло до уређења ове области тако што је, на основу Закона о осигурању



риоду је дошло до уређења ове области тако што је, на основу Закона о осигурању





Дирекција за железнице

Одржана обука о интероперабилности

Железничка агенција Европске уније – ERA у сарадњи са Дирекцијом за железнице организовала је од 13. до 15. децембра 2022. у Новом Саду обуку на тему интероперабилности на железници. Овај догађај окупио је око 40 учесника: из земаља кандидата за приступање Европској унији, Данске, Румуније, представнике Транспортне заједнице и Делегације ЕУ у Србији.

Најважнија тема обуке била је примена техничких спецификација интероперабилности (ТСИ) у складу са Директивом о интероперабилности (Директива (ЕУ) 2016/797) и њихова веза са националним прописима. Наиме, како би се елиминисале препреке за интероперабилност и као последица ширења области примене ТСИ на читав железнички систем Уније, неопходно је постепено смањење обима националних техничких прописа. У организацији Железничке агенције ЕУ (ERA) већ је одржано неколико састанака на ову тему са представницима железничких институција Западног Балкана и Турске у циљу пружања техничке помоћи за сма-

њење обима националних прописа по угледу на државе чланице ЕУ. Овај процес ће се на нивоу региона наставити у сарадњи са Транспортном заједницом.

Семинар се такође бавио и сертификацијом машиновођа, улогама националног тела за безбедност и послодавца у складу Директивом о машиновођама (Директива (ЕУ) 2016/797), критеријумима за признавање центара за стручно оспособљавање и регистрима које води Железничка агенција ЕУ (EVR, RINF, итд.). ERA је такође најавила да се у 2023. години планира одржавање радионице која ће се бавити посебно стручним оспособљавањем и издавањем дозвола за машиновође, као и неколико обука везаних за Европски регистар возила. У наредном периоду, захваљујући продужетку уговора између Железничке агенције ЕУ и Европске комисије – DG NEAR о спровођењу пројекта за подршку IPA корисницима, ERA ће наставити да подржава железничке институције у региону у њиховим напорима за приближавање европским стандардима у сарадњи са Транспортном заједницом

и у складу са њеним Акционим планом за железнички транспорт.



Обука о интероперабилности завршена је техничком посетом градилишту и обиласком радова на изградњи брзе пруге на деоници Нови Сад – Суботица, коју су за учеснике радионице организовали „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. и извођач радова, кинески конзорцијум „China Railway International“ и „China Communications Construction Company“.

Извор: Дирекција за железнице



Радови на прузи Орловат–Тител

Ускоро бржи и безбеднији саобраћај између Баната и Бачке

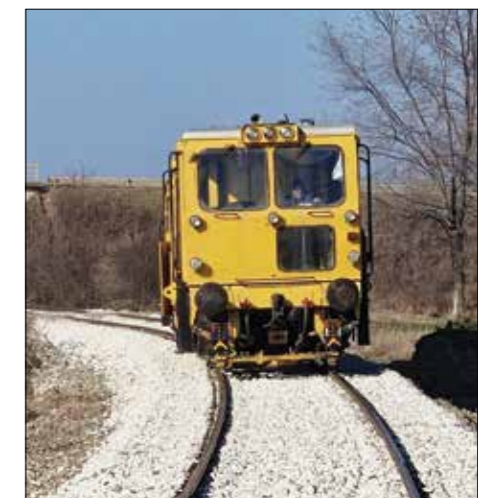
Радови на реконструкцији деонице од Орловата до Титела у дужини од 25 километара, одвијају се према планираној ди-

фазу. На скоро комплетној деоници од Орловата до Книћанина, односно, моста на Тиси положен је нови колосек. Тренутно



намици. Вредни неимари новосадског ЗГОП-а користе сваки тренутак лепог времена како би посао привели крају и пругу предали у редован саобраћај. Интервенција на овој деоници започета је септембра прошле године из два правца. Посао ремонта овог пружног потеза поверен је предузећу „ЗГОП“ који је за потребе реконструкције формирао два градилишта. Једно је формирано у Тителу, са бачке стране, док је друго лоцирано у Перлезу са банатске стране. Лепо време током јесењих месеци омогућило је редовно извођење радова, па је динамика углавном текла према плану. Према речима Богољуба Милића, шефа градилишта ЗГОП-а у станици Перлез, радови са банатске стране ушли су у своју завршну

стадијум. Радови се напредују и на пролазним колосецима у станицама Фаркашдин и Перлез. Радови се



одвијају свакодневно у интервалу од 7 до 17 сати. У току вечери па све до јутарњих сати дозвољен је саобраћај за теретне композиције које саобраћају између Новог Сада и Зрењанина, односно, до Панчева уз ограничење брзине (20 км на час). Готово

Без иушничког саобраћаја између Новог Сада и Зрењанина

Због изградње нове пруге за велике брзине између Београда и Новог Сада, иуне штри године овим железничким коридором штекао је целокупан штерешни саобраћај према северу Европе. Био је то уједно и алтернативни правац за робу која је од Београда и Панчева, ишла даље преко Орловата и Новог Сада. Велики број штерешних возова значајно је умањило пропусну моћ пруге па је одлучено да се на овом иштризу иштризно обустави иушнички саобраћај. Међународни штерешни возови били су ириоритетни не само због великог значаја за српске железнице, већ и због иштриженцијалних ирихода за државу будући да су доносили неуредиво више новца у односу на иушнички саобраћај. Ремонтом ове деонице, као и деонице од Орловата преко Зрењанина до Кумана, иропусна моћ пруге несумњиво ће бићи увећана иштрије, свакако, важан иредуслов за ионовно усштриављање иушничког саобраћаја између Новог Сада и Зрењанина.

сав колосечни материјал, осим туцаника, допремљен је са ремонтаних пруга првог реда Батајница - Стара Пазова и Нови Сад - Суботица. Део материјала (неоштећени бетонски прагови) употребљен је са саме деонице Тител - Орловат, док се нови дрвени прагови уграђују у зони станичних скретница и пружних прелаза којих је на овој деоници укупно 16. На градилишту је ангажовано у просеку око седамдесет ЗГОП-ових грађевинских радника који су смештени у вагонима-спаваоницама и приватном смештају у Перлезу и Тителу. Предвиђени рок за завршетак радова је април ове године, а уколико временске прилике буду повољне постоји могућност да све буде готово и раније.

Ј. Вебер





Успостављен путнички саобраћај између станица Панчево Војловица и Панчевачки мост у Београду

„Пан воз“ обрадовао путнике

После вишегодишње паузе поново је успостављен редован путнички саобраћај између станица Панчево Војловица и Панче-

путника железницом на релацији Београд – Панчево (закључен 29. децембра 2022. године) у Влади Србије.



вачки мост у Београду. Нови воз добио је име „Пан воз“ и почео је да саобраћа 4. јануара. Он ће саобраћати радним данима по шест пута дневно, а почетна и крајња станица су Панчевачки мост (Дунавски колосек) и Панчево Војловица. Поласци са „Панчевачког моста“ су у 04.50, 05.52, 06.40, 15.51, 16.43 и у 17.52 сати, а путовање до Панчева Војловице траје око 30 минута. Из Панчево Војловице за Панчевачки мост, „Пан воз“ полази у 05.38, 06.35, 07.40, 16.40, 17.50 и у 18.50 сати. „Пан воз“ ће стајати само у панчевачким станицама Панчево Војловица, Стрелиште, Панчево варош и Панчево главна, и до Београда неће стајати на успутним станицама. Овај воз неће саобраћати недељом и у дане државних празника. Возови су различитих капацитета, између 450 (возови серије СВ 413/417) и 600 места (возови серије СВ 412/416), а када буду набављене нове путничке гарнитуре, планиран је већи број поласака на овој релацији. Поласку „Пан воза“ претходило је потписивање Уговора о обављању превоза

У присуству министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горана Весивића и извршног директора у „Инфраструктури железница Србије“ Милана Нововића, уговор су потписали генерални директор „Србија Воза“ Иван Булајић и градоначелник Панчева Александар Стевановић.

„Мислим да смо урадили добар посао како за грађане Панчева, тако и за Београђане, рекао је министар Весивић и напоменуо да су Београд и Панчево, иако административно подељени, у свакодневном животу заправо један велики заједнички град. Све више грађана Београда ради у Панчеву, а са друге стране један број студената и људи који студирају или раде у Београду сада живи у Панчеву. Овај воз ће посебно бити од значаја за Панчевце који живе у насељу Стрелиште и Војловица, насељима у којима живи близу 20 хиљада становника“, истакао је ресорни министар.

Према његовим речима, право решење за Панчево је повратак у систем БГ воза, али о томе претходно, ипак, морају да се договоре

два града – Београд и Панчево. Он је истакао да се приликом реконструкције БГ воза, планира да Панчево буде у систему БГ воза са око 30 поласака дневно у оба правца.

„То је једино право решење за грађанке и грађане Панчева. Министарство је урадило оно што смо могли, а за систем БГ воза неопходан је договор два града и пре тога реконструкција система“, казао је Весивић.

Да је новоуспостављена железничка линија пун комерцијални погодак компаније „Србија Воз“ потврђују и речи наших саговорника које смо овом приликом анкетирали управо на путу за Панчево.



Игор Станковић, машиновођа „Србија Воза“, Вуча возова Београд

До сада сам имао пет служби на новоуспостављеној релацији „Пан воза“ од Београда до Панчева. Као машиновођа морам да скренем пажњу надлежнима да би у Панчеву, између станица Панчево главна и Панчево Војловица, требало што пре поставити рампе на пружном прелазу преко којег иде пут за панчевачко насеље Кудељарски насип. У просеку сваки трећи

возач аутомобила уопште не стаје испред прелаза, већ бахато и у пуној брзини прелазе пругу што нама машиновођама представља изузетно стресну и по безбедност опасну ситуацију. Такође сматрам да би станица Панчево Војловица и стајалиште Стрелиште односно њихови перони морали бити осветљени, барем основном расветом. Неосветљени перони машиновођама заиста представљају проблем. Водимо бригу за сваког путника и њихова безбедност за нас је увек на првом месту. Стога се надам да ће се тај проблем решити у најскорије време, казао је Станковић.



Драган Костадиновић, кондуктер „Србија Воза“

До сада сам имао неколико служби у „Пан возу“. Могу рећи да сам веома задовољан путницима на овој релацији. Велика већина њих увек код себе има припремљен тачан износ новца за карте (цена у једном правцу је 150 динара). У службеној комуникацији са путницима чуо сам углавном речи хвале за успостављање овог воза, мада има и добронамерних сугестија када је у питању ред вожње и цене карата. Оно што многим недостaje је недостатак поласака у подневним терминима, као и могућност



куповине повратне карте са попустом, односно, увођење недељне и месечне карте. Ово је тек први месец саобраћаја и још увек се неке ствари уходавају. Надам се да ће надлежни уважити сугестије путника и у оквиру својих могућности изаћи путницима у сусрет, рекао је за „Пругу“ Костадиновић.



Иван Пејић, банкарски службеник

Живим у панчевачком насељу Котеж 2. Завољен сам у једној београдској банци и сваки радни дан путујем на посао. Увођењем „Пан воза“ добио сам могућност да на посао путујем брже и јефтиније. Станица „Панчево главна“ налази се у близини мог стана тако да ми долазак на станицу не представља никакав проблем. Верујем да ће ускоро бити уведени и додатни поласци, а надам се и скоријем увођењу месечних карата које ће у сваком случају бити повољније од оне у аутобусима, истакао је Пејић.



Петар Матек, студент из Панчева

На студијама сам у Београду и често путујем. Увођењем новог воза између Панчева и Београда добио сам могућност да путујем брже и повољније. Возови су чисти, уредни и што је најважније веома су тачни. Цене карата су дупло јефтиније него оне у аутобусима, па је и то један од разлога зашто волим да путујем возом. Ипак, сматрам да би требало да се уведу месечне карте за ђаке и студенте што би нама студентима заиста пуно значило, рекао је Матек.



