

н р ж р а



Број: 1119

Мај 2023. • Година LVIII





Ново њролеће за српске железнице

Недавном организацијом међународне конференције о моделирању и анализи железничког саобраћаја (ICROMA) „RailBelgrade 2023“, Београд је сартићан у малобројну групу светских метропола које су имале врлићу да на једном месту оуде значајна имена светске железнице. Ово се, наравно, није догодило преко ноћи, нити је научна сесија била високог ранга случајно удрићена баш у српској престоници. Влада Републике Србије улаже огромна финансијска средства како би домаћу железницу дозичионирала не само као кључни саобраћајни коридор између Западне Европе и Блиског истока, већ и да би се удоредо са тим наметнула на глобалној мапи научноистраживачке заједнице доасвећене њеном развоју. Велики искорак у том смислу начићен је удраво кроз доменути експертски оуд на Саобраћајном факултету. За завослене унашћим комданујам ово су несумњиво, знаћи који улавају доасвећење, тим пре ишћо и шира слика најасвећтава доаслућити доасвртљак возова на проствор Западног Балкана. Са првом брзом друћом у Југоисточној Европи где друћници већ увелићо удивају у комфорним Штадлеровим карнићурама при брзинама од 200 km/h, лећо је данас носити блатву унићорму и битићи гео српске железничке ренесансе. Ошћуда не чуду феноменално расћоложење експертита из преко доасвесећи земља светла који су у, иначе, дустћом расћореду ванел дискусија честћо доасвртћорили кадићтање инфраструктурне доасмене на железничкој мрежи Србије. Скорашњи завршећлак брзе доасполосечне друће до Сурбосћице, доасећлак изградње модерног колосечног коридора према Нишћу, сасе су шћо чићеннице о којима се са редасћћтом јовори у сћтрочној јавности Европе. Године железнице дефинићитивно су пред нама.

Александар Ранковић
Главни и одговорни уредник

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

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

Електронска пошта
medijacentar@zsr.rs

Директор Медија центра
Билјана Гордић

Главни и одговорни уредник
Александар Ранковић

Дизајн и техничко уређење
Душанка Милошевић
Марина Милошевић Кушић

Тираж
3.000 примерака

Лист је бесплатан и излази доасмесечно

Штампа
D.O.O. „KOMAZEC“, Инћија



У овом броју:

4-5

Обележена прва годишњица брзе пруге Београд–Нови Сад у присуству председнице Владе Србије Ане Брнабић
Брза пруга вратила Србију на железничку мапу Европе



6



Годину дана путничког саобраћаја на прузи Београд–Нови Сад
„Соко“ превезао око три милиона путника

7

Влада Србије и ЕИБ потписали уговор о додели 175 милиона евра бесповратних средстава за брзу пругу Београд–Ниш

Повезивање Србије са европском железничком инфраструктуром



9



Министри Србије и Словеније Горан Весић и Аленка Братушек разговарали о побољшању железничког саобраћаја између две земље
Брза пруга Београд–(Загреб)–Љубљана–заједнички интерес

10th International Conference
on Railway Operations Modelling and Analysis (ICROMA)



RAILBELGRADE 2023

Belgrade, Serbia, 25. – 28. april 2023.

12-15

Саобраћајни факултет
Највећи светски експерти железнице на једном месту



38



Седамдесет година од отварања Железничког музеја за јавност
Од оснивања Музеја до прве сталне поставке



Обележена прва годишњица брзе пруге Београд–Нови Сад у присуству председнице Владе Србије Ане Брнабић

Брза пруга вратила Србију на железничку мапу Европе

У присуству председнице Владе Србије Ане Брнабић, 19. марта 2023. године, на новосадској Главној железничкој станици свечано је обележена прва годишњица од пуштања у саобраћај брзе пруге Београд–Нови Сад. Свечаности су присуствовали министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић, амбасадор НР Кине у Србији, Њена екселенција Чен Бо, представници српских железничких компанија и кинеске компаније „China Railway International Co“. На перону Главне железничке станице у Новом Саду гостима воза „Соко“ добродошлицу су пожелели председник Покрајинске владе Игор Мировић, председник Скупштине АП Војводине Иштван Пастор и градоначелник Новог Сада Милан Ђурић.

Модернизација железнице прекретница у развоју Србије

„Пуштање у саобраћај савремене железничке деонице за мене означава прекретницу у даљем развоју Србије. Изградња брзе пруге од Београда до Новог Сада и воз „Соко“ су више него оправдали очекивања грађана, променили су наше навике и вратили железницу у наш живот. Пре годину дана држава је показала да је способна, може, уме и има снаге да у сарадњи са партнерима гради брзе пруге у Србији“, рекла је премијерка, обраћајући се гостима у железничкој станици Нови Сад. Она је том приликом навела да се са изградњом железничке инфраструктуре наставља, па се тако већ до краја идуће године очекује и коначни завршетак пруге



Суботице трајаће сат и 18 минута“, рекла је премијерка и нагласила да је „овај пројекат прави показатељ нове, јаче, модерније и напредније Србије“.

од Београда до Суботице. Говорећи о железничкој инфраструктури, премијерка је овом приликом најавила и скорашњу градњу брзе пруге до Ниша, односно, границе са Северном Македонијом, као и модернизацију пруга ка Црној Гори. Казала је и да ће бити грађен један крак брзе пруге до Шиде као веза са Италијом и Аустријом, преко Загреба и Љубљане. Брнабић је истакла да ће Србија врло брзо постати својеврсни железнички чвор, а брза пруга Београд–Нови Сад један од наших најзначајнијих пројеката последњих година.

„Када до краја 2024. године завршимо брзу пругу од Новог Сада до Суботице, путовање брзим возом од Београда до

Први џуџици брзог воза

Пре јодину дана, у присуству председника Србије Александра Вучића и премијера Мађарске Виктора Орбана, 19. марта 2022. године џуџиена је у саобраћај брзог воза Београд–Нови Сад, којом возови саобраћају брзином до 200 километара на сат. Брзи воз „Соко“ са џуџиима и џуџиавницима медија ову деоницу међународне брзе пруге између Београда и Будимпеште џуџио је за свега 33 минуте.

Симбол успешне сарадње

Амбасадорка Кине у Србији, Њена екселенција Чен Бо истакла је да је изградња брзе пруге од Београда до границе са Мађарском симбол напретка и добар пример успешне сарадње Кине и Србије. Година експлоатације брзе пруге од Београда до Новог Сада, према њеним

речима, протекла је на задовољавајући начин, а да ће тако бити и убудуће, то је већ сада потпуно јасно.

„Кинеске компаније убрзавају изградњу

деонице од Новог Сада до Суботице уз подршку Републичке и Покрајинске владе и других српских партнера. Уверена сам да ће пројекат бити успешно завршен у предвиђеном року како бисмо дали нови допринос економском расту Србије и Кине и даљем јачању кинеско-српске сарадње“, истакла је амбасадорка.

Железница – велики развојни потенцијал

Обраћајући се присутнима, председник Покрајинске владе Игор Мировић је истакао да су челичном пријатељству Србије и Кине изузетан лични импулс дали председник Александар Вучић и Си Ђинпинг.

„Уверен сам да смо посебно ми у Војводини поносни, јер ћемо први имати прилику да већ крајем 2024. године сведочимо о развоју пријатељства и сарадње две државе на изузетним основама, које могу бити пример за сарадњу и другим државама“, изјавио је Мировић.

Он се захвалио свим пројектантима, инжењерима, запосленима, нарочито онима који су изводили радове, на изузетном труду.



Набавка кинеских возова

У изјави за Танџу, током џуџовања возом „Соко“ из Београда ка Новом Саду, Ана Брнабић је најавила да Србија џуџуно џуџовара с кинеским џуџинерима о набавци до џуџ нових композиција брзог воза. Како је навела, новац за џуџије за ову сврху већ је џуџиђен у буџету за ову јодину.

Годину дана након што је пруга пуштена у саобраћај евидентни су и квалитет и професионализам“, казао је Мировић уз опаску да је од извођача радова лично и очекивао демонстрацију одговорности, пошто се ради о реномираним кинеским



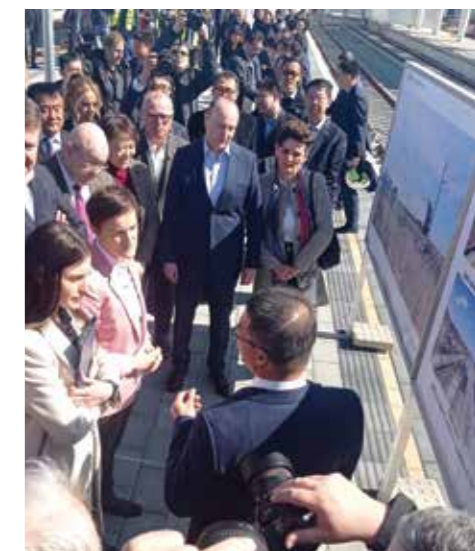
компанијама.

Председник Скупштине АП Војводине Иштван Пастор истакао је да је Србија у протеклих десет година направила огроман развојни искорак када је реч о развоју железничке инфраструктуре, те да је брза пруга кроз Војводину велика развојна шанса и нови квалитет у животу грађана. Он је изјавио да је пре десет година Република Србија одлучила да железница не може бити

потпуно измењен наратив вожње српском железницом јер и они који воз нису раније користили, сада то радо чине.“

„Воз је поново постао део нашег свакодневног живота и све то захваљујући снажној држави која се развија, улаже, гради и иде муњевитом брзином напред уз мудру политику и снажно вођство председника државе и Владе Србије. Пре годину дана локомотива је незаустављиво кренула“, нагласио је градоначелник Ђурић.

На годишњицу отварања брзе пруге говорио је и председавајући кинеске компаније „China Railway International Co“ Ђу Гуођијанг. Он је истакао да је заинтересованост путника у протеклих годину дана била изузетна.



„Укупно је превезено близу три милиона путника, побољшани су услови путовања и унапређен је економски и друштвени развој северног дела Србије, а пруга је постала водећи пројекат сарадње Србије и Кине“, рекао је Гуођијанг и додао да ће пруга до Будимпеште бити врло брзо завршена на најквалитетнији начин.

„симбол пропадања и девастираности“, него велики развојни потенцијал.

„Данас је 781 километар железничке пруге у некој фази радова, а очекује се приступање реконструкцији још 160 километара. То су огромне бројке када се зна да у Војводини има 1.745 km пруге“, рекао је Пастор.

Повратак возовима

„Пуштање брзе пруге у саобраћај 19. марта 2022. године у историји Новог Сада уписано је црвеним словима“, нагласио је градоначелник Милан Ђурић. Он је истакао да је брзи воз суштински променио колосек наше свакодневице и поручио да је

Љ. Богдановић

Након готово 1,5 милиона пређених километара

Прослава првог рођендана воза „Соко“ у Прокопу



У железничкој станици Београд центар у Прокопу, 19. марта обележен је и први рођендан воза „Соко“, најсавременијег воза у региону.

Свечаности у станици у Прокопу, присуствовали су министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић, в.д. помоћника министра за железнички и интермодални транспорт Анита Димоски, в.д. генералног директора „Србија Воза“ Иван Булајић, извршни директор „Инфраструктуре железнице Србије“ Милан Нововић, бројни гости и путници.

„Возови који превозе путнике на овој деоници су за годину дана прешли невероватних 1.474.969 km. Ове бројке показују да се путници, када имају могућност сигурног, комфорног и брзог железничког превоза, веома радо и лако одлучују управо за овај вид путовања“, рекао је овом приликом министар Весић.

Он је истакао да је током прве године од отварања на брзој прузи Београд–Нови Сад било 19.604 поласка и да је превезено скоро три милиона путника, а да је „Србија Воз“ од путничког саобраћаја на брзој прузи за годину дана остварио приход од око 850 милиона динара. Специјално изненађење за путнике у станици „Београд центар“ био је ненајављени концерт опере београдског Народног позоришта, ватромет и торта у облику воза „Соко“ која је подељена путницима.

Љ. Богдановић



Годину дана путничког саобраћаја на прузи Београд–Нови Сад

„Соко“ превезао око три милиона путника

Пруга од Београда до Новог Сада свечано је пуштена 19. марта 2022. године, а редован путнички саобраћај почео је од 20. марта 2022. године. У протеклих годину дана било је скоро 20 хиљада поласака путничких возова, којима је превезено око три милиона путника. Нови брзи воз „Соко“ свакодневно је на релацији Београд–Нови Сад саобраћао укупно 40 пута, односно, организовано је по 20 поласака у оба смера. Данас на брзој прузи по реду вожње дневно саобраћа 60 возова, односно по 30 у оба смера. Од тога је по 15 „Соко“ возова који стижу за 36 минута, уз успутно стајање само у железничкој станици Нови Београд. У оба смера саобраћају по три регио експрес воза, који путују 49 минута и заустављају се у седам станица и по 12 регио возова, који возе 57 минута и стају у једанаест станица. Теретни саобраћај брзом пругом Београд–Нови Сад кренуо је након шест месеци

од пуштања у рад пруге односно, у ноћи 17/18. септембра и до сада је саобраћало



више од хиљаду и по теретних возова. Прве ноћи је било седам теретних возова, а саобраћај је организован свакодневно током ноћи, на деоницама магистралне брзе пруге Стара Пазова–Нови Сад–Нови Сад Ранжирна и Инђија–Нови Сад–Нови Сад Ранжирна.

Љ. Богдановић

Влада Србије и ЕИБ потписали уговор о додели 175 милиона евра бесповратних средстава за брзу пругу Београд–Ниш

Повезивање Србије са европском железничком инфраструктуром

Влада Србије и Европска инвестициона банка, 30. марта ове године, потписали су уговор о додели 175 милиона евра бесповратних средстава као другу траншу европског гранта од укупно 600 милиона евра, за изградњу брзе пруге од Београда до Ниша. У присуству премијерке Ане Брнабић и шефа делегације ЕУ Емануела Жиофреа, уговор су потписали потпредседница Европске инвестиционе банке Лилиана Павлова, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић и министарка за европске интеграције Тања Мишчевић, као и в.д. генералног директора „Инфраструктуре железнице Србије“ Небојша Шурлан. Бесповратна средства намењена су за поддеоницу Параћин–Трупале–Међурово, у оквиру пакета финансирања Европске уније вредног 2,2 милијарде евра, за деоницу Београд–Ниш на железничком Коридору 10. За овај ин-



ници, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић је нагласио да се наставља изградња брзе

Верујемо да је инвестирање у нову, модерну, брзу пругу која је еколошки одрживија од кључне важности за Србију, регион и ЕУ. Она ће омогућити боље везе међу људима региона и боље могућности за транспорт робе, рекла је потпредседница ЕИБ-а Лилиана Павлова и оценила да се ради о подршци на реализацији кључне стратешке инвестиције.

Шеф делегације ЕУ Емануел Жиофре је истакао да је инвестиција у пругу Београд–Ниш, чија је вредност преко милијарду евра, велики програм покренут пре месец дана, који подржава ЕУ. Он је истакао да ће уместо садашњих шест сати, новом пругом

Прва транша

У присуству председника Србије Александра Вучића и европског комесара за проширење Оливера Вархељија, 28. фебруара ове године, потписан је уговор за прву траншу инвестиционог гранта за брзу пругу Београд–Ниш у вредности од 265 милиона евра, за градњу 17,7 километара дуге деонице нишке пруге.

када буде завршена, путовање трајати 100 минута.

„То ће бити велика корист за грађане, бенефит за економију Ниша и околних области, транспорт робе биће бржи, а део је и већег пројекта повезивања Србије са европском инфраструктуром. То је важан корак да Србија буде ближа ЕУ“, нагласио је Жиофре.

Љ. Богдановић



фраструктурни пројекат раније је додељен грант од 265 милиона евра.

Укупна подршка ЕИБ за ову инфраструктурну инвестицију је 1,1 милијарди евра, од чега је 550 милиона већ потписано. Потписивању уговора претходио је састанак председнице Владе Ане Брнабић, министара Горана Весића и Тање Мишчевић, односно, министарке здравља Данице Грујић са представницима Европске инвестиционе банке.

Захваљујући се представницима ЕИБ на подршци у развоју пројекта на желез-

пруге до Суботице, а да се у будуће очекује и градња брзе пруге до Прешева. Он је подсетио на више железничких пројеката које ЕУ финансира у Србији и рекао да ће наша земља бити спремна да им понуди пројекте за развој пет регионалних пруга. Весић је током овог састанка најавио и српско-мађарску иницијативу, која ће бити упућена министрима транспорта Бугарске, Грчке, Турске, Албаније и Северне Македоније, за организовање састанка на тему наставка пројекта брзих пруга из Мађарске и Србије ка тим државама.

Формирана посебна радна група

Реализација пројеката услов за нова средства подршке Европске уније

У Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре формирана је Посебна радна група за координацију реализације пројеката развоја друмске, водне и железничке инфраструктуре који се финансирају из бесповратних средстава ЕУ, односно зајмова Европске инвестиционе банке (ЕИБ) и Европске банке за обнову и развој (ЕБРД). Конститутивна седница Радне групе одржана је 10. марта у Влади Србије. Радна група састајаће се једном месечно, а по потреби и чешће, како би се детаљно пратила динамика извођења радова на важним пројектима. Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић је том приликом рекао да ће Србија радити још много пројеката са Унијом што је јако значајно за наше компаније како би се ухотрели да раде по свим стандардима Европске уније.



Радна група

Чланови Радне групе су, поред министра Весића, шеф Одељења за сарадњу Делегације ЕУ у Србији Никола Бертолини, председници ЕИБ и ЕБРД, председници Министарства за европске интеграције, помоћница министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре за међународну сарадњу и европске интеграције Тања Пойовић, помоћници задужени за друмски, водни и железнички саобраћај, као и директори јавних предузећа.

"Морамо да будемо бржи у реализацији пројеката, како бисмо могли да аплицирамо за нове пројекте. Нећемо добити средства

за нове пројекте, ако се покаже да досадашњи нису реализовани како треба", рекао је министар Весић на конститутивној седници.

