

н р у ж а



Број: 1120-1121

Јул 2023. • Година LVIII





Возови поново у моди

Људи који су у другој половини прошлог века путовали на море ноћним аутобусом Београд–Бар, са носилацима се сећају својих путовања. О путовањима на која смо некада, са старе главне железничке станице, кретали у касним вечерњим сатима, а ујутру се будили са полеглом на Јадран, често говоримо данашњим клинцима. Кажу, да ако желимо нешто да променимо у животи, за почетак треба негде да отпутујемо. Уколико смо баш решени да начинимо „озбиљнији заокрет“, моћи би можда да размислимо и о начину промене путовања. Чињеница да календарни ремонт барског колосека (од Ваљева до Врбнице) није изведен скоро пола века, за српске туристе поново да је без значаја. Црна Гора је и овој лепој омиљеној медитеранској дестинацији за већину наших грађана. Гарнизуре за Бар условично су крцале шокотом јула и августа.

Изгледа да су се возови поново враћали у моду. Комфор, носилација, живописни пејзажи које можемо сакојом посматрати из вагона док путујемо ка свом одређеном. Пробудити се мирно изнад плаже у Сутомору уз мирис соли, олеандера и мора, са усхићеном и радошћу. Тешко је дочекати уласак који воз оставља на човека. Превисе се стога догоди на једном путовању. Скупи најразличитијих њизора, боја, кудеа, индустријских људи које можемо срести у релативно краћком времену. На међународној линији ка Јужном Јадрану, „досада не стигнује“. Треба се само окусити и уживати у шренутику. Чаролија ће сама доћи.

Александар Ранковић
Главни и одговорни уредник

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

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

Електронска пошта
medijacentar@srbrail.rs

Директор Медија центра
Биљана Гордић

Главни и одговорни уредник
Александар Ранковић

Дизајн и техничко уређење
Душанка Милошевић

На насловној страни
кондуктерка Бранка Максић и
машиновођа Милан Милетић, „Србија Воз“

Тираж
3.000 примерака

Лист је бесплатан и излази двомесечно

Штампа
D.O.O. „KOMAZEC“, Инђија



У овом броју:

5

Министар Горан Весић разговарао са представницима локалних самоуправа које се налазе на траси будуће пруге за велике брзине
Пруга Београд–Ниш свима треба да донесе бенефите



6-7



Састанак представника железничког сектора у Подгорици
Заједничка сарадња кључна за напредак железнице у региону

8-9

Иван Булајић, в.д. генералног директора „Србија Воза“
Година добрих пословних резултата



11



Примаријус др Владо Батножић, директор Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“

„Све на једном месту, у једном дану“

12-15

SEE Mobility 2023.

Железница као кључни предуслов за даљи развој земаља Западног Балкана



16-19



После четири и по деценије
Изградња железничке станице „Београд центар“ улази у завршну фазу

20-21

Обележен Међународни дан безбедности на путним прелазима –ILCAD

„Пруге су за возове!“





Министар Горан Весић на панелу „Европска недеља могућности“ најавио

Србија и земље региона кандидати за изградњу пруга средствима из фондова ЕУ

„Србија интензивно ради на унапређењу и изградњи саобраћајне инфраструктуре за повезаност са земљама у региону. Акцент је на железничком саобраћају, јер он има бројне предности“, рекао је министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић на панелу у оквиру „Европске недеље могућности“, одржаном од 21. до 26. јуна у Београду, Нишу и Новом Саду. Он је том приликом најавио планове и идеје за заједничку кандидатуру Србије и земаља региона за обезбеђивање средстава из ЕУ фондова, чиме би се реализовали пројекти на изградњи пруга, путева и интегрисаних граничних прелаза.

„У току су договори са Владом Северне Македоније за заједничку кандидатуру за продужетак пруге од Ниша до Прешева“, рекао је министар Весић.

„План је био да радимо наших 135 километара од Ниша до Прешева. Сада улазимо у пројекат са Владом Северне Македоније која има својих 50-так километара до Скопља, јер та пруга има смисла ако буде Ниш–Скопље. Добро је да буде и до Прешева, али поента је да се повезују велики градови. То ће бити први заједнички пројекат Северне Македоније и Србије, европски пројекат, где

ћемо повезати Ниш и Скопље, односно Скопље са Београдом, Новим Садам и Будимпештом“, саопштио је Весић.

Министар Весић је истакао да постоји и договор да се Србија и Босна и Херцеговина

Изградња пруга за велике брзине

На панелу „Европска недеља могућности“, Весић је истакао истакао пројекат изградње пруге за велике брзине и повезаност Београда и Будимпеште.

„Ми сада радимо брзу пругу до Будимпеште. Завршићемо наш део од 108 километара на путу Нови Сад–Суботица до краја следеће јодине. Треба нам јошом и шест месеци за шестирање пруге, што значи да ће се средином 2025. јодине од Београда до Суботице стизати за сат и 12 минута, што ће омогућити годишњи развој крају Србије. До краја 2025. јодине имаћемо брзу пругу између Београда и Будимпеште и стизаће се за нешто мање од три сата.

заједнички кандидују за пројекат обнове пруге Београд–Сарајево.

„Наш део је пруга Рума–Шабац–део према Зворнику, а њихов део иде кроз Босну. Ми припремамо заједнички меморандум који

треба да прође обе владе и то ће бити иницијатива да заједнички, као две земље, покушамо да добијемо и грант и новац за реконструкцију тих пруга“.

Говорећи о железничким везама са Бугарском, министар је најавио припреме за нову пругу која ће повезивати луку Видин заједно са Зајечаром и Неготином.

„Договорили смо се са Бугарском да се заједнички кандидујемо и покушамо да добијемо средства за ту пругу, а кренуће и реконструкција пруге Ниш–Димитровград, најавио је Весић. Када је реч о вези према Румунији радиће се обнова пруге према румунској граници, рекао је министар и подсетио, да је у плану и обнова дела пруге Београд–Бар са Црном Гором.

На панелу је између осталог речено и то да је Србија са Европском комисијом већ потписала уговор о изградњи пруге до Ниша, што је око 230 километара. Вредност пројекта износи 2,7 милијарди евра, од чега је од Европске уније добијен грант од преко 600 милиона евра.

Очекује се да ће изградња пруге почети крајем 2024, односно почетком 2025. године.

Љ. Богдановић



Министар Горан Весић разговарао са представницима локалних самоуправа које се налазе на траси будуће пруге за велике брзине од Београда до Ниша

Пруга Београд–Ниш свима треба да донесе бенефите

„Изградња пруге за велике брзине Београд–Ниш најважнији је пројекат у наредних неколико година“, нагласио је министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић на састанку, одржаном почетком маја, са представницима локалних самоуправа које се налазе на траси ове пруге. Састанку су присуствовали и помоћница министра за железнички и интермодални транспорт Анита Димоски, представници железничких предузећа и пројектанти.

Министар Весић је истакао да ће изградњом брзе пруге сви градови и општине на траси, као и цела држава, имати велику корист. Реч је о новим инвестицијама које ће омогућити економски напредак земље.

За успешну реализацију пројекта изградње пруге од Београда до Ниша све локалне самоуправе потребно је да буду у контакту са пројектантима. На тај начин избећи ће се евентуални проблеми приликом извођења радова.



„Будите у контакту са пројектантима како би било што мање проблема у извођењу радова. Нећемо моћи да их исправљамо када извођење радова почне“, рекао је Весић и нагласио „да ова пруга свима треба да донесе бенефите, а не проблеме“.

Како је министар Весић истакао, на исти начин радиће се и други пројекти, попут изградње пруге од Ниша ка Скопљу и обнављање регионалних пруга. Представници пројектаната су на овом састанку презентовали претходну студију изводљивости, која је први корак у реализацији изградње пруге за велике брзине Београд–Ниш. На овај начин представници локалних самоуправа могли су да се упознају са пројектом у његовој почетној фази.

Љ. Богдановић

Формирана радна група за набавку брзих возова из Кине

Влада Србије основала је радну групу за разматрање и давање предлога, мишљења и стручних образложења на предлог комерцијалног уговора за набавку возова од компаније „CRRC Changchun Railway Vehicles“.

Председница радне групе је Анита Димоски, вршилац дужности помоћника министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, а осим ње у радној групи су представници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Министарства финансија, Државног правобранилаштва, Дирекције за железнице, „Србија Воза“ и „Инфраструктуре железнице Србије“.

Возна средства набављају се за потребе компаније „Србија Воз“, тачније за потребе организације путничког саобраћаја на будућој прузи за велике брзине Београд–Будимпешта, а задатак радне групе је разматрање појединих питања из своје надлежности и давање предлога, мишљења и стручних објашњења на предлог комерцијалног уговора.

„Интензивно радимо са кинеским партнерима и надамо се да ће тај рад резултирати потписивањем уговора и испоруком пет брзих возова. Важно је поменути чињеницу да се возови увек набављају за дужи временски период, за

наредних 35-40 година, а Кина је, што се тиче производње брзих возова, потпуно „у равни“ са било којим европским произвођачем, док су у неким областима отишли и много даље“, рекао је Иван Булајић, в.д. генералног директора „Србија Воза“.

Н. Аврамовић





Састанак представника железничког сектора у Подгорици

Заједничка сарадња кључна за напредак железнице у региону

Поводом обележавања јубилеја – 115 година постојања црногорских железница, у Подгорици је 1. јуна организован регионални састанак коме су присуствовали представници железничког сектора Србије, Црне Горе и Републике Српске.

На састанку је разговарано о стању и потребама, улагањима у железнички сектор и начинима за унапређење партнерских односа јер само заједничком, добром сарадњом, али и уз подршку ресорних министарстава, напредак железнице у региону може бити изванредан.

У име домаћина госте је поздравио **Мирслав Брајовић, председник Одбора директора „Монтекарга“**, који је поручио да је изузетно важно да „представници некада јединствене жељезнице буду заједно за истим столом“.

„Данас је жељезница важан стуб нашег транспортног система и омогућава повезивање унутар земље, али и са сусједним и удаљеним дестинацијама“, рекла је **Дарјана Перковић, државна секретарка Министарства капиталних инвестиција** и истакла неопходност константног улагања у железнички систем, али и праћења технолошких иновација и зелене агенде.

„Влада је препознала значај ургентног улагања у жељезницу и у овој години повећана су значајна средства за текуће одржавање пруга и обавезу јавног превоза путника“, рекла је Перковић и нагласила да је у последњих 17 година уложено више

од 190 милиона евра у инфраструктурне пројекте и преко 35 милиона евра у возна средства.

„Генерални ремонти су готови на половини мреже, завршена је санација 24 моста на барској прузи, а у току су завршни радови на санацији четири тунела и реконструкцији и адаптацији станичне зграде у Бијелом Пољу“, рекла је Перковић.

Момчило Јелић, директор Директората за железницу, рекао је да је: „Заједничка сарадња кључна за даљи напредак

је црногорским колегама јубилеј и пожелело снагу и храброст у даљем раду на развоју и унапређењу железничког сектора у Црној Гори. Мосуровић је нагласио да је предстојеће отварање заједничке железничке станице у Бијелом Пољу од изузетног значаја за обе железничке управе.

Генерални директор „Железнице Србије“ ад Горан Аџић честитао је јубилеј и пожелело железничким компанијама у Црној Гори да наставе да остварују добре пословне резултате. Аџић је истакао да

Радни састанак у Херцеј Новом

У њешићу, 2. јуна, у херцејновској Дворани „Парк“ одржан је састанак на коме су њоред представника железничких сектора из региона учествовали и представници Града Требиња и Ошшине Херцеј Нови. Заменик градоначелника Требиња Дражен Бошковић поздрављају је јосије и рекао је да тренд ревитализације пруга у Европи јосији већ више десетина година, а ирилик за то Требиње може да добије кроз аилицирање за пројекте које финансира Европска унија. Домаћин састанка у Херцеј Новом био је Мирко Мусиур, њоредседник Ошшине Херцеј Нови, који је ирисушне украјико ујознао са исијоријом жељезнице у Боки Кошорској и њеном залећу и навео је да Херцеј Нови ирејознаје важност шаквих пројеката који би били од великој туристичкој значаја не само за овај део Боке Кошорске, већ и за Конавле, и целу јужну Херцејовину, односно крајеве где је иролазила ируја узаног колосека.

железничког сектора у Црној Гори, али и у читавом региону“ и најавио да ће организовањем редовних састанака и сталном комуникацијом ресорно Министарство пружити подршку и предложити решења за актуелне изазове са којима се суочавају државне компаније.

Лазар Мосуровић, директор Дирекције за железнице Републике Србије честитао

су овакви састанци важни како би се разменила искуства и нашли начини за реализацију заједничких циљева.

Инвестиције које су реализоване у сарадњи са Министарством грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Владом Републике Србије за обезбеђивање кушет и спаваћих кола за међународне возове од Београда до Бара, и назад, представили су

извршни директори „Србија Воза“ **Ђорђе Прокић** и **Зоран Пузовић**. Они су изразили наду да ће се добра сарадња са црногорским колегама наставити, посебно у предстојећој летњој сезони и да ће међународни воз од Београда до Бара постати симбол повезивања Србије и Црне Горе.

Марина Бошковић, извршна директорка Жељезничке инфраструктуре (ЖИЦГ), истакла је значај заједничке пограничне станице у Бијелом Пољу која ће „омогућити краће вријеме путовања, упростити пропратне процедуре, те унапредити и убрзати превоз робе и путника, што је у заједничком интересу обе државе.“

Да су овакви заједнички састанци важни и неопходни истакао је **председник Одбора директора Жељезничког превоза**

ЖПЦГ) Марко Бертаньоли и додао да је имао прилику да са колегама из „Србија Воза“ разговара управо о организацији саобраћаја за летњу сезону.

жељезнице Републике Српске.

Након завршетка састанка, учесници овог регионалног железничког скупа присуствовали су и осталим догађајима у склопу

Изложба и промоција књије

У склопу регионалног састанка представника железничког сектора у Дворани „Парк“ ириређена је изложба фоторафија „Железница у Боки Кошорској, Требињу и околини“ аутора Јосија Вебера, новинара Медија центара „Железнице Србије“ ад. Аутор је кроз одабир осамдесетак најзанимљивијих фоторафија и докумената ириказао развој железнице на иросијорима Боке Кошорске, Херцејовине и Конавала. Након ошварана изложбе, организована је и промоција иређеће издања фотомонографије „Железница у Боки Кошорској 1901–1968“ исијо аутора, као и иројекција крајико документарног филма о развоју жељезнице у Боки Кошорској и њеној околини.

Састанку су присуствовали и представници „Инфраструктуре железнице Србије“ и „Србија Карга“, као и представнице Же-

обележавања 115 година црногорских железница.

Б. Гордић

Састанак представника националних тела за безбедност железничког саобраћаја Србије и Мађарске

Међусобна сарадња у граничном саобраћају

Дан након што су Србија и Мађарска у присуству државног врха обе земље потписале више споразума с циљем даљег унапређења сарадње, међу којима је Споразум о изменама Споразума о контроли граничног саобраћаја у друмском, железничком и водном саобраћају, у Београду је, 21. јуна, у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре одржан састанак Дирекције за железнице и представника Мађарског националног тела за безбедност (Министарство грађевинарства и саобраћаја – Управа за безбедност железница).

Тема састанка била је израда споразума о међусобној сарадњи националних тела за безбедност две државе у области граничног саобраћаја између Републике Србије и Мађарске у погледу сертификата о безбедности за превоз, дозвола за коришћење железничких возила, заједничког надзора и др.

Састанак је отворила в.д. помоћник министра за железнички и интермодални транспорт **Анита Димоски**, а учеснике су поздравили **Лазар Мосуровић**, в.д. директор Дирекције за железнице, и **László Veszprémi**, директор Мађарског националног тела за безбедност.

„Дирекција за железнице као независно регулаторно тело Владе Републике Србије задужено за регулисање безбедности железничког саобраћаја и тржишта настоји да следи политику државе и Владе, као и ресорног министарства које активно ради



на побољшању положаја српских железница“, рекао је **Лазар Мосуровић**, директор Дирекције за железнице.

„Изузетним заједничким радом први пут смо у Србији прошле године пустили у саобраћај пругу за возове великих брзина од Београда до Новог Сада. У току су радови од Новог Сада према Суботици. Наш заједнички задатак јесте да из аспекта струке, а захваљујући изузетно добром и пријатељском односу наше две државе, помоћно успостављању путничког саобраћаја између Београда и Будимпеште“, изјавио је Мосуровић и нагласио да очекује да овај састанак буде почетак успешне сарадње националних тела за безбедност железничког саобраћаја. Говорећи о изради споразума, представници Мађарског националног тела за безбедност понудили су решења примењена у споразуму између мађарског и словачког националног тела за безбед-

ност. Након анализе и сагледавања понуђеног текста утврђено је да није могуће применити наведене принципе, тј. одреднице споразума јер Република Србија није чланица Европске уније, прописи који се примењују у Мађарској су усклађени са четвртим железничким пакетом, док су прописи у Републици Србији усклађени са трећим железничким пакетом. Осим тога, надлежности Агенције ЕУ за железнице за издавања сертификата о безбедности и дозвола за коришћење железничких возила ограничене су на територију Европске уније.

Дирекција за железнице ће у наредном периоду израдити предлог новог текста споразума који ће узети у обзир разлике у прописима који важе у Мађарској и Републици Србији и понудити решења прихватљива за обе стране. Наредни састанак одржаће се у Мађарској, на јесен.