Синиша Ђурковић, слободни уметник из Панчева

Станујем на свега десет минута пешице од железичке станице Панчево варош што ми је још једна предност када је у питању путовање ка Београду. Као и већина путника имам само речи похвале за ово што је до сада урађено. Возови су чисти и тачни. Цена карте је коректна, мада би било добро да се уведу и месечне. Сматрам да би требало увести и поласке из Панчева за Београд око поднева, можда и још један воз око 22 или 23 сата. То би било значајно за све оне који раде у Београду у поподневним сменама. Ако већ идемо возом на посао, зашто се не би и враћали њиме? Цене аутобуса су заиста превисоке, тврди Ђурковић.



Зоран Ристић, службеник из Панчева

Од недавно сам са послом ангажован у једној фирми на Дорћолу што ми доста олакшава трансфер. Поновно успостављање возова у мом крају сматрам као веома добру ствар. Возови су чисти, загрејани, постоји приступ бежичном интернету и што је најважније иду на време. Као и многи моји суграђани очекујем да ће ускоро бити уведене и месечне карте, а до краја године и нови поласци. Оно што је сигурно то је да се путници полако али сигурно враћају овом најлешем виду превоза, поготову за нас Панчевце, истакао је Ристић.

Ј. Вебер

Станица Зрењанин

Чекајући београдске возове

Грађани Зрењанина и после вишегодишњег чекања још нису добили железничку везу са Београдом. Железничари али и многобројни путници надали су се до задњег тренутка да ће од Новог реда вожње, банатском магистралом поново кренути толико очекивани путнички возови. Мада су трасе возова ка Панчеву

Двадесетак зайослених и њарна локомотива

Мада бар неколико расходованих вагона за превоз њарених аутомобила чека касацију, у зрењанинској станици налази се и једна њарна локомотива серије ЖЖ 20. Она је у власнишћу Железничког музеја. У граду на Бејеју ипосредно је зайослено 5 ошћираника возова и 18 скрећничара. Од шћој броја, њо један ошћираник и четири скрећничара дежурају у једној смени. Поред саобраћајне службе, у станици се налазе и канцеларије њреиледача кола "Србија Воз"-а, ЗОП-а, Зовс-а "Србија Воз"-а, "Србија Карѡ" као и канцеларија ѡйеративне службе у којој раде шћројица дисћечера у смени.

и Београду учртане у отправничке графикане, тих путничких линија фактички нема у саобраћају. Према речима Милоша Брклјача, отправника возова у главној зрењанинској станици, број возова је и након ступања на снагу Новог реда вожње углавном остао непромењен. Свакодневно има путника који траже информацију да ли ће бити уведени возови за Панчево и Београд, односно, Нови Сад. Чињеница је да и поред нешто дужих времена путовања у односу на друмски саобраћај, интересовање за железницу

не јењава. То је у овим крајевима вишеденијска традиција и лепа навика.

Нама железничарима је необично да зрењанинска станица има оволико мало возова. Једноставно, навикли смо да возови циркулишу кроз њу свих 24 сата, што је до пре неколико година и био случај. Недостатак возних средстава, стање пруга и ремонти на појединим деоницама дуж банатске железничке магистрале учинили су да данас са ове станице имамо тек неколико пари путничких и теретних возова. У току дана са зрењанинске станице остварује се три поласка и доласка за Кикинду, као и један полазак и доласак за Суботицу. У та четири пара, просечно буде од 200 до 250 путника, неки пут и више од тога ако је у питању петак или дан пред државне или верске празнике. Поред путничких, са ове станице отпрамају се и теретне композиције. Њих углавном има од два до четири пара за 24 сата истакао је Брклјач.

Станица као декор за снимање њознајше серије

Прошле јесени на овој локацији је снимана серија "Време смрћи" њо роману наше њознајше књижевника Добрице Ђосића. Станична зграда одлично је њослужила за (можда и најважније) кадрове у филму, будући да је у њошћуности дочарала време са њочетња двадесетог века. Радња серије је смешћена у време Великој раћи и њраћи најдраматичније и најзанимљивије догађаје који су се одићрали на овим њросћорима. Ова серија је њрича о њудима који њокушавају да се одбране и сачувају оно у шћи верују да морају сачувати, а шћо су дошћојансћиво и воља да се њреживи. Врсну њлумачку екићу њредводили су наши њознајши њлумци Жарко Лаушевић и Мики Манојловић, а зайажене улоге одићрали су још и Драћан Мићановић, Свећшћозар Цевићковић, Нина Јанковић, Денис Мурић. Режиер серије је Иван Живковић.

Што се тиче саме станице, утовар и истовар се врши искључиво на индустријским колосецима. То је случај са Фабриком радијатора, "Шинвозом", односно, фабриком уља "Дијамант", где се поред превоза



Златко Проданов и Милош Брклјач

сунцокрета врши и превоз сунцокретове сачме. Један до два пара возова недељно иде и за станицу Елемир, у којој се налазе хемијска постројења. Возови из Елемира саобраћају углавном за Панчевачку петрохемију. У теретном делу станице и даље се налази велики број теретних вагона

који чекају упут за ревизију. Има их око стотинак, од којих бар неколико десетина припадају железничким управама из бивше Југославије.

Ј. Вебер



ЗОВС Вршац

Без адекватног депоа за сервис гарнитура

Хроничан дефицит оперативаца у готово свим испоставама Сектора за одржавање возних средстава, нарочито је изражен у вршачкој организационој јединици. Као и у матичној, зрењанинској секцији, овдашњим железничарима озбиљно недостаје квалификована радна снага. У конкретном случају, лимитирани простор старог депоа можда је чак већи проблем од самог кадровског питања. Радионица у којој се тренутно одржавају нове руске дизел-моторне гарнитуре (серије СВ 711) може да прими свега две гарнитуре. Према речима Саше Вишњића, шефа вршачког ЗОВС-а, на њиховом платном списку је свега шесторо запослених (три бравара, по један ме-



и одећа испоручује се на време, мада и ту постоји проблем. Обућа је неудобна и слабије је квалитета.

Неколико наших мајстора ускоро стиче услов за одлазак у пензију. Неопходно је што пре довести млађе колеге како би на време почели да раде и притом добијали потребна искуства од старијих мајстора. То се мора заиста ургентно спровести јер ће у супротном, рад бити веома отежан. Реално, фали нам овде још један бравар,

када би то могло да буде. Од пре две године немамо грејања у депоу. Котао на чврсто гориво је ван функције и питање је да ли је поправка исплатива. Свакако није пријатно радити у зимским условима када су температуре испод нуле. Надамо се да ће се за то наћи неко решење како би имали макар елементарне услове за посао који обављамо, каже за "Пругу" Саша Вишњић. Према његовим речима, дежурне екипе врше преглед и сервис гарнитура које

Домицил за ѡрнишћуре на линији ѡрема Панчеву

Вршачки дећо имао је шћу ѡривилећију да 2012. ѡдине ѡрви у Србији добије две ѡрнишћуре серије СВ 711, шћако да су садашњи мајстори у њему стићили ѡрва знања за одржавање од својих руских колега. Од ѡре неколико ѡгодина, вршачки дећо је домицил за шћри ѡрнишћуре које саобраћају ка Панчеву и Београду. На овом месћу се обављају реговне и ванредне ѡйравке мањеће обима. Мајстори своје ѡслове раде квалитетно и на време, али у неким случајевима долази до засћоја у сервисирању. То се, кажу, најчешће дешава када им касни исћорука резервних делова и ѡйреме.



Саша Вишњић

ханичар и техничар), укључујући и шефа који уједно обавља послове електричара. Тај број је апсолутно недовољан у односу на обим посла. Мајстори у депоу, поред редовне дневне смене, имају и дежурне екипе које дежурају поподне као и током ноћи. За компликованије поправке, како смо сазнали, из Зрењанина долази мобилна екипа. Са њима често допутује и колега Саша Вологзањин из РЖД-а, експерт за све врсте поправки на дизел-моторним возовима серије СВ 711. Заштитна опрема

механичар и електричар. Обим посла то напросто захтева. Према најавама пословодства "Србија Воба", у плану је да се постојећи депо у Вршцу адаптира и евентуално прошири како би и трећа гарнитура могла да буде заштићена од атмосфералија. Простора за то има, али за сада још нема конкретних информација

саобраћају између Вршца и Београда увек у раним јутарњим, односно, касним вечерњим сатима. Поред мајстора ту је и екипа неге кола која се брине о хигијени у возу, као и екипа која врши свакодневно пражњење спремника тоалета које се обавља недалеко од вршачке станичне зграде.

Ј. Вебер

Стигле нове машине

Кинеском конзорцијуму "China Railway International" и "China Communications Construction Company", који гради брзу пругу Нови Сад – Суботица – државна граница са Мађарском, стигле су, током јануара, по једна машина за полагање колосека, подбијачица, двосмерни засторни плуг за планирање засторне призме и регулацију туцаника и дизел локомотива, две тешке моторне дрезине, осам вагона за превоз туцаника и расутог терета и 22 плато вагона за превоз шина.

Ове машине биће лоциране у две базе на градилишту брзе пруге, и то у Наумовићеву и Сајлову, а са циљем да се рок за завршетак радова скрати што је више могуће и да брза пруга Нови Сад – Суботица буде завршена до краја 2024. године.



Годину дана након изградње новог објекта

Станица Земун пред новим изазовима

Нова станична зграда у Земуну, изграђена и пуштена у рад пре годину дана у оквиру пројекта брзе пруге Београд – Нови Сад, данас је максимално функционална.

У станици Земун средином марта про-радиће нови лифтови, чиме ће бити употпу-њен нови, лепши и сређенији изглед овог железничког објекта. Подсетимо да су у оквиру пројекта брзе пруге Београд – Нови Сад, поред нове станичне зграде у Земуну изграђени и подходници, станични трг, прилазни путеви и паркинг.



Александар Манчић

С обзиром на то да су читава брза пруга, па и станица Земун, у протеклих годину дана били у гарантном року, извођачи ра-дова отклањали су уочене недостатке, како би сав посао у потпуности био завршен у складу са пројектом, али и највишим стандардима квалитета.

Ови радови, међутим, нису утицали на функционисање станице, као ни на флу-ктуацију путника.

Кроз станицу транзитира деведесет пари возова током двадесет и четири сата. Цир-кулишу путнички возови, БГ возови, а од



јуна и међународни воз Београд–Бар који је раније полазио из Топчидера. Према реду вожње најфреквентније је ујутру, нарочито од како су пуштене у рад станице Алтина и Камендин. Тиме смо путницима омогућили да полазе са поменутих станица, тако да не морају да долазе код нас у Земун, каже за „Пругу“ Манчић.

Проблеми са којима се овдашњи желез-ничари углавном успешно носе везани су за одржавање скретница. Дешавало се, током зимског периода, да грејачи скретница не буду укључени што онда изискује и тај додатни напор јер све се то ручно регулише. У таквим случајевима, вели Манчић, неопходно је контактирати извођаче радова. Што се тиче чишћења станичне зграде, друштва која су у том смислу ангажована, очигледно, нису задовољила критеријуме. Иако су са њима, у међувремену, потписани уговори за одр-жавање хигијене као и зеленила испред ње,

први човек земунске станице, прилично је незадовољан исказаном ажурношћу, бар када је у питању досадашњи учинак.

Они у станицу Земун дођу тек једном ме-сечно. Наши радници поред својих редов-них обавеза редовно ускачу сваки пут када се чисти зграда, или евентуално, коси трава око паркинга. Без обзира што на располага-њау имамо само једну спремачицу анга-жовану на четири железничке станице (Зе-мун, Земун Поље, Камендин и Алтину), не можемо баш допустити да све то зарасте, категоричан је Манчић.

Станица располаже и новим паркингом, као и паркингом за таскисте са шест ме-ста за путничка возила. Једини проблем у том смислу тиче се нервозних путника ко-ји пристижу међународним (брзим) возом из Бара, јер по неком неписаном правилу, готово увек када изађу из вагона, такси возила нема у видокругу.