Амбасадор Европске уније у Србији, Емануел Жиофре поддржао је формирање Радне групе и рекао да средства ЕУ треба ефикасно користити уз пуно поштовање принципа ЕУ. Он је истакао значај улагања у саобраћајну инфраструктуру за друштвено-економски развој земље и подсетио да је ЕУ недавно обезбедила финансијски пакет од 2,2 милијарде евра за модернизацију железничке пруге Београд–Ниш. Жиофре је истакао да ЕУ тренутно припрема пројекте у сектору саобраћаја вредне више од пет милијарди евра.

Љ. Богдановић

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић током посете Мађарској најавио:

Гранични прелази на брзој прузи биће на железничким станицама

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић приликом дводневне посете Мађарској, 28. марта, најавио је да ће гранични прелази на брзој прузи Београд–Будимпешта бити на железничким станицама. Он је рекао да је формирана заједничка радна група која ће се бавити уређењем саобраћаја на будућој брзој прузи између српске и мађарске престонице.

Направили смо заједничку радну групу о томе како ћемо уредити саобраћај на брзој прузи између Београда и Будимпеште, како би гранични прелази са царином били на железничким станицама и у Београду и у Будимпешти, Суботици и Новом Саду и свим другим, како возови не би морали да стају на граници", рекао је Весић.

Министар Весић је подсетио да је Србија завршила брзу пругу до Новог Сада у дужини од 75 километара и да гради деоницу до Суботице од 108 километара, која ће бити изграђена 2024. године. Након завршетка пруге, од Београда до Суботице путоваће се нешто више од сат времена. Када и Мађари заврше њихов део пруге 2025. године, путовање од Београда до Будимпеште трајаће око три сата. Весић је са мађарским колегом Јаношом Лазаром разговарао и о прузи Суботица–Сегедин, којом би од октобра требало да крене путнички саобраћај.

Разговарали смо о томе како да уредимо да постоји једно место да људи, који користе воз између Суботице и Сегедина, пролазе пасошку контролу. То ће вероватно бити у Сегедину, тако

да неће бити стајања на самој граници", рекао је Весић.

Министар Весић је обавестио мађарске колеге о плановима Србије за изградњу брзе пруге до Ниша и подсетио на иницијативу о заједничком састанку министара транспорта Мађарске, Србије, Бугарске и Турске о наставку овог коридора. Весић је рекао да ће његов предлог бити да се у разговор укључе и Северна Македонија, Албанија и Грчка. Уз помоћ Европске уније брза пруга између Београда и Будимпеште могла би да буде урађена и према Грчкој, можда и према Албанији и Турској, како би се ова пруга користила и за транспорт робе, а не само за путнички саобраћај.

Љ. Богдановић

Министри Србије и Словеније Горан Весић и Аленка Братушек разговарали о побољшању железничког саобраћаја између две земље

Брза пруга Београд–(Загреб)–Љубљана, заједнички интерес

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић, са сарадницима, током дводневне посете Словенији почетком априла, разговарао је са министарком инфраструктуре Аленком Братушек, представницима словеначких железница и градоначелником Љубљане, Зораном Јанковићем, о побољшању железничког саобраћаја између Србије и Словеније. Теме састанака биле су реконструкција пруге од Београда, преко Загреба до Љубљане, као и увођење брзог воза, односно, успостављање ноћног воза од Љубљане до Београда. Министри су се договорили да иницирају заједнички састанак представника Италије, Аустрије, Словеније, Хрватске и Србије, уз учешће Европске комисије, на којем би се формирало једно заједничко тело које би координирало рад на реконструкцији пруге, пројектовало ред вожње и бавило се другим питањима везаним за брзу пугу. Министар Весић је рекао да би то било сјајно за све земље региона, јер би људи били повезани, а роба ишла брже. Том приликом је и подсетио да ми са Словенијом већ имамо успостављен робни терминал који функционише.

"Причали смо о ноћном возу који је идеја министарке Братушек. Ми смо то прихватили и нама је то веома важно. Драго ми је што се очигледно сви разумемо да ћемо дати значај на развоју железнице, која је еколошки и бржи начин превоза и на чему инсистира Европа", додао је Весић.



Он је најавио да ће имати још састанака како би прецизирали тачан план око брзе пруге и саопштио да ће се, када овај пројекат буде реализован, од Љубљане до Београда путовати за нешто више од два сата, што је сада немогуће.

"Наша сарадња се може поправити и оно где можемо да направимо највеће искорак јесте железнички промет. Договорили смо много конкретних ствари, а једна од њих је и како да поново успоставимо ноћни воз из Љубљане преко Загреба до Београда," рекла је министарка инфраструктуре Словеније Аленка Братушек.

Она је додала да у овогодишњем буџету имају резервисано више од 420 милиона

Ноћни воз до краја године

На састанку председника српских и словеначких железница договорено је да је ишребно радити на побољшању железничког саобраћаја између Србије и Словеније.

Анија Димоски, в.д. помоћница министара за железнички и интермодални транспорт истакла је да је на састанку остворена тема побољшања одвијања железничког саобраћаја, како шперишно, тако и иушничкој. Када је реч о ионовном успостављању ноћног воза, она је најавила да ће до краја године бити иокренути возови које смо имали ире короне, како би иушници из Србије и Словеније моли да користе и железнички саобраћај.

Димоски је казала да, без обзира да ли се ради о једноколосечној или двоколосечној ирузи, ред вожње ће бити иројектован иако да иушници иређу од једне до друге дестинације за ишо краће време и ефикасније.

евра за обнову железнице у Словенији и да ће ускоро обновити велики део железничке инфраструктуре. Прве пруге биће управо оне које се налазе на европским коридорима.

Љ. Богдановић



Састанак са кинеским грађевинарима на брзој прузи Нови Сад – Суботица

Убрзати радове у Врбасу и Суботици

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић заједно са помоћником за железнички и интермодални саобраћај Анитом Димоски, представницима пословодства „Инфраструктуре железнице Србије“, пројектантима и надзорним органима одржао је 6. априла састанак у Новом Саду са представницима кинеских грађевинских фирми које изводе радове на изградњи нове пруге за велике брзине од Новог Сада преко Врбаса до Суботице. Састанак је одржан у кинеском кампу где је поред представника кинеских фирми било и представника подизвођача радова.



На почетку састанка министру Весићу је презентована макета градилишта пруге од Новог Сада до Суботице, као и краћи промотивни филм у којем је приказана траса пруге са местима где ће се изводити инфраструктурни радови. Уследио је уводни говор у којем је министар истакао да се радови на појединим деоницама изводе уз одређене потешкоће. Он је навео пример Суботице где се радови одвијају у строгом центру града, као и у Врбасу где се гради нови надвожњак.

„На оваквим комплексним пројектима увек постоје проблеми, њих морамо решавати један по један и никако не смејемо дозволити да се они гомилају. Зато смо утврдили динамику оваквих састанака који ће се од сада одржавати једном недељно. Ово из разлога како би на време могли да сагледамо каквих све проблема има и како да их ефикасно и брзо решavamo. Корак по корак идемо ка нашем циљу, а то је да ова

пруга буде готова до краја следеће године. Тако остварујемо визију председника Вучића о Србији и њеној изграђеној инфраструктури која је саобраћајно повезана



квалитетним путевима и железничким пругама“, истакао је Весић.

Деоница нове пруге за велике брзине од Новог Сада до Суботице дуга је 108, 2 километра. Предвиђено је да пруга буде двоколосечна, електрифицирана и да се на граници са Мађарском код Келебије споји са пругом за велике брзине коју наши суседи граде од Будимпеште до Келебије, односно, до границе са Србијом. Пројектом је утврђено да буде реконструисано девет железничких станица, као и да се изграде нови железнички чворови у Но-

вом Саду, Врбасу и Суботици. На читавој деоници биће изграђено 49 надвожњака, подвожњака и вијадукта, а највећи вијадукт биће код Врбаса дужине 1,6 километара.

Како би убрзали радове, кинески неимари су почетком априла из Кине довели у Нови Сад додатне грађевинске машине и локомотиве, док је један део машина стигао у новосадску луку још крајем јануара. Представници кинеских компанија „China Railway International“ и „China Communications Construction Company“ истакли су на крају састанка да ће са додатно допремљеном механизацијом радови дефинитивно бити убрзани, а тиме и договорени рокови апсолутно испоштовани.

Ј. Вебер



Погранични железнички саобраћај између Србије и Црне Горе

Станица Бијело Поље ускоро у функцији

У сусрет најављеном завршетку грађевинских радова на станичној згради у Бијело Пољу, представници железничког сектора Србије и Црне Горе одржали су, 20. априла, радни састанак на Мокрој Гори. Лазар Мосуровић, в.д. директора Дирекције за железнице, поздравио је колеге из црногорског железничког сектора и истакао да је отварање реновиране и модернизоване пограничне железничке станице Бијело Поље од изузетног значаја и за Србију и за Црну Гору. Мосуровић је истакао да је овај скуп прилика да се

а који се тичу бољег и ефикаснијег рада у пограничном саобраћају. Веома је важно, речено је између осталог, да се у комуникацији између двеју железничких управа спроведе интеграција и дигитализација процедуре Таф-Тап. Поменута процедура заправо је технички модел обраде возова свих пограничних служби двеју држава уз заједнички интерфејс. Реч је о европском стандарду који се показао као веома ефикасан. Један од примера успешног спровођења овог модела истакнут је на примеру Словеније, односно, њених пограничних

присутнима су се обратили представници Жељезничке инфраструктуре Црне Горе. Поред председника Одбора директора, Радована Вукића и извршне директорке Марине Бошковић, железнички превоз Црне Горе представљали су и Радован Мујевић, помоћник извршног директора, Јована Јовановић, шеф ПР службе. Компанију „Монтекарго“ су осим председника Одбора директора, Мирослава Брајовића, представљали и Душанка Драгојевић, извршни директор, као и Весна Тинтор, помоћник извршног директора. Они су у кратким цртама представили пословање својих компанија и плановима за наредни период. Нарочито је разговарано о предстојећој туристичкој сезони, уз најављено повећање обима превоза терета на барској прузи. О Шарганској осмици, туристичкој понуди и смештајним капацитетима говорила је Александра Милутиновић, управница комплекса. Нешто више детаља о историјату и саобраћају музејског воза „Носталгија“ саопштио је Жељко Шпијуновић, шеф Секције за превоз путника Ужице. Треба напоменути и то да је пословодство компаније „Србија Воз“ омогућило гостима да се провозају чувеном „Шарганском осмицом“, чиме је на леп начин комплетиран доживљај за учеснике састанка.



разговара о актуелним заједничким пројектима и плановима за сарадњу у наредном периоду. У име железничког сектора Црне Горе, присутним се обратио Мирослав Брајовић, председник Одбора директора „Монтекарга“, који је у уводном излагању истакао велики значај ове станице у пограничном саобраћају између Србије и Црне Горе, нарочито у теретном саобраћају. Уследило је потом обраћање Радована Глибетића, менаџера за реструктурирање у „Инфраструктури железнице Србије“. Он је присутне колеге обавестио о плановима који ће се ускоро реализовати,

станица са Хрватском, Мађарском, Аустријом и Италијом. Глибетић се осврнуо и на развој Музејско-туристичког комплекса „Шарганска осмица“ који из године у годину бележи пораст броја туриста из свих крајева света. Он је истакао да ће ускоро бити започети радови на довршетку пруге од станице Шарган Витаси до Кремана, чиме ће се возња туристичког воза продужити и до родног места чувених пророка Тарабића. Завршетком овог пројекта читав кремански крај додатно ће добити на значају, а само село Кремна биће уписано на туристичку мапу Србије, Европе и света. У наставку састанка

Представници црногорског железничког сектора били су веома задовољни обиласком шарганског комплекса, а нарочито разговором са српским колегама, будући да се дискутовало о готово свим значајним темама за железнички саобраћај у региону. Најављен је и тројни састанак представника црногорског и српског железничког сектора и сектора Републике Српске, који ће бити одржан почетком јуна у Подгорици.

Ј. Вебер



Саобраћајни факултет

Највећи светски експерти железнице на једном месту



У Београду је од 25. до 28. априла одржана десета Међународна конференција о моделирању и анализи железничког саобраћаја (ICROMA). Током три дана на Саобраћајном факултету еминентни

Европи и једини који има свеобухватне програме образовања стручњака из области саобраћаја, транспорта, комуникација и логистике. Ове године славимо 73 године рада и постојања.

Минуле деценије оставиле су велики траг у општим напорима да се живот учини лакшим и ефикаснијим. За одвијање наставног и научноистраживачког процеса,



Проф. др Небојша Бојовић,
декан Саобраћајног факултета

светски стручњаци, истраживачи и консултанци представили су најновија истраживања и разговарали о правцима развоја железничког саобраћаја у будућности. Обраћајући се учесницима скупа „RailBelgrade 2023“, проф. др Небојша Бојовић, декан Саобраћајног факултета, изразио је велико задовољство што је овогодишња међународна конференција уприличена баш у престоници Србије која већ дужи низ година улаже озбиљне напоре да се у пуном смислу позиционира на глобалној мапи научноистраживачке и експертске заједнице посвећене развоју железнице.

"Саобраћајни факултет у Београду најстарији је факултет овог типа у Југоисточној



Др Ансгар Брукмејер, извршни потпредседник маркетинга и продаје, "Stadler"

као и свих пропратних активности, ангажован је најквалитетнији кадар, рекао је декан Бојовић и истакао да је железница данас не само транспорт већ и покретач економије.

Отварајући највећу међународну конференцију у железничком саобраћају министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић је истакао да су пред нама године железнице и да ће држава и даље настојати да улаже у развој железничког сектора у Србији, а да у свему томе професионалци саобраћајне струке имају узвишену мисију на стручном, али и



Министар Горан Весић

културном, економском и привредном плану. У повезивању наведених сфера железнички саобраћај заузима кључно место, казао је Весић.

"Свакодневно разговарам са људима из разних делова наше земље и готово да нема никог, поготово из старијих генерација, ко са сетом не говори о железници. То знају ваши родитељи, то знају они са којима сте живели. Сви ће вам говорити о одласцима на море, у војску, на факултет, удаљени град, возовима који су дубоко урезани у сећање наших народа. Зато и имам обавезу да на овом месту где се креирају транспортне политике пренесем огромно задовољство грађана Србије што је железница коначно почела да се обнавља. Изградиле смо брзу пругу Београд – Нови Сад чија је дужина 75 километара и веома смо поносни на њу. То је прва брза пруга у овом делу Европе на којој се возови крећу брзином од 200 километара на сат. Тренутно радимо пругу

од Новог Сада до Суботице, до саме границе са Мађарском, дужине око 108 километара. Када мађарски партнери заврше свој део посла, 2025. године између Београда и Будимпеште путоваће се брзим возом за мање од три сата. Недавно смо потписали уговор са Европском унијом и са Европском инвестиционом банком и Европском банком за обнову и развој, о изградњи брзе пруге до Ниша, нових 235 километара,



Проф. др Владан Бојић,
ректор Универзитета у Београду

што значи да ће се између Београда и Ниша путовати возом сто минута. Данас се путује негде око шест сати. Радимо и деоницу према Бугарској, од Ниша ка Димитровграду, а очекујемо и да обновимо и електрикујемо скоро 600 километара регионалних пруга. Настојимо да се брзим пругама које градимо у Србији и које нас тренутно повезују са Мађарском, повежемо са свим другим земљама региона. Са колегама из Италије и Словеније разговарао сам о пројекту брзе пруге од Београда према Венецији, односно, ка Аустрији. Испред нас су дефинитивно године железнице. Свега овога, наравно, не би било да Србија нема политичку вољу, нема стабилне финансије и да не желимо да створимо модерну, озбиљну земљу која има своју економску стабилност. То је визија наше Владе, то је визија нашег председника Александра Вучића, закључио је Весић и најавио да ће



се лично као министар залагати за тесну сарадњу државе и академске заједнице јер је то доказана формула за успех.

Председник IAROR, проф. др Роб Говерде рекао је да су током три дана, преко 11 панела, 33 секције и 109 презентација, сви учесници имали прилику да представе своја истраживања и промовишу бројне иновације у железници.

Говорећи о сесијама, проф. др Владан Ђокић, ректор Универзитета у Београду, апострофирао је размену знања и дискусију о тренутном развоју као кључне сегменте будуће примене најновијих истраживања у шинском саобраћају.

Извршни потпредседник продаје и маркетинга фирме "Stadler rail Managment AG" др Ансгар Брукмејер изразио је велико поштовање према конференцији која је уприличена на највишем академском нивоу.

- Наша компанија је уско повезана са железницом. „Stadler“ својим иновацијама тежи очувању животне средине, зато и молим младе студенте да помогну развоју железнице кроз иновацију софтвера и опреме за возове, поручио је Брукмејер.

Директор Сталног секретаријата Транспортне заједнице Матеј Закоњшек истакао је да се железница враћа на велика врата у земље Западног Балкана. Према његовим

речима, коридори су ти који спајају државе и чине транспорт (путника и робе) ефикасним. Како је нагласио Закоњшек, важан подухват државе Србије јесте изградња брзе пруге од Београда до Новог Сада са возовима који иду брзином 200 километара на сат.

Владимир Радовановић, помоћник у Министарству науке, технолошког развоја и иновација, констатовао је да железнички саобраћај успешно одолева изазову, исказујући истовремено спремност да буде и максимално безбедан и еколошки. "Влада Републике Србије је отворена за разговоре и инвестиције које су у интересу чувања природе и еко система. Научнотехнолошки и иновациони систем доприноси убрзаном развоју Републике Србије кроз побољшање квалитета и ефикасности науке, чиме се достижу стандарди развијених економија. У циљу подстицања истраживања, развоја и стварања интелектуалне својине и иновација основани су Фонд за иновациону делатност Републике Србије и Фонд за науку Републике Србије. Овиме ће се пружити финансијска подршка научноистраживачким организацијама и привреди за развој иновација", закључио је Радовановић.

Током трајања конференције говорило је више од 200 експерата и научника из више од 20 земаља. Организација великог светског скупа о математичком моделирању и анализи железничког саобраћаја на којем су пријављени представници из више од 50 универзитета и научних института, била је поверена Саобраћајном факултету Универзитета у Београду и међународном експертском удружењу „IAROR“. Покровитељ конференције били су Министарство науке, технолошког развоја и иновација и Министарство грађевинарства саобраћаја и инфраструктуре, а организацију су подржале компаније железничког сектора.