Б. Гордић

Иван Булајић, в.д. генералног директора „Србија Воза“

Година добрих пословних резултата



Компанија „Србија Воз“ по свим тренутним показатељима 2023. године ће, први пут у својој историји, на крају пословне године забележити профит у билансу успеха. Овакав резултат не би могао да буде постигнут без пуне подршке Владе Републике Србије и великог рада менаџмента и запослених у компанији. О томе шта је све било потребно урадити да би се стигло до оваквих пословних резултата разговарали смо са Иваном Булајићем, в. д. генералним директором „Србија Воза“.



Пруга: У њојеклој години „Србија Воз“ забележио је расцрпихода од њогаје караша за 68 одсто, нешто губишак смањен је са њанраних 1,2 милијарде на 345 милиона, а њословни добишак осцварен је у износу од 2 милиона динара. Какви су њланови и њроцене за ову годину?

Према Програму пословања ми смо ове године предали да превеземо 6,36 милиона путника, међутим, подаци за првих шест месеци нам говоре да смо премашили план за 8,6 процената, што значи да ћемо премашити и тај план од 6,36 милиона путника. Осим тога, процена је да ћемо имати укупне приходе од преко 8,5 милијарди динара, од чега ће наши сопствени приходи први пут прећи ниво од три милијарде, те очекујем да „Србија Воз“ у овој години постане профитабилно предузеће, што се никада до сада није десило. Највећи допринос остварењу оваквих резултата дала је држава својим инвестиционим таласом. Отварањем пруге за велике брзине Београд – Нови Сад добили смо прилику да по први пут имамо линије које су профитабилне саме по себи, које уопште нису део ОЈП-а (Обавезе јавног превоза), где држава не мора да дотира финансијска средства него их ми на тим линијама зарађујемо. Осим тога, понашали смо се доста рационалније кад су у питању трошкови компаније, инвестиције и прилично смо „утегли“ процес набавки. Трудимо се да поспешимо конкуренцију и самим тим добијемо повољније цене за набавке и ту смо остварили стварно добре резултате.

Пруга: У једном од њосцовања на њелевизији најавили сцне набавку 18 нових „Шццдлерових“ елекцромоцторних возова. Када очекујете да ова нова возна средсцва сцццну у Србију и на којим црсама ће се корисцццц елекцромоцторни возови?

Делегација „Србија Воза“ била је у Пољској, у „Штадлеровој“ фабрици и видела је производњу првих возова који ће бити испоручени већ крајем августа ове године. Будући да смо ми први у Европи купили „Flirt“ четврте генерације, на напону од 25 kv, прве гарнитуре ићи ће у Румунију на добијање типске дозволе да би били уписани у „ЕРУ“ – регистар возила са типским дозволама. То значи да ћемо на пругама у редовном саобраћају у Србији прве гарнитуре имати тек од марта идуће године и они ће улазити у саобраћај фреквенцијом од отприлике једног воза у сваке две недеље. У сваком случају, до лета идуће године биће испоручена цела флота. Ми смо у нацрту реда вожње за

наредну годину урадили једну темељну измену и то не само увођењем нових линија него и изменом постојећих, где смо ставили акценат на потребе путника, а не копирање претходног годишњег реда вожње с мањим изменама. Такорећи смо кренули од чистог листа папира. Направили смо истраживање тржишта са маркетиншком агенцијом „Ипсос“, тестирали смо концепте, чули шта путници желе и покушали да направимо ред вожње усклађен с њиховим потребама. Ексклузивно за лист „Пруга“ могу да вам кажем да ће једна од новина бити, на пример, воз Нови Сад – Бар, што подразумева и директну железничку везу на релацијама Нови Сад – Ужице и Нови Сад –



Ваљево. Осим тога биће уведени возови из Сремске Митровице за Нови Сад, који такође дуго нису саобраћали. Сви возови који долазе са запада и са југа Србије, са нишке и барске пруге, неће више завршавати у Прокопу као последњој станици, него у Земуну. Значи пролазиће кроз Прокоп, стајати у Прокопу, затим на Новом Београду и Земуну, и на крају улазити у ТПС. Тиме ћемо фактички растеретити Прокоп, јер он сад постаје прилично оптерећена станица, а поред тога, скратићемо време путовања до куће људима који живе преко реке – на Новом Београду и у Земуну. Можете очекивати доста новитета. Оно што мислим да ће бити највећа промена и чему се ми највише радујемо, јесте завршетак пројекта Ниш–Брестовац, јер желимо да Ниш повежемо са околним местима једнако квалитетно колико смо сад Београд повезали са околним местима, па и боље од тога. Највећи број нових путника очекујемо на линији Лесковац–

Ниш–Алексинач. Ту ћемо увести линију која ће полазити на сваких сат времена, што ће омогућити да Ниш коначно доживи своју железничку ренесансу после једног врло тешког периода у коме возови нису ишли. И ту ћемо дати најновије „Flirtove“ четврте генерације које добијемо, да возе „Inter City“, а између полазака „Inter City“ имаћемо „Regio“ поласке са старијим „Flirtovima“, тако да ћемо у Нишу направити револуцију у железничком саобраћају.



Пруга: После дужег времена „Србија Воз“ наручио је нове униформе, зашцццц одећу и обућу. Које су униформе намењене и којим црццеријумима сцце се водили цри избору?

Мислим да је веома важно да наши људи разумеју, имајући у виду да „Србија Воз“ прави сада јако добре резултате и да зарађује неупоредиво више новца него што је то икада био случај, да ми као руководство компаније смо сада у позицији да део тог новца инвестирамо у услове рада наших запослених. И због тога смо решили да ове године апсолутно све од заштитне опреме и службених одела зановимо. Службено одело или заштитну опрему (заштитно одело) добиће сви запослени у „Србија Возу“ који по правилнику требају да их користе. Причамо о шлемовима, рукавицама, комбинезонима за ЗОВС, униформама за машиновође и кондуктере. Сви ће добити све ново од главе до пете. Од шапке до ципеле. То смо урадили кроз конкурентне тендерске процесе на којима је било више понуда. Изабрали смо најбоље понуђаче и добили опрему по највишим могућим стандардима квалитета који постоје, са ценом која је била нижа од процењене вредности, јер су се они међу собом такмичили у фер и транспарентном тендерском процесу. Настојимо да променимо имиџ наше компаније и сви запослени, било да се ради о машиновођи, кондуктеру, запосленом који ради у извршним службама или одржавању, морају бити свесни да су они део имиџа „Србија

Воза“ и морају својом појавом и уредношћу да остављају слику једног другачијег „Србија Воза“. Волео бих да брже враћамо достојанство позиву железничара. Када размишљам о униформама, видим ту слику нашег запосленог како стоји испред путника и својом појавом одражава и ауторитет, напредак и модернизацију целе железнице, али такође подједнако важна ми је и слика када тај машиновођа крене од своје куће на посао, и у дворишту своје куће се окрене да се поздрави са женом и децом, да га деца погледају и да кажу: „Мој тата је машиновођа, и ја сам на то поносан!“ Да не излази у одрпаној поло мајици и фармеркама, него да изађе са краватом, са оделом и са шапком коју ће са поносом да стави на главу. Е, то је то што ми покушавамо да урадимо и зато одвајамо десетине и десетине милиона динара за набавке све те опреме. **Враћамо понос железничарима**, то је јако важно.

Пруга: Шццц очекује „Србија Воз“ до краја ццекуће године?

За сада нам је циљ да наставимо да правимо овако добре резултате. Први пут смо ушли у маркетиншку кампању од које очекујемо да додатно допринесе већој попуњености возова. То се посебно односи на наступ по свим градовима Србије где су наше линије конкурентне аутобуском превозу. Упоредо са тим, активна је и национална кампања са фокусом да попуњимо возове, према постојећем реду вожње, у што већем степену.

Оно што ће, међутим, направити огромну разлику јесте лансирање друге унапређене верзије мобилне апликације. Нашу тренутну верзију мобилне апликације користи око 140 хиљада људи за куповину карата, а ми сада у њу стављамо функцију слања директних порука путницима, што значи да сви људи који имају мобилни телефон и који су мобилним купили карту, у исто време, добијају исту информацију. Наведене информације тим путем могу се доставити индивидуалном кориснику, групи корисника или свим нашим корисницима. То је важно зато што ће, на првом месту, унапредити корисничко искуство, људи ће схватити да ми стварно бринемо о њима и водимо рачуна о томе да они буду обавештени на време и прецизно о свему што се дешава, и тиме ћемо смањити њихову потребу да зову и питају шта се дешава. Радићемо, дакле, проактивно, и обавештавати их на време о свим променама. Истог тренутка када нама информација буде расположива, проследићемо је путем унапређене верзије апликације нашим корисницима.

Компанија „Србија Воз“ ће и у наредном периоду предузимати интензивне активности на побољшању корисничког искуства, с циљем да путовање возом учини што лепшим и комфорнијим, уз велику бригу како би се путницима понудио најбезбеднији, најприступачнији и најквалитетнији превоз. Време ће тек показати да су „на добром колосеку“.

Н. Аврамовић



Радован Вукић, председник Одбора директора “Железничке инфраструктуре Црне Горе” а.д. Подгорица

Бијело Поље по европским стандардима



Радови на реконструкцији железничке станице Бијело Поље, који су започети почетком прошле године, у завршној су фази. Под сводовима новог, модерног здања своје просторије ће осим путника, имати “Железничка инфраструктура Црне Горе”, “Монтекарго”, “Железнички превоз Црне Горе”, Управа полиције Црне Горе, Управа царина Црне Горе, Ветеринарска и фитосанитарна инспекција Црне Горе, “Инфраструктура железнице Србије”, “Србија Воз”, “Србија Карго”, Гранична полиција Републике Србије, Управа царина Републике Србије, Ветеринарска и фитосанитарна инспекција Републике Србије и Санитарна инспекција Републике Србије. О инфраструктурним пројектима на пругама јужно од Врбнице разговарали смо са првим човеком Одбора директора “Железничке инфраструктуре Црне Горе” а.д. Подгорица, Радованом Вукићем.

Пруга: Шта је до сада урађено на станичној згради у Бијелом Пољу и да ли сте планирали још нешто како би станица била у њеној функцији функционална?

Пројектом су предвиђене реконструкција и адаптација станичне зграде, као и станичних перона, изградња паркинга и приступне саобраћајнице. У току су радови на постављању заштитне ограде, као и завршна монтажа и испитивање лифтова. У потпуности модернизован објект који испуњава све европске стандарде прилагођен је особама са ограниченом покретљивошћу, па тако има потребне елементе приступачности. Реч је о косоподизним платформама на степеништима, тактилним тракама, лифтовима, посебно прилагођеним санитарним чвором и шалтерима на благајни. “Железничка инфраструктура Црне Горе” ће кроз овај пројекат добити нови агрегат, нову трансформацију, па ће, самим тим, обезбедити и поузданије напајање.

Пруга: Који грађевински пројекти се тренутно реализују на пругама којима управља “Железничка инфраструктура Црне Горе”? Да ли ће још нешто радити до краја године?

Недавно су завршени радови на рехабилитацији 13 бетонских мостова. Реализација овог пројекта има за циљ продужење века трајања мостова и повећање стабилности, односно сигурности у току експлоатације, обезбеђење стабилности конструкције, смањење трошкова текућег одржавања и мањи обим прегледа мостова. Завршили смо санацију четири тунела. То је прва група приоритетних тунела. За трећи квартал ове године планирали смо санацију још четири тунела из друге групе приоритетних тунела.



Радови ће подразумевати: репрофилацију тунелске облоге, обезбеђење слободног профила, ојачавање постојеће бетонске облоге, санирање мањих и већих оштећења бетонске облоге, регулисање одвођења вода, контактано инјектирање између стенске масе и бетонске облоге, израду хидроизолације облоге тунела, израду заштите хидроизолације, израду дренаже дуж целог тунела и остале пратеће радове. Што се тиче грађевинског дела на пругама, “Железничка инфраструктура Црне Горе” спроводи текуће одржавање колосека и то у највећем обиму замену колосечних прагова. Било би оптимално да се до краја године изврши и замена дрвене грађе на мосту Тара 1.

Пруга: Да ли је можда у плану и набавка нове грађевинске механизације?

Крајем 2022. закључен је уговор о кредиту са ЕБРД-ом у износу од 11 милиона евра за реализацију пројекта набавке механизације за грађевинско и електротехничко одржавање пруга. Добијеним средствима набавиће се механизација неопходна за одржавање железничке инфраструктуре. Овај пројекат чине две компоненте. Прва се односи на набавку механизације за одржавање пруга, укључујући машину за подбијање колосека, опрему за одржавање колосека и ситну мобилну опрему. Друга компонента се односи на консултантске услуге за подршку у реализацији пројекта, као и надзор над радовима који су обухваћени првом компонентом. Очекивања су да ће пројекат бити реализован у року од две године од датума ступања на снагу.

Пруга: Каква је сарадња са осталим железничким компанијама у Црној Гори?

У свакодневној смо комуникацији са свим железничким предузећима у Црној Гори и можемо рећи да је сарадња на високом нивоу. “Железничка инфраструктура Црне Горе” је, када је то било потребно а највише током ванредних догађаја, више пута интервенисала на колосецима који су у надлежности других железничких предузећа. Оно што је свим железничким субјектима у Црној Гори на првом месту, то је да се максимално води брига о безбедности, функционалности и редовности железничког саобраћаја. Важно је то не само због привредног и друштвеног развоја наше земље, већ и због целог региона који гравитира ка барској прузи, закључио је Радован Вукић.

J. Вебер

Примаријус др Владо Батножић, директор Завода за здравствену заштиту радника “Железнице Србије”

„Све на једном месту, у једном дану“



О савременој дијагностици, превентивним прегледима и прегледима без листе чекања, о бризи за здравље железничара, чланова њихових породица, али и свих осталих који желе да се лече у овој установи разговарамо са директором Завода за здравствену заштиту радника “Железнице Србије”, примаријусом др Владом Батножићем.



Пруга: Завод за здравствену заштиту радника “Железнице Србије” једна је од најстаријих установа примарне здравствене заштите у Србији. У години када је обележио четрнаест деценија постојања, иде у сусрет изазовима сличним онима из прошлости – да ујоредо са модернизацијом железнице и њеним “великим повратком” на превозну сцену Србије брине о здрављу њених модерних неимара и ујосленика.

Велика је част, али још већа обавеза да наставимо оно што су наши претходници попут др Владана Ђорђевића, др Милана Јовановића Морског, др Лазе Димитријевића и многих других започели. У њихово време грађена је прва српска пруга, од Београда до Ниша, а након готово век и по, та траса модернизовала се и биће пруга за возове великих брзина. Тада је започето организовано лечење градитеља прве српске пруге, а данас се у Заводу лечи више од сто хиљада пацијената.

Пруга: Да ли су још све железничари или има и других пацијената?

Завод са својих 25 амбуланти у 16 градова брине о железничарима, члановима њихових породица, о свима онима који су на било који начин повезани са железницом, било да су радници на прузи, у станицама, путници на перонима, или су директно укључени у саобраћај. Безбедност железничког саобраћаја императив је железничког здравства.

Пруга: Завод за здравствену заштиту радника “Железнице Србије” поседује најсавременију медицинску опрему за дијагностику.

Сви кабинети у Заводу опремљени су најсавременијом, модерном опремом. Да бисмо успели да одговоримо свим захтевима, помоћ и подршку пружају нам Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Министарство здравља.

Мамограф смо поставили прошле године. Почетком ове године поставили смо статични рендген, набављен је портатилни, као и два нова апарата за ултразвук, два преносива апарата за ултразвук, један колпоскоп, затим дефибрилатор, дванаестоканални ултразвук, апарат за дифузију. Обновили смо дрегер апарат, апарат за КП и ОТЦ за преглед жуте мрље очног дна.

Пруга: У последњих седам година Завод је организовао бесплатне превентивне прегледе свих специјалности сурађанима Ојштинне Савски венац, на чијој територији се и налази ова установа. Колико је било оваквих акција и имале ли и даље колико је наших сурађана прегледано?

До сада је на овај начин прегледано 7.000 пацијената. У просеку годишње организујемо десет оваквих акција превентивних прегледа, који се обављају суботом и то без заказивања, тј. без здравствене књижице. Најчешће су то ултразвучни прегледи штитне жлезде, абдомена, стоматолошки и офталмолошки прегледи, лабораторијске анализе одређених параметара, прегледи интернисте. Интересовање пацијената је велико јер се на веома брз, комфоран и поуздан начин обави преглед – без гужви, чекања и стреса.

Пруга: Како домињирају гужву, у Заводу не постоје листе чекања?

Код нас нема чекања! Прегледи код изабраног лекара заказују се преко ИЗИС-а, а код специјалиста у најкраћем могућем року. У Заводу је запослено 220 лекара и 125 специјалиста и сви су доступни пацијентима.

Пруга: Какви су Вам циљеви у наредном периоду?

Основни циљ Завода за здравствену заштиту радника “Железнице Србије” јесте да својим знањем, стручношћу, али и савременом опремом омогућимо да српски железничари буду здрави и способни да свакодневно обављају своје задатке. Континуираном медицинском едукацијом подижемо и усавршавамо квалитет наших здравствених услуга, пратимо корак са медицинском технологијом и настојимо да пружимо наш максимум. Савремено опремљена здравствена служба, стручни кадрови, одговарајући простор, рационална организација представљају базу висококвалитетне превентивне, куративне и специфичне здравствене заштите радника у железничком сектору. Уједно, то је и један од основа безбедности железничког саобраћаја данас.

И не само то, Завод за здравствену заштиту радника “Железнице Србије” сваки даном настоји да оправда указано поверење и држи се онога по чему је препознатљив: “Све на једном месту, у једном дану”.