Р. Ковачевић

Радови на замени скретничких прагова

У склопу редовног одржавања, крајем јануара месеца, у станици Панче-во варош изведени су радови на замени скретничких прагова. Радници надлежне пружне деонице заменили су и дотрајале скретничке прагове у станици Панчево главна. Тренутно се уређује зеленило на потезу између станица Панчево главна–Панчево варош, те између станица Панчево варош и Панчево Војловица и даље ка Банатском Новом Селу. Запослени у овдашњој испостави „Инфраструктуре“ били су, почетком године, анга-жовани и на уређењу железничког стајалишта Панчево Стрелиште и станице Панчево Војловица. Наведене интервенције претходиле су успостављању путничког саобраћаја (4. јануара 2023) на релацији Панчево Војловица–Београд. Поред новоуведеног „Пан воза“ путнике су обрадовала чиста и уређена железничка стајалишта што је једним делом свакако и заслуга радника панчевачког ЗОП-а.

Ј. Вебер



Southeast ÖBB Rail Cargo Group (RCG)

Основана нова подружница у Србији

„Southeast ÖBB Rail Cargo Group“ (RCG) формирао је „Rail Cargo Carrier – Southeast“, своју нову придружницу у Београду. Србија је 13. земља у Европи у којој „RCG“ нуди одрживи железнички теретни транспорт са сопственим особљем и локомотивама. Ново железничко предузеће углавном пружа услуге транзита између Турске, централне и југоисточне Европе. Подружница је отворена крајем јануара па оператер сада може да пружа услуге транспорта до Турске у две алтернативне руте. Обе руте омогућавају избе-гавање инфраструктурних ограничења, једна укључује пролазак кроз Румунију, а друга иде преко Србије.

„Као одржива логистичка окосница европске привреде, сада смо у могућности да српским индустријским компанијама понудимо ефикасну и одрживу везу са нашом мрежом (TransNET). Поред предности у погледу трошкова и повећаног квалитета, интерна вуча у 13 земаља Европе, такође нуди већи степен флексибилности“, рекао је Клеменс Форст из „Southeast ÖBB Rail Cargo Group“.

Веза са Турском има огроман потенцијал за одржив, климатски прихватљив железнички теретни транспорт. Турска спољна трговина још увек се у великој мери заснива на услугама камионског транспорта. Транспорт железницом тренутно чини само око 1% турског извоза. Оснивањем компаније у Србији, „RCG“ обезбеђује да се железнички теретни транспорт у Југоисточној Европи шири и постане атрактивнији.



Ова компанија пружа своје услуге 365 дана у години – 24 сата дневно широм Европе, мада се шире и у Азију. Компанија је присутна у 17 земаља са сопственим особљем које чини 5.755 професионалаца из логистике у 34 земље који обезбеђују 463.000 возова годишње да безбедно стигну до својих одредишта. Компанија превози 94 милиона нето тона терета сваке године. Модални удео од 28% од укупног тржишта терета у Аустрији чини их најбољим у Европи.

Извор: Railway.pro
Д. Милошевић

TRACE

TRACE GROUP HOLD PLC

Trace Group Hold PLC Ogranak Beograd
Ul. Kneza Miloša 9/V
11000 Beograd
e-mail: tracegroupsrb@trace.bg

Делатности:

- изградња путева и аутопутева;
- изградња железничке инфраструктуре;
- изградња подземних метроа;
- изградња аеродрома;
- изградња мостова и тунела;
- изградња индустријских, пословних и стамбених зграда.



У делу изградње железничке инфраструктуре „Trace Group Hold“ је специјализован за делатности на donjem и gornjem stroju железничке пруге:

- rehabilitacija, rekonstrukcija i izgradnja nove pruge mehanizovanim metodama;
- mehanizovana demontaža stare pruge i montaža nove pruge;
- zemljani radovi, iskop stena, izrada nasipa sa uređenjem i rekultivacijom terena, primenom savremenih tehnologija i mašina visokih performansi;
- popravka, sanacija i izgradnja novih velikih i malih veštačkih objekata na postojećim i novoizgrađenim prugama;
- rekonstrukcija postojećih i izgradnja novih pruga, železničkih stanica i stajališta.

www.tracebg.com

Александар Граховац, главни диспечер у централној оператици ЗОВС-а („Србија Воз“)

Експерт за кочиону опрему и глинене амфоре

Да смо се са колегом Александром Граховцем срели било где осим у Управној згради српских железница, разговор би вероватно текао у неком другом правцу. Креативни нерв овог харизматичног Зрењанинца тешко је не приметити већ при првом сусрету са њим. По хабитусу и рафинираном уметничком сензибилитету, Сашу би човек пре могао замислити у сликарском атељеу уз штафелај и уљане боје, него као главног диспечера у канцеларији централне оператике ЗОВС-а. Животни пут којим се кретао након завршене средње машинске школе био је апсолутно неприхватљив за његову породицу, а савим сигурно и за многе који су га тада познавали. Свој први динар зарадио је у борском руднику средином 80-их година прошлог века. Авантуристичка енергија несурењеног машинског инжењера била је, евидентно, прејака за успорени темперамент банатских лала, па се Сале једног дана напречац спаковао и запутио у Источну Србију.



Након завршене средње школе уписао сам Технички факултет. Брат је у то време био дипломирани правник, касније је и докторирао. Отац економиста, мајка професорка. Никакву копчу са железницом нисам имао. Сећам се да сам као клинац ту и тамо сретао пружне раднике у бундама поред колосека, покатак и у дрзини. Све

ми је то било некако страно и далеко. Мора да је неки „притајени бунтовник“ „чукао“ у мени? Да ли због те своје природе тек након друге године факултета, одлучујем да свој први динар зарадим баш у руднику. Сумњам да би било ко из мог тадашњег друштва био кадар, да у 21. години живота, због скромне плате сиђе дубоко под земљу, али ја сам те 1985. године управо тако нешто учинио, каже за „Пругу“ данас најодговорнији човек за исправност пу-

Од земљаној њосућа до ђувова за биљке

Обреновачка грнчарска фирма у којој Граховац њроводи највећи гео слободној времена данас има седам зайослених радника, а у свом њроизводном асортиману више од хиљаду различитих артикала. Осим њуобрибне и вршине грнчарије, чесио су (њрема Сашиним речима) ањажовани на изради украсних канделабера и декоративне расветле. Ојромна је њуобрибња за нејлазираним вазама, њосудама за цвеће, лонцима за кување и ђувовама. Збој лмазних њребованња, куици на исјоруку робе чекају и њо неколико месеци.

тничких гарнитура на железничкој мрежи Србије.

Када слушате Сашу, живот заиста делује једноставно. Имати петљу да поступаш другачије од већине људи којима си окружен, то могу само личности са јасном и снажном визијом. Железничар који се

Александар и Александра

Мага се оженио у време њуобрибне економској слома земље (1993/1994), хијеринфлацију и санкције њребродио је, нењоредиво лакше од већине колеја, ујраво захваљујући грнчарству. Својој ђерки јединици која се родила 1994. године дао је име Александра (њо себи) знајући да ће њрезиме Граховац, њре или касније њресѡаици да њосиоји. Александра данас живи у Београду, њо сѡруци је ђил. архѡиѡекѡа и ради у својој њривајној фирми.

пуким сплетом околности догодио нашој компанији, дефинитивно јесте најповзванији да о поменутој животној филозофији прозбори коју реч. Врхунски професионалци у сервисирању кочионе опреме на електромоторним возовима, скоро да се данас могу побројати на прсте. Утисак је да су на овим просторима од таквих зналаца дефицитарнији још само мајстори старих, „изумрлих“ заната. Како је један непоправљиви рокер и давнашњи



љубитељ мотора избалансирао широк спектар својих талената, тешко је разумети. Држати сложену механику електро локомотива „у малом прсту“ и истовремено овладати магијом печене глине скоро до савршенства, равно је чуду.

Када нисам успео да упишем трећу годину факултета, аутоматски сам изгубио и пензију своје покојне мајке на коју сам имао право као редован студент. Отац ми је, сећам се, рекао да код њега убудуће могу само живети и јести. Нема излазака, нема пара...“од мене нећеш добити ни динара, макар ишао у рудник“, саопшти он то мени, сећам се, на свој пословично хладан начин. Лист „Борба“ је тих дана имала пуно расписаних огласа са слободним радним местима у компанији РТБ Бор. И тако једног јутра, бунтован каквог ме је бог дао, рекох: „Дакле тако, кажеш - рудник? Е, па и одох ваља право у рудник“, евоцира за наше читаоце давно избледеле тренутке колега Граховац док га телефоном (из минута у минут) прекидају диспечери ЗОВС-а са информацијама о техничком

стању путничких гарнитура у редовном саобраћају.

У борском руднику Александру су врата била широм отворена. Чим се појавио у кругу предузећа, уговор о сталном радном односу већ га је чекао на столу. На позицији „помоћника копача“ радио је врло кратко. Пословодству тадашњег југословенског гиганта није промакла чињеница да је момак из војвођанске равнице, као машински техничар много употребљивији на

површини него у дубокој рударској јами. Одмах га пребацују у машинску службу чиме се и његова фабричка свакодневница значајно хуманизује. Из лошег самачког хотела на почетку радне каријере, сели се у сасвим пристојан смештај на периферији града. Колико су редовне припадности и спорадични силасци на коту „минус 618“ промениле његову бунтовну нарав, тешко је рећи. О дамарима некада Великог Бечкереча, и трском обрадлог Бегеја, најмање ће вам причати. О флотацјским јаловиштима рудничког комплекса вероватно још и мање. О вучним моторима, управљачким контролерима, отпорницима, аутоматским прекидачима и различитим утичницама, популарни Гршак (како га од миља зову запослени у компанији) могао би вам причати сатима. Са 35 година стажа у српским железницама, један је од најкомпетентнијих професионалаца за „ad hoc“ интервенције на путничким композицијама.

Живој у складу са њриродом

Раг у ѡурнусу (12/24/12/48), Сашу гаје ѡуно слободје. Без обзира на ѡо шѡо силну енерѡију ѡу ѡроши на ѡлинене амфоре и остале грнчарске ѡроизводе, ѡрчање у ѡрироди је (каже) „венѡил“ којим се ресесѡује свакој слободној викенда. Чак и у својој 59. јодини са лакоћом може исѡрчаѡи десет и више километара на рекреатѡиѡним сѡазама Аге Цѡианлије.

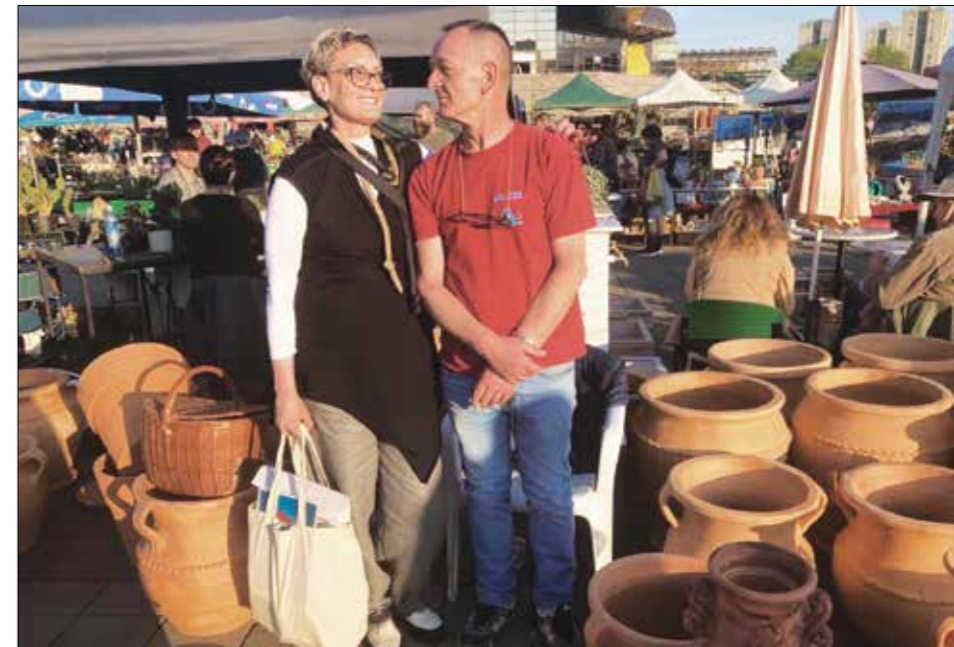
Ту рударску епизоду и данас памтим као лепу успомену из младости. Ипак, две године у једном месту, па још на истом послу?! Рекао бих и превише за моју хировиту ђуд. Убрзо се, срећом, појавио оглас за радно место у „Првој Искри“ (Барич), али и још једно слично у „Железницама Србије“ на позицији мајстора за одржавање. Тада сам



већ живео на Новом Београду, па се нисам превише двоумио. Посао у радионици ТПС Земун одговарао ми је у сваком погледу. Локација изванредна, солидна плата, тачна

у дан - сећа се Александар свог најважнијег егзистенцијалног трансфера, напомињући

Ако ми верујете, више сам времена потрошио израђујући декоративну расвету



да је упоредо са железницом закорачио и у чудесан свет глинених амфора.