А. Стојковић
Н. Аврамовић
А. Ранковић

Отворена изложба о историји железнице у Србији

Школовање железничара, железничари који граде пругу, прве парне локомотиве, "Летећи Београђанин", "Оријент експрес", "Плави воз", али и најзахтевнија пруга у региону која повезује Београд и Бар, само су неке од тема које су биле приказане на изложби организованој поводом одржавања међународне конференције о математичком моделирању и анализи железничког саобраћаја ICROMA, RailBelgrade 2023.

ад и Железнички музеј, са идејом да се у данима када ће бити приказана најновија светска научна достигнућа у области железнице подсети на почетке изградње "гвозденог пута" и успостављање саобраћаја у овом делу Европе.

Председник Одбора Конференције, проф. др Иван Белошевић, захвалили се Медија центру и Железничком музеју на делићу железничке историје који су "отргли" из



директор Железничког музеја Страхиња Вуковић. Он је нагласио и значај Железничког музеја који у години када обележава јубилеј – седамдесетогодишњицу прве музејске поставке „Кроз историју југословенских железница“ – и даље представља једну од најстаријих културних институција на Балкану која приказујући јавности техничка културна добра као део богатог националног наслеђа из прошлости, популарише железнички саобраћај.

Посетиоце изложбе поздравили су и председник Међународне асоцијације IAROR (International Association of Railway Operations Research) проф. др Роб Говерде, и проф. др Сањин Милинковић, председавајући програмског дела Конференције.

Поред главног програма конференције планиране су додатне едукативне и стручне активности, међу којима су и техничке посете како би се учесници конференције упознали са капацитетима и начином функционисања железничког система у земљи домаћина.

Б. Гордић



Професор др Иван Белошевић, председник Одбора Конференције отвара изложбу

Мини-изложба о историјату и развоју железнице у Србији отворена је на Саобраћајном факултету у уторак, 25. априла. Изложбу су заједнички осмислили и припремили Медија центар „Железнице Србије“

музејског фонда и приказали на паноима и позвао учеснике конференције да погледају изложбу.

Са историјатом развоја железнице у Србији учеснике конференције упознао је

Презентација Саобраћајног института ЦИП

Водећа пројектантска компанија



Пројекти Саобраћајног института ЦИП представљени су учесницима Међународне конференције „RailBelgrade 2023“ кроз презентацију Игора Марковића, вишег стручног сарадника Службе за правне, кадровске и опште послове ЦИП-а.

„Саобраћајни институт ЦИП је водећа пројектантска и инжењеринг компанија у Србији и региону Балкана у области истраживања, планирања и пројектовања у сектору саобраћаја и транспорта, грађевинарства, архитектуре и осталих области, са традицијом дужом од једног века, истакао је Марковић и саопштио да CIPtim има око 460 запослених. Они поседују



330 инжењерских лиценци које је издала Инжењерска комора Србије. Поменути институт има 43 компанијске лиценце, које су дефинисане решењем Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије.

Према Марковићевим речима, CIPtim планира и пројектује саобраћајно-транспортну инфраструктуру, примењујући савремене технологије са циљем формирања модерне инфраструктурне мреже. До данас је пројектовао више од 3.000 km железничке инфраструктуре и више од 1.500 km путне инфраструктуре. Када је реч о железничкој инфраструктури,

ЦИП је израдио техничку документацију за модернизацију и реконструкцију 34,3 километра деонице пруге Београд–Стара Пазова на двоколосечној и четвороколосечној прузи Београд–Суботица–Келебија за брзине од 120, 160 и 200 km/h. Пројекат укључује четири надвожњака и један подвожњак. Путнички саобраћај се одваја од теретног у зони београдског железничког чвора. Пројектом је планирана и модернизација железничке деонице између Београд Центра и Батајнице, укључујући и железничке станице Нови Београд, Земун и Земун Поље. Такође, предвиђено је и раздвајање путних прелаза од

нивоа пута на још два колосека, односно, реконструкција железничких станица у Батајници, Новој Пазови и Старој Пазови. Саобраћајни институт ЦИП је израдио техничку документацију за модернизацију и реконструкцију 40,4 километара деонице Стара Пазова–Нови Сад на двоколосечној прузи Београд–Суботица–Келебија за брзине до 200 km/h. Пројекат обухвата 24 железничка објекта дуж пруге (мостови, вијадукти) и железнички тунел Чортановци са две тунелске цеви, од који је лева дугачка 1.150 метара, док је десна нешто краћа, са дужином од 1.091 метар.

В. Гојић Вучићевић

Конференција завршена техничком посетом

Обилазак Прокопа и "Плавог воза"

Научностручне конференције оваквог академског ранга као што је RailBelgrade 2023. поред главног програма конференције имају и додатне едукативне и стручне активности. Једна од таквих активности која је организована у склопу ове међународне конференције јесте техничка посета Железничкој станици Београд центар. Циљ посете био је да се учесници конференције упознају са историјатом београдског железничког чвора и начином функционисања и рада железнице у Србији.

У сарадњи са компанијама у железничком сектору: „Инфраструктура железнице Србије“, „Србија Воз“ и „Железнице Србије“ ад, након свечаног затварања конференције у петак, 28. априла, организована је техничка посета Железничкој станици Београд центар. На перону станице учесницима конференције обратио се шеф станице Горан Максић, који је гостима испричао о историјату и настанку станице, о тренутним радовима у станици и плановима за даљу изградњу. Владан Кркобабић, ди-

ректор Сектора за саобраћајне послове „Инфраструктуре железнице Србије“ укра-

конференције.

Заједно са професорима са Саобраћа-



Горан Максић, шеф станице Београд центар и Владан Кркобабић, директор Сектора за СП, са учесницима конференције

кто је испричао гостима о развоју самог београдског железничког чвора, као и о радовима на прузи за возове великих брзина, која је посебно интересовала учеснике

јног факултета који су у Локалном организационом одбору конференције и који су организовали ову техничку посету: проф. др Предрагом Јовановићем, проф. др Сањином Милинковићем и проф. др Норбертом Павловићем, учесници су били у прилици да уђу и погледају постављену гарнитуру „Stadler KISS“, а потом да се гарнитуром „FLIRT“ провозају до Раковице. У станици Раковица за учеснике конференције на перону је био постављен „Плави воз“. О историјату овог воза и занимљивостима гостима је причао Зоран Пиштићат из „Србија Воза“, који је по групама провео све госте кроз један од најпознатијих и најпопуларнијих возова у целом свету.

Током трајања Конференције, учесници су имали прилику да посете и Железнички музеј.

Б. Гордић



Леи Ние, декан Саобраћајног универзитета у Пекингу, са студенткињама

Железничка техничка школа

„Србија Воз“ стипендира најбоље ученике

Од наредне школске године ученици Железничке техничке школе у Београду имаће прилику да стекну стипендије Акционарског друштва за железнички превоз путника „Србија Воз“. Како је договорено са руководством компаније, три ученика са сваког смера добиће стипендију, а тиме и прилику да се касније



Златко Радосављевић,
директор Железничке техничке школе

запосле у „Србија Возу“, изјавио је за наш лист директор Железничке техничке школе Златко Радосављевић. Одлука менаџмента да коначно отвори врата своје фирме младим и перспективним ученицима за

сваку је похвалу, тим пре што се ради о кадровима који ће ускоро постати важан стуб читавог железничког сектора.

„Железница је у процесу модернизације и унапређења целог система. Потребни су јој млади људи који добро владају својим знањем и вештинама, а наша установа управо такав кадар школује. Надам се да ће и друга железничка друштва, ускоро следити пример „Србија Воза“, каже за „Пругу“ директор школе.

Радосављевић напомиње да су средства за симулаторе и опремање кабинета за практичну наставу омогућена првенствено пројектима наше и владе Немачке.

„Циљ овог улагања јесте да се ученицима обезбеди обука каква већ постоји у Ваздухопловној академији. Наредног лета очекују нас велики радови у школи, пошто смо у обавези да припремимо и просторије за симулаторе. Биће то заиста велики посао. Надам се да ће на крају све испасти онако како треба“, каже Радосављевић.

Поред крупних промена које очекују Железничку техничку школу, крај наставе биће веома важан и за ученике који завршавају трећи степен.

„Министарство просвете, наложило нам је да при крају ове школске године уче-

Пеј смерова

У Железничкој техничкој школи зајослено је 55 наставника, док је са железнице догађајно аниђавано 18 сарадника. Ове школске године наставу похађа укупно 476 ученика, што је знатно мање у односу на 2008/2009. годину када је у школи било више од 1.000 средњошколаца. Образовни профили у ЖТШ углавном су исти као и рошле године, па се будући железничари моју едуковати на једном од њих љосиојеђих смерова: Транспортни техничар у железничком саобраћају, Техничар телекомуникационих технологија, Техничар за безбедносн железничко саобраћаја, Техничар вуче (машиновођа) и Техничар ујрављања железничким саобраћајем.

ници на смеру „Транспортни техничар у железничком саобраћају“ морају полагати завршни испит. Сви ученици су обучени за рад на најсавременијим апликацијама које се користе код превоза путника у унутрашњем и међународном саобраћају. Посебна пажња поклања се пословној комуникацији са корисницима, како на српском, тако и на страном језику који ученици сами одаберу“, објашњава Радосављевић.

У разговору за „Пругу“, директор ЖТШ истиче да се стручни предмети реализују кроз теорију и вежбе, које се обављају у мањим групама и у кабинетима опремљеним за извођење вежби. У завршним годинама вежбе из појединих предмета се обављају и у железничким предузећима за превоз робе и путника.

А. Стојковић

Смотра електротехничких школа

Регионално такмичење

На регионалном такмичењу електротехничких школа у Београду, одржаном последње недеље априла, знање из електротехнике, електронике и енергетске електронике „извагали“ су ученици из седам градова. Према речима директора Железничке техничке школе, Златка Радосављевића, сви учесници такмичења били су веома задовољни узамим гостопримством Железничке техничке школе која се још једном потврдила као одличан домаћин оваквих смотри.

„Представница наше школе Нина Симић такмичила се из Основа електротехнике 1. Она је остварила солидан резултат. Овом приликом се у име образовне установе коју представљам, захваљујем Академији техничко-уметничких струковних студија Београд (Одсек Висока школа електротехнике и рачунарства) и Дому ученика „Патријарх Павле“, казао је Радосављевић.

Из области Основи електротехнике 1 и 2 учествовало је по 30 ученика, док је из Електронике знање укрстило 25 ученика. Своје вештине на плану енергетске електронике проверило је 22 ученика. Говорећи о Заједници електротехничких школа Србије, директор је саопштио да поменуто невладино пословно удружење средњих струковних школа преваходно постоји ради остваривања циљева у области развоја средњег стручног образовања.

„Заједница електротехничких школа Србије организује такмичења ученика као и производних делатности у оквиру практичне наставе. Бавимо се, такође, и издавачком делатношћу у оквиру прибављања и објављивања стручних текстова, стручне литературе, упустава, односно, школских образаца за потребе електротехничких и других школа.“

Како објашњава Радосављевић, у сарадњи са ресорним министарством, Заједница даје и мишљење о мрежи електротехничких школа, као и мишљење о увођењу новог плана и програма образовања.

А. Стојковић



Годишњица гранатирања воза у Грделичкој клисури

Жртве се никада не заборављају

„Не треба се бојати људи већ нељудског у њима“, уклесана је порука на мерменом спомен-обележју, подигнутом поред моста изнад реке Јужне Мораве у Грделичкој клисури. У знак сећања на велику трагедију током НАТО агресије на Србију окупали су се, као и претходних година, представници железничких компанија, локалне самоуправе, друштвених организација и бројни грађани.

Иваном Булајићем, железничари су минутом ћутања и полагањем венаца на месту страдања одали пошту и још једном обновили завет незаборављања све жртве овог страшног злочина према цивилима.

Подсетимо, 12. априла 1999. године, у 11.40 сати гранатиран је међународни експресни воз број 393, који је саобраћао на релацији Београд–Ниш–Скопље–Солун. Од четири пројектила два су пого-



Делегација „Србија Воза“ на челу са в.д. генералним директором Иваном Булајићем

имала је само шест година. Повређено је 44 људи, а троје настрадалих никада није идентификовано. Међу настрадалима у гранатираном возу била су и двојица железничара, кондуктер Зоран Јовановић, који је био на свом радном задатку и његов колега Петар Младеновић као путник. Железничка пруга и мост били су потпуно онеспособљени за саобраћај. Према незваничним информацијама, највише цивила током читаве агресије на Савезну Републику Југославију погинуло је управо у овом возу, а тачан број, нажалост, никада није утврђен. Српске железнице и читава Србија не заборављају страдања од пре двадесет четири године. Сећање на жртве гранатираног воза, наше погинуле колеге и разрушену железницу не бледи ни након две и по деценије. Железнички мост у Грделичкој клисури увек ће се сматрати симболом страдања железничара и железнице.

Љ. Богдановић

Памтимо и шаљемо јоруку мира

„Наша је обавеза да памтимо и ојомињемо, да се оно што се овде десило не деси више никада и никоме! Са овој месту шаљемо јоруку мира, слободе, разумевања, љошребе да се саираде јорушени мостови и да сваки јушник безбедно стиине тамо куда се ујууио. Тако једино можемо знаи да животи оних којима данас јолажемо венце нису узалудно јоложени“, рекао је традоначелник Лесковца Горан Цветиановић на комеморативном скују исијред мостиа у Грделичкој клисури. Он је наипасио да је овај вијадукт местио великој сијрадања шоком НАТО аиресије и колико јод желели да ја избришемо из јрошлосити, остиаће заувек део нашеј иденитишеша. Комеморативни скуј симболично је окончан јроласком воза јреко Грделичкој мостиа.

Железничка делегација пренела је саосећање породицама и одала пошту страдалима на овом месту. Предвођени в.д. генералним директором „Србија Воза“

дила Грделички мост, а два воз. Трећи и четврти вагон су тотално уништени, док су локомотова и први вагон у великој мери оштећени. Према званичним подацима погинуло је 15 путника, а најмлађа жртва



Станица Београд центар

Организација саобраћаја на највишем нивоу

"Са 250 до 270 возова колико сваког дана прође кроз популарни „Прокоп“, Станица Београд центар неприкосновена је по обиму саобраћаја у овом делу Европе. Возови одлазе у готово свим правцима (Нови Сад, Ужице, Ниш, Лапово, Шид, Зворник, Бар) и враћају се назад према важећем реду војње. Путнички саобраћај градске железнице, такође, пролази кроз станицу што је током јутарњег,

материјал увелико је припремљен и остављен у кругу станице.

"Када се и ови радови заврше, тада ћемо имати 10 колосека и 6 перона. Актуелна организација саобраћаја у станици Београд центар је да са трећег колосека иду БГ возови на релацији Овча–Батајница и на овај колосек долазе возови из Вршца. За возове из Ниша и ка Нишу резервисан је четврти колосек. Такође, на овом колосеку



Горан Максић, шеф станице Београд центар

Саду, Зворнику, као и БГ возовима за Ресник. Осим колосеком саобраћају БГ возови из Батајнице ка Овчи. На деветом колосеку су регио возови ка Новом Саду и ка Вршцу. Са десетог колосека полазе Inter City возови за Нови Сад", објашњава Максић.

Мали, али слојан колектив

"Колектив станице Београд центар има 16 њиховника возова, четири скрећничара, једног њомоћног радника и шефа особља станице.

Као шеф станице која је веома фреквентна, морам најлакши да заиста добро функционишемо као колектив. Имамо одличну сарадњу са станицом Јолиције и амбулантом нашег Завода. Турсмо да њомоћемо једни друјима", каже шеф станице Горан Максић.

"Срце станице је телекомандни центар који је један од најсавременијих у читавој Европи. У овом центру се прате возови, контролише и регулише саобраћај на ТК деоници од Београда до Новог Сада. На целој ТК деоници, само у станицама



Љубомир Ђорђевић, диспечер безбедности у станици Београд центар

односно, поподневног шпица нарочито видљиво по великој фреквенцији путника", изјавио је за наш лист Горан Максић, шеф станице Београд центар. У првој фази реконструкције изграђено је 8 колосека који су постављени на бетонској подлози, каже шеф станице „Прокоп“ и наводи да су у овој фази одрађени сви грађевинско-занатски радови. До сада је сређено укупно пет перона, два ходника и две косе рампе намењене путницима са пртљагом и слабопокретљивим лицима.

"Станични објекат је покривен са 135 камера које прате скоро сваки угао здања. Такав видео-надзор нам увелико олакшава посао и у неким кризним ситуацијама можемо одмах да реагујемо. Веома важна опрема у станици је аудио-визуелно-информациони систем АВИС, који путницима пружа све потребне информације о саобраћају возова. Такође, доскорашњи електрорелејни СС уређај замењен је савременим електронским, што отправницима возова у станици умногоме олакшава посао", објашњава Максић.

Према речима шефа станице, након прве фазе реконструкције остало је још само да се положи први и други колосек. Комплетан

су регио и експрес возови ка Новом Саду. Пети и шести колосек су главни пролазни колосеци смера ка Раковици и Новом Београду и кроз њих пролазе БГ возови од Земуну ка Реснику, Младеновцу и Лазаревцу. На овим колосецима пролазе агенцијске гарнитуре и возови за Бар и из Бара, а пролази и неколико шидских возова. Седми колосек намењен је за возове ка Новом



Београд Центар и Нови Сад отправници возова регулишу саобраћај, док су све остале станице између ова два града у надлежности ТК диспечера, истиче Горан Максић.

Док разговарамо са нашим саговорником, у објекту све врви од радника који раде на плочи. Уверили смо се на лицу места да то апсолутно не ремети текуће обавезе када је у питању функционисање саобраћаја.

"Радимо све у договору са извођачима радова. Моја обавеза је да им обезбедим приступ да могу несметано да раде, а да



станица у потпуности функционише. Заиста има дана када је напорно и захтевно испратити све, а да саобраћај и путници не осете", каже Максић.

Како сазнајемо, у плану је да се уради приступ станице Београд центар са ауто-пута, па ће тада бити знатно лакши прилаз овом железничком објекту, док је из Булевару кнеза Александра већ урађена приступна саобраћајница. Железничка станица Београд центар популарније Прокоп, настала

је као део пројекта изградње Београдског железничког чвора који је, седамдесетих година прошлог века, почео да спроводи тадашњи градоначелник Бранко Пешић. Идеја је била да се главна железничка станица премести из Савамале у Прокоп. Тиме је 80 хектара ексклузивног земљишта у центру града, тзв. Савски амфитеатар, ослобођен за даљу градњу.