Б. Гордић



SEE Mobility 2023.

Железница као кључни предуслов за даљи развој земаља Западног Балкана

Међународни сајам транспортних технологија и услуга – **SEE Mobility** одржан је у Београду, 30. и 31. маја, у Хотелу „Југославија“. Под слоганом „Повезаност за будућност“ и нагласком на железницу и логистику као два стуба „мобилити“ индустрије 21. века, ова манифестација окупила је учеснике из десетак земаља који су приказали своје производе, услуге и иновативна техничка решења.

На свечаном отварању Сајма у име Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре излагачима и гостима обра-



то се **Мирослав Алемпић, помоћник министра за друмски транспорт, путе-**

ве и безбедност, рекавши да је овај међународни сајам идеална прилика за упознавање са савременим транспортним технологијама на једном месту, и то, како на панел дискусијама, тако и кроз разговоре са великим бројем еминентних стручњака из земље и региона.

„Влада Републике Србије препознала је да су развој и модернизација саобраћаја и инфраструктуре кључни за развој привреде и економије Србије. Када је у питању железнички саобраћај, у току је изградња брзе пруге од Новог Сада до Суботице. То је 108 километара пруге за брзине до 200 километара на сат. Такође се ради и пруга Ниш–Брестовац. У овој години планирано је да започне изградња на још 125 километара пруге, за 600 километара пруге се ради пројектна документација, од чега је само пруга Београд–Ниш, 230 километара, и Стара Пазова – Шид, 92 километра. То су такође пруге великих брзина, до 200 километара на сат. Поред изградње савремене саобраћајне инфраструктуре циљ јесте унапређење комплетног транспортног система Србије: модернизација, увођење савремених технологија у све видове саобраћаја и транспорта, аутоматизација, дигитализација, интеграција, као и увођење ИТ технологија које би требало да интегришу услуге више видова транспорта у складу са потребама корисника и давалаца услуга, а све ради убрзања и рационализације

транспортног система и логистичких токова“, закључио је помоћник министра Мирослав Алемпић.



Матеј Закоњшек, директор Транспортне заједнице, рекао је да су железница и транспорт кључни предуслов за даљи развој земаља Западног Балкана. „Ако само погледате географију овог региона, видите да овај регион не само да повезује јужну, централну и западну Европу, већ повезује и Европу са Блиским истоком, Европу са Азијом“, рекао је Закоњшек и наставио: „Највећа предност овог региона јесте железница. У претходних 30 година око

80 посто инвестиција у регион Западног Балкана уложено је у друмски саобраћај. То се сада мења. Већина инвестиција сада иде на развој железнице и то из очигледних разлога, мања инвестиција у прошлости, али и потреба које будућност намеће, посебно када се имају у виду декарбонизација и зелена транзиција“, рекао је директор Транспортне заједнице.

„По први пут имамо брзе возове, односно брзу пругу до Новог Сада, која ће ускоро бити продужена до Будимпеште. Коридор 10 се интензивно изграђује. Коридор 8, који повезује Албанију, Северну Македонију и Бугарску, такође се гради. Један од највећих грантова у историји Европске уније одо-

во доноси револуцију у транспорту. Тренутно је уложено 2,8 милијарди евра у реализацију текућих пројеката. Зато железница и јесте кичма интермодалности. Без обзира колико ми улагали у луке региона, без постојања железничке везе те луке никада неће моћи да постигну свој пуни потенцијал“, рекао је Закоњшек и нагласио да би се то постигло, потребно је да реформе прате развој стања на терену.

Закоњшек је истакао да су упоредо са инвестицијама и модернизацијом неопходни и људи. „Не можете променити слику железнице преко ноћи ако немате одговарајуће квалификоване људе који ће радити на тој железници. Зато је ваш посао,

људе који ће радити на железници и који ће стварати нову будућност за железнице на Западном Балкану“, закључио је Матеј Закоњшек.



Селин Рише, заменик у Регионалном економском одељењу за Западни Балкан Амбасаде Француске у Београду рекла је да неколико француских компанија учествује у пројекту изградње београдског метроа („Алстом“, „Егис“). „Француска развојна агенција, заједно са Светском банком, улаже средства у модернизацију железничког сектора Србије, као и у пројекте урбане мобилности широм Србије. Успостављена је и техничка сарадња на различитим нивоима између министарства две земље ради имплементације Кластера 4 – Зелена агенда и одрживо повезивање, као још једног поглавља у претприступним преговорима Србије за чланство у ЕУ. Железнички сектор на најбољи начин представља степен индустријског развоја компанија земаља Југоисточне Европе, и као такав представља темељ и носиоца агенде зелене транзиције“, закључила је Селин Рише.

Модернизација националне железничке мреже у Француској

Према речима Селин Рише, *транспортни сектор одговоран је за 30 посто емисије угљен-диоксида у Француској и 25 посто у Европи. Путовање возом заједно је тридесет пута мање него путовање аутомобилом, а двадесет пута мање од путовања авионом. „У Француској свакодневно саобраћа око 15 хиљада возова. Путовање железницом је сигурније, брже, економичније и далеко мање заједно животној средини. Уједно из овог разлога развој железничког сектора је један од приоритета француске владе и у складу са тим иницијативе су реформе у прошлости неколико година“, каже Рише. „Недавно је усвојен нови указ којим се забрањују одређени домаћи летови, у ситуацијама када постоји алтернатива у виду железничке везе, до месца која су удаљена до два и по сата вожње возом“, објашњава она и додаје да је Влада Француске најавила да ће издвојити средстава у износу од 100 милијарди евра за модернизацију националне железничке мреже у периоду од 2023. до 2042. године. То значи да ће до 2027. године више од милијарду и по евра годишње бити намењено модернизацији постојеће железничке мреже.*

„Осим инфраструктуре, у центру пажње су оперативни и произвођачи“, каже Селин Рише и додаје: „Тако је „Алсџомов“ први индустријски воз са појасом на водоник (Coradia Lint) пројектован више од хиљаду километара прошле деценије и не заједно околина јер нема емисије угљен-диоксида“.

По речима Рише, велика пажња посвећује се компатибилности и француски оперативни раде на успостављавању сигнално-сигурносних система и усвајању IRTMS система на националној мрежи, као и на успостављању више од две хиљаде километара пруга за велике брзине. Све ово иницијално ће утицати и на развој транспортног коридора 10 који пролази кроз овај регион.

брен је управо Србији за модернизацију железничке пруге ка Нишу и даље једним краком ка граници са Северном Македонијом, и другим ка Бугарској. Све

посао академских институција и компанија тако важан. Могамо се постарати да наставимо улагање у железницу, могамо се постарати да наставимо улагање у младе





Говорећи на свечаном отварању Сајма, **Кристофер Ли, секретар Британске амбасаде у Србији**, рекао је да ће боља повезаност бити кључни замајак будућег развоја овог региона.

„Драго ми је што српска влада даје велики приоритет железничкој инфраструктури и што се она налази у будућим плановима економског развоја Србије, са посебним

Бриџанци укидају железнички џојон на дизел

Бриџанске компаније шренућно раде на највећем европском инфраструктуром пројекту, на изградњи HS2 џрује за велике брзине. Заједно са компанијама као што је „Vanguard“, која развија возове на водоник и решења за складиштење батерија, бриџанске иновације џомажу да се декарбонизује железнички сектор, како за џућнички, тако и шеретни саобраћај. „У Уједињеном Краљевству смо џоставили рок до 2040. џодине за џостейено укидање железничкој џојона на дизел, што се наслања на наш џлан да се до 2030. џоћићуно обустави џродаја нових аућомобила са моћорима на бензин и дизел“, каже Кристофер Ли, секретар Британске амбасаде у Србији, и догаје: „Уједињено Краљевство џодржава развој железничке инфраструктуре кроз Извозну кредитну аћенцију (UK Export Finance), која џомаже владама других земаља реализацију џројекта са џрисићућним ценама уз џрисићућ целом сћекћу услуга и џроизвода које железнички сектор Уједињеној Краљевства има на расћолаћану. Прошле џодине Извозна кредитна аћенција Уједињеној Краљевства џомоћла је финансирање електрифициране џрује за велике брзине у Турској са 1,7 милијарди фунћи, а сћремни смо за сараћну са свим државама и владама овој рећона у реализацији џројекта у железничком сектору“, закључио је Кристофер Ли.

нагласком на нове трасе унутар земље и ревитализацију постојећих праваца који Србију повезују са земљама у окружењу. Надам се да ће електрична, водонична и хибридна технологија своју примену видети што пре и у Србији и земљама региона како бисмо што пре сви били на истом колосеку ка будућности без фосилних горива. Сматрам да би компаније из Уједињеног Краљевства могле да помогну са својим високим квалитетом услуга у надзору пројеката у железничком сектору, а узевши у обзир велико искуство на том пољу, било да се ради о железници, лакој железници или метро системима.



Никола Бајић, представник Амбасаде Републике Хрватске у Србији, рекао је да је на недавном састанку у Загребу, председника Владе Републике Хрватске Андреја Пленковића и Ане Брнабић, председнице Владе Републике Србије, договорена изградња брзе железничке пруге Београд–Загреб, док се истовремено обнављају пруге према Мађарској. „Република Хрватска свакако се труди и да повеже своју највећу луку Ријека брзом железницом према Загребу, и даље према Европској унији и државама Западног Балкана. Наиме, ми смо у Хрватској свесни важности добре транспортне инфраструктуре. У том смислу велико ми је задовољство да се на овогодишњем сајму мобилности у Београду представљају и светски познате хрватске компаније из сектора железница и железничке инфраструктуре“, рекао је Бајић.

„Компанија „Гредел“ светски је позната по производњи возова и локомотива, као и компанија „Кончар електрична возила“, док је хрватска компанија „Алтпро“ светски предводник у производњи, постављању и одржавању железничке сигнализације. Због свега наведеног, уверен сам да ће овај сајам допринети даљем повезивању држава Западног Балкана са Европском унијом“, закључио је Никола Бајић.



У име Амбасаде Словачке Републике у Београду на отварању се обратио **Борис Кончек, секретар у Амбасади Републике Словачке у Србији**, који је истакао да је: „Србија најважнији трговински партнер Словачке у региону Западног Балкана, што је најбоље илустровано константим растом спољнотрговинске размене између наших земаља која је у 2022. години, по први пут, премашила износ од милијарду евра. И поред тога постоји још простора за побољшање и повећање обима економске сарадње, а све то имајући у виду одличне политичке односе, географску близину или блиске међусобне везе, посебно значајне јер у Србији живи доста Словака. Значајна платформа за међувладину сарадњу на разним пољима од обостраног интереса, а транспорт и мобилност су један од тих сегмената, јесте и заједничка комисија за економску сарадњу између Словачке и Србије, под надзором министарстава трговине двеју земаља“.

Кончек је објаснио да на овом сајму присуствују две компаније: словачка карго компанија „Cargo Wagon“, која је и златни спонзор овог сајма, као и „Tatragoňka Porrad“, један од европских лидера у развоју, дизајнирању и производњи теретних кола за железнички саобраћај. У Србији компанија „Татравагонка“ је власник фирме „Братство“ из Суботице, а овде је представља фабрика „Гредел Вагони“ из Хрватске.

„Радује ме што ће овај сајам спојити све битне представнике железничког сектора на једном месту, и уверен сам да ће то довести до успостављања нових пословних сарадњи и да ће отворити неке нове теме за будућност“, закључио је Кончек.

У наредних десет година очекују се, према проценама, инвестиције од преко 15 милијарди евра у ревитализацију же-



Српске железнице као излаћачи

Српске железничке компаније, као и џрећходних џодина, учесћвовале су као излаћачи на овом међународном сајму. Своје џонуде џредствиле су на заједничком шћлану „Железнице Србије“ аћ и „Србија Воз“, и „Инфраструктура железнице Србије“ и „Србија Карћо“. Пројекте модернизације и реконструкције железничке инфраструктуре у Србији џредствиле су колеје из „Инфраструктуре железнице Србије“, док су „Србија Воз“ и „Србија Карћо“ џредствили џонуде и услуге у џућничком, односно шеретном саобраћају. „Железнице Србије“ аћ џредствиле су шћхничко национално наслеђе Железничкој музеја, а како би се железничка јавност боље џоћнала са џонудами оствиле компанија-излаћача и била у џоћу са свим новићейшима, осмићлене су џромоћивне камћане за оћлашавање у листу „Прућа“.

лезничке и путне инфраструктуре. Била је ово прилика да се сви излагачи међусобно повежу и стекну пословне контакте који ће им помоћи у реализацији заједничких

пословних циљева. Након два изложбена дана организоване су посете водећим компанијама и индустријским парковима у Србији – интермодалном терминалу ко-

мпаније НЕЛТ и индустријском МИНД парку у Крагујевцу.

**Б. Гордић
Н. Аврамовић**

Железничка станица Вуков споменик

Постављене нове информационе табле

У железничкој станици Вуков споменик постављене су нове информационе табле како би путници имали јаснију слику о поласку и одласку возова. У наредном периоду предвиђено је затварање Вуковог споменика због замене ескалатора у станици.

„Предвиђена је замена сва три ескалатора (два мања и један који води на пероне). Радови би требало да трају највише

осамнаест месеци. Дужина ескалатора је преко 60 метара, а ремонтвани су у јулу 1995. године, али нису мењани. Сада је предвиђено да се сва три комплетно промене. Треба нагласити да су ови ескалатори јединствени у овом делу Европе – рекао је шеф станице Душан Веселиновић.

„Прошле године су освежене просторије и замењени санитарни уређаји. Благајна не ради од 10. маја, па манипулација саобраћаја



за путнике иде преко станица Караћорћев парк и Панчевачки мост. Станица ће добити нови сјај после завршетка радова“, казао је саговорник „Пруге“.

„У претходном периоду дневно се превозило око шест хиљада путника. Кроз ову београдску станицу свакодневно пролази 150 возова – 130 путничких и 20 теретних гарнитура. Кроз Вуков споменик пролазе возови на релацијама Овча – Батајница, Овча – Младеновац, Овча – Лазаревац, Београд Центар – Вршач (шест пари возова). С Распутнице Панчевачки мост, која припада железничкој станици Вуков споменик, за Панчево иде шест пари возова“, нагласио је Душан Веселиновић.

Б. Радојичић





После четири и по деценије

Изградња железничке станице „Београд центар“ улази у завршну фазу

Железничка станица „Београд центар“ у Прокопу улази у завршну фазу изградње. После четири и по деценије почетка и прекида радова коначно је најављено да ће станична зграда главне престоничке железничке станице отворити своја врата за прве путнике већ 20. октобра, на Дан ослобођења Београда у Другом светском рату.

Радови на овој фази изградње главне градске железничке станице започети су у септембру прошле године када је компанија „Rejlvej Siti“ почела са изградњом главне станичне зграде и комерцијално-пословних садржаја на бетонској плочи изнад перона. Све ове активности требало је спровести без ометања функција главне железничке станице, што је са собом носило велики број изазова које је требало превазићи.

„Највећи изазов, током ове фазе пројекта, био је да се обезбеди нормално функционисање станице и железничког саобраћаја, а да то не осете путници. У складу са тим координисали смо активности са извођачем радова, а да бисте стекли увид колико је то захтеван и обиман посао, навешћу само податак да дневно кроз станицу прође око 280 возова и на хиљаде путника“, истакао је Милутин Милошевић, извршни директор за управљање јавном железничком инфраструктуром у компанији „Инфраструктура железнице Србије“.

Према његовим речима, подједнако важан и озбиљан изазов био је и прилагођавање претходних пројеката и њихово спајање са тренутним пројектом у функционалну целину.

„Било је потребно урадити потпуно нови пројекат и на неки начин га „укомпонувати“ са свим решењима која је углавном ЦИП радио током претходних 30 година.



То повезивање, или усклађивање, два пројекта и пројектних решења било је везано доминантно за питања примарних инсталација (струју, воду, канализацију,

топловде...) и ту је, морам да кажем, и ЦИП показао висок ниво кооперативности. Дефинитивно, био је то изазов. На крају крајева, и само извођење радова и њихово повезивање са позицијама где је пројекат изведен до стања у којем су остали завршени радови из времена од пре пет, десет, петнаест или двадесет година доста је утицало на тежину не-

ких грађевинских захвата, тако да је заиста изузетно сложен посао завршити једну инвестицију која траје 40 година“, објаснио је Милошевић.



Једно од питања које се намеће када се помене железничка станица „Београд центар“, а интегрални је део приче о станици, јесу и приступне саобраћајнице које повезују станицу са главним београдским улицама, односно аутопутем.

„Фактички, поред актуелне инвестиције и послова који прате изградњу станичне зграде на плочи, коју једним делом чини целина железничке станице а другим делом су комерцијални садржаји партнера, имамо још две целине на комплексу Прокоп које је потребно завршити. Целина испод плоче представља део станичне зграде у неком обиму од око десет хиљада квадрата, где ће се налазити углавном техничке просторије и просторије пратећих служби које су у функцији одвијања железничког саобраћаја и управљања станицом. И тај пројекат завршава ЦИП и он се финансира средствима Светске банке, а представљаће основ за обезбеђење кредита од 25 милиона евра за завршетак дела станичне зграде испод плоче. Поред ове целине,

свакако најважнији део за афирмацију целог комплекса нове централне престоничке станице, и фактички део локације



нове железничке станице, веза са аутопутем, представља стари проблем који



смо неуспешно покушавали да решимо у последњих десетак година. Морам да кажем да смо заједно са Дирекцијом за изградњу града Београда иницирали тај важан посао. Они су затим расписали тендер и уговорили извођача, и почела је

Железница и Експо 2027

У склопу развоја изложбеног простора Експо 2027 планирана је нова железничка пруга која ће повезивати аеродром са простором Експо и са станицом Нови Београд.