Будући да ради у турнусу, професионална каријера нашег саговорника никада није трпела због зидних саксија и декоративних ђупова за биљке које лично израђује у грнчарској радионици на Шабачком путу. Већ дуже време слови за једног од најбољих познавалаца кочионе опреме на електрогарнитурама серије 412. Дешавало се, не једном, да машиновођи на отвореној прузи у телефонском разговору из канцеларије саопшти кључне инпуте за покретање привремено хаварисаног воза. За човека који и најкомплексније проблеме често решава седећи у управној згради – тајне у овом послу једноставно не постоје. Очигледно, ништа лошије не стоји ни на регионалном тржишту грнчарије с’обзиром на то да је у међувремену комплетно опре-

и земљане лонце у Обреновцу него у свом рођеном дому, искрен је Граховац.

Нови ред возње који је као и претходни конципиран готово „на жилет“ са густим режимом саобраћаја, подразумева апсолутно исправна возна средства на читавој железничкој мрежи. У пракси то изгледа сасвим другачије па Сашу (када је у смени) телефон звони сваких пола сата. Да ли се ради о поломљеној палети на пантографу или аутоматским вратима која имају проблем са микропрекидачима – о свим пријављеним дефектима он моментално доноси одлуку. У гро случајева наређење директно саопштава дежурном колеги у ТПС Земун који истог тренутка шаље своје оперативце на лице места. Његова команда има извршну заповест за свих осам секција ЗОВС-а распоређених у унутрашњости.

Теоретски све је то мање, више изводљиво, међутим, било је и ситуација када сам машиновођи телефоном (буквално) диктирао редослед потеза ако би му, евентуално, отказао кочник. Важно је само да ми о конкретном проблему у управљачници саопшти тачне параметре. Да ли сам у том тренутку на послу или у градском превозу, нема никаквог значаја – каже за наш лист главни диспечер ЗОВС-а у централној оператици „Србија Воза“.

Иако то, можда, није препознато у правој мери, Александров однос према животу толико је широк, великодушан и радознао да се као личност морао изразити у више праваца. Са авантуристичким духом, јаким карактером и нестварним талентом, могао је бити шта је хтео. Он се одлучио само за железницу и грнчарство. Рударство је, ипак, за млађе људе.

А. Ранковић



ВОЗОМ ПО СРБИЈИ

Сремска Митровица

Царска престоница панонске равнице

На свега сат и петнаест минута возње савременим возом из Београда, налази се Сремска Митровица, административни, културни и привредни центар Сремског округа. Ово живописно место уз реку Саву, јединствено по својој архитектури, представља заправо конурбацију три на-



Градска библиотека

сеља. Сремске Митровице као централне урбане градске целине, суседне Мачванске Митровице (на другој обали Саве) и места Лаћарак, највећег села по броју становника у Србији. Шетајући старим делом града путници намерници могу видети чудесне грађевине, а само централно језгро вароши препуно је занимљивих кућа од којих свака има своју посебну причу и још занимљивију историју.

Снажна културна традиција

У граду делује неколико институција културе међу којима су најпознатији: Центар за културу "Сирмиумарт", Установа за неговање културе „Срем“, Позориште „Добрица Милутиновић“, Галерија „Лазар Возаревић“, Градска библиотека, Музеј Срема, Историјски архив „Срем“, Завод за заштиту споменика културе као и многа културно-уметничка друштва и невладине организације које се баве неговањем културе и традиције са ових простора. Својим програмским опредељењем, институције културе делују на свим подручјима културних и уметничких збивања и презентују разне уметничке трендове.



Археолошки локалитет у центру града



Црква Светог Димитрија

Туризам као значајна развојна шанса

Цео град као и његова непосредна околина представљају велики туристички потенцијал за развој многих сродних делатности чија је основна функција промовисање знаменитости и пратећих манифестација Сремске Митровице. Близина Фрушке Горе, њене туристичке дестинације, природне лепоте, културно-историјски споменици, манастири и излетишта, Парк природе „Засавица“, антички локалитети и бројне туристичке манифестације само

су неке од ствари које привлаче госте и туристе из Србије, али и земаља у региону. Носилац и промотер туризма овог региона је свакако Туристичка организација Сремске Митровице која за основни циљ има промоцију свих туристичких потенцијала и богатог културно-историјског наслеђа, међу којима се издваја Царска палата, објекат јединственог излагања експоната од непроцењивог значаја. Ова монументална грађевина сврстава Сремску Митровицу међу најважнија културно-туристичка одређишта на туристичкој мапи света. Богато културно-историјско наслеђе, природне атрактивности и изузетно повољан географски положај омогућавају развој манифестационог, спортског, излетничког, ловног и сеоског туризма.

Значајно чвориште друмског, речног и железничког саобраћаја

Сремска Митровица има веома повољан геостратешки положај и повезана је многим саобраћајницама. Сам град налази се у не-



посредној близини међународног пута Е-70 и важно је чвориште неколико регионалних и међународних путева. Са Европом је веома добро повезан железницом и воденим саобраћајем (реке Сава и Босут), али и изузетно позициониран у односу на међународни аеродром у Београду. Први воз стигао је у Сремску Митровицу још давне 1883. године из правца Новог Сада и Инђије. Златно доба железнице у Срему било је осамдесетих година прошлог века када је кроз митровачку станицу за 24 часа пролазило по 200 путничких и теретних возова. Данас их је на жалост свега двадесетак. Са ове станице у току дана остварује се више полазака за Руму, Стару Пазову, Београд и Шид савременим швајцарским возовима у организацији компаније „Србија Воз“. У лето 2019. године



Висећи мост на Сави

станична зграда је у потпуности реновирана.

Гастрономија у функцији промоције туризма

Сремци су познати по својим месним производима и новембарским свињокољима. Свакако један од брендова је и надалеко чувени сремски кулен за који се рецептура и данас љубоморно чува. Поред кулена ту су и остали производи и

више врста сремских кобасица као и рибљи специјалитети (од рибе уловљене у Сави) који се могу пробати у многим митровачким угоститељским објектима и ресторанима. За туристе и путнике намернике најбоља



Музеј Срема

препорука јесте долазак викендом и смештај у неким од митровачких хотела и преноћишта. То је вероватно и једини начин да се виде бројни културни споменици којих их има буквално на сваком ћошку. Овај град ће вас својим изгледом и љубазношћу дефинитивно очарати да ћете га, сасвим сигурно, посетити бар још који пут. Уживати у чаробној енергији сремске равнице није мала ствар, нарочито, ако знате да то чините у некадашњој царској престоници Паноније.

J. Вебер



Железничка станица

НАША ДЕЦА, НАША БУДУЋНОСТ

Теодора Нешић

На привременом раду до факултетске дипломе

Ретки су путници "Соко" воза који, током прошле године или можда баш ових дана, нису приметили младу и љубазну стјуардесу Теодору Нешић. Теодора је железничко дете, старија ћерка нашег колеге Ненада Нешића, машиновође у компанији "Србија Воз". Иако је рођена у Београду 2002. године, детињство је провела у Сопоту где је

поднебља, Теодора је пропутовала скоро пола Европе. Српско коло заиграла је пред поклоницима фолклорне уметности у Шпанији, Пољској, Бугарској, Македонији, Грчкој. Била је то одлична прилика за упознавање других људи и њихових култура, вели наша саговорница, и стим у вези помиње бројна познанства очувана до данашњих дана.



Исидора и Теодора

стјуардесе. Нисам много размишљала и пријавила сам се на конкурс, реферише наша млада колегиница.

Захваљујући својим изузетним способностима, али и великој жељи за послом, Теодора је врло брзо примљена у тим стјуардеса "Соко" воза, па је одмах након обуке почела са радом.

Првих недеља на послу није било лако. Кратко време вожње између Београда и Новог Сада и пун воз путника који су желели да буду услужени пићем и топлим напицима, било је то све прилично компликовано за мене, додуше само на почетку. Нисам то доживљавала као превелико оптерећење јер сам заиста брзо ушла у "штос", каже за „Пругу“ Теодора.

Због обавеза на факултету и истовременог радног ангажмана у „Србија Возу“, слободног времена, ова девојка фактички и нема. Породица јој је, тврди, увек била на првом месту и главни ослонац у



Породица Нешић

након завршене осмољетке, уписала је економско-трговинску школу, на смеру туристички техничар. Мада је још у тинејџерском периоду била у великој недоумици око свог будућег факултетског образовања, знала је одувек чиме се неће бавити у животу. Природне науке никада је нису интересовале, па је урођени афинитет према друштвеним предметима напослетку валоризовала уписом на Факултет безбедности у Београду. Док говори за наш лист о својој професионалној каријери на интерсити линијама између Београда и Новог Сада, радо се враћа у своју не тако давну прошлост. Тренирала је, каже, кошарку још док је била у нижим разредима основне школе. Убрзо је, међутим, схватила да јој је тај спорт изузетно напоран и да тражи пуно одрицања, па је након само пет година одустала од лопте и посветила се игрању фолклора у локалном КУД "Космај". Промовишући народну традицију овог

Успешан сам студент друге године основних студија на Факултету за безбедност. Предмет студирања је доста

Сесириним сїоїама

Исидора Нешић, млађа је само две године од наше љубазне саговорнице из „Србија Воза“. Тренутно њохађа Економско-трговинску школу у Соїоїу. Као и њена сїарїја сесїра Теодора, више од десетї година члан је КУД "Космај" у Соїоїу, а анијована је и као асисїенїт КУД "Славко Манојловић" у Младеновцу. Исидора је акїивисїа Црвеної крсїа и чесїо учесївује у акцијама їде ради као волонїер. За „Пругу“ исїиче да јој је сїарїја сесїра узор у мноїим сїварима и да се нага да ће након завршеїка средње школе кренуїи њеним сїоїама.

специфичан што за мене представља велики изазов. Волим друштвене науке и сматрам да сам направила добар избор када сам се одлучила да студирам баш овај факултет. Како бих растеретила кућни буџет одлучила сам се да поред студија радим и неки посао. Стицајем околности, пре годину дана дошла сам до информације да ће за потребе новог Интер сити воза "Соко" бити потребно услужно особље, односно стјуарди и

животу. Ретке слободне тренутке, ако их уопште уграби за себе, најчешће проводи у природи дружећи се са уским кругом пробраних пријатеља.

За сада успевам да ускладим обавезе на факултету и посао који обављам. Рад у возу "Соко" ми се веома допада. Поред месечне плате коју примам, током седмица сакупи се и нешто бакшиша што увек добро дође, нарочито нама студентима. Посебно ме радује да у

возу радим са људима који су веома љубазни и предусретљиви. Трудимо се да путницима пружимо најбољу могућу услугу и да их са осмехом дочекамо и испратимо. Велика ми је част да могу да радим у једном оваквом возу, правом чуду технике. Радује ме што ћемо већ за коју годину истом електрогарнитуром моћи да путујемо до Суботице, односно, до Будимпеште за мање од три сата. Читава Европа ће нам бити неупоредиво ближа. Биће то лепа прилика да обиђем и остале земље Старог континента у којима до сада нисам била. Тренутно не размишљам шта ћу радити и чиме ћу се бавити након завршетка студија. Циљ ми је да на факултету стекнем сва неопходна знања. До тада ћу сигурно радити као стјуардеса, јер овај посао ме испуњава и чини радосном, истиче Теодора.