А. Стојковић
Р. Ковачевић



Шарганска осмица

Почела летња сезона на Мокрој Гори

Овогодишња сезона саобраћаја туристичких возова на Шарганској осмици почела је 29. марта поласком воза "Носталгија" са станице Мокра Гора ка станици Шарган Витаси.

Према речима Жељка Шпијуновића, шефа Секције за превоз путника Ужице, воз "Носталгија" ће свакодневно саобраћати из станице Мокра Гора до станице Шарган Витаси. Редовни поласци возова су у 10.30 и 13.30 сати, а ванредни у 8.00 и 16.10 сати. Цена возне карте на релацији Мокра Гора – Шарган Витаси за одрасле путнике је 1.200, за децу од 6 до 14 година карте су 600 динара, а за децу до 6 година војње је бесплатна.

Уколико буде постигнут договор са представницима "Жељезнице Републике Српске" могуће је да ускоро крене и саобраћај на релацији Мокра Гора – Вишеград.

Према речима Александре Милутиновић, управнице МТК "Шарганска осмица", туристима су и ове године



на располагању ресторани, бифеи и сувенирница, али и неколико објеката за смештај. За организоване групе могуће

је организовати ручкове и вечере уз претходну најаву.

Ј. Вебер



Обележено 75. година од почетка градње Новог Београда

Акцијашаи Земуна и Новог Београда у посети Новом Саду

Дан омладинских радних акција, 1. април, ове године обележен је прославом још једног јубилеја - седамдесетогодишњице почетка градње Новог Београда, али и насапа на коме се данас налази железничка станица Нови Београд. Тим поводом група некадашњих акцијаша Земуна и Новог

дних акција из Земуна и Новог Београда пристигли су са разним обележјима, док се на перону виорила застава омладинске радне бригаде „Јозо Шћурла“ Земун. Сусрет акцијаша био је веома емотиван. Присећали су се времена када су заједно радили и дружили се, уверавајући једни друге да их године нису промениле. Међу акцијашима и некадашњим бригадирима био је и Велизар Поповић, председник Удружења учесника ОРА Београд-Бар.



Дружење је настављено у возу до Новог Сада, уз звуке гитаре и песму, а химна „Хеј хај бригаде“ орила се у возу. Поједини учесници су се први пут возили „Соколом“. Током пута ка Новом Саду, писац Стеван Стојановић је свима поклатио књигу „Људски

овом занимљивом штиву описани су људи и догађаји из периода градње. Један од занимљивих података је да је у првој фази изградње Новог Београда од 1948. до 1950. године учествовало преко 200.000 омладинаца који су били распоређени у 904

Добровољно анијажовање младих градишела

Омладина Југославије је већ иочешком Друој свешкој раиша ошћичела више-деценијско добровољно радно анијажовање у иружању разних облика иомоћи на обнови и изградњи земље. Од ослобођења до 1990. године, око два милиона младих градишела је широм Југославије са иреко 130 милиона радних саиши изградио 16 омладинских ируиа, ауишо иуиш „Браишсиво и јединсиво“ у дужини од 1.066 километра, 11 фабрика, велики број зграда и мноштво инфрасируктурних објеката. Највећи иодухваи била је изградња ируије Београд-Бар (1971-1976), дужине од 476 километра на којој се налази 254 тунела и 234 мосиа. На њеној изградњи учешћовало је 12.345 бриадире расиоређених у 234 бриадире, а на градилишима су били акцијашаи из 13 земаља.

Београда, на челу са својим бригадирима, окупили су се на железничкој станици Нови Београд, одакле је потом уприличена возња возом „Соко“ до Новог Сада. Окупљене бригадире, њих 60, поздравила је Драгица Раковић, председник Управног одбора Удружења учесника омладинских радних акција и волонтера Србије. Велики број бивших учесника омладинских ра-



век Новог Београда 1948. -11. април - 2023. Судар светова“, штампану у част 75. година од почетка градње Новог Београда. У

бригаде. На станици Нови Сад приређен је свечани дочек који су организовали представници

удружења бригадира Омладинских радних акција „Акцијаш“ из Новог Сада. Они су за госте из Београда организовали панорамско разгледање града аутобусом, а потом су заједно посетили Новосадски сајам. У просторијама СКУД „Железничар“ Нови Сад, за госте и њихове домаћине, организован је ручак уз пригодан програм ансамбла СКУД „Железничар“. Драгица Раковић је том приликом доделила захвалнице и поклоне Милораду Лонићу, директору ансамбла и председнику српског Културно-уметничког друштва „Железничар“ и Светозару Гатарифу, председнику Скупштине акцијаша Новог Сада



и волонтера Србије. Лонић се захвалио на посети акцијашима Земуна и Новог Београда, уз обећање да ће узвратити

Изградња 16 омладинских ируиа

Млади из свих крајева Југославије окупили су се 1. априла 1946. године на изградњи ирве омладинске ируије Брчко-Бановићи. Тај даишум иролаиен је Даном омладинских радних акција.

посету, а Драгици Раковић поклатио књигу „Свет тамбуре“. Мирјана Николић из Удружења грађана и потпредседница Туристичке организације Земун захвалила се на гостопримству, а СКУД-у „Железничар“ поклатио слику са панорамом Земуна, уз позив за долазак и дружење на Гардошу. Повратак за Београд био је организован са железничке станице Нови Сад возом „Соко“ у поподневним часовима.

Д. Милошевић
Ј. Вебер

Промоција монографије "Пруга снова"

Средином марта у Великој сали Руског дома у Београду одржана је промоција монографије „Пруга снова“ др Видоја Голубовића. Монографија је штампана поводом обележавања педесет година од почетка радне акције „Београд - Бар“ (1971-1975). О томе како је изгледала градња ове захтевне саобраћајнице по тешком и неприступачном терену из свог угла предочио је др Видоје Голубовић, један од учесника овог грандиозног подухвата. Омладинска радна акција Београд-Бар била је велика и масовна акција на којој је, у периоду од пет година (1971-1975), учествовало 12.500 акцијаша. Поред аутора о монографији су говорили и Светозар Мијаиловић, некадашњи председник Савеза социјалистичке омладине Србије, проф. др Аца Марковић, бивши председник комисије за ОРА у Председништву омладине Србије, Момир Марушић, учесник ОРА „Београд



- Бар“ и аутор више запажених књига о радним акцијама, Велизар Поповић, председник Удружења учесника ОРА „Београд-Бар“, а у време радне акције командант студентског насеља у Чајетини и заменик команданта главног штаба Акције. Доктор Видоје Голубовић је научни сарадник

на Институту за међународну политику и привреду у Београду. Написао је и објавио 15 књига, више од сто научних и стручних радова из различитих области. Уредник је више научних зборника и аутор неколико серијала о старом Београду.

Д. Милошевић

На прузи Јајинци – Мала Крсна брзине поново у распону од 70 до 80 km/h

Теретни саобраћај у пуном капацитету

Грађевински захвати на краку нишке пруге, Јајинци – Мала Крсна, у дужини од око 60 километара, потпуно су ревитализовали саобраћај на стратешки важном коридору према Смедереву. Девастирану железничку трасу неимари су „враћали у живот“ пуне три године. Возови су се у овом делу земље, годинама уназад, кретали просечном брзином од 10 до 20 km/h, што и не треба да чуди имајући у виду да је наведени потез био континуирано оптерећен теретним линијама са огромним брутом. Будући да је реч о кључној шинској вези смедеревске железаре и колубарског басена, било је питање времена када ће се кренути у санирање овог железничког крака. С обзиром на то да су у међувремену Руси већ санирали деоницу Велика Плана – Мала Крсна, радови су концептирани у складу са расположивим средствима из европског фонда. Приоритетно су нападане најкритичније тачке, па је тако нпр. деоница од Јајинаца до тунела Бели



Поток комплетно реконструисана (са дизањем старог и постављањем новог колосека, уз одговарајући тампон слој и засторну призму), док се на осталим пунктовима радило искључиво према пројектним предлозима стручних служби „Инфраструктуре железнице Србије“. Најзахтевније интервенције извођене су на старим железничким објектима који су углавном били предвиђени за дизел вучу. Тунели Стражевица, Бели Поток и

Липе, баш из тог разлога нису претрпели тоталну реконструкцију јер би, тврде инжењери, једноставније било изградити чак и потпуно нове објекте него капитално ремонтovati постојеће. Рехабилитација читаве трасе била је поверена конзорцијуму „Енергопроект – Colas rail“. На сређивању у доњег строја пруге били су ангажовани радници „Енергопроекта“, док се француска компанија „Colas rail“ концентрисала искључиво на горњи строј, речено нам је у Грађевинском сектору „Инфраструктуре железнице Србије“. Почев од маја 2019. године, када су се први оперативци појавили на овом краку нишке пруге, па све до коначног завршетка радова (22. јуна 2022. године), градилиште су опслуживали и бројни подизвођачи (АТМ, „Инграпомни“ итд). Мада је вредност инвестиције првобитно процењена у износу од око 50 милиона евра, захвати на самој прузи максимално су рационализовани, чиме је уштеђено близу два милиона евра. Поред уградње бетонских прагова на најкритичнијим деоницама, изграђена су и два нова армирана моста на старим темељима. Реч је објектима на 23. и 28. километру са некадашњим челиним конструкцијама у распонима од 50, односно, 80 метара. Најозбиљнији радови урађени су на потезу Јајинци – Бели Поток, као и од тунела Липе до станице Мала Иванча. На осталим деоницама претежно је мењана колосечна конструкција уз обавезно решетање засторне призме. Према речима Драгана Милутиновића, шефа ваљевске секције који је пуне три године као контролни орган био ангажован на овом краку нишке саобраћајнице – тунел Липе таргетиран је као најкомплекснија позиција на задатој траси.

Подлога у тунелу била је толико оштећена да је земља почела, буквално, да бубри, а из ње извире блато. Ту смо изградили одводне канале, као и комплетан подножни слој са наливањем бетонске плоче. На поткопавање тла, нову дренажу и бројне финесе дуж читавог профила објекта Липе (935 метара), утрошено је скоро две године. Стари камени свод тунела нисмо дирали јер је био у задовољавајућем стању. Путне прелазе на ревитализованом делу међународног железничког коридора 10, такође смо модернизовали, што је у конкретном случају подразумевало и инсталацију гумених панела на 32 дру-



мско-шинска укрштања са локалним и регионалним саобраћајницама, каже за наш лист Милутиновић и с тим у вези наводи да је током реконструкције пруге, Смедерево све време снабдевано угљем из колубарског басена 30 километара дужом трасом преко Велике Плана.

Са „новим“ пројектованим брзинама у распону од 70 до 80 km/h теретни транспорт се одвија у пуном капацитету. То је резултирало и неупоредиво јачом фреквенцијом робног саобраћаја у односу на период од пре 22. јуна 2022. године. Притом, не треба занемарити једну лимитирајућу околност, а то је да на поменутом краку железничке мреже – телекоманда практично није у функцији. Остварени бруто на обновљеном делу нишке пруге далеко премашује цифре којима се могу похвалити железничари на барском колосеку. Наведену тврдњу можда и најбоље илуструје чињеница да се на траси преко Врчина, Мале Иванче и Умчара дневно евидентира бар десет карго линија више у односу на број теретних композиција према Пожеги. Податак свакако за респект, тим пре што се овдашњи робни саобраћај реализује у условима смањене пропусне моћи пруге, односно, са ангажованим отправницима возова дуж читаве трасе.

А. Ранковић

Пружна деоница "Шарганска осмица"

Брига о сваком метру туристичке пруге

Поред популарног „Гире“, машиновођа и возопратног особља, на мокрогорској рути 8, туристи ретко када приметите и једну малу, али одабрану групу пружних радника која свакодневно брине о њиховој безбедности. Пружну деоницу "Шарганска осмица" која је задужена за одржавање колосека у дужини од 15,3 километра (на потезу Мокра Гора – Шарган Витаси), као и деонице од 6,8 километара (од Мокре Горе до границе са Босном и Херцеговином), чине свега петорица вредних радника. Они свој посао обављају стручно, професионално са једним, заиста, нарочитим ентузијазмом. Због специфичности пруге (једина пруга узаног колосека овог типа у Србији), радни задаци се обављају под специфичним условима, али и посебном механизацијом. Према речима Радована Панића, шефа ПД "Шарганска осмица", присуство радника на туристичкој железничкој траси у време саобраћаја је свакодневно. У раним јутарњим сатима, опходар пруге, пешице обилази пругу од станице Шарган Витаси до Мокре Горе. После обиласка и прегледа, који у просеку траје нешто више од 3 сата, подноси се извештај отправнику возова у станици Мокра Гора, након чега се пруга отвара за саобраћај. По потреби, у паузи између полазака возова, на појединим местима се одради подбијање дрвених прагова. У редовне послове убрајају се, такође, регулисање колосека и третирање зеленила. Поред ручне механизације, радницима су на располагању и моторна радна кола као и дрезина за превоз до места извођења радова. У овом возилу често се превози неопходан грађевински материјал, али и пружни прибор у случају интервенција.

Посао који нам је поверен радимо са великом посвећеношћу и пажњом. Пруга се контролише и одржава редовно, што је важан услов за безбедно одвијање саобраћаја. Током априла извођени су радови на пролазним колосецима у станици Мокра Гора, након чега креће и преглед и рад на деоници од Мокре Горе до Државне границе са Босном и Херцеговином. Као и многе наше колеге дуж пруга по Србији, суочавамо се са недостатком квалификоване радне снаге. У

овом тренутку би нам добро дошла бар још три радника који би стицали искуство уз надзор старијих колега. Веома нам је важно да на време



добивамо радну одећу и обућу. Рад током зиме, као и у време летњих врућина није нимало лак, али посао је посао, мора се урадити. Овај тим запослених је већ дуже време заједно, добро је уигран и веома добро познаје сваки метар пруге, као и остале „тајне“ овог јединственог ускоколосечног коридора, каже за наш лист Радован Панић, шеф Пружне деонице "Шарганска осмица".

Мада је терен углавном неприступачан, колосек је захваљујући редовном одржавању и стручном надзору, у добром стању. У периоду обилнијих падавина ту и тамо се могу јавити проблеми на дренажним и одводним каналима поред пруге. Мањи или већи одрони са стрмих литица моментално се санирају.

Ј. Вебер

Занатска радионица ЗОП-а "Панчево"

Реконструкција објеката после пола века

Крајем марта и почетком априла реконструисани су објекти занатских радионица панчевачког ЗОП-а. Након више од пола века (мали депо и радионица за поправку локомотива из 1926. године), коначно су прилагођени савременом времену. У екстеријеру је замењена комплетна кровна конструкција, док су у ентеријеру промене електричне и санитарне инсталације. Запослени у овој радионици добили су нов мокри чвор, тоалете и одељке за туширање. У појединим просторијама уграђене су нове подне плочице, спуштени плафони,



а комплетно су окречени и зидови. Према речима Ненада Костова, шефа занатске радионице ЗОП-а "Панчево", на овом објекту практично се ништа није улагало протеклих пола века. „Зидови су били пуни влаге, а услови за рад у таквим просторијама готово немогући. Реконструкцијом зграде и реновирањем радних просторија створили су се добри услови за лепши радни амбијент што ће, свакако, бити од великог значаја за запослене“, каже за „Пругу“ Костов.

У овој занатској радионици уради се приличан број ремонта и поправки малих моторних дрзина на територији Јужног Баната. Овде се, такође, сервисирају и лаке грађевинске машине и упоредо реализују најзахтевнији браварски, металостругарски и столарски радови. Очекује се да у најскорије време отпочну и радови на уређењу фасаде зграде, као и сређивање приступних стаза и прилазног пута.

Ј. Вебер

Организациона јединица за контактну мрежу „Пријепоље“

Младе колеге успешно савлађују радне задатке

Организациона јединица за контактну мрежу „Пријепоље“ Сектора за ЕТП привредног друштва „Инфраструктура железнице Србије“ после вишегодишње паузе добила је нове запослене. Младе колеге су се за кратко време успешно упознале са радним задацима и проблематиком која прати рад ове јединице. Током деведесетих година прошлог века у ОЈ „Пријепоље“ било је запослено 26 радника, да би њихов број нагло почео да опада после 2000. године. Најмање запослених било је 2017. године, и то свега четворо: шеф, два електричара и возач.

„После више година апеловања пословодство „Инфраструктуре железнице Срби-

неко време“.

По речима Милића Бујака, тешка моторна дрезина серије ИЖС 911-318 је у солидном стању, радни задаци се успешно обављају, мада би због специфичности и обима посла овој јединици била потребна још једна дрезина.

„Поред дежурстава и интервенција на терену запослени су често на прузи где контролишу стање мреже. У тунелима влада правило да до три метра висине тунеле одржавају радници ЗОП-а, а од три метра па до горњег зида тунела јединица КМ-а“, каже шеф и додаје да је рад дежурне екипе у редовном турнусу.



Милић Бујак, шеф ОЈ за контактну мрежу "Пријепоље"

одржавају се и 4 неутралне секције које се налазе у Прибојској бањи, Пријепољу теретној станици, Бродареву, као и на самој граници са Црном Гором.

„Посла има много, услови нису увек лаки за рад, али оно што охрабрује јесу млади запослени који су научили да веома успешно савладају све проблеме на терену и заврше задатке који су им поверени“, закључује Милић Бујак и истиче да су они од првог дана показали да их посао који раде веома занима и да су спремни за стицање нових знања и искустава.

Ј. Вебер



је“ дало је сагласност да се нашој јединици прикључе нови радници. Тако је од 2020. године до данас примљено седморо младих радника. Укупно их је дванаест, од чега је осам електричара, мада рад на терену и специфичност саме инфраструктуре која се налази у њиховој надлежности захтева још већи број“, каже шеф ове организационе јединице Милић Бујак.

„Ово је једна од најтежих деоница за одржавање контактне мреже у Србији, нарочито у делу уз саму реку Лим“, каже Бујак и објашњава да су зими највећи проблеми. Влага се веома брзо кондензује у тунелима и за веома кратко време се због тога појављују леденице које су опасне за безбедно одвијање железничког саобраћаја. „Поред леденица“, наставља шеф, „проблем праве и бројне птице. Оне у тунелима приликом додиривања контактне мреже у многим случајевима праве кратке спојеве, који резултирају оштећењима разних компоненти и прекидом саобраћаја на

Шеф јединице поред својих обавеза везаних за струку обавља и послове складиштења и танковања горива у дрезину, води магацин резервних делова, прави распоред и план рада за запослене и води евиденцију радног времена. Заштитна одећа и обућа стиже редовно, и по речима радника, солидног је квалитета.