Нова железничка пруга биће изграђена од станице Нови Београд и преко станице Земун ће се наставити до четири нове железничке станице – Аутопут, Аеродром Никола Тесла, Сурчин и станице Национални стадион, где ће бити Експо.

израда пројекта повезивања комплекса железничке станице „Београд центар“ са

аутопутем. Рок за завршетак тог пројекта је око годину дана, након чега ће Дирекција расписати тендер за изградњу две приступне саобраћајнице. И то је, по мом мишљењу, дефинитивно најважнија ствар, да се у потпуности ова локација афирмише као нова железничка станица у Београду, са свим примарним функцијама“, наводи Милошевић.

С обзиром на наведени рок, радови на станичној згради настављају се несмањеним темпом. Лоше време током маја утицало је на одређене врсте радова и ту су забележена одређена кашњења која ће бити решена ангажовањем већег броја радника као би се испунили уговорени рокови. Што се самог градилишта тиче, у просеку је дневно ангажовано око 250 радника, а затечено стање на градилишту нас уверава да немари планирају да испоштују све уговорене обавезе.



„Процент реализације изведених радова целокупног пројекта изградње станичне зграде негде је између 60 и 70 одсто. Према пројекту, станична зграда ће имати око 6.200 квадратних метара и ту ће бити смештене шалтерске службе, чекаоница и други

буде завршено у договореним роковима и интензивно ћемо пратити радове”, објашњава Милошевић.

Са извесним завршетком радова на објекту централне градске железничке станице намеће се питање шта следи

Изградња Прокоја

Изградња Прокоја почела је 8. октобра 1977. године са иланом да радови буду завршени за свега 18 месеци и да станица буде пуштена у рад на празник рада – 1. маја 1979. године. Овај илан се показао као премабициозан, а радови су обустављени већ 1980. године. Економска криза, распад бивше Југославије и райони који су дојидили ове пројекте зауставили су даље радове све до 1996. године када је почела изградња илоче на којој је требало да буду условно-комерцијални садржаји. Тек 20 година од тада, 26. јануара 2016. године, станица је коначно пуштена у рад у ораниченом капацитету јер је остао да се реши проблем недостијајућих садржаја на станичној илочи који су предвиђали изградњу станичне зграде, условно-комерцијалних садржаја и ириспујних саобраћајница. Станица у Прокоју преузела је функцију главне иреспујичке станице 1. јула 2018. године након ташења железничке станице Београд главна. Са завршетком дела брзе ирује између Београда и Новог Сада, 19. марта ирошле године, и великим иовећањем броја иушника ситуација је иосиала још хишњија и завршетак Прокоја иосио је ириоришешан загдашак.

У складу с шим ириспујило се мешоду јавно-иривајној иаршнерштва, иа је комшанија „Rejlveј siti” иочела са изградњом станичне зграде у сештембру исше године, у замену за иросшор на илочи на коме ће, ио завршетку изградње станичне зграде, „Rejlveј siti” изградити условно-комерцијални иросшор, чиме ће иросшорна целина станице у овој фази бити комшешина и уређена.

садржаји неопходни за функционисање главне престоничке железничке станице. Тренутно се активно ради на уређењу унутрашњег атријума и спољашње облоге зграде (кров, изолација, постављање фасадних стакала). Велики део активности фокусиран је на унутрашње уређење објекта. Избушена су окна за лифтове и свих 8 лифтова постављено је на своја места. У складу са планом очекујемо да током лета буду завршени радови на постављању челичне конструкције, покривању крова, као и керамичарски радови, технички блок објекта, саобраћајнице и паркинзи. Кад говоримо о паркинзима, они ће бити уређени и лоцирани по ободима плоче, а у плану је и изградња нове гараже на делу плоче ка Сењаку, чиме ће бити решен проблем паркирања. Очекујемо да све



после? У ком правцу ће ићи даљи развој београдског железничког чвора?

„Нема краја изградњи београдског железничког чвора, јер су то пројекти који се развијају заједно са градом Београдом. Очекујем да ћемо 20. октобра, или неки дан раније или касније, пустити и Техничко-путничку станицу Земун у рад, која је у технолошком смислу заправо целина железничке станице „Београд центар”. Јер сви возови који долазе или полазе из станице у Прокопу, претходно иду у Техничко-путничку станицу Земун где се



технички сређују, чисте и припремају за своје путовање и саобраћај, тако да су ТПС и Прокоп заправо делови једне технолошке целине. И ја се наддам да ће колеге из „Србија Воза” успети до тог рока и то да заврше, али дефинитивно је то најважнија функција и локација на подручју београдског железничког чвора и нема никакве сумње да је концепција београдског железничког чвора, те давне 1974. године, настала на

темељима неколико принципа и захтева. Први захтев тада је био практично измештање робног саобраћаја и, заједно са тим, опасних материја из центра града. Решење тога је, још тада, виђено у изградњи обилазне пруге између Белог потока и Винче, са мостом преко Дунава, и то је био почетак ове концепције, а нажалост то је остављено за крај, објашњава он, и додаје да се искрено нада да ће у наредном периоду бити још пуно ствари на дневном реду када је у питању железница у Београду.

Који су то пројекти најизвеснији, питали смо нашег саговорника.

„Пре свега, то је изградња крака пруге према Карабурми који смо већ дали у пројектовање. Фактички, ова траса ће представљати везу између Вуковог споменика, пошто постоје два тунела/цеви према Карабурми, да се извуче тај крак, што је такође давних дана предвиђено у пројектима развоја београдског железничког чвора. Осим тога, планирана је изградња једног стајалишта у Макишу и повезивање Макиша са Раковицом, и оно што је најважније, а то је повезивање аеродрома у Сурчину и националног стадиона, са северним краком београдског чвора. Сва три пројекта су у фази пројектовања. Помињући нови крак градске железнице према Карабурми, Милошевић је истакао да је према старим пројектима на првобитној локацији требала да буде локо-робна ста-



ница, али се касније одустало од те идеје, локација је ослобођена да би се други градски садржаји развијали, док су сви робно-транспортни задаци пребачени у Макиш. Ипак, сачуван је један коридор да се извуче крак градске железнице, евентуално до Роспи Ђуприје, која би омогућила „апсорпцију” тих токова путника од стране Карабурме, Вишњице, Вишњичке бање и чак Миријева. Чини ми се да су то тренутно најинтензивнији токови путника у граду, и на крају то су зоне града у којима се тренутно највише гради и урбанизује”, оценио је Милошевић.

Он је истакао да се поред даљег развоја путничког саобраћаја интензивно ради и на пројектима који ће коначно решити проблем транспорта опасних материја кроз градски центар, а ту се пре свега мисли на изградњу крака пруге од Белог Потока, преко Винче и Дунава, до Панчева. За потребе обилазнице неопходна је и изградња железничко-друмског моста код Винче преко Дунава, чиме би се железнички и друмски транспортни токови додатно диверзификовали и знатно растеретили саобраћај у Београду.

Н. Аврамовић



„Пруге су за возове!“

Под слоганом „Пруге су за возове“, 15. јуна 2023. године у више од педесет држава широм света различитим активностима у оквиру националних кампањи обележен је Међународни дан безбедности на путним прелазима.

Овогодишњу кампању за безбедност на путним прелазима у Србији подржали су Агенција за безбедност саобраћаја, Управа саобраћајне полиције и „Инфраструктура железнице Србије“, који су заједнички скренули пажњу на стање безбедности саобраћаја на местима укрштања путева и пруга и посебан апел упутили учесницима у друмском саобраћају.

„У претходних пет година на путно-пружним прелазима све смртно страдале осо-

бе су били учесници друмског саобраћаја, што је и очекивано када се упореде масе друмских и железничких возила. На наставак неколико саобраћајних незгода утицала је неодговарајућа или недовољно уочљива саобраћајна сигнализација или опрема пута. Међутим, далеко већи утицај је имало небезбедно понашање учесника друмског саобраћаја.

Апелујемо на све учеснике друмског саобраћаја да посебну пажњу обратe приликом преласка преко пруге, да поштују прописе и саобраћајну сигнализацију, да се зауставе и буду додатно опрезни, да имају стрпљење и чекају колико је потребно, да у сваком смислу избегавају провлачења и остала небезбедна понашања и да воде рачуна о

Статистика

Према подацима које је Агенција за безбедност саобраћаја добила на основу истраживања 2018. године у оквиру пројекта „Понашање учесника у друмском саобраћају на ушћно-пружним прелазима“, око 16% возача признало је да је макар једном прелазило ушћни прелаз са сушћеним олубраницима, на небезбедан начин, од тог броја око 90% су мушког пола, а више од половине су старији од 30 до 55 година. Као најчешћи разлози небезбедног преласка преко ушћног прелаза, истраживачи су навели „дуги период до наилаaska воза“, „квар на уређају ушћно-пружног прелаза“ и „несврћљивост“. На ушћним прелазима који нису обележени браницима, олубраницима или светлосним знаковима, више од половине истраживача наводи да је најчешћи разлог небезбедног понашања „неблаговремено уочавање ушћног прелаза“, док трећина возача на оваквим местима прелази без заустављања, а мањи број чак и без смањења брзине.

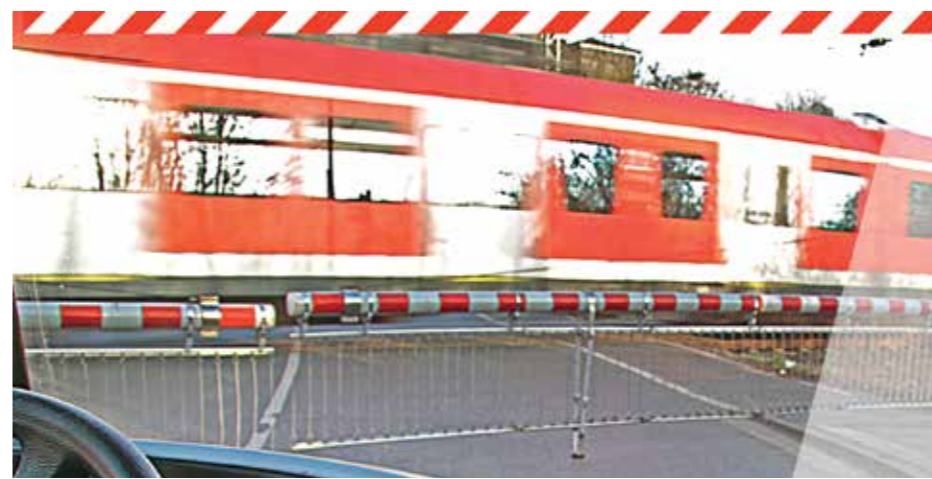
сопственој безбедности, очувању живота и здравља“, изјавио је **Бранко Стаматовић, в.д. директора Агенције за безбедност саобраћаја.**

„Сматрамо да је обележавање Међународног дана безбедности на путно-пружним прелазима одлична прилика да се скрене пажња на проблем страдања на путно-пружним прелазима и Управа саобраћајне полиције Министарства унутрашњих послова подржава ову иницијативу“, рекао је **Славиша Лакићевић, начелник Управе саобраћајне полиције.**

Он је казао да су у последњих пет година у саобраћајним незгодама на путно-пружним прелазима погинуле 33, а повређене 153 особе, и да су ове несреће најчешће резултат неодговорног понашања возача путничких возила.

Ненад Станисављевић, пи-ар менаџер „Инфраструктуре железнице Србије“ апеловао је и упозорио да се на путним прелазима поштују прописи и саобраћајна сигнализација, како би се избегле несреће и сачували људски животи. „Коришћење путних прелазних места је безбедно све док учесници у саобраћају поштују законе, прописе и саобраћајну сигнализацију“, рекао је Станисављевић и објаснио да се, нажалост, учесници у друмском саобраћају често упуштају у опасне и ризичне радње, возе неодговорно и непажљиво и не воде рачуна о саобраћајној сигнализацији.

„На српским пругама, према званичним извештајима надлежних државних органа, посматрано у периоду од 2000. године до



данас, само у мање од 1 одсто случајева за несреће на путним прелазима у којима је било настрадалих или повређених одговорна је била железница. У око 99 одсто случајева за удесе и незгоде на путним прелазима у којима је дошло до усрћивања или повређивања, били су одговорни возачи друмских возила, који не поштују сигнализацију и саобраћајне прописе на путним прелазима. Сличне

Као и све остале железничке управе у Европи и српске железнице улажу велике напоре у подизање нивоа безбедности саобраћаја на путним прелазима.

„Захваљујући држави, у току је реализација три пројекта које финансирају ме-

ђународне финансијске институције. У оквиру тих пројеката безбедност саобраћаја биће унапређена на око 230 путних прелазних места у Србији. Али, само уколико грађани воде рачуна о личној безбедности, понашају се савесно и одговорно и поштују прописе, можемо заједно сачувати људске животе и безбедност саобраћаја. Непоштовањем саобраћајних прописа, непажњом и неодговорном возњом на путним прелазима грађани директно угрожавају сопствени живот, али и безбедност железничког саобраћаја и путнике у возу. Никаква журба, никаква неопрезност или неодговорност не могу бити пречи од живота.“, упозорио је и апеловао поводом Међународног дана безбедности на путним прелазима **Ненад Станисављевић, пи-ар менаџер „Инфраструктуре железнице Србије“.**

Б. Гордић

ILCAD 2023

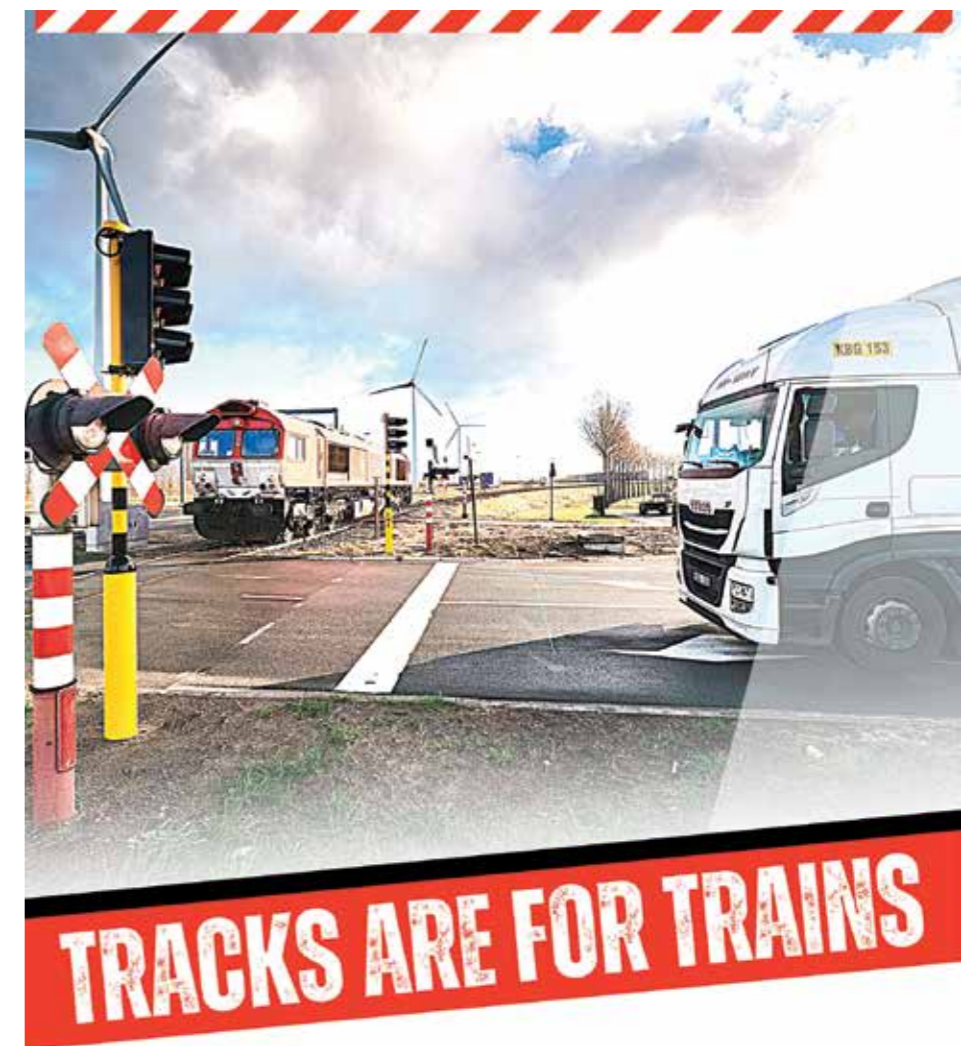
Међународни дан безбедности на ушћним прелазима ILCAD (International Level Crossing Awareness Day) у организацији Међународне железничке уније обележава се од 2009. године, с циљем да се истрћивање ризици до којих доводи небезбедно понашање возача друмских возила, као и пешака приликом преласка преко пруге.

Српске железнице су од самог почетка учествовале у свим активностима поводом обележавања овог међународног дана, а од 2017. године „Инфраструктура железнице Србије“ носилац је активности у железничком сектору у овим кампањама.

Слоган овогодишње кампање је „Пруге су за возове!“ и усмерена је на кориснике олубровиредних и индустријских машина који на ушћним прелазима прелазе преко пруге.

су статистике када је реч о несрећама на путним прелазима и на пругама свих иностраних железничких управа у оквиру Међународне железничке уније“, изјавио је Станисављевић.