Интересантних договора у "Соко" возу има свакодневно. Теодора каже да јој ниједан дан није исти јер се увек догоди нешто ново. Необичне су јој ситуације када возом путују њени пријатељи или



колеге са факултета, па их баш она (када је у смени) служи и брине о њима на путу до Новог Сада. Нису, вели, ретки случајеви да ради као стјуардеса у возу којим управља њен отац Ненад. Мада јој је све то, на почетку, било необично, касније се

претворило у рутинску ствар. Отац Ненад углавном наручи кафу коју уредно плаћа. Бакшиш се, подразумева – саопштава нам Теодора спремајући се за одлазак на посао.

Ј. Вебер

Уживање у путовању железницом



О путовању железницом по војвођанским пругама може се много тога чути и испричати. Догађаја и анегдота има готово сваког дана. Углавном су то леги и занимљиви тренуци, покаткада и непредвидиви. Када је вожња комфорна, а у возу она то најчешће јесте, увек се може опуштено разговарати, нешто добро појести, по потреби и одспавати. Баш тако је и било једног јануарског јутра када смо приметили овог симпатичног дечака, који је у бакином друштву безбрижно лешкарио у возу. Док је путничка гарнитура клонпарала кроз банатску равницу на путу за Вршац, он је истински уживао у вожњи гледајући своје омиљене видео клипове са анимираним дечијим јунацима. Момент дечијег спокоја забележио је овом дивном фотографијом наш репортер Јосип Вебер.

Књига за срећан пут

Однедавно је у вестибилу вршачке железничке станице постављена полица на којој се налазе књиге доступне путницима. Намене су свима који изразе интересовање да их читају у возу на путу за Београд. Ову лепу идеју реализовало је Удружење грађана „Креативна комуна“ из Вршца које је на тај начин желело да културу читања књига промовише свима који путују из Вршца, али и путницима који долазе у овај град богате историје и културе. Област деловања поменутог удружења је афирмација културе и уметничког стваралаштва кроз пројекте који имају хуманистички приступ и хуманитарни карактер. Да су чланови удружења у својој намери успели говори податак да се књиге често позајмљују и враћају. Истина, дешавају се покаткада и ситуације да на полици освану старе прочитане књиге из приватних библиотека. Књижевност свакако не трпи због тога јер неке старе књиге заиста вреди поново читати. Путници са којима смо разговарали поздрављају одлуку вршачких железничара што су на овако леп и оригиналан начин омогућили „Креативној комуни“ да промовише културу.

Ј. Вебер



ПРИЧЕ ИЗ УПРАВЉАЧНИЦЕ

У Интерсити возу са машиновођом Николом Крћом

Брзом пругом из другачијег угла

Да професионална искуства железничара у управљачници не морају, због специфичности посла, бити стресна у сваком турнусу схватили смо чим смо крочили у футуристички дизајнирану кабину „Соко“ воза. Расположено лице Николе Крће (1988), једног од петнаест лиценцираних машиновођа за управљање штадлеровим електро гарнитуром серије „Kiss 200“, моментално вам улије сигурност без обзира да ли спадасте у људе пословично скептичне према великим брзинама. У „кокпиту“ модерног швајцарског воза на 10. колосеку станице Прокоп, колега Крћа нам пружа руку и само минут касније већ смо на Савском мосту пред прво и једино заустављање на путу до Српске Атине. Док у станици Нови Београд чекамо знак кондуктера за полазак, пажљиво слушамо Николу, помало му завидећи на савршено уредном радном простору. Откако је прошао обуку и положио испит за управљање швајцарским дабл-декером са 314 места, Никола је углавном ангажован



апсолутно је мотивисан да све путнике намернике превезе барем још два пута у оба смера. Дакле, времена имамо напретек. Сваки проведени тренутак у кабини оваквог воза велика је привилегија за машиновођу. Штадлерови дабл-декери серије „Kiss 200“ дефинитивно су највиши управљачки ниво на савременим пругама јер све је, заиста, доведено до савршенства. Ево, ја се управо сада (а тек излазило из станице Београд центар, прим. аут), пријављујем на „ЕТЦС мрежу“ и мене, тако рећи, даље води само компјутер. На овим мониторима које видите испред ја практично добијам све податке које морам да знам. Од почетка па до краја трасе малтене и не морам да гледам напред. Долазиле су нам колеге из околних земаља, чак и Шпанци који нису могли да верују откуда нама у Србији „ЕТЦС“ (ниво 2) безбедносни систем. Вероватно су мислили да у том погледу доста каснимо за модерним европским железницама, каже за наш лист машиновођа „Србија Воза“, иначе рођени Прибојцац који се последњих година обучавао у великим грдосијама (серије 441), превозећи путнике на прузи Београд – Бар.

У Чортановачки тунел (2,2 км) улазимо брзином од 200 км/сат, муњевито настављајући преко истоименог вијадукта који на појединим местима достиже висину до 26 метара. Идемо уз реку Дунав која из управљачнице делује као да уопште не тече. Уколико за оријентир изаберете реку или

непрегледне војвођанске равнице, стећи ћете погрешан утисак о брзини пошто вам исписана цифра на компјутерском дисплеју може деловати нереално. Отуда можда

и јесте најбоље посматрати прагове на упоредном колосеку тек колико да створите праву представу о „времену и простору“ на овој шинској саобраћајници. У даљини назиремо Нови Жежељев мост којем лагано прилазимо са петроварадинске стране. Колега Крћа први пут значајније успорава четвороделни путнички експрес, а недуго затим већ смо позиционирани на долазном перону реконструисане станице Нови Сад. Раздаљину од 75 километара буквално смо прелетели, не стигавши саговорнику честито ни да објаснимо зашто је баш он прави човек за наш фељтон. Путници на новосадском перону увелико се тискају испред затворених врата „Соко“ воза, ишчекујући улазак у комфоран возни ентеријер. Планирани „обрт“ према актуелном реду вожње износи тачно двадесет и пет минута. Кроз испражњени воз прелазимо у управљачницу на супротној страни и наговарамо Николу да нам коначно отвори душу.

О позиву машиновође сањао сам још као дечак. Да је барска пруга неким случајем заобишла Прибој, велико је питање чиме бих се ја данас бавио. Нико у мојој фамилији са железницом није имао додира, осим што смо сви мање-више путовали возом. Отац је радио у ФАП-у, мајка у банци па ме у том смислу нико од њих није убеђивао

Власник свих управљачких лиценци

Након њоложених лиценци за управљање шв. Швеђанком (серија 441), односно, БГ возом (серија 412), Никола је најпре био распоредиван у двојоседу, да би ускоро и сам управљао њушничким гарнитуром до Ваљева и Ужица. Појом су се низали нови професионални усјеси ња је сјео као лиценце за управљање швајцарским електро-возовима „Флирт“ и „Кис“. Данас већ њоседује дозволу за кабину дизел локомотиве (серија 711), као и за њушнарну „Румунку“ (461). Чим је њрешао у њурнус одмах је, каже, њиражио да му дају брзу вучу шњо је њодразумевало управљање дуљачким комњозицијама ка Бару (до Бијелој Поља) и њрема Нишу. Један крајњак њериод возио је, каже, линију и њрема Вршцу.

на „Интерсити“ линијама између Београда и Новог Сада. Према распореду који је добио за 18. јануар 2023. године, његова радна обавеза подразумева четири трансфера до војвођанске престонице (у 8.09, 10, 12, и 14 часова), са исто толико повратака на београдски Прокоп (у 9, 11, 13 и 15 сати), што је за њега, каже, рутинска ствар. Мада је брзом двоколосечном пругом само тог јутра превалио више од 300 километара,

да упишем средњу железничку школу у Београду. Вероватно је тај неки преломни тренутак уследио на првом породичном путовању „Барцем“ у Сутоморе. Сећам се да сам након тог летовања увек и у свакој

Жал за барском њрујом

Да је њурављање „Соко“ возом на брзој њрузи Београд – Нови Сад „лабудова њесма“ у односу на кормиларење било којом њушничком или њерејном комњозицијом у Србији, њошврђује наш сањворник који са носњалијом њовори о њоуларном „барцу“ и локомотивама из серије 441/461. На двоколосечној саобраћајници кроз Војводину све је, њврди, аутоматизовано и њечно ња се машиновође њокајкад „жале“ како су им руке скоро ња „везане“. „Барска њруја је за мене одувек била њрофесионални изазов. Клисуре реке Градац, усјон на Злајњбор, њрелееи њејжажи изнад Лима. „Мала машина“ (441), са 600 до 700 њушника у возу, има ли шња лејше за једној машиновођу“ - њиња се чежњивим њласом Никола Крћа, док усјорава модерна дабл-декер њред свој нови улазак на колосек београдске сњанице „Прокој“.

прилици, било да ме питају или не, говорио да ћу бити једино и само машиновођа, евоцира давне успомене колега Крћа док из своје управљачке столице визуелно проверава параметре за покретање швајцарске гарнитуре.

Напуштамо станични колосек у Новом Саду и након неколико минута убрзавамо до 160 км/час. На читавој траси двоколосечне саобраћајнице, „Соко“ се углавном креће брзином од 200 км/сат, што нам и машиновођа експлицитно потврђује уверавајући нас да се наведеним темпом вози готово 42 километра. Посматрајући нашег саговорника који о свом топлом и искреном односу према професији ма-

Породична наклоносњ њрема њениској лејенду

На „луди камен“ Никола је сњао у новембру 2017. њодине. Са суњрујом Иваном, симњијом из њинејерских дана, њакође, родом из Прибоја има сина Новака. Име му је дао из њошњовања њрема нашем њрослављеном њенисеру Новаку Ђоковићу. Смањра да лејендарни Ноле и као сњорњисња и као човек њоседује ањсолуњно све квалињиње које би једној дана желео да њрејозна у свом сину.

шиновође приповеда у маниру најтиражнијих домаћих романијера, тешко прихватимо чињеницу да је исти човек најлепше године живота протраћио наплаћујући карте на паркингу иза зграде ЖАС-а.

Читавог живота маштао сам да будем управо на овом месту где сте ме данас затекли. Завршио сам београдски ЖОЦ и то најпре за машиновођу маневре, само из разлога што ми као петнаестогодишњаку нико у Прибоју није објаснио да са тим

трогодишњим смером заправо и нећу моћи да управљам возовима. Када сам то схватио већ је било касно, па сам одмах по завршетку, наставио даље школовање и наредне године коначно стекао звање „техничар вуче“, каже за „Пругу“ момак са Лима, данас житељ београдског насеља Јајинци.

Иако је средњу железничку завршио још 2007. године, на посао у струци чекао је читаву деценију. Биле су то године, сећа се Никола, када конкурси за железничке стручне профиле уопште нису расписивани. Игром случаја успева некако да се у својој двадесетој години запосли на паркингу Заштитне радионице у Савској улици.



Са дипломом машиновође, радио сам скоро десет година на различитим позицијама у оквиру „ђерке фирме“ српских железница, али сам далеко највише времена потрошио наплаћујући карте за паркинг. Помисао да ћу на таквом једном месту, пре или касније, заборавити све

њих фактички нисам познавао, све што сам могао било је да чекам и надам се, прича без трунке озлојеђености власник готово свих управљачких лиценци на српској железничкој мрежи.

Када би Крћино еснафско потврђивање (у последње три или четири године) оцењивали колоквијалним фудбалским жаргоном, рекли би само да је „момак забио гол чим су га увели у игру“. Велемајсторски је анулирао „седење на клупи“ и неком чудесном пречицом досађао свој дечачки сан.

Када ме је у априлу 2017. године позвао тадашњи шеф београдске вуче, знао сам да је папирић испод брисача коначно дошао у праве руке. Након силних година

потрошених ни на шта конкретно, морао сам „заиграти ту утакмицу“ макар и у „зауставном времену“, казује за наш лист наративно надарени Никола, успоравајући штадлеров дабл-декер тек да се јави дежурном ТК диспечеру на телефон.