Територија коју одржавају запослени Организационе јединице за контактну мрежу „Пријепоље“ простире се дуж барске пруге и то од Државне границе са Црном Гором (око два километра од пограничне станице Врбница), па све до станице Јабланица, тј. до тунела број 100, одакле мрежу одржавају запослени из ОЈ „Ужице“. На територији од Јабланице па све до црногорске границе (дужина 120 км са свим споредним колосецима који су под КМ-ом) налази се 46 тунела у којима је одржавање контактне мреже веома специфично и тешко, нарочито у долини реке Лим и то од станице Пријепоље до Врбнице. Поред тога,

Организациона јединица ЗОП "Панчево"

Изведени радови на вршачкој прузи

Радници панчевачког ЗОП-а у сарадњи са колегама из службе за механизовано одржавање пруга Београд изводили су у протеклом периоду радове на одржавању вршачке пруге. Интервенисано је на отвореној прузи између станица Панчево главна, Панчево варош, Банатско Ново Село, Владимировац и Алибунар. На неколико пружних прелаза извађене су бетонске плоче како би машине за подбијање могле неометано да подбију колосек. Све помоћне радове изводили су железничари Пружне деонице панчевачког ЗОП-а и Занатске радионице. На овој прузи одвија се интензиван саобраћај током 24 часа са 12 путничких и десетак теретних композиција разних оператера. Према ранијем плану предвиђено је да у скорије време пруга од Панчева до Вршца и Државне границе са Румунијом буде електрифицирана. Тиме би се остварила директна веза електровучом са Темишваром, Букурештом и Луком Констанца на Црном мору, одакле се део робе и контејнера најчешће превози.

Ј. Вебер



Додатни ангажман за железничаре у Вреоцима

Угаљ из Индонезије пругом до ТЕНТ-а

Током зимских месеци, станица Вреоци се усталила и као дистрибутивни центар за нову карго линију. Индонезански угаљ који је у нашу земљу допреман железницом из црноморске луке Констанца, стигао је рутом преко Вршца и Панчева, најпре до поменутог индустријског чворишта, а потом и до крајњег одређишта, обреновачког ТЕНТ-а Б. Према речима колега из Рударског басена Колубара, „црно злато“ са Далеког истока транспортовано је возовима румунског приватног превозника

и гарнитурима нашег националног оператера „Србија Карго“ у односу 50:50 %. Композиције су најчешће бројале 25 до 26 кола, с тим да се на деоници од Ресника до Беле Реке, због захтевног успона користила тзв. локомотива потискивалица. Поменута кампања подразумевала је и додатно ангажовање за отправање возова у Вреоцима будући да су ови позамашни товари изискивали ванредно заузимање станичних колосека на 37. километру барске пруге. Највећи део терета из Индо-

Пола геценије са исџим раніом

Мултифункционална станица која за крајње време своју ушварну намену може промениџи и џосџаџи двоколосечна џруџа до ТЕ Никола Тесла, изџубила је сџраџешки важну референцу - џрви рані, џочешком фебруара 2018. џодине. Променом саобраћајној сџаџуса „ТЕНТ-овом џрозору у свеџ“, смањени су и коефицијенџи овдашњим радницима. Колеџе у сџаници Вреоци ову админисџраџивну неџравду џумаџе крајње еџакџно. Лични дохоџи су им, џверге, смањени за око 12 до 13 %, џџџо је на џоџишњем нивоу џџџово једна џлаџа мање. Имаџуџи у виду чињеницу да уџљара веџ геценијама нема досџџојну конкуренџију џо џромеџу робе на барском коридору, можда би наведену одлуку џребало макар џреисџџаџи? Тим џре џџџо у овој сџаници раде вероваџно и најобучениџи железничари.



незије (око 80 %), допремљен је баржама из Констанца до ТЕНТ-а А и ТЕНТ-а Б, саопштили су нам у железничкој угљари која је, ове зиме, као дистрибутивни центар индонезанског угља, такође, допринела енергетској стабилности наше земље.

А. Ранковић

Дарко Ичагић, помоћник шефа Секције за превоз путника Ужице

Читав радни век у саобраћају

Плава отправничка униформа смешила се Дарку још у време док је „Гира“ јездио узаном пругом вукући кратке вагоне између Прибоја и Сарајева. Животни пут јединог сина старог вишеградског железничара, Слободана Ичагића, био је кудикамо предвидљивији од већине његових вршњака у Источној Босни. Када је 1967.



године дошао на овај свет, отац му је увелико дочекивао и испраћао парњаче у станици Међеђа. Сасвим је могуће да су све те станичне скалације (скретнице, колосечни материјал, светлосна сигнализација) већ у раном детињству импресионирале нашег саговорника, јер он је и као клинац тачно знао од ког ће посла живети.

Када је 1974. године угашена узана пруга, оца су пребацили у станицу Штрпци. Ја сам школске дане и даље проводио у Међеђи која је у оно време словила за важну раскрсницу старих железничких коридора према Сарајеву, односно, Прибоју. Биле су то много стабилније године него данас, па су железничарима у трајној прекоманди, због лојалности компанији, често додељивани станови. Отварањем барске пруге 1976. године, сви се пресељавамо у Прибој, а отац наставља са својим отправничким турнусом у станици Штрпци, све до одласка у инвалидску пензију 1995. године, говори за „Пругу“ актуелни помоћник шефа Секције за превоз путника Ужице.

Као стипендиста ужичке секције, Дарко наставља школовање у ЖОЦ-у, где 1986. године добија диплому саобраћајно-транспортног техничара. Након обављеног приправничког стажа у станици Прибој, први

посао добија у станици Гостун (данашња Врбница). Мада је на почетку каријере плату зарађивао готово 70 километара далеко од куће, није имао разлога да буде незадовољан. Радио је у турнусу, имао тек нешто више од 20 година, а што је најважније и барска пруга је била релативно млада.

„До Гостуна сам у то време путовао једва 50 минута. Тамо сам већ био рутинирани оперативац будући да сам у приправничкој пракси прошао буквално све. И саобраћајне и комерцијалне послове, био магационер, радио маневрисање, седео у путничкој и робној благајни“, евоцира успомене за наш лист Дарко Ичагић уводећи нас романеском драматургијом у најзанимљивију епизоду своје богате професионалне каријере.

Трогодишњи период рада у станици Златибор дефинитивно памтим као најдинамичнију фазу мог вишедеценијског стажа на барском колосеку. Било је то време (1991 – 1994) када је викенд воз од Београда до Златибора пословично био крцат. Од престонице до Прибоја тада се путовало само три и по сата. Сећам се да сам као отправник возова, на путничком перону, често сретао познате јавне личности. Драган Кићановић и Милена Дравић редовно су користили ту викенд линију када би долазили на планину. Испред путничке благајне чекало је, некада, за возну карту и по стотину људи. Стизао сам у смени да радим и комерцијалу и да регулишем комплетан саобраћај на барској прузи. Раних деведесетих година прошлог века железница је још увек имала доста запослених, али се то у малим службеним местима попут станице Златибор готово и није осећало. Нас је конкретно било само

епоеју. Све се, вели, лепо склопило па по први пут у каријери више није морао да путује возом 50 и више километара у смену. „Вишак“ слободног времена искористио је на најпаметнији начин.

Марија и Димијтра

Након средње медицинске школе у Ужицу, сестрица ћерка Марија (27) одмах налази посао у Сирци. Данас ради у једној приватној београдској клиници. Димијтра (21) је, иакође, сестра звањем медицинске сестре, али и убрзо уисла књижевности на Филолошком факултету. У међувремену је дојурала до шесте године студија.

Светлана је здравствени радник. Болница у Прибоју се, иначе, налази преко пута железничке станице. Она је ишла на посао и враћала се увек поред станице, тако сам је и приметити. Забављали смо се само три месеца и исте године венчали. Убрзо су стигле и ћерке, сумира породични биланс колега Ичагић, наводећи успут да су и Марија и Димитра кренуле на мајчину страну, бар када је у питању базично образовање.

Ретко ћете на прузи срести саобраћајца који попут нашег саговорника са таквом емоцијом и топлином беседи о путницима. Комуникација са људима испред путничке благајне или на станичном перону пред полазак воза, то су за њега били и остали најдражи моменти у каријери. Десетогодишње отправничко искуство вешто је имплементирао на новим дужностима, а оне су се од 1997. године ређале баш према његовим жељама.

Прелазим те јесени на путничку благајну и наредних једанаест година радим посао који највише волим. Могуће је да су у по-

Сестрић Марко

Да ја нисмо ишли о оцу, мајци и осталим члановима породице, колега Ичагић вероватно о свом славном рођаку никада сам не би говорио. Обе сестре су се, вели, удале у Прибоју, а једна од њих је мајка кошаркашког репрезентативца Србије Марка Гудурића. Ујак Дарко редовно праћи мечеве сјанбулској „Фенербахчеа“ у којима његов сестрић уружа стандардно добре партије. Нарочито је, каже, поносан на Марков одлучујући кош у финалу Европског првенства за репрезентације до 20 година, када је Шпанцију (2015. године) сам „оборио на њега“, а касније иролашен и за најкорисније играча шампионата.

двојица, ја и колега са систематизованим радним местом чувара пруге“, каже Ичагић.

Своју животну сапутницу упознао је скоро па очекивано баш на железничкој станици. Те 1994. године добија распоред у станици Прибој, где је као приправник фактички и отпочео своју железничку

словодству препознали тај мој ентузијазам у комуникацији са народом, па су ме 2008. године, најпре именовали за шефа продаје у станици Пријепоље, а након реструктурирања компаније (2015) и на позицију шефа станице за путнички саобраћај“, каже Дарко и подсећа нас да је у граду на Ђетињи тек последњих пет година.

Иако у његовом си-ви-ју стоји да је од 2018. године до данас мењао организационе дужности у оквиру ужичке секције за СКП („Србија Воз“), де факто се и није пуно тога променило. И данас живи са супругом у Прибоју, а радно место му је у станичној згради Ужице.

„Првих дванаест месеци након распореда на нову позицију, обављао сам дужност помоћника шефа ОЈ за саобраћајно-комерцијалне послове. Врло брзо је стигло и унапређење, па сам руководио овом организационом јединицом. Од 2021. године до данас, ја сам заправо други човек читаве ужичке секције под чијом су ингеренцијом и ОЈ „Краљево“, односно, ОЈ „Косовска Митровица“.

Пуно се тога променило на железници од те 1986. године када је колега Ичагић први пут обукао плаву униформу. Некада си, каже он, као отправник возова са свеском испод мишке стајао мирно и пред шефом станице, а камоли пред директором сектора. Војничког рапортирања у службеним местима данас више нема, али је без обзира на све, одговорност и даље огромна.



Руководити секцијом са 110 запослених људи (кондуктери, путнички благајници, маневристи) преозбиљна је ствар, таман и да није у питању железнички транспорт на барској прузи. Када пред собом имате човека

који о таквом једном систему брине на заиста перфектан начин, то морате поштовати. Да ли ћете му због тога евентуално и салутирати, најмање је важно.

А. Ранковић

Осмех и лепа реч остају заувек

Збогом, драги пријатељу!

Наш дугогодишњи колега и пријатељ из Ниша, Жарко Ристић, преминуо је 8. маја 2023. године после дуге и тешке болести. Жарко је рођен 1959. године у Постојни у Словенији, а читав животни и радни век је провео у Нишу. Ту је и завршио гимназију „Стеван Сремац“, а после и школу Југословенског института за новинарство. Своје прве новинарске кораке је направио у нишком омладинским листовима и Радио Нишу. Више од шест година је радио као дописник „Борбе“ из Ниша, а од 1990. године је дописник информативног листа „Пруга“ у којем остаје до 2019. године када прелази у Медија центар „Инфраструктуре железнице Србије“. Био је дугогодишњи члан Удружења новинара Србије.

Жарко је волео новинарство и био рођени новинар. А ту своју љубав пренео је и на железницу. Увек је био поносан што је и новинар, и железничар, спреман да у свакој прилици брани обе своје професије. Готово тридесет година, Жарко је извештавао о свим важним збивањима у Нишком железничком чвору. Сви железничари из Ниша, Зајечара, Лесковца и других места са јужне пруге га се радо сећају јер је стално био уз њих, пратећи не само рад него и живот железничких радника и њихових породица. Стизао је свуда и на свако место, увек показујући своју ведру нарав. Осмех је имао и за колеге у редакцији и за саговорнике на терену. Некада возом, а најчешће на бициклу је стизао и до најудаљенијих кутака Нишког железничког чвора.

Жарко није бележио само лепе тренутке на железници. Значајан је низ његових чланака и извештаја током бомбардовања 1999. године када је, не марећи за опасност, излазио на терен и радио свој новинарски посао. Од првих новинарских дана, имао је праву реч за сваку ситуацију са којом се сусретао у свом послу. И сваку информацију, сваку истину, умео је да пером забележи и искаже тачно и прецизно, а опет одговарајуће и одговорно.



Поносио се својом породицом и успесима своје деце, а нарочиту нежност је показивао према својим унуцима. Својим ведрим духом и оптимизмом освајао је пријатеље и колеге, али и своје саговорнике. Пун знања и искустава, на занимљив и духовит начин умео је да их пренесе другима, због чега је био посебно омиљен у друштву. Био је увек расположен и волео да се дружи са пријатељима и колегама, преносећи им делић свог осмеха, ведрине и доброг расположења.

Железничко новинарство је остало сиромашније за једног вредног и надамне посвећеног новинара, а сви ми за једног искреног и увек насмејаног колегу. Памтићемо га по осмеху и лепој речи коју је имао за сваког од нас.

Колеге из Медија центра „Железнице Србије“ ад и Медија центра „Инфраструктуре железнице Србије“



ВОЗОМ ПО СРБИЈИ

Између Дунава и Саве

Рума, вашарско-тамбурашка престоница Срема

На раскрсници важних железничких и друмских саобраћајница у подножју Фрушке горе и једва сат времена вожње железницом од српске престонице налази се Рума, живописни градић бурне историје и богате културне традиције. Ову живописну варош у срцу Срема са пуним правом називају још и вашарски, тамбурашки, по каткада и само фестивалски град. Многи

Румљани са поносом истичу да сви путеви у Срему воде баш преко њиховог места. На неки симболичан начин оно „помирује“ два дела Срема, доњи уз обале Саве који од милоште називају „свињским“ и горњи уз обронке Фрушке горе који називају „винским“. Шетајући централним улицама града могу се срести веома занимљиве зграде настале у различитим епохама. И за



Градски трг

туристе, као и путнике намернике, Рума има шта да понуди. Многе значајне привредне, културне и туристичке манифестације које се организују током целе године чине овај мали сремски град привлачним за све оне који желе да га посете и уживају у његовим чарима.

Културне манифестације током целе године

У Руми се током целе године одржавају бројне привредне, културне и туристичке манифестације. Чувени вашари који се организују још од 1747. године приређују се почетком сваког месеца. Међу значајнијим манифестацијама истичу се „Дани словенске писмености“ у мају, као и „Румфест“ у августу. Ова светковина пропига туризам и гастрономију Срема, мада вреди побројати и остале туристичке манифестације по Војводини: „Кобасицијаду“ у Турији, „Ракијаду“ у Ковиљу, „Дане

вина“ у Ривици те „Дан мангулице“ у Засавици. Октобар, је резервисан за „Фестивал тамбурашких оркестара“, а међу најпосећенијима свакако јесте и „Божична улица“ у периоду од католичког до православног Божића.

Пућом до Руме и пре 140 година

Железница је у Руму сграђена давне 1883. године из њивца Новог Сада и Инђије, у исто време када је њива сграђена и до Земуна, односно, Београда. Почетком 20. века изграђена је њива која је њивезивала Руму са Кленком и даље са обалом Саве, где је било њивезиванишће за бродове на којем се њивешиварала роба са бродова у железничке композиције. Јуна 1934. године сграђен је њивешивен у саобраћај велике железничко-друмски мост њиве преко Саве који је Руму њивезивао са Швајцем и њивешивном Србијом.

Богата туристичка и гастрономска понуда

Срем је познат по својим туристичким дестинацијама и гастрономији. Фрушка гора, чији су обронци удаљени свега десетак километара од Руме, представља прави туристички драгуљ. Нетакнута природа, бројни манастири, археолошка налазишта,



Градска управа

као и занимљива историјска места само су неке од дестинација које се посећују током целе године. Румски крај је познат по прерађевинама од меса. Надалеко чувени сремски свињскољи и прављење чувених сремских кобасица и куленатокомновембра и децембра привлаче велики број туриста и гостију, не само из Србије већ и из многих земаља у региону, па чак и из удаљенијих крајева Европе. У Руми се налази неколико ресторана са традиционалном домаћом кухињом и понудом домаћих специјалитета спремлених по старим рецептурама, а



Локомотива серије ЈЖ 62-074, плато железничке станице

неколико ресторана налази се у оближњем Врдику на Фрушкој гори.

Међународни програми и музички фестивали

Мада своје активности углавном реализује кроз позориште, филмски, музички и ликовни програм, Културни центар („Бранислав Брана Црнчевић“) у Руми организује и међународне програме сарадње са неколико музичких фестивала: Фестивал музичких друштава Војводине и Фестивал тамбурашких оркестара Србије. У центру активно раде аматерска друштва као што су: Градски тамбурашки оркестар „Бранко Радичевић“, Српско певачко друштво, Ансамбл народних игара и песама „Бранко Радичевић“, Румски тамбурашки оркестар „Плави чуперак“ као и Градско позориште.

„Сремске“ нудле

Данас у Руми послује неколико значајних приватних предузећа, као и неколико компанија из Кине и земаља Европске уније. То су фабрике које производе ауто делове, односно, конфекцију чији су кооперанти

Сјаница у Врдику – сјоменик културе

Услед њивешиванка експлоатације рудника уља у Врдику, њива од Руме до Врдика је 1968. године била зашћиворена за саобраћај. У врдничком локомотивском депоу налазили су се вајони и локомотиве из Фонда Железничког музеја, све до 1982. године када су њивешившени, а њива демонтирана. Данас је сјаница у Врдику зашћиворена као сјоменик културе. У њој се у њивешивљу налази њивешившељски објекат, док на сјивају живе њивешившељски њивешивмак железничара. Испред сјанице се налази врдничка аутобуска сјаница.