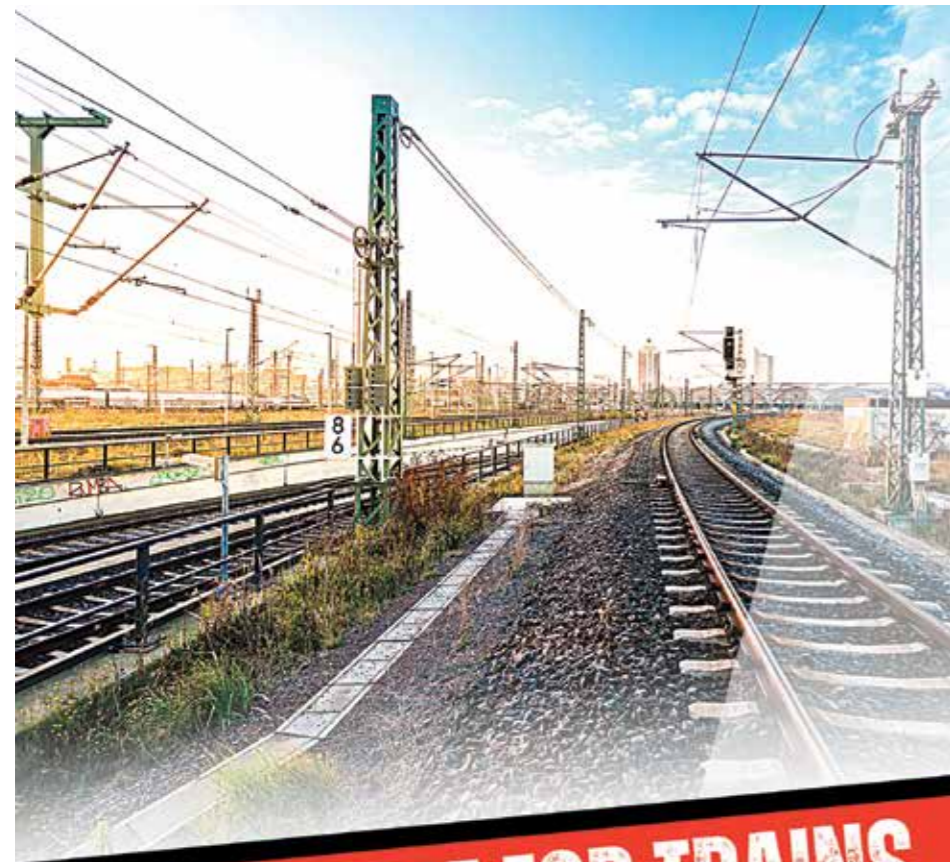
На питање које су то радње које возачи друмских возила најчешће чине, Станисављевић одговара да учесници у друмском саобраћају често не гледају и не осматрају пругу приликом преласка, мимоилазе бранике и полубранике, не поштују светлосну сигнализацију, прелазе преко пруге иако је уређај за обезбеђење саобраћаја већ спуштен. „Чести су“, каже Станисављевић, „и случајеви бахатости и самоуверености возача друмских возила.“



TRACKS ARE FOR TRAINS

ILCAD

Act safely at level crossings



TRACKS ARE FOR TRAINS

TRESPASSING IS EXTREMELY DANGEROUS!





Железничка станица Нови Сад

Друга фаза реновирања станичне зграде

После више од пола века новосадска станица добила је ново рухо. Изградњом пруге за велике брзине, као и доласком нових електромоторних гарнитура, с пуним правом се може рећи да железница у Новом Саду доживљава нову ренесансу. Након завршетка прве фазе реновирања станичне зграде, приступљено је наставку

благајне су привремено измештене у хол подземног пролаза, активна је чекаоница за мајке са децом, а излаз на пероне је омогућен степеништем и новим лифтом (веза потходника и првог перона) који је од недавно у функцији. Мали парк који је био унутар саме станичне зграде такође ће бити реновиран. Дobar део зеленила



на екстеријеру станичне зграде. Сви нови колосеци у самој станици су положени, а тренутно се ради на постављању стубова контактне мреже, као и каблова за сигнално-сигурносне и телеграфско-телефонске уређаје. Саобраћајно особље је одавно усељено у реновиране просторије, у којима је почело монтирање нове опреме којом ће се контролисати и регулисати саобраћај. Гашењем старе ложионице, која се налазила у новосадском насељу Детелинара, административне службе Вуче возова, ЗОВС-а, ТКС-а, помоћног и ватрогасног воза пресељене су у реновиране канцеларије на спрату станичне зграде.

Ј. Вебер

Најрепују радови на новој прузи ка Суботици

Поред радова на реновирању станичних капацитета станице Нови Сад паралелно се изводе и радови на изградњи нове пруге за велике брзине, посебно на деоници од излазних скрећница путничке станице, до раскрснице на Сајлову. Раскрсница Сајлово је веома важна железничка тачка у новосадском железничком чвору јер се од ње одвајају пруге ка Сомбору, Суботици и Зрењанину. На Сајлову ће бити изграђене нове галерије, које ће омогућити несметано одвијање саобраћаја у сва три наведена правца. На новој прузи између Сајлова и Руменке гради се нови железнички мост на каналу Дунав-Тиса-Дунав, а тренутно се између Сајлова и нове станице у Руменци постављају нови колосеци. Радове на постављању колосека у станици Нови Сад извело је новосадски "ЗГОП", док колосеке ка Руменци раде кинеске компаније.

радова, и то на станичном крилу Б. Урађено је доста посла, али због специфичности и комплексности објекта остало је још да се уради. Према речима Веселина Симовића, шефа Секције за саобраћајне послове у „Инфраструктури железнице Србије“, тренутно се ради у вестибилу станице, путничким благајнама и чекаоницама. Вредни немари на галерији у вестибилу раде на замени плафона, осветљења, мермерних површина, док се на шалтерима и путничким чекаоницама изводе додатни молерско-фарбарски радови. Недавно су завршени радови на везној надстрешници у крилу А, на перонском делу. На целој станичној згради завршено је постављање нових пе-ве-це прозора и врата, а након завршетка радова у унутрашњем делу зграде биће постављена и преостала столарија. Због ових радова путничке

је сачуван, а његово уређење предвиђено је за јесен када се буду завршили радови



Секција за СКП "Нови Сад"

Број путника све већи

Од успостављања путничког саобраћаја на новој прузи за возове великих брзина између Београда и Новог Сада број превезених путника је у сталном порасту. То је правац који је и протеклих деценија био веома фреквентан, а нарочито сада када је између два највећа града у Србији успостављена веома квалитетна и брза веза. Подаци о броју превезених путника виши су од очекиваних, а довољно је рећи

које имају савремени возови у односу на друмски саобраћај. Време путовања између Београда и Новог Сада је мање од сат времена, цене карата су повољне, комфор и амбијент у климатизованим возовима је на нивоу, постоји бесплатан интернет, возопратно особље је љубазно и увек је спремно да путницима изађе у сусрет", каже за „Пругу“ Жарко Симовић и додаје да ће успостављањем саобраћаја новом пругом



Жарко Симовић, шеф Секције за СКП „Нови Сад“



да је у априлу ове године само у регио возовима забележен пораст од 10 хиљада путника у односу на исти период прошле године. Број путника у мају је био још већи,

Ванредни њоласци за Еизив

„Србија Воз“ је и ове године, мислећи на своје кориснике, увео ванредне њоласке возова којима су се превозили њосејиваци фестивала Еизив. Током 4 фестивалска дана (од 6. до 9. јула) уведени су ванредни њоласци: из Београда за Нови Сад у 00.10, и у 01 час њосле њоноћи, а из Новог Сада у 1.30, 2.30, 3.30 и 4.30 часова. Пућници су возне карће моћли куйићи њућем мобилне апликације и друћих канала њрдаје компаније „Србија Воз“.

превезено је више од 20 хиљада путника у односу на прошлу годину. Слични подаци су и за возове Регио експрес и "Соко". Према речима Жарка Симовића, шефа Секције за СКП „Нови Сад“, ово су резултати који су више него импресивни.

„Од 1. јануара до 1. јуна ове године само у регио возовима било је превезено више од 600 хиљада путника, у оба правца. Путници су препознали велике предности

бити враћени на новосадску путничку станицу.

У оквиру Секције за СКП „Нови Сад“ налазе се још две организационе јединице, Суботица и Зрењанин. Организациона јединица „Суботица“ тренутно покрива линију ка Новом Саду преко Сомбора и линију према Зрењанину, док ОЈ „Зрењанин“ тренутно покрива само линију до Кикинде.

Новост за машиновође и возопратно особље јесте да се у новосадској станици приводе крају радови у коначишту. Тренутно се изводе радови на постављању нове ПВЦ столарије, као и на електро и водоводно-канализационим инсталацијама. Након тога следи опремање намештајем. Предвиђено је да ови радови буду готови у току лета. Отварањем коначишта створиће се бољи услови за организацију служби, како возопратног особља, тако и машиновођа, а нарочито оних који путују из удаљених места из Срема и Бачке. Коначиште ће се налазити одмах поред амбуланте „Путника у региону“.

„У току је израда нацрта новог реда вожње 2023/2024, којим су предвиђене и неке новине. Очекује се да ће се од новог реда вожње успоставити нова линија Нови Сад – Панчево, Нови Сад – Сремска Митровица, Зрењанин–Београд, док се на јесен очекује успостављање саобраћаја директних возова између Суботице и Сегедина. Од 16. јула у саобраћај су уведени и сезонски дневни возови између Земуна и Бара“, каже Симовић и додаје да ће они саобраћати до краја летње сезоне, односно до 17. септембра.

Шеф Секције каже да путници траже да се од новог реда вожње поново уведу и возови на релацији од Орловат стајалишта, па преко Титела, до Новог Сада. Возови за Сомбор и Суботицу и даље саобраћају из станице Нови Сад ранжирна. За путнике је организован бесплатан градски превоз од станице Нови Сад путничка и до ње. Симовић очекује да ће након завршетка пруге од Сајлова до Новог Сада и ти возови



рон“, у којој ће се радним данима у току преподневних сати обављати предрадни прегледи.

Ј. Вебер



Пруга Кучево– Мајданпек

Реконструисани колосеци у шест тунела

На деоници пруге Мала Крсна – Пожаревац – Бор – Вражогрнац завршена је реконструкција колосека у шест тунела и то: Прелевац (дужине 250 метара), Бродица (470 метара), Железник (200 метара), Благојев Камен (748 метара), Ујевац (814 метара) и Чекић (166 метара).

Укупна дужина реконструисаних колосека у тунелима износи скоро 3,4 километра и обухвата и радове на колосеку у непосредној близини тунела (у просеку на око педесетак метара од тунела).

„Инфраструктура железнице Србије“ за потребе реконструкције, која је почела

постављање шина, нових бетонских прагова и колосечне решетке, уградња новог туцаника, као и машинско регулисање колосека. Сем радова на горњем строју, очишћени су и одводни канали у тунелима и предусецима испред и иза тунела и замењени оштећени поклопци одводних канала.

За железнички правац Пожаревац – Мајданпек везани су важни привредни системи као што су: Лука Прахово, РТБ Бор, рудници Мајданпек, Каона, Костолац и железара Смедерево. Како би се обезбедио теретни саобраћај на прузи, али и



Пруга од Кучева до Мајданпека изграђена је и пуштена у саобраћај од 1948. до 1958. године и од тада је непрестано у експлоатацији. Због дотрајалости и лошег стања елемената горњег строја возови су саобраћали брзином од свега 10 до 20 km/h, док је носивост пруге била 16 тона по осовини. Реконструкција саме пруге урађена је 2019. године.

Сада, када су завршени радови на колосецима у тунелима, поред подизања нивоа безбедности железничког саобраћаја на читавој деоници, осовинско оптерећење пруге повећано је на 22,5 тона по осовини, што је изузетно значајно за теретни железнички саобраћај на пругама у Источној Србији.

Б. Гордић

Фото: Горан Јокић

„Инфраструктура железнице Србије“



крајем децембра 2022. године, ангажовала је новосадско предузеће ЗГОП.

Радови су завршени за четири месеца, а обухватили су: демонтажу постојећег колосека са шинама и дрвеним праговима,

испоштовала динамика радова, радови су извођени десет дана, затим су четири дана саобраћали теретни возови, да би се потом наставио циклус од наредних десет радних дана.

Између Књажевца и Прахова

Радови на реконструкцији регионалне пруге по плану

Извођачи радова у протеклом периоду реконструисали су око четири и по километра пруге на деоници Књажевац – Зајечар – Прахово пристаниште. На прузи у насељу Грљан, недалеко од Зајечара, свакодневно је на градилишту радило седамдесетак радника и шеснаест већих грађевинских машина.

„Радови се одвијају интензивно, а извођачи тврде да ће читав посао бити завршен раније него што је уговором предвиђено, тј. до краја године“, каже Ненад Станисављевић, пи-ар менаџер у „Инфраструктури железнице Србије“, и додаје да је рок за реконструкцију 23 километра пруге између Књажевца и Прахова, која је почела крајем априла, годину дана.



„Вредност посла је 1,14 милијарди динара, а предвиђени су: демонтажа постојећег колосека, полагање половних колосека са половним шинама, замена старих дрвених прагова новим бетонским, замена туцаника, као и уређење коловозне конструкције на путним прелазима. На неким деловима пруге постојећи дрвени прагови били су стари чак шест деценија“, напомиње Станисављевић.

Радове на овој неелектрифицираној регионалној прузи изводи новосадска компанија ЗГОП. Уговором је предвиђена реконструкција три деонице: прва деоница од Грљана до Зајечара у дужини од 10,6 km, друга од Распутнице 1 до Трнавца у дужини од 2,4 km, а трећа на потезу Зајечар – Вражогрнац – Распутница 1, у дужини од 9,4 km.



„Поменуће деонице чине део пруге Ниш – Црвени Крст – Књажевац – Зајечар – Прахово пристаниште. Од априла 2019. до краја 2022. године реконструисано је укупно 69 километара пруге од Ниша до Књажевца, укључујући и три и по километра станичних колосека. Када буду завршени радови који су сада у току, биће реконструисано укупно 92 km пруге између Ниша и Прахово пристаништа, односно око 50 одсто целокупне дужине ове пруге“, каже Станисављевић.

Пруга Књажевац – Зајечар – Прахово пристаниште изграђена је уочи Првог светског рата 1914. године, а последњи ремонт пружних деоница на овом железничком правцу рађен је шездесетих година прошлог века, односно пре више од пола века.

Б. Гордић

Фото: Алекса Ристић

„Инфраструктура железнице Србије“

Организациона целина за саобраћајне послове „Панчево“

Све мање извршног особља у јужном Банату

Организационој целини за саобраћајне послове „Панчево“ већ годинама недостају људи на извршним позицијама и то највише отправници возова, надзорници скретничара и сами скретничари. За наведена радна места школује се све мањи број ученика, па на бироима рада широм јужног Баната нема готово ниједног пријављеног кандидата. Како сазнајемо, прилично је смањено интересовање за пре-квалификацију. Према речима Виолете Радивојевић, шефа ОЦ за саобраћајне послове „Панчево“, ситуација на терену прати се свакодневно. Састанци са шефовима станица одржавају се једном месечно или чешће, када је то потребно.

„Ситуација је таква да поједине станице дуж пруге према Зрењанину и Вршцу немају посед саобраћајног особља током

појединим пружним прелазима нема човара прелаза, па се због тога сви возови из

Индустријски чвор

Пруга између станице Панчево варош и станице Панчево Војловица интересантна је и њој се одавде одвајају индустријски колосеци за „Азо-тијару“, „Петрохемију“ и панчевачку Луку Дунав. Од станице Панчево варош одваја се и индустријски колосек за НИС „Рафинерију нафте“. Колосек је дуљачак близу 8 километара, а на њему се интензиван саобраћај одвија свих 24 сата.

саобраћајних и безбедносних разлога уз прописан налог заустављају на пружним прелазима. Између станица Панчево гла-



којој тренутно нема саобраћаја. У протеклих неколико година панчевачки железнички чвор био је један од најоптерећенијих чворова у Србији. Сав теретни саобраћај ка централној Европи одвијао се преко станица Панчево главна и Панчево варош. Док није отворена пруга за велике брзине до Новог Сада, кроз станицу Панчево главна, за 24 сата, пролазило је у просеку нешто више од 80 путничких и теретних возова. Нису били ретки случајеви када су због тоталне попуњености станичних колосека возови морали бити распуштени у станицама Овча, Панчево варош, па чак и у неким станицама на прузи до Орловата. Заслугом свих за-

Пријеме за обележавање значајног јубилеја

Зайослени у Организационој целини за саобраћајне послове у сарадњи са Клубом љубитеља железнице почели су пријеме за обележавање јубилеја – 170 година железнице у Војводини. Поред сателитне историјске фотографије из историјата железнице у Банату у њуничкој чекаоници станице Панчево варош, чиме она љубителцима пружа груичији (аутиентичан) доживљај железнице, предвиђено је и објављивање нове фотомонографије „170 година железничког саобраћаја у Војводини“, која ће бити преведена на немачки, енглески и мађарски језик.

послених у панчевачком железничком чвору, у наведеном периоду није се догодио ниједан озбиљнији инцидент на прузи, чиме је омогућено да возови саобраћају по редовној динамици.

Ј. Вебер

Организациона јединица ЗОП „Ваљево“

Недовољно радника за озбиљније интервенције

Грађевинску делатност у српским железницама годинама муче исти проблеми. Одлив радне снаге изражен је у мери да су крупнији захвати на отвореном колосеку тешко изводљиви. Организационе јединице у унутрашњости солидно су снабдевене неопходним алатом, што нам је потврдио и шеф ваљевске испоставе, дипл. инж. Драган Милутиновић. Материјала за хитне интервенције има сасвим довољно. Недостају само железничари, а њих је из године у годину све мање.