Слушамо пријатан телефонски разговор двојице колега који се рутински споразумевају у вези БГ воза чије обресе једва да назиремо у даљини. Будући да смо стигли мало пре времена, сачекаћемо да плава руска гарнитура (серије 412) настави према Земун Пољу где ће се, објашњава нам Крћа, померити на споредни колосек како би „Соко“ имао слободан пролаз. Стижемо тачно по реду вожње у станицу Београд Центар и опраштамо од Николе који рутински проверава безбедносни систем у „кокпиту Kiss-a“. Крстовдан је, а температура пролећна. Време као измишљено за још једно експресно путовање уснулом војвођанском равницом – довикује кроз прозор расположени колега и руком отпоздравља убрзавајући „Соко“ у правцу Новог Сада.

А. Ранковић

Бол у грлу – најчешће сезонско обољење

Брис је најбоља дијагностика за добро лечење

Честе промене дневне температуре и почетак хладнијег периода први су знаци да треба да поведете мало више бриге о здрављу. Једна од најчешћих сезонских болести јесте непријатан бол у грлу.

„У последње време све више људи се јавља лекарима због бола у грлу. Разлог су окупљања у затвореним просторијама, па се тако читаве фамилије јављају за помоћ, јер разни вируси циркулишу у нашем окружењу. Болест нешто дуже траје, око три до четири недеље, него код обичне прехладе и зна да се понови. Саветује се узимање витамина Ц, као и већи унос свежег воћа и поврћа“, каже прим. др Љубомир Игњатовић, начелник ОРЛ одељења и специјалистичких служби у Заводу.

Према његовим речима бол у грлу најчешће могу да проузрокују вируси или бактерије. Има их много крајем јесени и током зиме, а преносе се прљавим рукама, односно директним контактом, нпр. пољупцем. Често је то обољење код деце и младих људи, али се може појавити у било ком животној добу. Неки од вируса који изазивају грлоболу на слузокожи уста могу да проузрокују појаву афти – малих болних пликова. Други узроци бола у грлу могу бити дисање на уста, дренажа синуса.



Такође, грлоболу изазива Streptococcus и Moreksela, најчешће код младих људи, које прати ситан осип. Није сваки бол у грлу ангина (како се то обично погрешно мисли),

а нарочито ако нема високе температуре. Како саветује др Игњатовић, приликом бола штедите грло, тј. уколико је грло болно и гребе, предахните мало. Код говора, нека тон буде раван. Немојте причати дуго на хладном и отвореном. Такође, потребна је опрезност са напицима. Не препоручују

Симптоми бола у грлу

Код вирусне ујале грла и крајника симптоми су нижа температура, блажа јушобоља (блажи бол у грлу), као и цурење из носа, кашаљ. Често и сузење очију. У наведеним случајевима, др Игњатовић саветује да пацијенти ураде антибиотикотерапију на вирус инфективне мононуклеозе и ензиме јетре (код сумње на инфективну мононуклеозу).

се претерано топли, ни хладни напици, а газирани сокови и алкохол никако не конзумирајте. Важно је да се избегавају задимљене и загушљиве просторије, које такође, могу утицати на бол у грлу.

„Да би се заштитила слузница грла препорука је да користите септолете. Такође, један од начина да грло заштитите јесте да редовно испирате чајевима од жалфије и других биљака. Дисање на нос је једини здрав начин дисања, јер дисање на уста у знатној мери оштећује слузницу грла, објашњава др Игњатовић.

Према његовим речима најчешћи симптом бола у грлу је проблем са гутањем. Бол се може ширити ка ушима, могућа је повишена телесна температура, отечене лимфне жлезде испод доње вилице и на врату. Уколико је грлоболу изазвала вирусима, симптоми су обично блажи и често су повезани са обичном прехладом. Уколико је грлоболу изазвала вирусом стрептококе, могу се појавити мали пликови на крајницима и непцу.

„Ако је грлоболу проузрокована стрептококама, крајници отичу, обложени су, све је праћено високом температуром, болом у грлу, непријатним дахом, а пацијент се осећа веома слабо. Streptococcus је бактерија која изазива реуматску грозницу која је веома озбиљно обољење, изазива бол у зглобовима и оштећење срчаних залистака. Лечење грлоболе изазване стрептококама веома је важно како би се спречила појава реуматске грознице“, упозорава др Игњатовић.



Како каже наш саговорник, лекар дијагнозу поставља на основу симптома, када је потребно – брисом из грла или узорком крви.

„Брис грла је најбољи начин да се утврди има ли бактерија у грлу које треба лечити. Брис је једноставна и јефтина дијагностичка метода која се може урадити у великом броју лабораторија, чак и без одласка у здравствену установу. После 24 сата и првог читања се већ може знати да ли расте нека од патогених бактерија коју

Лечење

Бактеријска (стрептококна) ујала грла и крајника лечи се адекватном антибиотикотерапијом, каже др Игњатовић и с тим у вези саветује узимање антибиотика из групе пеницилина суженој или проширеној деловања. Према његовим речима, могу се употребљавати и антибиотици из групе цефалоспоринона.

треба лечити антибиотиком. Ако нема високе температуре и особа је доброг расположења и не жали се на друге тегобе, нема потребе да се жури са брисом грла. Ако се ради о стандардним вирусним упалама грла, оне ће проћи већ за дан-два, бол ће се смањивати и престаће, па брис није неопходан, каже др Игњатовић.

По речима доктора, начин лечења зависи од проузроковача. Ако су грлоболу изазвале бактерије, лечи се антибиотиком и углавном све прође без било каквих компликација. Код грлоболе изазване вирусима, грлоболу се обично лечи само парацетамолом за скидање температуре. Симптоми могу бити олакшани спрејевима и таблетама које садрже анестетике и антисептике.

А. Стојковић

Бивалентна вакцина против Ковида

Нова заштита за хроничне болеснике

Током октобра прошле године у Србији је почела вакцинација новом бивалентном вакцином. Произвођач је Модерна САД и ова вакцина је одобрена за примену у Србији од стране АЛИМС. Вакцина садржи у себи два соја корона вируса, иницијални вухански сој и омикрон сој Б4 и Б5. Даје се као бустер доза, а могу је примити сва старија лица од 12 година, објашњава др Гордана Стамболић Шумоња, епидемиолог у Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“.

Како истиче наша саговорница, вакцина се нарочито препоручује особама старијим од 60 година, хроничним болесницима оболелим од кардиоваскуларних болести (висок крвни притисак, обољења срца итд). Такође, намењена је и бубрежним болесницима који имају бубрежну инсуфицијенцију, хроничне упале урогениталног тракта, особама који имају проблем са плућима попут опструктивне болести плућа (хронични бронхитиси). Вакцина се препоручује код имунолошких пацијената који имају поремећаје имунитета и разне аутоимуне болести. Да би се заштитили од инфекције Ковидом, пацијенти који су оболели од малигнитета, ендокринолошких и неуролошких обољења, такође треба да приме ову бустер дозу.

Вакцина штити од компликација болести и тешке клиничке слике. Уз то она смањује и ризик од смртог исхода. Даје се у једној дози онима који су већ претходно примили две дозе вакцина. Примењује се три месеца

након оздрављења од Ковид обољења или три месеца након последње примљене Ковид вакцине. До сада, током примене ове вакцине нису забележена озбиљна нежељена дејства.

Углавном су то локалне реакције на месту убода, главобоља, мучнина, малакса-

другим заразним болестима. Подсетимо, борба са обољењем Ковид 19 у Србији је почела у марту 2020. године. Већ у децембру исте године почела је и вакцинација против ове инфекције. У опцији је било више вакцина: Астра Зенека британска, Спутњик В руска, Фајзер САД, Синофарм кинеска,



лост, грозница. Све тегобе после вакцине престају за дан, два, објашњава др Шумоња. Не смеју се давати особама које имају трајне апсолутне контраиндикације за примену вакцина, као и алергичним на било који састојак вакцине. Очекује се да Ковид 19 из епидемијског тока пређе у ендемску фазу. То не значи да ће нестати већ ћемо морати да научимо да живимо са овим обољењем, исто као са gripом и

Модерна САД, Џонсон Џонсон САД. Све вакцине су давале солидну заштиту. Штитиле су од тешких облика болести и смртог исхода. Све ове вакцине су у себи имале иницијални сој корона вируса такозвани Вухан, који је обрађен на различите начине, за примену у вакцини. Озбиљна нежељена дејства као последица вакцинације нису регистрована.

А. Стојковић

Заједно у борби против рака грлића материце

Поводом обележавања европске недеље борбе против рака грлића материце, Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ организовао је 21. јануара, бесплатне превентивне прегледе за припаднице нежнијег пола. У оквиру прегледа, сви заинтересовани грађани Београда могли су урадити и доплер крвних судова врата. Према информацијама које смо добили од прим. др Влада Батножића, у Заводу је само тог дана реализовано укупно 155 прегледа, са чак 135 снимања доплера крвних судова врата и 20 гинеколошких прегледа.

Рак грлића материце долази без симптома, а прекаncerозне промене на грлићу материце веома споро прерастају у рак, односно, карцином грлића материце. Највећи фактор ризика за настанак рака грлића материце носи инфекција изазвана одређеним типовима хуманог папилома вируса. Зато је од највећег значаја редовно радити скрининг грлића материце, уз Папаниколау тест и колпоскопију. Циљ Папаниколау теста је да се промене на грлићу материце пронађу у фази у којој лако могу и да се отклоне. Када се рак већ развије, третман постаје знатно тежи, па су изгледи за успех драстично смањени. Доплер крвних судова врата веома је значајан у дијагностици јер може указати на видљиве промене крвних судова. На тај начин се могу спречити (евентуални) мождани удари, каже за наш лист прим. др Влада Батножић.

Наведене прегледе стручњаци препоручују особама са повишеним масноћама у крви и пушачима, будући да они благовремено спречавају потенцијалне мождане ударе. Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ ће и у наредном периоду наставити да води одговорну здравствену политику са организовањем бесплатних прегледа. Намера је да се грађанима скрене пажња на важност превенције, као и рану дијагностику у очувању здравља.

А. Стојковић



Бијело Поље

Настављени радови на адаптацији

Након новогодишњих празника настављени су радови на адаптацији и реконструкцији пограничне железничке станице у Бијелом Пољу. Изводе се радови на уређењу нових канцеларија за потребе железничких, царинских и полицијских

потребне процедуре железничких фирми и државних органа који раде у граничној зони. Минималне уштеде на задржавању возова у граничној зони износиће 30 минута за путничке и 60 минута за теретне возове. За ову годину планиране су завршне

Карго", Гранична полиција Републике Србије, Управа царина Републике Србије, Ветеринарска и фитосанитарна инспекција Републике Србије и Санитарна инспекција Републике Србије. Радови на овом пројекту започети су још 15. фебруара прошле године и одвијају се углавном према планираној динамици. Уговор за овај пројекат под окриљем Министарства капиталних инвестиција потписан је 1. децембра 2021. године између Управе јавних радова и предузећа за инжењеринг, грађење и пројектовање ИГП "ФИДИЈА" из Подгорице. Он обухвата израду Главног пројекта и надзор радова, Ревизију Главног пројекта и извођење радова на адаптацији железничке станице у Бијелом Пољу. Укупна вредност пројекта износи око 2,1 милион евра. Пројекат је финансиран из Годишњег акционог програма IPA-е за 2017. годину за Црну Гору (CAP 2017) у оквиру инструмента претприступне подршке IPA II. Тај пројекат, како се наводи, спада у шири контекст регионалне сарадње у оквиру Берлинског процеса, односно Транспортне заједнице Југоисточне Европе и Акционог плана.

У потпуности модернизован објекат биће прилагођен и особама са инвалидитетом и имаће све елементе приступачности: косо-подизне платформе на степеништима, тактилне траке, лифтове, санитарни чвор као и прилагођене шалтере на благајни. Сви предвиђени радови требало би да буду готови у мају ове године.