власници познатих модних и спортских брендова. Прошле године отворена је и фабрика за производњу нудли, власништво једног привредног магната из Непала. Треба истаћи да румска привреда запошљава више хиљада радника, не само из Руме већ и из околних места у Срему, што даје додатни подстицај развоју општине.



Градска библиотека

Савременим дизел возовима до тамбурашке вароши

Путнички саобраћај према Руми одвија се углавном савременим дизел и електромоторним гарнитурима. Од 19 пари возова током дана један пар саобраћа до Земуна, шест пари до Шида, исто толико до Београд центра. На правцу ка Зворнику у току дана има три пара возова до Шапца, док два пара саобраћају до Лознице и Зворника. Већ више година путници који долазе у Руму возом имају проблем са наставком путовања аутобусима, јер је постојећа аутобуска станица већ неколико година затворена и потпуно оронута.

Ј. Вебер

НАША ДЕЦА, НАША БУДУЋНОСТ

Радинка и Радован Јанковић

На очевој пружној деоници

Професионалне каријере наших младих колега, Радинке (31) и Радована Јанковића (34), трасиране су давно пре њиховог рођења. О марљивости и поштењу Милана Јанковића, ветерана барске пруге који је од недавно поново ангажован у ваљевској секцији, испричано је готово све у протекле четири деценије. Када вам је отац још од раних 1980-их присутан на колосеку где се небројено пута доказао и као човек и као железничар, све иде готово предвидљивим током. Кажу да живот не чине увек само добре карте. Судаћи по свему што данас видимо и знамо, чини се да су и Радинка и Радован најбоље одиграли када су им карте биле „најтање“.

У тренутку када је последњу школску годину (2010/2011) на ЖОЦ-овом смеру „саобраћајно транспортни техничар“ завршила са просечном оценом 5, Радинка је имала оца запосленог на железници. Када је 2015. године завршила и Вишу железничку школу, било јој је савршено јасно да ће чак и као струковни инжењер саобраћаја имати тек две „мршаве“ опције. Да се попут брата Радована врати назад у Горње Лесковице и посвети сеоским пословима или да остане у Београду и евентуално запосли у некој бакалници. Са амбицијом да у најкраћем времену постане део компаније коју је заволела у раном детињству, живела је Рада као подстанар у главном граду пуне две године и два месеца. Радила је у пекари на Бановом брду баш када јој је отац саопштио да напушта железницу са пуних 36 година стажа. Када је у марту 2018. године „Инфраструктура Железнице Србије“ на свом званичном сајту објавила конкурс за пријем нових отправника возова, нико од троје Јанковића није имао уговор о радном односу у железничком сектору. Радинкин старији брат Радован, након завршеног ЖОЦ-а, одмах је дигао руке од возова, сматрајући да су му тадашње шансе за рад у струци апсолутно никакве. Вест да ће му сестра добити посао у станици Ваљево, 15. маја те исте 2018. године, на систематизованом месту отправника возова, примио је у буковој шуми где је са оцем увелико извлачио трупце за продају. Заборавио је, вели, да се икада и школовао за кондуктера. Стечена диплома Железничке техничке школе скупљала је

прашину на полици изнад кревета пуних десет година. Сеоска свакодневица је, да боме, учинила своје па су већ бледа сећања на улицу Здравка Челара, постала још блеђа. Радинкиним запослењем ствари се коначно покрећу у жељеном смеру. Најпре за оца Милана кога су услед драматичног кадровског одлива у ваљевској секцији поново ангажовали на позицији пружног пословође, крајем 2021. године. Годину дана касније, врата компаније отварају се



и сину Радовану. Пружену шансу да обуче униформу пружног радника моментално прихвата, упркос добро разрађеном бизнису са дрвима. Мада се у кући његова реч и те како уважава, без обзира на то што је и отац у пуној снази, у ваљевској деоници никаквог самоуправљања нема. Ту је Милан неприкосновени шеф. На потезу од Ресника до Дреновачког Кика, колосек одржава добро уходана екипа пружних радника (8 људи), у коју се савршено уклопио и Радован Јанковић, син пружног пословође и брат најмлађе отправнице возова на барској прузи.

“Он код мене нема никакву протекцију,



што вам могу потврдити и колеге. Може да рачуна само на бесплатан превоз до станице Ваљево, јер на посао сваког јутра заједно долазимо. Кад завршимо на прузи шта имамо по распореду за тај дан, седамо у ауто и враћамо се назад у село. Посла је на имању увек преко главе”, каже за наш лист најстарији Јанковић, реферишући успут о проблематичним косинама у кањону реке Градац. Лично смо се уверили да о незгодним усецима и улазним Т-порталима до Ластре зна таман колико и о свом домаћинству у Горњим Лесковицама.

Посао на терену није лак. Мастан је и гарав, али Радовану то не смета. Радио је тај и на грађевини, копао канале. Причају у селу да комбајн вози као да се у њему родио. Са три хектара земље под житом, крупном стоком, озбиљном шумом и срећеним воћњаком, тешко да би Милан ишта сам постигао. Супруга Милена преминула је прошле зиме, изненада, у 52. години живота. Остасмо тако у кући само нас двојица. Свако јутро устајемо у 4.30. И зими и лети. Док он помуже краве, ја намирим овце и свиње. У 6 сати пијемо кафу, а у 6.20 седамо у кола и крећемо у Ваљево на посао. Увек смо тачни у минут, ту нема одступања. Од механизације имамо све. Два трактора, комбајн са прикључним справама, теренско возило, путнички ауто. Кад мало боље размислим, нисмо се превише ни мучили имајући у

виду где живимо. Пасивни су ови наши крајеви према Повлену, не можеш ни да замислиш”, искрено казује Милан док се са станичног колосека чује бректање мотора ТМД дрзине. Посматрамо железничаре који у шинском возилу ишчекују Јанковићеву команду за полазак према станици Самари. Ту је и Радован са алатом у руци, пожурује оца да заврши разговор.

Ваља кренути са подбијањем шина што је пре могуће. Најавили су захлађење и јаку суснежицу од поднева. Питамо обојицу, чиме ће и како Радинка на посао по мраку. Ангажована је већ десет дана као испомоћ у станици Косјерић, а турнус јој те вечери почиње у 19 сати. Одбациће је колима један или други, док заврше шта имају код куће. Добар део посла у штали, сестра је

вероватно одрадила, размишља наглас Радован одважно прилазећи оцу због нове заједничке фотографије. Овога пута за мајски број нашег часописа. Ко зна, можда ће баш овај чланак за не много времена од данас коментарисати нека будућа генерација Јанковића.

А. Ранковић

ПРИЧЕ ИЗ УПРАВЉАЧНИЦЕ

Ђорђе Старчевић, машиновођа „Србија Воза“

Интуитиван када је опасно

Ђорђа Старчевића, машиновођу београдске вуче, затекли смо на свом радном месту док се припремао у управљачници „Соко“ воза пред полазак ка Новом Саду. Једно време је радио као кондуктер, а краћи период био ангажован као пратилац у „Плавом возу“. У току рада ванредно је завршио четврту годину железничке школе, чиме је стекао звање машиновође. Пре осам година примљен је у београдску секцију за вучу возова, да би од августа 2015. године почео да ради за нову државну железничку компанију „Србија Воз“. Од тада до данас прошао је и доживео много тога на нашим пругама. Управљао је путничким и брзим возовима на релацијама до Суботице, Ниша, Бијелог Поља. Иако је као машиновођа имао доста непредвидивих и ванредних моментата, увек је, каже, успевао да их на неки свој начин превазиђе, покатакд и чистом интуицијом предупреди.

„Разних ситуација сам се нагледао управљајући возовима по српским пругама. Искуство које стичем и савете које примам од старијих колега су ми заиста од великог значаја. Захваљујући свему томе, успео сам да спасим и један млад живот. Било је то у јесен 2018. године. Управљао сам брзим возом који је саобраћао из станице Београд центар за Будимпешту. Било је мирно вече и ништа није слутило да ће се нешто озбиљније десити на прузи. Као и увек, максимално сконцентрисан на вожњу, приликом уласка у станицу Стара Пазова, на неколико стотина метара од станичне зграде спазео сам нејасну силуету, као да је наслонена на стуб контактне мреже уз саму пругу. Иако брзина није била велика, интуитивно сам почео да успоравам композицију одлучивши да из превентивних разлога зауставим воз, како би се уверио да ли је у питању нека особа са суицидним намерама. Натемпирао сам локомотиву да се заустави тик уз сам стуб. Отворио сам врата управљачнице и уз употребу батеријске лампе поред

стуба спазео младића не старијег од 30 година, ћутљивог и избезумљеног погледа. Љубазно сам га питао зашто ту стоји. Нешто је неразумљиво промрљао, одједанпут се окренуо и брзим кораком запутио преко пруге ка кућама. Био сам у чуду, нисам ни био свестан да сам ненамерно то вече могао да повредим непознатог младића или у најгорем случају угасим један млади живот. Моја интуиција се показала оправданом, а срце испунило срећом због паметног потеза и спречене трагедије. Да сам добро поступио говори и податак да је та иста особа била позната железничарима и полицији, још од раније, баш по свом чудном понашању”, каже Старчевић.

Ђорђе од прошле године управља модерним „Inter City“ возовима до Новог Сада. Мада је „Соко“ воз обезбеђен најсавременијим уређајима, он је и даље врло опрезан због потенцијалног присуства неовлашћених људи у пружном појасу. Без обзира на то што до сада и није било озбиљнијих инцидената на брзој двоко-



узран у сећању. Било је то прошле јесени, када се „Соко“ возом из Новог Сада враћао ка Београду.

„На првој кривини од новосадске станице, у насељу Подбара, при брзини од 100km/h, на свега педесетак метара, уочио сам мушкарца млађих година како седи поред колосека, буквално пола метра од пруге. У делићу секунде сам одреаговао и заведе брзо кочење, очекујући да зачујем туп ударац. Био сам убеђен да ће се тог тренутка обистинити најцрње слутње које су ми као у кошмару „пролетеле кроз главу“. Ипак, десило се чудо. У ретровизору сам видео да младић и даље седи тик уз пругу и да се само раменима спустио док не прође воз. Одједанпут сам почео да се презнојавам. Воз сам зауставио, а потом позвао отправнике и полицију. Тада сам у ретровизору видео истог младића како негодује, дижући руке увис, истовремено се удаљавајући (преко насипа и другог колосека) у непознатом правцу. Полиција је убрзо дошла, скинути су и снимци са уличних камера, али мистериозну особу нису успели да идентификују, каже за „Пругу“ машиновођа Ђорђе Старчевић.

Након поменутог случаја, машиновође „Србија Воза“ увек када су у зони овог новосадског насеља са посебном пажњом управљају „Inter City“ и регио гарнитурима, трудећи се да у евентуалним „ad hoc“ ситуацијама одреагују на најбољи начин.

Ј. Вебер

Железничка амбуланта „Перон“ Нови Сад

Помоћ када је то најпотребније

Железничка амбуланта „Перон“ на новосадској железничкој станици отворена је 22. децембра 2000. године и једна је од посебнијих амбуланти у Новом Саду. Иако по површини амбуланта не заузима велики простор, докторка Далиборка Нерац и медицинска сестра Богданка Кнежевић брижно воде рачуна о здрављу преко четири хиљаде пацијената, колико је здравствених картона у овој новосадској амбуланти Завода за заштиту здравља радника „Железнице Србије“. Брига о здравственом и психофизичком стању машиновођа, кондуктера, отправника возова, скретничара и пензионисаних железничара, свакодневна је обавеза медицинског тима са великим искуством.

„Наша мала амбуланта на добром је гласу не само у Новом Саду и Војводини, већ у читавој земљи, чак и ван границе. Отварањем реновиране станице Нови Сад, марта прошле године, амбуланта „Перон“ поново је почела са радом. Нашим пацијентима није било лако без нас пуних шест месеци. Ипак, када су видели како сада изгледа станица, па још у оквиру тога и реновирану амбуланту, све бриге које су постојале једноставно су нестале. Са пацијентима смо свих ових година изградили један посебан однос. Код нас у амбуланти нема повишених тонова од стране пацијената, нема дугог чекања, свако је детаљно прегледан и пажљиво саслушан. Давање терапије је у складу са њиховим здравственим стањем и што је

најважније нема пуно мешања у наш посао. Здравствене услуге поред железничара и осталих цивила који имају здравствене картоне код нас, користе и путници који нису из Новог Сада. Међу њима има бескућника, али и страних држављања, нарочито миграната. Према свима њима имамо исти третман, на то нас обавезује и Хипократова заклетва“, каже за „Пругу“ докторка Далиборка Нерац.

Амбуланта „Перон“ добро је опремљена медикаментима, медицинским прибором и појединим медицинским апаратима. Поред лекарских прегледа, у њој се обављају и остале медицинске услуге као што су давање инјекција, обрада и превривање рана, пружање прве помоћи путницима на перону или у возу. Према речима Богданке Кнежевић, медицинске сестре, број прегледаних пацијената расте из месеца у месец. Само у марту ове године у овој амбуланти прегледано је више од 1.100 пацијената (50 прегледа дневно). У току радног времена организују се и предрадни прегледи за машиновође, као и за остале железничаре који раде на одређеним радним местима.

„Каткад се деси да немамо времена ни за кратку паузу, па чак ни за једну брзу кафу. Не жалимо се јер смо се на то навикли. Плату коју примамо треба и зарадити. До сада смо имали велики број интервенција и на самом перону. Возови ка Београду су пуни путника па се, ето, деси да неким особама једноставно позли или им евентуално па-

дне крвни притисак. Таквима моментално помажемо и што је нама најважније, свима смо до сада успели и да помогнемо“, истиче Богданка Кнежевић.



Амбуланта ради од понедељка до петка од 7 до 13.30 сати, по потреби и дуже ако је у питању ванредна ситуација на перону или у возовима који саобраћају између Београда и Новог Сада. У протеклих годину дана медицинске услуге „Перон“ амбуланте користили су и кинески радници, ангажовани на изградњи пруге за велике брзине према Суботици.

Ј. Вебер

„Будимо хумани“

Крв живот значи

Железничко удружење добровољних давалаца крви Београд организовало је, недавно, акцију прикупљања крви. Овој хуманој акцији организованој у Пословној згради српских железница у Немањиној улици, одазвало се 30 железничара, од којих је њих 27 дало крв.

„Ранијих година овакве акције организовали смо три пута годишње. Увек је било пуно добровољних давалаца, у просеку до 150. Сада је тај број знатно мањи, нових давалаца нема, а најчешће нам се јављају исти они који су и ранијих година били учесници акција“, каже Вера Арсенијевић, секретар Железничког удружења добровољних давалаца крви Београд.

Према њеним речима све је мање младих људи који се одлучују да дају крв, што је констатовано и на овој акцији. Током кампање евидентирано је тек двоје нових давалаца. „Надам се да ће следећег пута бити више колега који ће се одазвати нашем позиву и некоме спасити живот“, истиче Вера Арсенијевић. За све раднике у железничком сектору важна информација јесте



та да се у ургентним ситуацијама увек могу обратити **матичном удружењу добровољних давалаца крви на број телефона: 064/880-6171**

А. Стојковић

Из Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“

Чувајмо антибиотике да би они сачували нас



Погрешна или неправилна употреба антибиотика може бити велики проблем за пацијента који се лечи. У будућности то може правити озбиљан проблем и људима који су се најчешће лечили управо оваквом терапијом, јер она више неће бити делотворна. Према информацијама које стижу из Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“, антибиотици губе ефикасност великом брзином. Слична је ситуација и са људима који, нажалост, губе

Више од 60 антибиотика

Проналазак антибиотика је једно од најзначајнијих открића медицине 20. века. Александар Флеминг је 1928. године пронашао први антибиотик - пеницилин. До данас је откривено 4000 природних и око 30000 синтетичких антибиотика, али је само 100 истражених у клиничкој пракси, а у терапијске сврхе користи се шездесетак.

битку са инфекцијама изазваним бактеријама. О евентуалној могућности повратка у пре-антибиотску еру када је и најобичнија инфекција људе често водила у смрт, говори за наш лист др Лидија Стевић, лекар у Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“.

„Пацијент је дужан да прописани антибиотик користи на време, у одговарајућој дози, у одређеном временском периоду. Грешка

је узимати мању дозу лека, мењати интервал између доза или скратити време лечења. Треба напоменути да антибиотици не делују у случају вирусних инфекција, осим када долази до бактеријске суперинфекције. Због тога је потребна добра комуникација са лекаром који ће то да препозна и укључи одговарајућу терапију. Није мали број случајева када се укључује хитна терапија, без претходне израде антибиограма. По пристизању налаза из микробиолошке лабораторије, ординирајући лекар мења терапију, уколико је она неодговарајућа и прописује ефикасан антибиотик. Антибиотици се не смеју куповати без лекарског рецепта и користити на своју руку“, изричито је др Стевић.

У разговору за наш лист она је подсетила да је још на почетку употребе антибиотика постојала нада о коначном искорењавању болести изазваних бактеријама. То се, ипак, није догодило због појаве отпорности бактерија на антибиотике. Бактерије су, према казивању др Стевић, способне да својим одбрамбеним механизмима створе отпорност. После само неколико година од почетка терапијске примене пеницилина, јавили су се први пеницилин-резистентни сојеви стафилокока. „У међувремену је велики број бактерија развио резистентност на различите групе антибиотика који се користе у терапијске сврхе. Бактерије

које су отпорне на антибиотике изазивају обољења на које они не могу да делују.

Преко антибиограма до ефикасне терапије

Да би антибиотици били ефикасни, употребна је правилна употреба лека. Она почиње од разговора лекара са пацијентом, преко анамнезе, преко физикалних знакова и правилно извршене дијагнозе. Лекар прописује антибиотик тек када добије резултат анализе узорка који је послат у микробиолошку лабораторију, где се изолује бактерија која је довела до болести и испитује њена осетљивост на антибиотике. На основу добијеног антибиограма прописује се ефикасна терапија.