„Нису нама проблем примери и завијачице. То можемо да набавимо. Пре неколико година смо добили комбиновано (друмско-шинско) возило „Донели“, које одмењује бар шест до седам људи, што за једну малу чету грађевинског сектора каква је ова наша пуно значи. Већ неко време ми смо, заправо, једина секција ЗОП-а која није имала изнајмљивања трећих лица на крчењу шибља. С обзиром на то да је на платном списку овдашње јединице тек нешто

Прекаљених инжењера све мање

Некада се, каже Драган Милутиновић, знало како то иде у железници. Најпре јочнеш као јужни радник, па касније аванзујеш на место чувара пруге. С временом најрегујеш, па си јословођа. Онда, редом јо већ утврђеној хијерархији. Помоћник шефа деонице, па шеф деонице итд. „То су све били људи са искуством. Данас више не можеш да нађеш квалификованог бравара у команији. Стручне профиле некада смо нејовали, брусиле. Тога, нажалост, више нема“ сејним јасом јовори Драган, јоносни ојтац нашег колеге Александра, најмлађеј грађевинској инжењера на јројекту израђе брзе пруге Београд – Суботица.

више од тридесет људи (укључујући и администрацију), бринути о захтевној деоници између Ресника и Дреновачког Кика (108km) истински је подвиг. Држати овај пружни коридор у непрекорном стању са само четири пружна радника, равно је чуду“, тврди Милутиновић.

Дефицит стручних лица са искуством постоји у већини ЗОП-ова, па не треба искључити могућност да ускоро дође дан у којем нови упосленици више неће имати од кога да „краду занат“. Са неколицином железничара који се из Ваљева, свакога ју-

тра упућују у правцу Ресника или на другу страну према Самарима, овдашња пружна деоница тешко да успева да санира оштећења на реконструисаном делу барске пруге од Ресника до Ваљева. Колосек кроз клисуру реке Градац према Косјерићу, није озбиљније ремонтован од успостављања



Драган Милутиновић, шеф ОЦ ЗОП Ваљево

железничког саобраћаја између Ваљева и Ужица.

„Ми смо као надлежна секција, брзину од Ваљева према Пожеги, одавно спустили са 70 на 50 km/h. Све док не буде урађен капитални ремонт на овом потезу, возови ће од Ваљева према југу саобраћати на овакав начин. Разуме се, потпуно је другачија ситуација према Београду. У овом тренутку на траси до Ресника (77,3 km) немамо ниједну лагану возњу. Уколико се и догоди нешто непланирано, настојимо да проблем решимо у најкраћем року. Једина смо секција која у својим редовима има преквалификоване прегледаче кола (четири мајстора). Они су након гашења ваљевског ТКС одељења, обучени за вариоце“, каже за „Пругу“ Драган Милутиновић.

Чини се да је прва трећина барске пруге кроз Србију нарочито угрожена између станица Ластра и Самари. Конфигурација терена на овој деоници условила је трасирање колосека са бројним „негостољубивим“ косинама над којима доминирају густе букове шуме. Ризик од обрушавања стена на овом терену перманентно је присутан.

Гашењем опходарске службе, кањон Градца остао је на ветрометини, препуштен ерозивним променама тла без икакве ко-

нтроле. Некада су чувари пруге, тзв. косици, били ти који би у реалном времену детектовали одрон, често га и превентивно санирали на најкритичнијим падинама.

„Да је нама овде недостатак радне снаге једини проблем, некако бисмо се и носили са тим. Ипак, ми смо организациона јединица где просечна животна доб одавно премашује 50 година. Неколико инжењера, међу којима сам и ја, за четири до пет година одлази у пензију. То би пословодство „Инфраструктуре железнице Србије“ требало да има у виду и да благовремено пуњава упражњена радна места новим кадровима бар док има искусних профе-

сионалаца који их могу научити послу“, експлицитан је шеф ваљевске секције.

Пред почетак буђења вегетације овдашњи ЗОП је упростиојо станични плато у Вреоцима (иза осмог колосека). Успели су, кажу, да направе и солидне залихе зимског потрошног материјала (бакље, метле, лопате, со итд.), пошто снега ове зиме готово да и није било.

„У минулом периоду доста времена смо потрошили на оспособљавање механизације. Средили смо подове на неколико мањих камиона и за тај посао ангажовали искључиво своје људе, управо те преквалификоване прегледаче кола из некадашњег ТКС-а“, каже Милутиновић.

О томе колико је данас тешко одржавати железничку мрежу на стандардизованом експлоатационом нивоу сведоче и речи првог човека ваљевског ЗОП-а.

„Када имамо неку крупнију интервенцију на колосеку, нама су фактички неопходни подизвођачи. Догађа се да ангажоване фирме не користе адекватну механизацију за поверене задатке, али тако је како је. Сналазимо се како умемо и морамо“, искрен је први човек Организационе јединице ЗОП Ваљево у граду на Колубари.

А. Ранковић



Виолета Радивојевић на састанку са шефовима станица

Настављено уређење станица у јужном Банату

Акције уређења станица Панчево главна, Панчево варош, станичних станица Стрелиште и Панчево Војловица биће настављене током наредних месеци. Поред уређења фасада и перона у станицама Панчево главна, Панчево варош, у плану је и да се током јесени среде и јурисдирије стазе, зеленило, као и остали станични мобилијар.

дана, тако да се саобраћај одвија уз одјаву возова и такозвани „станични размак“. На

вна и Орловат стајалиште укрштање возова постоји само у станици Томашевац. На вршачкој прузи стално саобраћајно дежурство има и станица Алибунар у којој се, такође, укрштају возови“, каже за наш лист Виолета Радивојевић.

Панчевачка организациона јединица покрива мрежу пруга на територији јужног Баната. Територија се простире од улазног сигнала у станицу Панчево главна, до станице Уздин на прузи ка Зрењанину. Ту је и пруга од станице Панчево главна ка Вршцу, до Државне границе са Румунијом, односно, пруга Вршац – Јасеново – Бела Црква на



Железничка станица у Јагодини

У ишчекивању брзих возова

У средњем Поморављу, на обалама реке Белице, сместио се град Јагодина. Континитет живљења на овом простору траје од палеолита, из којег датирају најранији трагови људског присуства. Прво насеље

на територији Јагодине је основано у периоду неолита. Од тада до данашњих дана, овим подручјем су протутњали различити народи попут Илира, Келта, Дачана, Римљана, Гота, Хуна, Авара и Словена.

На месту средњовековног села је, током петнаестог и шеснаестог века, формирана паланка која се, од средине шеснаестог века назива Јагодина. Паланка се кроз историју споро развијала, а историјски догађаји су мењали демографску структуру овог насеља. Прави процват ово место доживљава у деветнаестом веку када започиње убрзани привредни развој. Средином деветнаестог столећа ту је основан први индустријски објект у Србији у којем се производило стакло, да би крај века Јагодина дочекала са бројним индустријским и занатским предузећима.

Железница је стигла у Јагодину

Године 1884, у Јагодину је стигла и железница, која је несумњиво утицала на привредни и културни развој овог града и читавог краја. Дванаеста станица на прузи Београд–Ниш се ни по чему није истичала. Први шеф јагодинске станице био је Исајло Ранковић, један од железничара који су школовани у Белгији.

Јагодинска станична зграда ни по чему није одударала од осталих станичних зграда на прузи Београд–Ниш. Грађевина је имала један спрат у централном делу, а са обе стране били су придодати приземни анекси. Углови зграде, као и оквири прозора били су украшени штукатуром која је имитирала камен, што је представљало једину фасадну пластику. Перон је од зграде био одвојен ниском оградом са стуби-

Фабричка љурија

Давне 1955. године, фабрика каблова, један од њених југословенске привреде, зайочела је производњу. Постројењем да је на изградњи ове фабрике радило 13.000 бригада Омладинских радних бригада. Ова фабрика је имала своју љурију и возове који су служили за превоз радника, а њој је са Блока 2 јагодинске железничке станице. Пруја је имала две станице, Пивара и Колонија, а њој су саобраћале композиције које су се састојале од двоосовних кола и њених локомотива серије ЈЖ 62, којих је било три, или једне дизелке серије ЈЖ 734. Ова љурија је функционисала до 2006. године.

ћима. На старим фотографијама виде се и декоративно израђене светилке.

С временом, како су се јагодинска привреда и друштво развијали и станица је добијала на значају. Повећавао се број колосека, додавани су нови индустријски колосеци.

Успомена на некадашњи излет станице

У прошлости, пре реконструкције, перон је од станичне зграде био одвојен оградом са стубићима. Та ограда је осамдесетих година двадесетог века уклоњена. Једино што сведочи о њеном постојању јесу два стубића на којима и даље стоје табле са називом „Излаз“.

У посети Јагодинцима

Данашњи изглед јагодинске железничке станице битно се разликује од оног који срећемо на историјским фотографијама. Дугуљаста зграда правоугаоне основе са сивом фасадом и надстрешницом са стубовима се пружа дуж колосека. Једини детаљ који разбија архитектонску монотонију јесте низак спрат смештен

на средини објекта. Шеф станице Иван Цветковић нам открива прву од мноштва тајни ове железничке станице. Наиме, 1980. године станична зграда је реконструисана.

који полази у 7 часова изјутра, а враћа се у 15 часова, као сећање на некадашње „радничке возове“. Средом и суботом станицу преплаве пољопривредници, будући да су

Браћимљење станица

У Југославији је постојао обичај браћимљења градова. На иницијативу управника возова Владана Симића и његовог помоћника шефа станице Љубише Максимовића, Железничка станица Јагодина се обратила са Железничком станицом Бања Лука. Том приликом је поштом послано и размењени су дарови. На зиду управничке канцеларије и даље стоји слика – оклон бањалучких железничара. Било би лепо кад би се ово дружење обновило и кад би друге станице кренуле овим путем.

Основа је, са леве и десне стране продужена, стари кров скинут и замењен равним, тако да је некадашњи спрат готово утопљен у масу. Приликом каснијих реконструкција додата је и надстрешница са стубовима. Само стари Јагодинци и стални путници знају да је реч о истој згради.

Канцеларија отправника возова је скромно уређена, али чиста и уредна. На зидовима графикони и мапе, саставни део оваквих просторија, али и разгледнице које колеге колегама шаљу са одмора – први знак да на овом месту владају добри међуљудски односи, што је један од

ово пазарни дани у Јагодини. Тада је гужва највећа. Јагодина је и центар Поморавског округа, па читав крај овамо гравитира. Ова станица је позната и по највећем броју продатих карата иако, тренутно, пругом од Београда до Ниша нема брзих, већ саобраћају искључиво путнички возови.

Дневно, кроз ову станицу прође педесет возова, од чега су четрнаест путнички. Већина возова иде ка Београду и Нишу, али је и онај за Краљево увек пун. Јагодинци су, несумњиво, остали верни железничком саобраћају. На станици нам кажу да је путника било и у најкризнијим временима.



основних предуслова за добро обављање тешког и одговорног железничког посла. Дочекују нас насмејана лица шефа станице Ивана Цветковића и двоје отправника, Владана Симића и Мирјане Станојевић. Јасно је да је овде рад уживање, а колега пријатељ.

Двојица железничара, Иван и Владан, обојица одрасли на железничким станицама, један у Јагодини, а други у Деспотовцу, приповедају о животу јагодинске железничке станице, али и о њеној прошлости и неким другим временима.

Како живи јагодинска станица

„Јагодина је жив град“, каже нам шеф станице. Студенти бројних факултета који постоје у граду су најчешћи путници. Следе радници који углавном користе воз

Теретних возова је више, будући да је реч о коридору и да већина приватних превозника вози овом пругом. Овде се утовара ситан камен доломит неопходан за смедеревску железару. Индустријски

Најсавременији уређај за реулисање саобраћаја

Јагодинска станица опремљена је једним од најсавременијих уређаја за реулисање саобраћаја који се користи уместо људи. Реч је о MMI-3 уређају какав постоји још само станице Димитровград и Ђурија.

колосек некадашње ИНА-е, данашњег „Милетић – Петрола“ је и даље у функцији, иако не као у нека друга времена, док индустријски колосеци који припадају „Пивари“, „Јухору“ и „Житомлину“ чекају изградњу



Отправница Мирјана Станојевић

нове пруге за возове великих брзина како би повратили некадашњу славу.

Прва управница возова

Према казивању шефа станице, једна од првих управница возова на прузи Београд–Ниш, давних шездесетих година, била је Косара Марковић. У то време су коришћени механички скрећничко-сигнални уређаји за које је, осим знањања пошла, била неопходна и физичка снага. Првим управницама возова код нас то није сметало, радиле су раме уз раме са мушкарцима и ушле у њих бројним женама које су, послие њих, почеле да се баве железничким поштом.

У радном ишчекивању повећаног обима посла

Већ су започете припремне радње за изградњу пруге за возове великих брзина која ће повезивати Београд и Ниш и која ће бити једна од основа за даљи развој привреде Србије. Запослени на јагодинској железничкој станици с нестрпљењем и радношћу ишчекују тај дан. Осим што прижељкују потпуну реконструкцију станичне зграде и надају се да ће она личити на модерне грађевине које налазимо на прузи Београд–Суботица, очекују и да ће број путника порастати, будући да ће само путовање краће трајати. Надају се да ће јагодинска станица бити и станица за возове највишег ранга.

Шеф станице Иван Цветковић нам верује да му је сан да Србија добије најсавременију железницу и најбоља возна средства, као и све друге европске земље.

И. Јовичић Ђурчић

Томашевац

У току реновирање станичне зграде

После вишедеценијског ишчекивања, железничка станица Томашевац напоскон је дочекала реновирање. Поред замене комплетне кровне конструкције, реновирају се и канцеларије саобраћајног особља, фасада и стан у коме живи једна железничка породица. У свим станичним просторијама се уводе нове електро, водоводне и канализационе инсталације, мења се и столарија, а у плану је и уређење станичне околине и мобилијара. Због временских услова радови су протеклих месеци донекле били успорени, али се и поред тога њихова динамика ипак поштује. Саобраћајном особљу није баш лако јер свој посао обављају док мајстори изводе радове, а посебан режим рада важиће још неколико месеци, након чега ће радови, како је предвиђено, бити комплетирани и завршени. Радује чињеница да ће се након реновирања посао обављати у чистим и уредним канцеларијама, опремљеним новим намештајем. И путници ће имати уређену путничку чекаоницу, такође опремљену новим мобилијаром.



дана када је тај број и већи. Путничког саобраћаја ка Зрењанину, Панчеву и Београду и даље нема и због тога су мештани Томашевца веома незадовољни. Станично особље је скоро свакодневно суочено са телефонским позивима, али и доласцима мештана Томашевца и околних места, који се интересују када ће поново бити успо-

Бициклом до железничке станице, ња возом за Београд

До ње неколико година са Томашевачке железничке станице могао се ићи до Зрењанина и Београда. Осим тога је улажено да је један људи толико волео да идуће возом на посао да му практично ништа није представљало проблем. Путник је био из места Бошњаци, а до Томашевачке железничке станице је редовно долазио бициклом возивши се десетак километара, одакле је возом ишао на посао у Београд, и тако годинама. Док су ишли возови никад није закаснио ни на воз ни на посао. Киша, снег, лед, магла, јако сунце, ништа од тога га није омешало да идуће на посао омиљеним превозом. Он и даље идуће за Београд, али преко Зрењанина, и са великим ишчекивањем очекује дан када ће поново моћи доћи бициклом до Томашевачке станице, ња возом за Београд.

ретни вагони који су чекали упут у радионице, док су неки били касирани на лицу места. Утовара и истовара практично да нема, мада, незванично, за то и даље постоји интересовање трговаца житарицама који имају своја складишта у близини железничке станице.

Станична зграда датира још од самог отварања пруге, тачније од априла 1894. године када је од Зрењанина ка Панчеву кренуо први воз. Недалеко од станице налази се велелепни железничко-друмски мост којим већ неко време, услед ограниченог оптерећења моста, не саобраћају друмска возила. Мост има чуварску службу и под надзором је 24 сата.

Ј. Вебер



Дејан Мијић и Душан Вукоб

У реконструкцију железничке станице Томашевац уложено је око 15,1 милион динара. У оквиру реализације пројекта уређења 27 железничких станица широм Србије који је у завршној фази, реконструкција железничке станице Томашевац је једна од већих инвестиција.

У току је отклањање ситнијих недостатака, што је планирано да се до краја јула заврши.

Према речима Дејана Мијића, отправника возова у томашевачкој станици, ово је тренутно једина станица између Панчева и Орловата која има дежурство 24 сата, и у којој је омогућено укрштање теретних возова. У току дана кроз станицу прође десетак теретних композиција, мада има

стављен путнички саобраћај. Постоје иницијативе и разговори да од новог реда вожње децембра ове године поново крене путнички воз између Зрењанина и Београда, али ће се нешто више о томе знати када крајем септембра буде објављен нацрт новог реда вожње.

Станица Томашевац налази се око 4 километра од центра места. Иако то није мала удаљеност, мештани су свих протеклих деценија долазили и путовали са ове станице. Традиција путовања железницом и даље се негује, а навика путовања железницом код људи ће се свакако наставити.