J. Вебер



службеника, док се у вестибилу изводе молерско-фарбарски радови. Крајем прошле године у функцију је стављена нова перонска расвета која ће ускоро бити постављена и у пешачком потходнику. Према информацијама добијеним из Жељезничке инфраструктуре Црне Горе, реализацијом пројекта "Реконструкција прекограничне железничке станице Бијело Поље на железничкој прузи Врбница – Бар" знатно ће се унапредити и убрзати процес рада на прегледу возова у овој станици. На једном месту обављаће се

активности на извођењу радова адаптације и реконструкције станичне зграде, уређењу станичног трга, приступних путева, као и уградња нове расвете на свим перонима. У згради реновиране бијелополске станице, осим путника, своје канцеларије ће имати: Жељезничка инфраструктура Црне Горе, Монтекарго, Жељезнички превоз Црне Горе, Управа полиције Црне Горе, Управа царина Црне Горе, Ветеринарска и фитосанитарна инспекција Црне Горе, "Инфраструктура железнице Србије", "Србија Воз", "Србија

Црна Гора

„EBRD“ финансира замену опреме за одржавање

Инфраструктура жељезнице Црне Горе и Европска банка за обнову и развој потписали су уговор о кредиту од 11 милиона евра за финансирање куповине савремене опреме за одржавање која ће заменити застареле и енергетски неефикасне машине до 2025. године.

Инфраструктура жељезнице Црне Горе ради и на развоју партнерстава са стручним школама за привлачење већег броја младих радника који би се запослили у железничком сектору. Обновом железничких веза створиће се безбеднији и ефикаснији железнички саобраћај у Црној Гори, као и у ширем региону Западног Балкана.

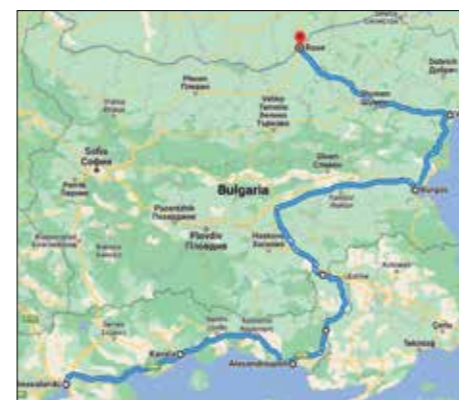
Извор: Railwaygazette
Д. Милошевић



Солун, будућа транзитна капија југоисточне Европе

Теретни коридор Грчка–Бугарска

Пројекат о коме се месецима расправља, сигурним кораком иде ка имплементацији. „Sea2Sea“ подухватом инвестираће се у железничку линију која повезује северну Грчку и Бугарску са румунском границом чиме ће бити омогућено премештање знатне количине поморског терета из мореуза Босфор на железницу. План је додатно развити железнички коридор који повезује грчке луке Солун,



Кавалу и Александрополис са бугарским црноморским лукама Варна и Бургас, све до Русе који се налази на Дунаву и бугарско-румунској граници. С тим у вези Грчка и Бугарска ће ускоро основати

заједничку компанију за управљање наведеним пројектом. Истовремено, две стране ће покушати да се укључе у финансијски програм Инструмента за повећање Европе (CEF II). Инвестиције ће бити усмерене на железничке везе између Солуна и Токсоти, које пролазе кроз луку Кавала и пругу Александрополис – Орменио до грчко-бугарске границе. Уговори о изградњи пројекта биће потписани 2023. године, а радови би требало да буду завршени између 2027. и 2028. године.

Потез Солун–Токсоти коштаће 1,68 милијарди евра

Ова линија ће, како је саопштено, смањити транзитно време између Солуна и Александрополиса за пуна три сата. Са друге стране, на линији Александрополис – Орменио улагања ће износити 1,08 милијарди евра. На тај начин биће унапређена прекогранична веза између Грчке и Бугарске, односно, Грчке и Турске, будући да се линија налази у трограничном подручју. ERGOSE напомињу да ће извођач радова за завршетак пројекта морати да

надогради 176 километара постојеће једноструке железничке пруге у двоструку, опремљену системима за сигнализацију и електрификацију. Пре неколико месеци, тачније прошлог априла, грчки министар саобраћаја Костас Караманлис истакао је значај наведеног коридора. Реч је о пројекту са геостратешким значајем који ће повећати железнички теретни саобраћај у региону.

Не постоји начин да се постане логистички центар у југоисточној Европи без улагања у железничке везе између ових грчких дестинација. Са даљим развојем железнице, Солун ће постати капија за транспорт кроз југоисточну Европу, док ће лука Александрополис временом постајати све важнија. Велике су могућности да се ова линија чак и прошири према лукама у Северном мору, истакао је Караманлис.

Према студијама ERGOSE, геостратешка и логистичка вредност мега пројекта „Sea2Sea“ више је него јасна. Прелазак са мора на железницу могао би да износи 650 милиона евра годишње, закључили су у компанији.

Извор: Побједа
Приредио: С. Јочић

Приходи увећани за седамдесет посто

Монтекарго задовољан пословањем

Монтекарго је 2022. годину завршио позитивно. Кажу да су у првих девет месеци 2022. били у плусу 400.000 евра. Према подацима компаније, у прва три квартала превезли су милион тона робе што је 69 одсто више у односу на исти период 2021. Из менаџмента истичу да су приходи од превоза робе у првих девет месеци 70 одсто већи него лане.

Обим превоза је у четвртм кварталу у паду због радова на прузи у Србији, па сумњамо да ће добит бити у складу са планом, мада очекујемо позитиван резултат. Сматрамо то великим успехом, јер смо се са акумулираним дуговима из претходног периода успешно изборили на тржишту и остварили позитиван резултат, наглашавају из Монтекага. Тврде да је то из разлога што се углавном радило на унапређењу деловања, односно да су континуирано пратили тржиште, прихватили и прилагођавали се новим захтевима и условима. Све ово како би успоставили одговорнији начин реализације посла и подigli ка-



пацитет возова инвестиционим улагањима. Инвестициона улагања подигла су мобилност возног парка са 58 на 90 одсто. Улагања у возна средства износила су 3,85 милиона евра и то из пословних средстава, без кредитног задуживања или помоћи државе – саопштили су у Монтекаргу и нагласили да су у минулом периоду ремонтовали укупно 93 вагона и две електро-

локомотиве. Све инвестиционе оправке возних средстава, која се мере милионским вредностима, реализоване су из пословних средстава, а да уз то нити једна обавеза према запосленим радницима није изостала или каснила – истакли су представници Монтекага.

Извор: Побједа
Приредио: С. Јочић

Железница у борби против снегова

Снег, ветар и пруга

Прва метеоролошка мерења у Србији започео је професор Лицеја Владимир Јакшић још 1848. године тако што је на свом имању на београдском Сењаку свакодневно мерио температуру, влажност ваздуха, падавине, ветар и ваздушни притисак. Метеоролошке станице се ускоро образују и на другим местима, па Србија већ 1857. године има најгушћу мрежу метеоролошких станица у читавој Европи. Године 1888, тадашњи министар просвете и црквених дела др Владан Ђорђевић донео је Уредбу о оснивању јединствене мреже метеоролошких станица у Краљевини Србији, што је означило оснивање државне метеоролошке службе.

Од самих почетака железнице у свету, временске прилике утицале су на железнички саобраћај. За снег слободно можемо да кажемо да је један од најљућих непријатеља железнице и железничара. Обилне снежне падавине значе опасност не само за редовно одвијање саобраћаја већ и стварну опасност за животе путника и саобраћајних радника. Зима са пуно снега за железничара у било којем крају света



представља сталан рад и борбу са стихијом. Ово је прича о најхладнијим зимама у Србији и борби железнице против снега.

Зима у освит железнице

Србија је железницу добила 1884. године, а већ 1889. године преузела ју је држава. Правилници по којима је функционисала железница у раном периоду су нам познати, а неки од њих су подразумевали и упутства о поступању у случају елементарних непогода. О евентуалним неугодностима које су зиме и снегови приређивали тадашњим железничарима, нажалост, немамо сачуваних података.

Свега две године од преузимања железнице у државне руке Србију је погодила најхладнија зима од када се бележе температуре. Током три зимска месеца, забележена је просечна температура од чак



Фото: Х. Штемлер, 1970. година

4,5 степена испод нуле, али нису сачувани подаци о догађајима на железници и начинима борбе железничара са ледом. Те 1891. године Србија је имала 532,3 km пруга и 49 железничких станица, 41 локомотиву и 797 различитих железничких кола. Службене просторије и чекаонице у станицама грејале су се помоћу пећи, али је велики број послова у вези са саобраћајем обављан напољу, на температурама које су ретко прелазиле нулти подеок. Путничка кола су, такође, имала грејање, али недостају подаци како је то грејање одолевало страховитој зими, можда најхладнијој до данас.

Нису сачувани подаци о евентуалним ванредним догађајима, кашњењима због снега и леда, али можемо претпоставити да су железничари тог доба улагали натчовечанске напоре како би се саобраћај уопште обављао.

Година кад су курјаци сишли до пруге

Било је још страховитих зима. Свега две године после најхладније зиме која је забележена, у Београду је измерена температура од 26,2 степена испод нуле, а 1908. године престоница је била завејана већ у октобру.

Ипак, најстрашнија зима, зима када су вукови напустили своја станишта и пошли у походе на насељена места била је 1929. године. Просечна температура је била најнижа у XX веку, а износила је 4,1 степен Целзијусов испод нуле. Престоница је била под снежним прекривачем чак 41 дан, а Сава и Дунав су били залеђени читав два месеца. „Илустровани лист“ бр. 5 из фебруара 1929. године помиње да је ледена кора на рекама била толико чврста и дебела да се могло пешке прећи са једне на другу обалу.

Све је почело 26. јануара 1929. године када је кошава незапамћене јачине читав Београд засула снегом. Тај ветар је по читавом Срему створио сметове високе и по неколико метара, пруга је била завејана,

а возови су до Сремске Митровице стигли са великим закашњењем. Забележено је да је железничка станица у Батајници била потпуно прекривена снегом, а због временских услова су исклизнула и једна кола брзог воза за Суботицу што је додатно отежало већ немогућу ситуацију.

Кошава је на читавој територији Војводине засула пруге снегом, а новосадска железничка станица је затражила помоћ власти како би се из сметова ископали путнички возови. Код Темерина и код Госпођинаца снег је потпуно затрпао два путничка воза и да није било благовремене реакције темеринске жандармеријске станице која је организовала евакуацију путника у сарадњи са саобраћајним особљем било би и људских жртава.

Саобраћај на вичиналним пругама био је потпуно онемогућен иако су сељаци самоиницијативно прискочили железничарима у помоћ при рашчишћавању. Интересантно је да је стихији одолео једино „мали воз“ који је спајао Велики Бечкерек и Радујево, који је саобраћао на јединој прузи узаног колосека у читавом Банату.

Ветар и снег су наставили свој плес и у наредним данима, на читавој територији тадашње државе. Железничари су улагали натчовечанске напоре да обезбеде каква-такав саобраћај, али су, чак и у београдској железничкој станици забележена страховита кашњења. Чак је и „Симплон“, један од возова највишег ранга, часнио више од два часа.

Ни запад Србије није остао поштеђен. У Горњи Милановац, град у којем је снег нападао до висине од једног метра, 28. јануара није стигао ниједан воз – онај из Сарајева је задржан у Ужицу, а онај из Београда је остао заглављен у Угриновцима. Високи сметови на прузи Ваљево–Лајковац, као и на прузи Књажевац – Прахово на истоку Србије су узроковали закашњења и до 25 часова.

Иако су пруге на читавој мрежи чишћене, људи и механизација су губили битку пред подивљалом природом. У интервјуу са

тадашњим директором Дирекције Б. Ђуричићем објављеном у „Политици“ од 2. фебруара 1929. године, наведено је да је једини начин за борбу са стихијом ралица и људство. Борбу лопате у људским, већ уморним рукама против ветра који је неумољиво наносио суви снег на пругу додатно су отежавали чопори вукова који су, у потрази за храном стизали до насељених места. Велики број ових животиња је направио покољ над стоком и побијен тик уз пругу Београд – Загреб у Срему.