Појава таквих инфекција посебно је опасна у болничкој средини где су имунолошки ослабљени пацијенти. Доказано је, такође, да смањено прописивање антибиотика, те њихово коришћење само у индикуваним случајевима доводи до смањења присуства резистенције бактерија“, каже за „Пругу“ др Лидија Стевић. Лекари су ту, сматра она, да пропишу адекватну терапију пацијентима коју они морају поштовати. „Једино ћемо на тај начин сви заједно извојевати победу у борби против бактерија“, закључила је др Лидија Стевић.

А. Стојковић

Превентивом до доброг здравља

Бесплатни скрининг прегледи

У Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ организовани су, током априла, бесплатни прегледи за суграђане Савског венца. Током две акције пацијенти су могли да ураде ултразвучне прегледе штитне жлезде, стоматолошко скидање каменца, провере ултразвуком простату и одреде ПСА тумор маркере, без претходно добијеног упута. „Када смо 1. априла организовали акцију бесплатних прегледа, само за ултразвук штитне жлезде пријавио се 71 пацијент, док је у ординацијама наших стоматолога њих тридесеторо обавило преглед, а потом и урадило скидање каменца, каже Јасмина Зарић, главна сестра Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“.

О интересовању наших грађана за превентивне прегледе довољно говори и податак да су лекари специјалисти прегледали више од 100 пацијената. Крајем априла организована је још једна акција бесплатних ултразвучних прегледа простате, као и лабораторијска анализа ПСА тест (тумор маркер). У кабинетима за ултразвучну дијагностику је урађено 103 прегледа. Пацијенти којима су била неопходна даља испитивања упућивани су у лабораторију на ПСА тест, односно, тумор маркер. Ова процедура примењена је код 44 пацијента, саопштила је за наш лист главна сестра, Јасмина Зарић.

Завод ће, како нам је саопштено, и у наредном периоду наставити са организацијом скрининг прегледа, водећи рачуна првенствено о здрављу својих пацијената.



А. Стојковић

Бугарска

Отворен први железнички тунел

Први пут после 50 година завршен је железнички тунел у Бугарској на прузи Елин Пелин – Костенец. Средином марта свечано је обележен крај радова на двокосечном тунелу у дужини од 7 km. Догађају су присуствовали министар сао-

дана, учествовало је више од 200 људи са импресивном механизацијом (100 машина). Изградња тунела обустављена је пре много година, а објекат је био у прилично запуштеном стању. Ипак, након поновне анализе пројекта, радови су убрзани, па су

мостова. Пројекат обухвата и постављање сигнално-телекомуникационих система, изградњу нове станице Елин Пелин, као и стајалишта Побит Камак. Тунел се налази на деоници између Елин Пелина и Вакарела. Овај потез најтежи је за грађење на целој траси између Софије и Пловдива.

Радови на деоници започети су 2021. године и изводи их заједничко турско предузеће DZZD (Jen-Dui Railway Elin Pelin Turkish joint venture consisting of Gengiz and Duigu companies). Уговор је вредан 255 милиона евра, а рок за завршетак радова је четири године. По окончању радова, путнички возови ће саобраћати брзином од 160 km/h, а теретни 120 и 130 km/h, у зависности од деонице. Пројекат модернизације пруге Елин Пелин–Костенец део је глобалног пројекта Софија–Пловдив на коридору Оријент/Исток–Медитеран који је суфинансиран из Оперативног програма „Транспорт и транспортна инфраструктура“ 2014–2020. У Стратегији развоја железничке инфраструктуре, Европска инвестициона банка је 2020. године одобрила кредит од 50 милиона евра. Укупна вредност је 555 милиона евра, што је та процењена вредност за комплетан пројекат.

Извор: Railwaypro
Д. Милошевић



браћаја и веза Христо Алексијев, турска амбасадорка Ејлин Секизкок и руководство Националне компаније за железничку инфраструктуру. Они су дошли у посету како би се непосредно уверили у напредак модернизације железничке пруге. На копању тунела које је трајало годину и по

реална очекивања да све буде завршено до 2027. године. Модернизација пруге од 20 km покрива и изградњу тунела са два отвора који је, тренутно, највећи у Бугарској. Биће изграђено на десетине других објеката, укључујући још један тунел укупне дужине 1,5 km, путни надвожњак и подвожњак, 8

Жељезнице Републике Српске

"Опрезни пазе на путне прелазе"

У Жељезницама Републике Српске почиње кампања под називом "Опрезни пазе на путне прелазе", која се и ове године реализује у циљу смањења броја саобраћајних незгода на путним прелазима. Помоћник министра за саобраћај, Весна Вожни, истакла је да је један од битних закључака са састанка у Добоју, да је у протекле две године смањен број повређених и смртно страдалих на пругама Републике Српске, захваљујући заједничкој кампањи.

"Закључак је и да требамо посебну пажњу обратити на локалне заједнице, да их требамо упознати са њиховим обавезама у провођењу осигурања, али и смањења броја путних прелазана", нагласила је Вожни и саопштила да се број путних прелазана у протеклом периоду није знатно смањено због великих трошковима и

отпора мештана у одређеним локалним заједницама.

Она је појаснила да Жељезнице Републике Српске сваке године упућују дописе локалним заједницама са предлозима за укидање неадекватних путних прелазана, али да се мештани месних заједница најчешће супротстављају њиховом укидању. Због тога је, како наводи, дошло до измене Закона о железницама, па је за пет година продужен рок за укидање неадекватних путних прелазана. Весна Вожни је навела да су у превентивне активности ове године укључене и ауто-школе које ће појачати обуке ученика о путним прелазима током полагања возачких испита. Носилац кампање "Опрезни пазе на путне прелазе" јесте Агенција за безбедност саобраћаја Републике Српске. Директор агенције Младен Петровић информисао



је јавност да су у 2021. години на путним прелазима смртно страдала четири лица, док је прошле године једно лице смртно страдало а четири су лакше повређена.



"Ове године ћемо повећати анализу путних прелазана. Радићемо индикаторе које раније нисмо спроводили, у сарадњи са Ауто-мото савезом, како бисмо добили бољу слику о томе колико људи заправо пазе на путним прелазима", најавио је Петровић, и навео да је регистрована већа пажња учесника у друмском саобраћају на путним прелазима осигураним вишим нивоом осигурања.

Вршилац дужности генералног директора Жељезница Републике Српске Слађан Јовић подсетио је да се на пругама у Републици Српској налази укупно 246 путних прелазана, од чега је 38 обезбеђено сигнално-сигурносном опремом, 25 светлосном и звучном сигнализацијом и полубраницима, 13 са механичким браницима којима рукује железнички радник, док је 208 путних прелазана осигурано саобра-

ћајним знаковима на путу и троуглом прегледности.

"Изузетно нам је задовољство да у оквиру свих наших настојања осигурамо безбедност на путним прелазима. Најважније је да је препозната проблематика која се дешава, услед непоштовања саобраћајних прописа. Жељезнице Републике Српске заједно са Министарством саобраћаја и веза РС, као и осталим надлежним институцијама покренуле су поменути активност коју настављамо и ове године, како би и у наредном периоду било још више активног учешћа свих надлежних институција у Републици Српској", нагласио је Јовић.

Превентивне активности у оквиру кампање „Опрезни пазе на путне прелазе“ спроводе се са циљем повећања нивоа безбедности саобраћаја у Републици Српској, на путним прелазима. Један од основних циљева овогодишње кампање јесте утицати на промену ставова и буђења свести, односно, личне одговорности код свих учесника у саобраћају, преко и поред железничке пруге.

Извор: zrs-rs.com
С. Јочић

Хрватске жељезнице

Истра коначно дочекала модеран воз

У питању је нова, дизел-електрична моторна композиција, а прва возња била је на релацији Пула – Канфанар. Градоначелник Града Пуле Филип Зоричић рекао је да ово леп и важан дан за Град Пулу и Истарску жупанију.

"Верујем да је то почетак спајања Пуле с Европом. Сећамо се да су људи из Аустрије, Беча долазили железницом у Пулу, тако да верујем да ће то поново кренути. Пула има предност због аеродрома, имамо поморски саобраћај, константно се ради на друмској инфраструктури, а жеља нам је да и железница буде оснажена. Нископодни воз ће допринети удобности и брзини пута, што ће значити највише ђацима и студентима који долазе у Пулу, али и свим добронамерницима, туристима", рекао је градоначелник Зоричић.

Дизел-електрични моторни воз за регионални превоз серије 7023 је троделна дизел-електрична нископодна гарнитура коју је произвела компанија Кончар – Електрична возила. Максимална брзина му је 120 km/h и има 167 места за седење и 175 за стајање.

Опремљен је са четири пара двокрилних врата са сваке стране, има две рампе за улазак и излазак особа у инвалидским

колицима те простор за бицикле. Седишта су изведена као двоседи, осим у делу простора намењеног особама

и видео система за информисање путника. Набавком нових моторних возова биће унапређен квалитет превоза, поузданост



са смањеном покретљивошћу у који су уграђена преклопна седишта. Поседује савремени механизам грејања, хлађења и видео-надзор, а путницима је омогућен бесплатан интернет. Заустављања у службеним местима најављују се путем аудио

и расположивост возила уз много ниже оперативне трошкове и могућност повећања фреквенције саобраћаја и броја путника, уз смањење загађења.

Извор: jutarnji.hr
С. Јочић

Студија о прекограничном железничком транспорту

Агенција Европске уније за железнице (ERA) објавила је извештај о прекограничном железничком транспорту. Фокус овог извештаја је на уштеди времена у путничком и теретном железничком саобраћају у Европи који покрива прекогранична путовања.

Многе прекограничне железничке руте функционишу као сплет различитих националних система и постоји могућност да се смањи време путовања решавањем техничких и оперативних проблема. Уколико би се уклониле техничке и оперативне баријере прекограничних услуга дуж теретних коридора, дошло би до знатне уштеде времена. У извештају о потенцијалима прекограничног железничког саобраћаја разматра се могући раст прекограничног железничког саобраћаја, како би железница постала атрактивнија и конкурентнија.

Студија се односи на четири деонице: Беч (Аустрија) – Ђер (Мађарска) и Берлин (Немачка) – Костжин (Пољска) на путнички саобраћај и Ђурђ Норд (Румунија) – Русе Разпредел (Бугарска) и Бренер (Италија) – Штајнах (Аустрија) за теретни саобраћај.

На основу својих налаза, ERA је нагласила потребу смањења националних правила и прилагођавање техничких спецификација. Уколико би се уклониле баријере за прекогранични железнички транспорт, како за путнички тако и за теретни дошло би до раста у железничком међународном саобраћају. ERA наводи да железнички теретни транспорт може да уштеди од 50 минута до 6 сати уколико би се наведени проблеми решили. Они ће дати свој допринос даљим смањењем националних правила, побољшањем европских правила,



подржавањем регулативе за побољшање прекограничне координације и система за ауторизацију возила. Студија је такође представила информације и примере добре праксе у вези са ноћним возовима и услугама брзе железнице у Европи.

Извор: Railway.pro

Најдужи тобоган мост на свету



Компанија „HS2“ Ltd и извођач радова „Balfour Beatty Vinci“ завршили су прекретницу у изградњи пруге за велике брзине у Великој Британији. Почетком јануара североисточно од Бирмингема преко аутопута M42 постављен је мост „Morston Box“. Мост тежак 12.600 тона постављен је за 40 сати на раскрсници путева код излаза J9 и J10, што је захтевало десетодневно затварање аутопута. Аутопут је званично отворен средином јануара. Претходно је у периоду од 6 месеци монтирана конструкција моста дуга 86 метара на земљишту поред аутопута. Када буде у потпуности завршена, цела конструкција ће бити дугачка око 190 метара и повезаће насип Duntop Wood на југу и вијадукт канала Бирмингем и Fazeley на северу. Ово је први мост тобоган те врсте преко аутопута у Великој Британији и најдужи мост тобоган на свету.

Извор: Railwaygazette

Варшава отвара део градске железничке линије

Отворена је нова железничка линија дужине 7 km која пролази кроз центар Варшаве у правцу исток–запад. Део је варшавске попречне градске линије која је такође повезана даљинским саобраћајем. Нова рута обезбеђује везу између станица Варшава запад, Централне станице и Варшава исток са више од 300 транспортних веза. Станица Варшава Запад тренутно је у фази модернизације ради обезбеђивања веће доступности и комфора. На станици ће бити покривени перони, постављене покретне степенице, лифтови и стављен у употребу нов информациони систем. Нови широки пролази олакшаће приступ возовима и омогућити везу са постојећим јавним превозом. Безбедно управљање

железничким саобраћајем биће регулисано савременом опремом и рачунарским системима. Радови се изводе у оквиру пројекта реконструкције западног дела региона и највећа су инвестиција у Пољској. Пројекат вредан 430,9 милиона евра суфинансира ЕУ у оквиру Оперативног програма за инфраструктуру и животну средину. Пројекат обухвата реконструкцију 100 km колосека и вучне мреже и 1 km попречног градског тунела, као и 11 железничких вијадуката и реконструкцију два железничка моста преко реке Висле. У оквиру пројекта реконструишу се станица Западна Варшава и Источна Варшава, док је на Централној станици распоред перона прилагођен ТСИ стандардима. Пројекат обухвата и



реконструкцију осталих станица и стајалишта, као и изградњу неколико десетина нових објеката.

Извор: Railwaygazette

Јавне wi-fi мреже у Силиконској долини

Возови у Силиконској долини на приградској линији од Сан Франциска до Сан Хозеа добиће потребан wi-fi. Извршна директорка Мишел Бушар на челу приградске саобраћајнице доделила је уговор за мреже и пренос података оператеру „Nomad Digital“. Уговором је обезбеђено дигитално повезивање за укупно 19 електричних вишеспратних јединица „Kiss“ произвођача „Stadler“. Примљена су четири предлога пројеката за обезбеђивање јавне wi-fi мреже и везе за пренос података између Kiss EMU-а и контролног центра.

„Nomad Digital“, подружница „Alstom“, била је најбољи рангирана понуђач и добила је уговор од 20,9 милиона долара који покрива имплементацију и примену система. Поред овог додељен је и други уговор вредан 5,6 милиона долара, који покрива четири године подршке у раду и одржавању.

Јавни wi-fi у возовима ће омогућити повезаност путника са спољним светом док удобно седе у возовима на путу ка кући после радног времена. На овој релацији аутопутеви су загушени великим саобраћајним гужвама. Ово ће бити још



један разлог више да путници изаберу путовање возом.

Извор: Railwaygazette

Нове јединице за вучу и одржавање пруга у Немачкој

„DB Netz“ је преузео нови мобилни систем од произвођача „Robel“, који се користи на специјализованим радовима на одржавању пруга.



Овај систем располаже са три возила која се састоје: од јединице за вучу и снабдевање са смештајем за посаду, једног возила са тоалетима и радионицом, док је средишње возило предвиђено за складиштење, утовар и истовар материјала и

алата. Јединица за одржавање има отворени под са две дизалице високих перформанси. Бочни зидови су проширени, па се тако радови могу обављати под надстрешницом, како би радници били потпуно заштићени. Први воз превози посаду, алат и материјале до градилишта. Притиском на дугме се поставља телескопски радни модул отвореног пода. Овај део ствара потпуно обезбеђено и осветљено градилиште, а све активности се могу обављати унутар овог возила. Немачка радна јединица је слична претходним ММС јединицама, које је „Robel“ испоручио Аустрији, Норвешкој, Холандији, Великој Британији и Јапану.

„DB Netz“ намерава да радне јединице прво испроба у области Келна, пре него што се распореде на друге делове земље. У почетку ће се користити за преглед и замену скретница, као и за заваривање шина и преглед, односно, постављање антена на колосеку. Овај воз направљен је да помогне радницима, те да им обезбеди модерно, безбедно и ергономско радно окружење. Послодавцима мења радне процесе уз уштеду трошкова и повећање ефикасности.

Извор: Railwaygazette

„VR“ ноћни возови повећавају флоту

Одлуком Министарства саобраћаја и комуникације покренут је поступак улагања у возна средства у Финској. У току прошле године потписан је и директно додељен деветогодишњи уговор са Националним оператером „VR“. Уговор се односи на обавезу



јавног превоза у делу путничких услуга које доносе губитке, укључујући и ноћне возове за и са севера. Овим споразумом је предвиђено улагање више од 280 милиона евра у нова ноћна и

приградска возна средства, која би Влада ставила на располагање сваком будућем победнику тендера.

За најбољег понуђача проглашена је „Škoda Transtech“ за Уговор са Националним финским оператером „VR“ за испоруку девет спаваћих вагона и осам кола за превоз аутомобила потписан је средином јануара. Уговор је вредан 50 милиона евра, а поред испоруке вагона обухвата и резервне делове, алат и обуку особља. Постоји могућност да се у току следеће године наручи још и 30 спаваћих кола и носача аутомобила.



Извор: Railwaygazette

Текстове припремила: Д. Милошевић

Седамдесет година од отварања Железничког музеја за јавност

Од оснивања Музеја до прве сталне поставке

Железнички музеј основало је 1. фебруара 1950. године Министарство железница, уз сагласност Министарства за науку и културу ФНРЈ, а за јавност је отворен 30. априла 1953. године. Други по реду технички музеј у Србији настао је у време кад појам техничке баштине још није постојао у тадашњем поимању културног добра. Интересовање за индустријско наслеђе јавља се, у свету, у првој половини ХХ века, али стварно изучавање остатака индустријске револуције пада тек у другу половину ХХ века и то у развијеним европским земљама.

Да би разумели настанак Железничког музеја, морамо се осврнути на време у којем је настао. Први послератни законски акт који се тиче заштите културних добара јесте Одлука о заштити и чувању културних споменика и старина коју је, 20. фебруара 1945. године, донео Национални комитет ослобођења Југославије, а којом су сви „уметнички и научни предмети“ стављени под заштиту државе, а забрањено је њихово изношење из земље. Први закон о заштити споменика културе и природњачких реткости Демократске Федеративне Југославије ступио је на снагу 31. јула 1945. године, а у октобру исте године доноси се и Правилник о извршењу овог закона којим је јасно прецизирано који се предмети могу сматрати споменицима културе и јасно прецизиран начин обраде тих предмета.