Станица Томашевац има 6 колосека, а до недавно на њима су били гарирани те-

Пријепоље теретна

Повезати Пријепоље са Бродаревом и Врбницом

Станица Пријепоље теретна једна је од већих железничких станица на барској прузи. Обим превоза је константан, али он и даље трпи ограничења због стања коло-



Отправник возова Слободан Лазовић

сека. Не тако давно у станици је током једне смене радило и по неколико железничара (отправник возова, прегледач кола, телеграфиста, возовођа и маневриста), с тим да је у периодима повећаног саобраћаја број извршног особља био чак и већи. Данас у смени раде само отправник возова и шеф станице у преподневној смени, док су у дежурству искључиво запослени радници

Теретни саобраћај добро организован

Број теретних возова варира из дана у дан, у просеку их је 5 до 10. Поред мешовитих теретних возова кроз станицу пролазе и маршрутни возови. За луку Бар из Кикинде се истовремено превозе производи Мејанолско-српског комплекса. До Луке Бар се у неколико возова превозе и контејнери за употребу кинеских компанија. У самој станици, донедавно је уштоварано старо возење док је током зиме било уштовара уља који се камионима довозио из рудника Пљевља у Црној Гори, а затим транзитом до Врбнице.

компаније "Србија Карго". Једном недељно из Прибоја долази чистач скретница који обавља преглед и има обавезу да очисти станичне колосеке.

Према речима Ненада Милошевића, шефа станице Пријепоље теретна, под њиховом ингеренцијом су и станице у Штрпцима (станица на делу барске пруге која пролази кроз Републику Српску), Прибој, Бистрица на Лиму, Пријепоље (путничка) и Лучице. У станици Пријепоље теретна налази се пет активних колосека, три манипулативна и један на којем се налази колска вага. Запослено је 7 отправника возова и шеф станице. По потреби службе, у станицу на дежурство долазе отправници возова из других службених места, најчешће у време када особље пријепољске станице користи

Под истим кровом

У станичној згради су канцеларије Царине, као и истражне Полиције МУП-а Србије чији истражници врше гранични контролни међународних брзих возова за Бар и осталих теретних композиција. Овде се, иакође, налази служба за контејнерну мрежу "Инфрасиструктура железнице Србије" која има стална дежурства и покрива територију од Ужица до Врбнице.

годишње одморе. Милошевић истиче да је неопходно што пре кренути са ремонтом на овом делу барске пруге јер, фактички,

од отварања на њој није било капиталног ремонта.

То умногоме утиче на пропусну моћ колосека, а индиректно и на број путника

који користе ову станицу. Интересовање путника би, свакако, било неупоредиво веће да су возна времена путничких возова краћа, нарочито према Ужици и Београду.



Шеф станице Ненад Милошевић

Према речима отправника возова Слободана Лазовића, у току 24 сата кроз станицу прође десет путничких возова од којих су четири међународна, а остали су локални путнички возови. Стицајем околности, путничких возова ка Бродареву

Комби превоз за машиновође

У станици често бораве и машиновође "Србија Карго" које чекају да преузму посао својих колега којима је истекло радно време. Посао је добро организован и нема много чекања на примопредају. Уколико се на смену не може доћи неким од путничких возова, за машиновође је организован комби превоз од или до домицилне станице у Ужици.

Отварањем заједничке истражне станице у Бијелом Пољу укинуће се царински контролни возови у овој станици који су због тога имали бављење до тридесетак минута, а у летњим месецима и дуже.

и Врбници још нема, тако да би увођењем нових полазака и тај део барске пруге био покривен. Интересовање путника за поменуте правце одавно постоји, па остаје нада да ће од новог реда вожње поново саобраћати путнички возови за Београд.

Ј. Вебер



Железничка станица Алибунар

Традиција дуга скоро 130 година

Алибунар, питома место у срцу јужног Баната, развијало се уз велики подстрек железнице. Следеће године, у децембру, навршиће се 130 година од када се на малој станици на периферији места зачуо први писак парне локомотиве. Тај писак покренуо је велики замајац развоја не само Алибунара већ целе Јужнобанатске регије. Пруга која се тада пружала од Вршца преко Алибунара до Ковина, 1896. добила је и свој наставак ка Панчеву. Две године касније, новембра 1898, Алибунар је добио нову пругу која је преко Чота била повезана са Зрењанином и тиме је ово мало место постало важно железничко чвориште. Од 1935. године Алибунар је преко Панчева повезан са Београдом, а самим тим и осталим местима тадашње Краљевине Југославије и земљама западне Европе. Путнички саобраћај на пругама ка Ковину и Зрењанину преко Јарковца обустављен је средином седамдесетих година прошлог века. Теретни саобраћај на зрењанинској прузи одвијао се све до јесени 1998. године, до када се обављао превоз нафтних деривата са бушотина у месту Јаношик. Након дефинитивне обуставе саобраћаја, колосек од станице Селеуш до Јаношика је демонтиран, а део шина искоришћен је за постављање колосека на музејско-туристичкој прузи „Шарганска осмица“ на Мокрој Гори. Још од периода пре Другог светског рата, па све до 2012. године, Алибунар је имао директну везу са Букурештом. Међународни воз Београд–Букурешт, службеног имена „Букурешт експрес“ или „Румун“, како су га називали железничари, свакодневно је имао бављење у овој станици. За тај воз увек је било путника, посебно ђака и студената који су се школовали у Београду,

Вршцу, Темишвару и Букурешту. Било је ту и обичних путника, али и оних који су овај воз користили за превоз разне трговачке робе из Румуније која је била продавана на панчевачком „бувљаку“.

Почетак 21. века Алибунарска станица дочекала је са изузетно малим бројем возова. Возних средстава није било довољно, возови су саобраћали нередовно. До 2012. године једини воз који је редовно саобраћао био је међународни воз Београд–Букурешт.

Након тога за ову варошицу почињу бољи дани. Доласком нових руских дизел-моторних гарнитура путници су поново почели да се враћају железници. Истина је да је због техничких разлога тада престао да саобраћа воз за Букурешт, али је зато постојала веза за Темишвар у станици Вршац. Према речима Саве Стојића, шефа станице Вршац, под чијом ингеренцијом је и станица у Алибунару, број путника који користе ову станицу је константно у благом порасту.

„Дневно кроз алибунарску станицу прође дванаест путничких возова, шест ка Панчеву и Београду и исто толико ка Вршцу. У просеку кроз станицу дневно прође око 200 путника, а највише их је викендом, то јест петком и недељом када има највише ђака и студената. Предност наших возова у односу на аутобуски превоз је немерљив. Цене карата су скоро дупло јефтиније, возовима се брже стиже, комфоријнији су, имају климу и бесплатан интернет, и што је најважније – веома су тачни. Кашњења практично да нема, осим у неким случајевима када су биле покварене локомотиве теретних композиција на отвореној прузи. Па чак и тада, саобраћајно особље дуж пруге од Панчева до Вршца је увек брзо и одговорно



Драгослав Филиповић и Сава Стојић

реаговало и решавало проблем. Мени и колегама је веома драго да од путника добијемо похвале за лепо уређену станицу, чисту и уредну чекаоницу и перон који је украшен цвећем“, каже шеф станице и додаје да у време док нема возова саобраћајно особље станице уређује мали станични парк и околину саме станице.

„С пуним правом се може рећи да је ово једна од најуређенијих станица у јужном Банату“, поносно истиче Стојић.

Иако станица има све услове за утовар и истовар разне робе, последњих година није било ниједног вагона којим би се превозила роба са алибунарске станице. Постоје најаве да би се и ту ситуација могла променити јер је алибунарска општина последњих година постала занимљива домаћим и страним инвеститорима, од којих неки већ граде производне капацитете, изразивши и интересовање за превоз робе железницом.

Алибунарска станица је тренутно једина станица на прузи Панчево–Вршац која је поседнута саобраћајним особљем 24 сата. Поред отправника возова, на сваком скретничарском блоку дежуром по један скретничар. Станица је специфична и по томе што кроз њу пролази магистрални пут од Панчева ка Пландишту, па се због тога води додатна брига да приликом укрштавања возова не дође до дужег затварања пружног прелаза.

Становници овог питомаг места надају се реконструкцији и електрификацији пруге од Панчева до Вршца, односно Државне границе са Румунијом. На тај начин биће створени услови за поновно успостављање директних међународних возова за Букурешт, које мештани Алибунара са нестрпљењем очекују већ више година.

Ј. Вебер



Заједнички регионални туристички пројекат

„Шарганска осмица“ на траси „Европског пешачког пута Е7“

Почетком јуна у Тузли је одржана конференција којом је започета реализација пројекта „Јачање пешачког коридора у прекограничној области Србије и Босне и Херцеговине – E-CrossPass“. Идеја пројекта јесте да се успоставе заједничке стазе укупне дужине 580 километара као део Европског пешачког пута Е 7. Стазе ће бити обележене и опремљене у складу са европским стандардима.

Конференцији у Тузли присуствовала је делегација Музејско-туристичког комплекса „Шарганска осмица“, коју су чинили: Небојша Младеновић, саветник за угоститељство и туризам, и Александра Милутиновић, управник МТК „Шарганска осмица“ у привредном друштву „Инфраструктура железнице Србије“.

Отварајући конференцију, помоћница министра туризма и омладине Републике Србије Дуња Ђенић навела је да је циљ овог пројекта јачање регионалне сарадње, повезивање и унапређење туризма.

„Србија се може похвалити досадашњом сарадњом на прекограничним пројектима са Босном и Херцеговином, а посебно локалне самоуправе Ужица и Тузле, које су успешно реализовале неколико пројеката“, навела је Ђенић и истакла значај развоја заједничких регионалних туристичких производа који ће омогућити повећање туристичког промета.

Миодраг Петковић, члан Градског већа Ужица, истакао је важност овог пројекта и изјавио да ће, уз помоћ наменских средстава градског буџета и предприсупних фондова, туризам у Западној Србији бити знатно унапређен.

Након готово пола века

Реконструисана пруга Тител–Орловат

Радови на реконструкцији пруге Тител–Орловат завршени су крајем маја. Укупна дужина реконструисане деонице износи 25,4 километра. Грађевински захват изведен је на отвореној прузи, укључујући колосек преко моста на Тиси, стајалиште Книћанин и станице Перлез и Фаркаждин, све до улазне скретнице у станици Орловат. Овај железнички коридор заправо је део алтернативног шинског правца Београд – Панчево – Орловат – Тител – Нови Сад којим се (преко Суботице) одвијао комплетан теретни саобраћај између земаља централне и западне Европе. Реконструкцијом на горњем строју пруге демонтиран је стари, положен нови колосек, а постављен је и нови туцаник. За радове су, како сазнајемо, коришћене шине са трасе недавно демонтиране магистралне пруге Нови Сад – Суботица. Обновљено је 14 пружних прелаза који су сада обележени знацима вертикалне и хоризонталне саобраћајне сигнализације. Саобраћај се овом деоницом већ годинама одвијао успорено, са ограни-

чењем брзине од 20 км/х и оптерећењем од само 16 тона по осовини. Након реконструкције пруге, њена носивост повећана је на 22,5 тоне по осовини, а брзина на 60 км/х, што привредним коминтентима омогућава квалитетнији, безбеднији и ефикаснији транспорт робе железничким композицијама. Због великог обима теретног саобраћаја на овом железничком правцу још нема путничких возова, али већ има наговештаја и предлога за нови ред вожње.

Неумари новосадској „ЗГОП“-а зайочели су јучешком јуна и реконструкцију њује од Орловаца до Лукићева, где гаље до Зрењанин фабрике. Прва фаза зайочења је на деоници од Лукићева до Орловаца и до сада је урађено близу 5 километара новог колосека.

У том смислу, разматра се успостављање железничке линије Нови Сад – Орловат, која би у станици Орловат стајалиште имала конекције са возовима на релацији Зрењанин – Панчево – Београд. Почетак сао-



Александра Милутиновић и Небојша Младеновић на конференцији

На конференцији је било речи о свим промотивним активностима које могу да допринесу да се отворена подручја у прекограничним просторима учине доступнијим туристима који желе да се повежу са природом, истраже природне лепоте нетакнутих руралних подручја и локалну културу и аутентичност.

Пројекат суфинансира Европска унија из ИПА фондова кроз Програм прекограничне сарадње Србија – Босна и Херцеговина, с циљем да допринесе одрживом развоју локалних заједница, оживи и унапреди туризам на отвореном прекограничном подручју између Тузланског кантона и региона Западне Србије. Вредност пројекта је 403.440 евра, од чега Европска унија суфинансира 342.892 евра, а остала средства обезбеђују партнери у пројекту.

Б. Гордић



браћаја на овој траси је изванредан и он би (уколико буду повољне прилике) могао да крене са новим редом вожње, у децембру ове године. За реконструкцију пруге било је задужено предузеће „ЗГОП“ из Новог Сада, а поменута деоница је након прегледа комисије „Инфраструктура железница Србије“, званично пуштена у саобраћај 1. јуна.

Ј. Вебер

Димитрије Ристовић, кондуктер у Секцији за СКП "Ужице"

Између комерцијале и машинства

Разговор са колегом Димитријем Ристовићем (34), кондуктером у компанији „Србија Воз“, одлагали смо неколико пута. Увек би се нешто испречило. Његов рад у турнусу, „монсунске кише“ у мају, неплањирани мимеолажења на барској прузи. Када смо се почетком јуна, напослетку, срели на светосавском платоу, дан је био савршен. Имали смо сасвим довољно времена да претресемо његову радну биографију до најситнијих детаља. У дванаесточасовном термину предвиђеном за одмор на који кондуктери, иначе, имају законско право између два воза, Димитрије стигне пуно тога да заврши. Уколико у Београд допућује „Ловћеном“ (воз бр. 432), као овога пута, обавезно „скокне“ до сестре и зета. Некад договори кратак брифинг са старим школским друговима из ЖТШ интерната, евентуално прошећа Кнез Михаиловом улицом тек толико да „напуни батерије“ и савршено исконтролише ред у вечерњем возу „Тара“, који полази у 20 сати.

Иако је по струци мастер инжењер саобраћаја, пуне четири године запослен је као кондуктер у ужичкој Секцији за саобраћајно-комерцијалне послове. Потиче

најпре завршила Железничку техничку школу, па онда уписала и завршила Правни факултет, а касније положила правосудни испит. Ја сам некако увек волео да радим са народом, па сам 2004. године уписао ЖТШ, смер за кондуктере. Био сам одличан ђак, али никада нисам имао амбицију да останем у Београду. Чим сам завршио школу у улици Здравка Челара, вратио сам се у Ужиће јер ми је још тада било јасно да ћу на посао у железници чекати ко зна колико времена“, каже за „Пругу“ харизматични Ужичанин који и ван смене одважно носи службену униформу „Србија Воза“, утегнут по ПС-у као да ће сваког тренутка кренути према Врбници.

Шансу да заради прву плату у железничком сектору добио је тек након девет година. Доколицу је прекраћивао радећи код приватника, најчешће непријављен, а ако би му се баш посрећило и на „ПП“ уговор. Једва да је за читаву деценију, каже, накупио годину дана радног стажа. Непланирану „паузу“ искористио је на најпаметнији начин. Уписао је железничко машинство на Вишој школи и тако у релативно кратком периоду, стечено знање из



Димитрије Ристовић

воћа. Кажем вам, баш све сам искусио док коначно нисам обукао плаву железничку униформу“, приповеда Димитрије о свом животу. Позив из железнице добио је истог дана када су му у фирми где је годинама радио без решеног статуса саопштили да на њега више не рачунају.

„Почео сам да радим као кондуктер у „Србија Возу“ крајем јула 2019. године. Наше смене у путничком превозу су такве да после сваког воза имамо обавезних 12 часова одмора. Преко компаније су нам обезбеђени смештај и топли оброк у хотелу „Славија“, било да је у питању дневни боравак као данас или спавање. Уколико стигнем касно поподне регио возом из Ужица, преспавам, па ујутру, такође, регио возом крећем назад у матичну станицу“, каже Ристовић.

Мада је по образовању виђен за много комплексније послове у компанији, у минулом периоду радио је искључиво са људима. Кондуктерски позив у физичком смислу није претерано напоран. Ипак, комерцијала у возу уме бити јако захтевна, па се лако може догодити да 24 часа „луфта“ буду апсолутно недовољна за психички ресет и нову интеракцију са путницима. То уосталом најбоље зна Димитрије Ристовић који је као униформисано лице на барској прузи упознао много особених људи и на својој кожи искусио бар толико различитих ђуди.

„Стрес је у овом послу стално присутан. Већина путничких благајни на барској прузи одавно не ради, па су пазари које дужимо у смени често веома озбиљни. Велика је то одговорност која, нажалост, не подразумева бенефицирани радни стаж. Неретко се вратим у Ужиће толико исцрпљен да код куће нисам способан ни за

комерцијале надоградио новим (егзактним) вештинама.

„У ишчекивању посла на прузи, који сам себи зацртао још у тинејџерском добу, доста тога сам радио и научио. Највише сам се задржао на месту оператера за перфорацију различитих врста метала. Обрађивао сам на „СНС“ машинама алуминијум, бакар, месинг. Једно време сам провео као точилац бензина на пумпи у Пожеги, а повремено (када је сезона) и у хладњачи за прераду

из фамилије Ристовић која је у појешком селу Ужићи већ изнедрила три генерације железничара. Отац му је радио у ТТ деоници „Пожега“ до 2018. године, стриц у кабловској радионици на спрату изнад, док је деда Димитрије, по коме је наш саговорник и добио име, својевремено био ангажован као пружни радник на узаном колосеку.