Наредних дана саобраћај је прилагођен новонасталим условима. На најугроженијим пругама укинута је велики број полазака, као и саобраћај ноћних возова. Забележена су и исклизнућа, срећом без људских жртава. У сметовима су остали заглављени возови највишег и возови најнижег ранга попут чувеног „пилићара“ који је на прузи остао заглављен у сметовима док је спољна температура пала на 22. подеок испод нуле.

Најстрашнија вест те године стигла је из Лике где је један воз буквално нестао у сметовима.

Зима после „зиме света“

Ратом разорена земља, а самим тим и железница тек је почела да се опоравља. Временска прогноза за 1954. годину



Чишћење скретнице, Фонд Железничког музеја

је најављивала благу зиму са мало падавина. Снег је одувек био непријатељ саобраћаја, а једини начин борбе били су људи са лопатама. Истина, постојале су локомотиве са ралицама специјално намењеним рашчишћавању снега, али таква механизација се користила само кад сметови већ укоче саобраћај.

Широм југословенске железничке мреже постојала су места која су била у већој опасности од завејавања. Већ 1949. године спроведен је експеримент на прузи Београд – Нови Сад. Усек код Бешке је, услед ветро-



Воз на прузи Качаник – Врбештица, Фонд Железничког музеја

ва који тамо дувају, био тачка са највећом могућношћу завејавања. Зато је, према замисли инжењера Мојсија Милошевића из Београда, дуж пруге засађен шумски појас дуг 630 метара који је служио задржавању снежних наноса на прузи.

Снег је те, 1954. године, почео да пада у јануару. Штампана тог доба описује борбу против снега на Југословенским железницама као епску битку која је трајала преко четрдесет дана, а у којој су, поред железничара, учествовали и припадници тадашње ЈНА. На појединим подручјима су се чак и „крстарице“, специјалне локомотиве намењене раскрчивању сметова заглављивале у снегу. Свакодневно се извештавало о завејаним возовима, вишечасовним кашњењима и натчовечанским напорима које су тадашњи железничари улагали не само да би омогућили одвијање саобраћаја, већ да би спасавали људске животе. На прузи Пожаревац – Бродице, 15. јануара 1954. године завејан је путнички воз у којем се налазио велики број малишана. Тога дана је дувала кошава орканске јачине. Истина, грејање у возу је одмах укључено па је трагедија спречена. Десетарска дружина је одмах почела са откопавањем, а на позив шефа пожаревачке станице у помоћ је прискочила и војска. Из Кучева је стигла додатна помоћ. Наиме, шеф тамошње станице је самоиницијативно узео локомотиву на коју је монтирано гртало и, са својим особљем, пробијао сметове на деоници дугој 49 километара.

Дошао је и фебруар, а снег и ветар су и даље беснели у читавој земљи. На територији Дирекције Београд наноси су били високи од 0,7 до 1,5 метара. Станица Земун која је обављала функцију ранжирне станице била је потпуно прекривена снежним покривачем, а саобраћај на индустријским колосецима је био заустављен читавих 24 сата.

Невоља није била поштеђена ни београдска железничка станица одакле су снег и лед одвожени камионима. „Оријент експрес“ је остао заглављен у станици Путинци у Срему, а локомотива која је пошла да га извуче је испала из колосека на скретници те станице. Саобраћај је заустављен на пругама: Ниш – Белотинце, Борска Слатина – Бор, Параћин – Обрадове столице, Бор – Црни Врх. Није било пруге на којој није била потребна интервенција људства или „крстарица“.

Они који су памтили 1929. годину тврдили су да је зима 1954. године страшнија, иако температуре нису биле тако ниске. Када данас гледамо фотографије настале у то доба, делују нам готово романтично. Но, ту зиму железничари су запамтили као једну од најнапорнијих, са највећим бројем прековремених радних сати.

Железница : снег = 1 : 0

Временска прогноза за 1962. годину, једну од најхладнијих у XX веку је, такође, предвиђала благу зиму. Поучени искуством из ранијих година, надлежни на железници се нису ослањали на временску прогнозу. На територији ЖТП „Београд“ су, на потенцијално најугроженијим местима, предвиђене просторије и бункери за смештај људства које би рашчишћавало пругу, а успостављена је и посебна телефонска мрежа. Посебне припреме обављене су за одбрану мостова од леда. Снег је у источном делу тадашње државе нападао почетком фебруара, а саобраћај се одвијао уз велике тешкоће. Забележена су знатна кашњења, али се, захваљујући благовременим припремама и раду штабова за борбу против елементарних непогода образованим у свим станицама, као и спремним „крстарицама“ у свим чворовима, избегло заустављање саобраћаја.

И. Јовичић Ђуричић

Занимљивости

Ган и уметност Абориџина

Најомиљенији туристички воз Ган у Аустралији претворен је у покретно дело абориџинске уметности. Туристичка организација Северне територије Аустралије у сарадњи са „NT Major Events Company“, „AGB Events“ и абориџинском уметником Шантел Мулад су преуредили чувени воз Ган.

Шантел Мулад живи у аутохотној заједници у Санта Тереси која је удаљена 80 км од Алис Спрингса у Аустралији. Тај град ће ове године угостити „Партјима“, фестивал светлости. Главни циљ је да се пустињски пејзаж Централне Аустралије претвори у место где ће се сусрести ста-



ра и нова цивилизација. За овај догађај користиће се најновије технологије како би се свету приказала најстарија култура у Аустралији.



Прва три вагона украшена су и преуређена тако да представљају, заправо, покретну изложбу младе уметнице. Дуж бочних страна вагона насликан је задивљујући комад „Раскршће“. Изложба је урађена за предстојећи фестивал светлости који се одржава у априлу и траје 10 дана. Иначе, целокупан рад осликава осећај и љубав уметнице Мулад према земљи и култури у којој је одрасла. Рад је



приказан у детаљним шарама, раскошних боја, различитих облика и структура. Као допуну спољашњем изгледу железничке композиције урађена је спектакуларна и импресивна светлосна инсталација унутар једног од вагона. Ова брилијантна емисија светлости пружиће занимљив визуелни ефекат, нарочито за време трајања фестивала светлости.

Извор: vacationstravel.com
Д. Милошевић



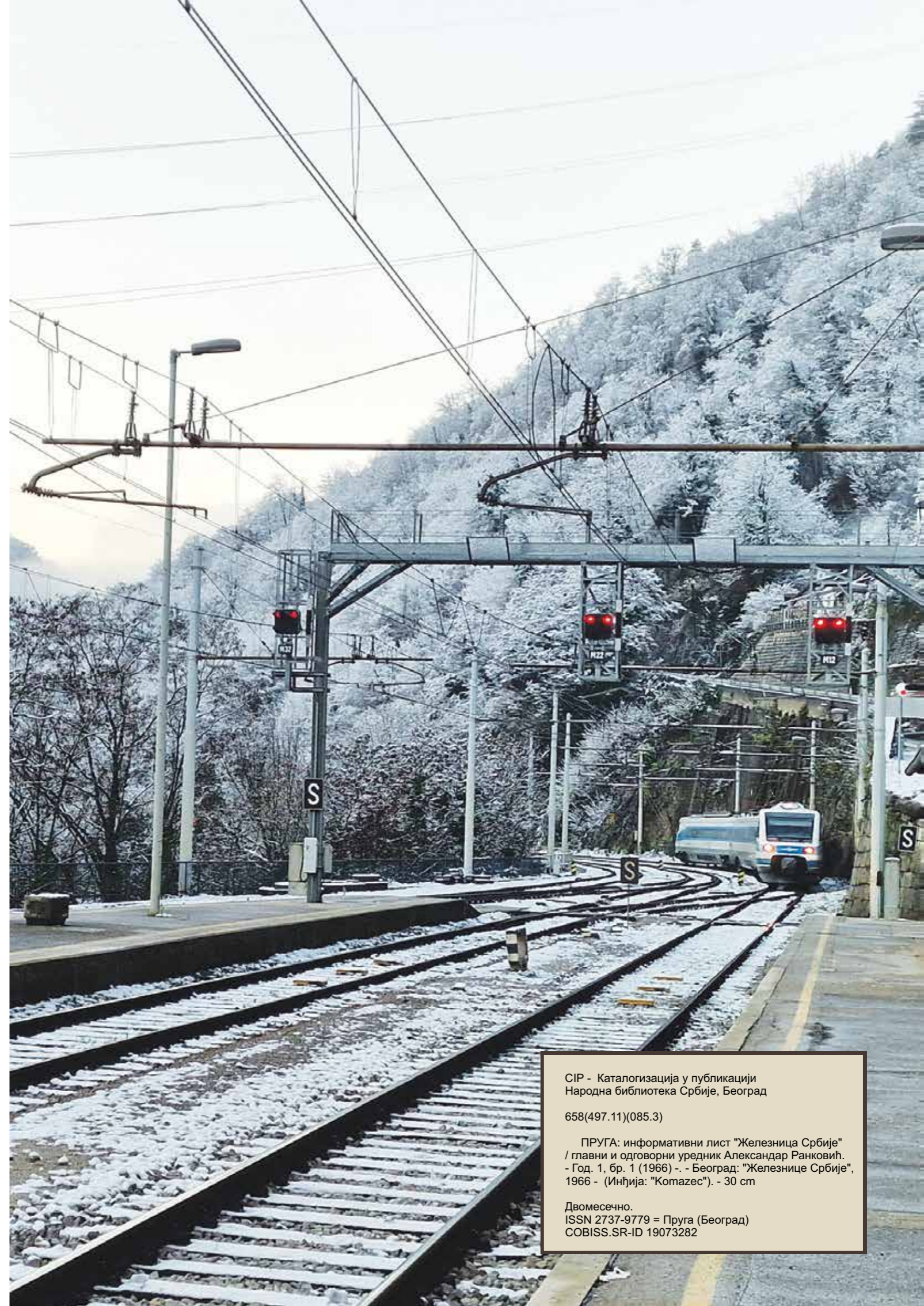
Из наше фотоархиве

„Швеђанка“ у београдском депоу

Електрификација пруга у Србији почела је пре више од пола века. Први километри електрифициране пруге урађени су на правцу од Товарника (ЖТП „Загреб“), односно Шида (ЖТО „Нови Сад“) преко Сремске Митровице и Руме до Београда. Радови на електрификацији у Срему почели су 1967. године. Електрификација је ишла по фазама прво до Сремске Митровице, па до Руме и Инђије, односно Старе Пазове, да би две године касније стигла и до београдске станице. Електричне локомотиве које су вукле возове на тој релацији биле су увезене из Шведске. Код нас су добиле ознаке ЈЖ 441 и почеле су да саобраћају на нашим пругама 31. маја 1970. године. Произвела их је шведска фирма „АСЕА“ у сарадњи са швајцарским „Сешероном“ и аустријским „Елин јунионом“.

Исте године локомотиве ове серије почеле су да се производе по лиценци у загребачком „Раде Кончару“, који их је производио у сарадњи са Машинском индустријом у Нишу. Локомотива је годинама усавршавана и производила се у више подсерија. Била је намењена за вучу путничких и теретних возова, како у равничарским, тако и на брдско-планинским теренима. На фотографији коју је 1975. године снимиио Херберт Штемлер, љубитељ железнице из Немачке, приказана је локомотива серије ЈЖ 441-307 приликом дневног прегледа у локомотивском депоу у станици Београд. Локомотива је имала домицил у Сарајеву и вукла је брзе возове на релацији од Плоча преко Мостара и Сарајева до Београда.

Ј. Вебер



CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

658(497.11)(085.3)

ПРУГА: информативни лист "Железница Србије"
/ главни и одговорни уредник Александар Ранковић.
- Год. 1, бр. 1 (1966) -. - Београд: "Железнице Србије",
1966 - (Инђија: "Komazec"). - 30 cm

Двомесечно.
ISSN 2737-9779 = Пруга (Београд)
COBISS.SR-ID 19073282