Године 1949. утврђени су „ типови “ музеја, тачније, њихова подела на специјалне музеје и музеје с разноврсном грађом. Примарни задатак музеја јесте био прикупљање,

научна обрада, чување и излагање предмета, али се пред њих стављао задатак да



Посетиоци испред улаза у Железнички музеј, 1953. година, Фонд Железничког музеја

„васпитно“ утичу на широке народне масе притом не занемарујући своју научну улогу. Од 1945. до 1950. године основано је више десетина различитих музеја на територији тадашње државе, што сведочи о значају који је музејска делатност имала за тадашњу власт. Управо је у таквим условима настао Железнички музеј.

Министарство железница је пред новоосновани музеј ставило задатак да упознаје јавност са настанком и развојем железнице на тлу Југославије, али и са улогом железничара у НОБ и учешћу у борби за права радника. Осим тога, један од циљева Музеја било је и промовисање саме железнице код најшире јавности и буђење

интересовања код младих како би се и на тај начин обезбедили неопходни кадрови.

Музеј у привременом смештају

Прво питање које се поставило, а уједно и први проблем са којим се новоосновани музеј сусрео било је решавање простора, како оног за смештај предмета, тако и изложбеног. Као привремено решење указале су се подрумске просторије у згради тадашњег

Министарства железница, у делу на углу Бирчанинове и Сарајевске улице. Иако су те просторије захтевале адаптацију, разлог за њихов одабир се састојао у чињеници да су, у датом тренутку, привремено могле

Упошрази за њосиором

Приликом одабира подрумских просторија у згради Министарства железница рачунало се да ће ње просторије бити довољно добре за њериод најдуже до десет година. Истовремено се радило на њроналаску финалној решења за смештај Железничког музеја. Како се њих година њоворило о измештању Железничке станице Београд, њрво је да њ њредлој да се Музеј смешти у њу зграду. Године 1951. њочели су њрејовори о њошраци локомотивске шине у Стралаћу како би се у њој смештиле музејске локомотиве, но, њросиор је био њредвиђен за друју намену.

да задовоље потребе новог музеја, да су могле да се учине доступним публици отварањем улаза ка Сарајевској улици, да су микроклиматски услови у њима погодвали чувању музејских експоната, као и да је било речи о јединственом простору са довољно природног осветљења, што би решило питање изложбеног пута уз минимална улагања. Планирано је да Музеј буде смештен у тим просторијама до изградње нове, наменске зграде или адаптације неке друге, постојеће. Још тада



Посетиоци разгледају прву сталну поставку, 1953. година, Фонд Железничког музеја

се размишљало о усељењу Железничког музеја у зграду београдске железничке станице будући да су постојали планови да се она измести на друго место. Планирано је да Музеј у подрумским просторијама Палате Министарства железница остане најдуже десет година.

Израда пројекта адаптације простора поверена је Предузећу за пројектовање железничких пруга које је представљало саставни део Министарства, а као руководилац пројекта се помиње извесни архитекта Сазанов. Пројекат је предвиђао адаптацију простора која је подразумевала израду: улаза, вестибила, канцеларије, пет изложбених просторија, радионице и нуспросторија. Радови на адаптацији про-

Први сѡрани новинари

У октобру 1952. године Железнички музеј су, на свом ѡушовању у Индију, ѡсесѡила два норвешка новинара. Као ѡрвим сѡраним новинарима који су ѡсесѡили ову усѡанову, ѡклоњена им је књѡга „Сѡо година железница Јуѡславије“.

стора започети су у децембру 1950. године, непосредно по исељењу телефонске централе и канцеларија које су користиле друге службе.

Посебно интересантан детаљ представља отварање улаза у Музеј на месту некадашњег прозорског отвора. Пројекат за улазна врата потписао је архитекта Андреј



У "Сали хероја", 1953. година, Фонд Железничког музеја

Папков, а ову измену на фасади зграде Министарства одобрио је Урбанистички завод у Београду, у октобру 1950. године.

Током 1951. године завршени су груби грађевински радови, као и радови на изради адекватне електричне инсталације. Током 1952. године, спроведени су фини радови на адптацији простора и претварању подрума у модеран музејски простор. Паралелно са грађевинским радовима радило се на прикупљању музејске грађе, обради прикупљених предмета и докумената, као и изради тематске структуре будуће музејске поставке која је, с једне стране, диктирала идејно решење унутрашњости Музеја,



Макета Шарганске осмице, 1953. година, Фонд Железничког музеја

а с друге стране, зависила од техничких могућности које је простор пружао. Морало се водити рачуна о свим захтевима модерног музеја – осветљењу, начину излагања, кретању публике, што је значило да се оквирна слика будуће сталне поставке морала имати у тренутку оснивања Музеја.

Музејски рад на градилишту

Рад на прикупљању грађе за Железнички музеј настављен је озбиљно и темељно. Одмах по оснивању Музеја, одбори задужени за прикупљање грађе за изложбу поводом стогодишњице југословенских железница преименовани су у одборе за прикупљање грађе за Железнички музеј, а у свим Дирекцијама и њиховим јединицама основани су и нови одбори. Израђено је нарочито упутство за чланове тих одбора о врсти грађе која се прикупљала, као и о начину прикупљања грађе и подацима који су уз њу морали да буду евидентирани попут датума проналажења, кратког описа, материјала и технике, историјата, степена очуваности и података о дародавцу у случају поклона, или о цени у случају откупа. Сва прикупљена грађа достављана је дирекцијским одборима који су је проследили тадашњем директору Музеја Драгољубу С. Јанковићу. Директор Музеја, као и остали запослени имали су право приступа и прегледа свих железничких објеката на тлу Југославије у циљу прикупљања предмета и докумената.

Прикупљање и обрада грађе рађена је у складу са Упутствима за инвентирање и картотекирање музејских предмета која је почетком 1950. године доставило Министарство за науку и културу Владе ФНРЈ, тачније, Одељење за културу и уметност. Ова упутства важила су за све музеје у земљи. Сматрало се нарочито важним да се у раној фази прикупљања предмета за будући музеј грађа правилно документује

како би, касније, била употребљива за научну обраду.

У тренутку оснивања, Железнички музеј је имао сву неопходну документацију: улазну књигу, инвентарну књигу, књигу изласка, картотеку и инвентарне омоте све оно што су тадашњи прописи налагали за исправан музејски рад. Током инвентарисања, предмети су, према својствима, били груписани, а свака група носила је одговарајућу ознаку. Још тада су формиране три од четири данашње музејске збирке: Техничка, Историјска и Уметничка.

Из сачуваних докумената може се видети колико је било тешко обрађивати музејске предмете док су трајали радови на адаптацији. Предмети су сами по себи стизали у Музеј оштећени и запрљани, а рад је додатно отежавала стална прашина и нечистоћа настала као последица грађевинских радова. Као додатан проблем појавио се и смештај прикупљених предмета и докумената. За потребе одржавања хигијене простора намењеног обради и смештају предмета изведена је водоводна инсталација. Предузете су и мере за зашти-

Ране изложбене акѡивносѡи

У ѡериоду од оснивања до ѡшварања за јавносѡ, Музеј је имао изложбене акѡивносѡи: 1951. године учесѡвовао је у ѡриѡремама железничке изложбе у Скоѡљу, а за 1. мај исѡе године ѡриѡнзовао „Железнички излоѡ“ у Палаѡи Албанија у Беѡрагу.

ту здравља запослених тако што је, од Здравствене службе железничара, набављен санитарски материјал као што су маске и рукавице.

Поред свих тешкоћа са којима су се сретали тадашњи запослени у Музеју, у периоду од оснивања до прве сталне поставке у музејски фонд ушли су неки од најзначајнијих предмета којима се

Железнички музеј и данас поноси. Тако су своје место у музејским збиркама нашле локомотиве „Рама“, ЈДЖ 124-001 из 1864. године, ЈДЖ 162-001 из 1880. године, салон кола Франца Јозефа, слика Боже Илића „Омладина гради пругу“, локомотива „Пула“, биста Џорџа Стивенсона, различите фотографије и документа.

Велики дан

После три године мукотрпног рада, 30. априла 1953. године у 11 часова, у присуству представника друштвених организација, културних установа и других званица, отворен је Железнички музеј. Публика тог доба имала је прилике да види савремену музејску изложбу израђену према строгим правилима која су важила у то време.



Први посетиоци, 1953. година, Фонд Железничког музеја

Прва стална музејска изложба носила је назив „Кроз историју југословенских железница“, а одобрио ју је Колегијум Главне дирекције Југословенских железница, а потом и Комисија Музејског савета ФНРЈ. Приликом израде сталне музејске поставке прихваћен је хронолошки принцип, а грађа разврстана на целине које се хронолошки надовезују једна на другу. Идејни пројекат поставке дело је архитекте Живорада Богашевића на основу предложене тематске структуре. У вестибилу који се налазио десно од улаза били су изложени предмети који су се односили на општу историју железница. На степеништу које се спуштало до главног изложбеног простора била је представљена прва пруга Стоктон – Дарлингтон, као и пруга Ливерпул – Манчестер и чувена трка код Рејнхила. Ту се налазила и биста Џорџа Стивенсона. У подножју степеница ступало се у „Дугу салу“, где је приказан настанак и развој железница на тлу Југославије почев од Словеније. Изложбу је „отварала“ слика словеначког сликара Станета Кумара „До-

чек првог воза у Љубљани 1849.“ рађена у техници уље на платну. За њом су ишли паноји са фотографијама и документима, а изнад њих су стајале географске карте на којима су биле представљене различите фазе израде пруге на тлу Југославије, а свака република је имала свој простор. Са супротне стране налазила се макета пруге са два тунела и једним вијадуктом који је представљао Раљски вијадукт, рађена у размери 1:10, а на њој су били постављени модели локомотива, железничких кола.

„Мала сала“, која се надовезивала на претходну, била је посвећена железницама Краљевине Југославије. На њеном чеоним зиду био је постављен уметнички приказ београдске железничке станице у зграфито техници. Из ове сале се улазило у „Салу хероја“ у којој су били изложени пред-

мети и документа који су се односили на историју радничког покрета и учешће железничара у НОБ, а на почасном месту било је постављено дванаест портрета железничара – народних хероја.

Следио је прелаз на послератни период, приказ пруга порушених у рату, као и предмети који су сведочили о радничком прегалаштву које је у то доба нарочито истицано. Одатле се прелазило у Велику салу, данашњу Галерију, у којој је централно место заузимала макета Шаргана рађена у размери 1:100 која је заузимала 45m² и по којој су се кретале локомотиве са електричним погоном који су добијале из шина преко трансформатора. На зидовима су биле постављене уметничке слике, али и представа достигнућа из послератног периода, као и планови за будући развој железнице.

На основу наведеног може се закључити да је прва стална музејска изложба била израђена у складу са правилима тог доба које је било важно за комплексне музеје. Без занемаривања научног приступа, изложба



Детаљ из прве сталне поставке, 1953. година, Фонд Железничког музеја

је израђена у сагласју са идеолошко-васпитним императивом наметнутим музејским радницима четрдесетих и педесетих година.

У време настанка Железничког музеја парна вуча је у широкој употреби, а електрификација пруга још у плану. Новонастали музеј само у кратким цртама приповеда о настанку и развоју железница, а акценат баца на историју радничког покрета, поређење старог и новог. Управо зато су се на музејској изложби нашли предмети који су се односили на савремено доба, као и планови који су се односили на будућност. Није било ни трага озбиљном проучавању технолошког развоја железнице од настанка до данас. Посетилац је пролазио кроз историју од настанка до

Покрећна изложба

Поводом Дана железничара 1950. године, ириком предсјављања кола и локомотива које су реконструисали ученици железничких школа, предато је и цроје кола које су ученици из Ниша и Црвеној Крстој уређурили за употребу у окрећној изложби ученичких радова. Велики успех који је доживио ова уокрећна изложба је доживио као наредне у Железничком музеју да зајраже једну сталну изложбени композицију. Министар железница ФНРЈ се сагласио са овим предлојом и донео одлуку да се једна кола са ученичке изложбе доделе Музеју на бесплатно коришћење.

савременог доба где је био упознат са разликама између некадашњег и садашњег, да би му била представљена будућност која је произлазила из савременог залагања.

Прва стална поставка Железничког музеја је била добро прихваћена код најшире јавности. До краја те године, изложбу је видело више хиљада посетилаца, а дневна штампа је донела низ чланака и репортажа у којима су идејна поставка, техничка обрада и распоред предмета повољно оцењени.

И. Јовичић Ђурчић

Занимљивости

„La Dolce Vita“ оријент возови

„La Dolce Vita“ оријент возови који саобраћају од севера до југа Италије представљају једну од најпопуларнијих туристичких атракција у свету. Ова два воза састоје се од по једанаест вагона и користе се за луксузна „спора путовања“ кроз најлепше италијанске пределе. Крајем 2023. године предвиђена је модернизација возова у вредности од два милиона евра, а повратак у употребу средином 2024. године. Да би се омогућило безбедно и удобно путовање



биће уграђена најсавременија технологија кочења, контрола климе и нови санитарни систем. Системи за контролу климе прила-

гођени су модерној интелигентној технологији за оптималну дистрибуцију ваздуха у путничким кабинама, а користећи угљен-диоксид. Уз овај систем моћи ће да се регулише температура и вентилација у читавом возу ручно или



аутоматски. Компактни санитарни системи дизајнирани су да буду еколошки прихватљиви ради лаког одржавања. Знатна предност је што поседују затворени водени круг чиме је, омогућено рано детектовање кvara. Нови прилагођени



улазни системи допринеће максималном повећању простора и протока путника ка величанственом салону. Пројекат за модернизацију добило је италијанско предузеће „Knorr – Bremse“. Возови ће бити темељно модернизовани и представљаће спој традиције са модерним на један нови, другачији начин.

Извор: Railway.pro
Д. Милошевић



Из наше фотоархиве

„Германка“ у парафинској ложионици

Парне локомотиве за узани колосек серије ЈЖ 92 дошле су на пруге у Босни и Србији у току Првог светског рата. Прве локомотиве ове серије биле су произведене у фабрици „Хеншел и синови“ у Каселу, у Немачкој, 1918. године. За време Првог светског рата укупно је на наше пруге стигло 19 оваквих локомотива. Како су се добро показале у разним видовима експлоатације, било је наручено још 30 истих машина које су биле испоручене током 1922. године. Наши железничари су јој због земље порекла дали надимак „Германка“. Поред сличних серија 91 и 93, сматрала се за једну од најјачих парних локомотива за узани колосек произведених у свету. Заједно са тендером имала је дужину од 18 метара, запремину воде од 15 метара кубних, као и простор за 6 тона угља. Имала је снагу од 500 Ks, а развијала је максималну брзину од 30 km/h. У Србији су вукле теретне и комбиноване возове на пругама



Бор – Метовница, Парафин – Зајечар, као и на прузи Лајковац – Аранђеловац – Младеновац. Као испомоћ повремено су вукле и теретне композиције од Чачка до Ужица. Неколико њих је саобраћало и у Босни и Херцеговини, нарочито на индустријским, тј. шумским пругама дрвнор комбината „Шипад“. Једно време су саобраћале и на прузи Сплит – Сиењ. Једина сачувана локомотива ове серије (ЈЖ 92-043) налази се у Железничком музеју (у Одељењу узаног колосека у Пожеги). На фотографији коју је 21. јула 1968. године снимео Херберт Штемлер, љубитељ железнице из Немачке, приказана је локомотива серије ЈЖ 92-007 на намирењу водом и угљем испред парафинске ложионице.

Ј. Вебер

Фудбалски клуб "Железничар" Панчево

Панчевачка „Дизелка“ граби ка врху табеле



Од иралишћа до стадиона

Више од 40 година панчевачка „Дизелка“ своје мечеве играла је на централном фудбалском иралишту Спортског центра „Младост“. Захваљујући одличним резултатима прошлих година који су валоризовани ареласком у више рангове шакмичења, ФК „Железничар“ данас је на араууласка у најелишћније државно фудбалско шакмичење (Супер лигу Србије). Терен је реновиран прошле сезоне, а ове године аочели су радови на араширењу трибина, седећих места, односно, простора за арастравнике медија. Леда вест је да ће шакмом наредних месеци стадион добити и нове рефлекторе. Реч је о „полустичким“ арадремама за историјски штренушћак када ће град на Тамишу коначно добити шћим у највишем шакмичарском рангу. Популарна „Дизелка“ штренушћно се налази на високом друом месту табеле Пре лиге. У наредна 4 меча алеј-офа арашребно је да освоји још само шћи бода и шћиме дефинитивно осушура уласак у Супер лигу Србије.

После неколико узбудљивих утакмица у којима су забележене победе и претрљљени неки неочекивани поразии, панчевачки Железничар освојио је високо друго место у регуларном делу првенства.

У првом колу плејофа Моцарт Бет Пре лиге Србије популарна „Дизелка“ успела је да донесе веома значајан бод из дуела са београдским ИМТ-ом. Сусрет је одигран на стадиону ФК Бежанија претпоследње

суботе у априлу, а коначан резултат гласио је 1:1. Домаћини су повели већ у 9. минуту, голом Владимира Радчаја.

Панчевци су након примљеног гола заиграли доста агилније, па је у 30. минуту поготком Луке Јанковића резултат поравнат. Мреже оба гола, након тог изједначења, остају нетакнуте све до истека 90. минута утакмице. Поредак на табели остао је исти.

Прва три клуба из Супер лиге Србије забележила су по један бод, тако да је на првом месту и даље ИМТ са 62, следи Железничар са 58, а трећи је београдски Графичар који има 51 бод.

Ј. Вебер



Пошврћен иласману Супер лигу Србије

У време закључења овог броја из Панчева је шћила леда вест да је ФК „Железничар“ дефинитивно обезбедио учешће у најелишћнијем фудбалском шакмичењу у Србији. Првог викенда у мају, победом у гостима над „Радничким“ из Новог Београда, резултатом 3:0, панчевачка „Дизелка“ учврстила је високо друо место на табели Пре лиге Србије, које директно води у Супер лигу Србије. Преостали мечевии прошлих „Инђије“, ФК „Новог Сада“ и на крају „Јединства“ са Уба неће бити од велике шакмичарске важности јер је циљ дефинитивно арастравити. Оно шћто се већ сада араздано зна јесте шћто да ће у задњем колу Плејофа панчевачки фудбалери на свом шћерену заједно са својим верним навијачима араславити највећи ускех у историји панчевачког фудбала.