„Ми смо у фамилији одувек били упућени на железницу. Чак је и моја млађа сестра Александра, која је данас адвокатица,

какав физички напор. Доживимо ми у возу и похвале, али знате већ какав може бити посао са народом на прузи. Има ту и увреда, покаткад и инцидентних ситуација које су на ивици физичког сукоба. Све то ми, хвала богу, некако „исхендлујемо“ и након десет сати у смени, само се опружимо на неком каучу и ћутимо“, вели Димитрије и коначно се јавља на телефон који му претходних пола сата непрестано звони. Каже, свадба му се озбиљно приближила па је нон-стоп на вези око организације свечаног чина. Случајно или не, тек наместило се да ће пред матичарем „судбоносно да“ изговорити истог оног датума (29. јула) када је и потписао уговор о раду са железницом. Четири године су, закључујемо заједно, права мера да се „пусти корен“ у фирми и окрене нова, најважнија страница у животу.

А. Ранковић



Железничка техничка школа

Веће интересовање за железничке смерове

„Упис средњошколаца на свим смеровима у Железничкој техничкој школи ове године је осетно већи“, каже за лист „Пруга“ директор школе Златко Радосављевић и наглашава да су модернизација и унапређење железничког саобраћаја, као и прилика за запослење у железничким компанијама, биле одличан подстицај младима да се одреде за Железничку техничку школу.

„Ове школске 2023/24. године уписано је 126 ученика, од 210, колико школа уписује на свим образовним профилима“, каже Радосављевић и додаје да је претходне године уписано само 99 ученика.

„Највеће интересовање у првом уписном кругу било је на четворогодишњем смеру „Техничар телекомуникационих технологија“, који је уписало 38 ученика, од предвиђених 60, што је нешто мање у поређењу са прошлом школском годином када је овај смер уписало 52 ученика.

На смеру „Техничар безбедности железничког саобраћаја“, који траје четири године, од предвиђених 30 места, од чега 7 места са дуалним образовањем, попуњено је 18 места. Прошле године на овом смеру било је свега седам ученика.

Од предвиђених 60 на смеру „Техничар вуче“, са четворогодишњим трајањем, уписано је 38 ученика, од којих је за дуално образовање одређено 22. На овом образовном профили прошле године било је 30 уписаних средњошколаца.

„На смеру „Техничар управљања железничким саобраћајем“ од 30 места, ове школске године попуњено је 20, док је прошле године било свега седам кандидата. „Транспортни техничар у железничком саобраћају“, где је предвиђен упис 30 ученика, ове школске године привукао је 11



основаца. Овај смер у плану има и три места за дуално образовање. За прошлу школску годину било је попуњено свега три места у овом одељењу“, објашњава директор Радосављевић.

„У одељењима има мањи број ученика, па ће самим тим рад и настава бити многоме бољи и лакши, како за средњошколце, тако и за предаваче. За сада се при упису

нико није пријавио за дуално образовање, али од другог полугодишта креће систем дуалног образовања па ће, надам се, бити и заинтересованих“, каже директор Радосављевић.

Према његовим речима, четири фирме заинтересоване су за ученике који се буду определили за систем дуалног образовања и то су: „Србија Воз“, „Србија Карго“, „Комбиновани превоз“ и „EuroRail logistics“.

„Железничка компанија „Србија Воз“ стипендираће ученике наше школе. Како је договорено са руководством ове компаније, по три ученика са смерова који су потребни овом предузећу, добиће стипендију. Самим

тим средњошколци ће имати прилику да се одмах по завршетку школовања запосле у „Србија Возу“. Одлука менаџмента да отвори врата своје фирме младим и перспективним ученицима је за сваку похвалу“, истиче Радосављевић.

Како кажу из управе школе, очекују успешну и добру предстојећу школску годину.

А. Стојковић



ВОЗОМ ПО СРБИЈИ

Алибунар

Варошица на раскрсници друмских и железничких саобраћајница

Општина Алибунар налази се у Аутономној Покрајини Војводини и припада Јужно-банатском округу. Заузима површину од 602 квадратна километра. По подацима пописа из 2022. године у општини је живело око 18 хиљада, а у самом месту око 3 хиљаде становника.



Католичка црква Краљице крунице

На територији Општине Алибунар формирано је десет насеља, од којих је место Алибунар средиште општине. Следе Банатски Карловац, Владимировец, Добрица, Иланца, Јаношик, Локве, Николинци, Нови Козјак и Селеуш. Број запослених данас износи нешто више од 3,5 хиљаде. У општини се налази 11 основних и 1 средња школа.

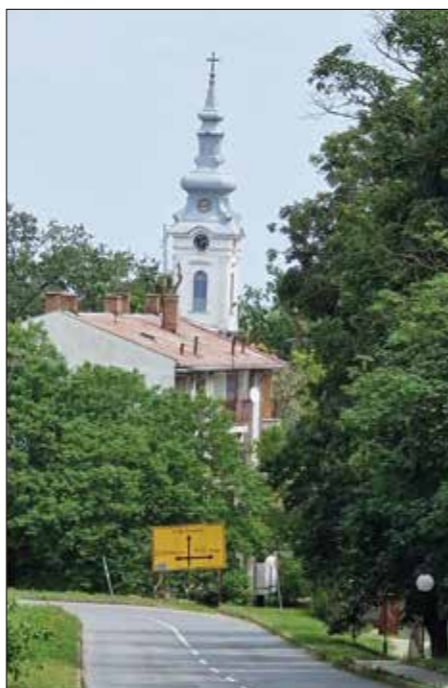
Сам географски положај диктирао је и формирање насеља која због тога одступају од класичног панонског типа. У њима живи становништво хетерогеног етничког састава (више од 20 нација и националности). Народни обичаји су богати и углавном везани за верске празнике. Они су с временом делимично изгубили своју аутентичност, али традиција обележавања неких обичаја никада није прекинута.

Саобраћајна повезаност

Алибунар се налази на међународном путу Београд – Вршац – Темишвар и повезан је са Београдом (56 km), Панчевом (35 km) и Вршцем (33 km). Налази се на међународној железничкој трансверзали која повезује Србију и Румунију. До средине седамдесетих година прошлог века же-



лезничка станица Алибунар била је важна раскрсница ка Београду, Вршцу и Зрењанину. Тада је обустављен саобраћај на прузи Алибунар–Чот–Сечањ–Јаша Томић.



До пре десетак година Алибунар је имао директну железничку везу са Темишваром

и Букурештом, а данас се може путовати само до Београда или Вршца. По садашњем реду вожње, у току дана ка овим градовима саобраћа шест пари путничких возова. Људи из ових крајева воле да путују возом и та традиција траје већ 130 година. Станица се налази на улазу у место из правца Панчева и удаљена је око километар, односно десетак минута хода од центра места. Дobar географски положај огледа се и у близини београдског аеродрома “Никола Тесла” (60 km), реке Дунав (40 km) и градских центара Панчева и Вршца. Посебно треба истаћи да се један део територије општине налази у специјалном природном резервату Делиблатска пешчара, у којем постоје велики потенцијали за развој ловног туризма и осталих видова туризма. На локалитету Девојачки бунар, уређеном излетишту у средишту Делиблатске пешчаре, постоје могућности за рекреативни, излетнички и велнес туризам на локалитету. Оваква понуда пружа могућност повратка природи и одмору, ван загађених и бучних градских центара.

Туристичке манифестације током целе године

У Општини Алибунар у току године организују се разне туристичко-спортске манифестације. Почетком године традиционално се организује “Лов на банатску лисицу”. Већ више од 50 година на излетишту Девојачки бунар организује се



септембру на каналу “Дунав–Тиса–Дунав” између Јаношика и Јерменоваца организује се дводневна туристичко-спортска манифестација “Дани рибара”. Поред такмичења у риболову организује се и такмичење у спремању рибље чорбе на којем учествује више од стотину учесника из целог региона. Током септембра у Селеушу се организује манифестација “Селеушки вишебој”, на којој се промовише такмичење у традиционалним крајишким играма, које на овим просторима постоје више од једног века. Алибунар је традиционално домаћин учесницима гастрономске манифестације “Изађи ми на теглу”, која се током септембра организује у центру места. Крај године резервисан је за најмлађе. Тада се традиционално организује програм “Новогодишња чаролија”, на којој се најмлађима приређују пригодни програми, а Деда Мраз дели пакетиће.

је крајем 18. века. Општинска библиотека “Вук Караџић” налази се у самом центру места и представља једну од најугледнијих и значајнијих културних институција.



Румунска православна црква Светог Петра и Павла

Смештајни капацитети

У Алибунару данас нема већих објеката за смештај гостију и туриста. До пре неколико година у центру места радио је мотел. Данас овај објекат има другу намену, а туристима и путницима намерницима остаје могућност смештаја у неким од приватних апартмана који се налазе у самом месту или оближњем излетишту Девојачком бунару.

Привреда

Привреда Алибунара после вишегодишњег стагнирања поново је на путу да оживи. Од већих привредних субјеката истичу се фабрике стакла, обуће и медицинске пластике. Од пре неколико година ово место краси и ветропарк, који овој јужнобанатској општини обезбеђује додатни приход.

Ј. Вебер



Зграда општине Алибунар

Културне знаменитости

“Првомајски уранак”, а на истом месту, почетком јуна, и надалеко познати “Сабор пчелара”, који окупља велики број произвођача меда и осталих пчелињих производа из земље и иностранства. Девојачки бунар је током лета домаћин и музичке манифестације “Banat Summer Fest” на којем се поред разних музичких извођача и љубитеља добре музике окупљају и бајкери из земље и иностранства. Прве недеље у

Српска православна црква налази се у парку, посвећена је Благовестима и саграђена је 1796. године. Одмах поред ње налази се и Румунска православна црква посвећена апостолима Петру и Павлу. Саграђена је 1896. године. Са северне стране парка налази се и католичка црква посвећена Краљици крунице. Саграђена

ПРИЧЕ ИЗ УПРАВЉАЧНИЦЕ

Радован Ивановић, лајковачки машиновођа у пензији

„Гажење“ са срећним исходом

Тешко да постоји човек у Лајковцу који бар једном није чуо за Радована Ивановића (76), легендарног машиновођу узаног колосека из Рубрибрезе. Његови пензионерски дани већ четврт века благородно теку у овој живописној варошици, скоро панаслоњеној на барски коридор. Време углавном троши на унуче и вртларске послове. Обраварском умећу нашег саговорника говорило се још у време док се Лајковац дичио статусом најпознатијег чвора узаних пруга на овим просторима. Писак нових локомотива и данас се јасно чује из Ивановићевог породичног дома, мада се о модернизацији возних средстава он најрадије информираше из прве руке. Син Милован (55) ради као машиновођа у компанији „Србија Карго“, па о актуелностима на нашим пругама Радован све врло брзо дозна. Иако је рођен у средини где је готово сваки други мушкарац, шездесетих година прошлог века, хлеб зарађивао у железници, он је кренуо другачијим путем. Отишао је најпре у Ниш и изучио браварски занат. Да је био другачијег карактера, вероватно никада

ложионици, пронашао је држећи се принципа који су му усађени кућним васпитањем.

„Пре 40, 50 година, сваки кандидат за машиновођу морао је имати конкретан занат у руци са најмање пет година искуства у инвестиционом одржавању локомотива. Чврсто сам решио да наставим школовање у београдском ЖОЦ-у. Узео сам диплому браварске школе на реверс и лично је однео у Улицу Здравка Челара. Да сам своју намеру претходно, не дај боже, обелоданио било коме у предузећу, никада ме не би пустили да одем. Таква су онда била времена“, евоцира успомене за наш лист пензионисани колега.

У управљачници је, каже, провео пуних 26 година. Када је 1971. године сео у „Ђиру“ и почео да превози путнике узаном пругом од Лајковца до Младеновца, држава је увелико спроводила обуку машиновођа за електровучу. Радован је парњачу истински заволео, па је у неком моменту доживео и то да на посао одлази као „Последњи Мохиканац“ узане пруге у лајковачкој секцији.



Радован Ивановић

на једну епоху српских железница“, приповеда некадашњи кормилар парне и електровуче.

У путничком саобраћају није се пуно задржао. Све лепо, покаткада и стресно, доживео је и преживео управљајући теретним композицијама на индустријским коридорима рударског басена Колубара. Никада у каријери није имао гажење, али је вероватно међу ретким машиновођама који су локомотивом, буквално, прешли преко живог човека без трагичног епилога.

Радећи четири године као испомоћ на теретној прузи Вреоци – ТЕНТ, искусио је много тога. Тренутак који ће сигурно памтити док је жив одужио се, тврди, као кошмарна бесконачност са „хепиендом“ какав се ретко виђа и у филмовима.

„Био сам тада већ на заласку каријере. Раног пролећа 1995. године повезао сам теретну композицију са тридесетак празних вагона према Вреоцима, пошто сам претходно истоварио комплетан бруто у ТЕНТ-у. Седео сам са колегом у управљачници популарне „Румунке“ (локомотива серије 461) и већ постигао максималну брзину (80 km/h) на отвореној прузи када сам у даљини, одмах иза прве кривине после Стублина, спазио жену средњих година. Стајала је тик до банке гвозденог моста, па сам се одмах огласио сиреном и моментално заведе кочење. Осетио сам да се спрема неко зло. На неких 300 метара од дивљег пешачког прелаза преко пруге, било је потпуно јасно да ће жена изаћи на колосек. Стала је између шина, окренула се према локомотиви, потом прекрстила

„Раних седамдесетих година „Ђиром“ се од Лајковца до Младеновца путовало четири сата. До 1974. године сам прошао преквалификацију за електровучу, па сам некадашње брзине (од 25 до 30 km/h) „тешка срца“ морао архивирати као успомену

и само легла окренувши леђа возу у последњем тренутку. Зачуо се туп ударац и ништа више. Зауставио сам композицију и непосредно уз пругу приметио старијег човека који се лаганим корацима из њиве приближавао локомотиви. Замолио сам га из кабине да погледа шта се догодило са несретном женом преко које сам прешао непуну дужином воза. Остала су, можда, три вагона која нису прешла преко ње када сам коначно стао. Тренуци који су уследили одужили су се као вечност. Након педесетак корака, човек се сагнуо и подвукао под воз, а ја сам све то немо посматрао зурећи у оно огледало на локомотиви, ишчекујући

једину могућу вест. Вест о трагичној смрти. Неколико секунди или „година“ касније (чинило ми се да је тишина баш толико трајала), видим истог тог човека на ретровизору како извлачи жену на другу страну колосека. Моментално истрчавам из управљачнице и затичем жену која се „бацила под воз“ готово неповређену? Једва ако је имала неколико одеротина на глави и нешто крви на лактовима. Била је при свести, верујте ми, изгледала је вероватно и прибраније од мене“, казује за „Пругу“ пензионисани лајковачки машиновођа и ексклузивно за наше читаоце реконструише догађај од пре 28 година.

Захваљујући благом улегнућу које постоји на средини бетонских прагова, као и минималној брзини воза у тренутку „гажења“, избегнут је трагичан епилог овог самозубилачког чина. Жену која је надоласећем возу окренула леђа у последњем тренутку, раоник локомотиве једноставно је „одгурнуо“ и положио уздуж и то баш на месту где су бетонски прагови најтањи. Како смо касније сазнали, жена је након указане медицинске помоћи у Хитној служби ДЗ „Лазаревац“ пуштена на кућно лечење, будући да су јој дијагностиковане само лаке телесне повреде.

А. Ранковић

НАША ДЕЦА, НАША БУДУЋНОСТ

Браћа Цветковић

Честити људи и спортисти за пример

О железничком педигреу породице Цветковић из Владимироваца на ободу Делиблатске пешчаре није потребно много говорити. Андрија Цветковић искусни железничар, умногоме је одредио пут својим унуцима Петру, Миљану и Милутину. Момци су на дедином курсу (одговорности и челичне дисциплине) тасали у врсне спортисте и људе за пример. Каратеом су почели да се баве још од раног детињства. О томе колико су били успешни на овом плану, најбоље говоре медаље,

бројним пословним обавезама он и данас налази време за карате. Носилац је браон 1 појаса и полако се припрема за полагање најпрестижнијег, црног појаса. Поред каратеа, Петар је активан и у алпинизму. За овај екстремни спорт добио је лиценцу која му омогућава рад на високим објектима, где повремено обавља висинске радове.

Млађи брат, Миљан, рођен је 1999. године, одмах после НАТО бомбардовања наше земље. Од милоште је добио нади-мак „ратно дете“. Као и старији Петар, од



Миљан, Милутин и Петар Цветковић

он 2 појаса, а ускоро ће полагати и за црни. Вишеструки је државни првак, финалиста на балканском првенству у борбама.

Пре девет година наступио је за репрезентацију Србије на светском првенству у Индонезији („Џакарта 2014“). Миљан је завршио средњу Електротехничку школу „Никола Тесла“ у Панчеву, смер енергетичар и ради као водећи техничар осветљења, где је редовно ангажован на свим музичко-сценским дешавањима у Србији и земљама региона.

Најмлађи брат, Милутин (18), ученик је Електротехничке школе „Никола Тесла“ у Панчеву. Почео је да се бави каратеом као голобради дечачић. Освајач је бројних медаља и признања.

Данас наступа у категорији млађих сенiorа. Носилац је браон 2 појаса и већ се увелико спрема за полагање испита како би постао носилац црног појаса. Стипендиста је Аутономне покрајине Војводине у области млади таленти. Школовање ће, каже, наставити на Високој електротехничкој школи.

Ј. Вебер

Хуманост за поштовање

Прича о породици Цветковић почиње, заправо, крајем шездесетих година прошлог века. Андрија Цветковић, тада млад човек жељан посли и доказивања, упутио се из свој родној Брусу на север, тражећи посао баш у банатској равници. Прво зајослење било му је рад на маневри у станици Панчево аеродром (данас Панчево главна). Касније је радио као шлејерафиста и оштравник возова. Његов син Зоран наставио је „очевим стилома“. Након завршетка школовања у ЖОЦ-у и Вишој железничкој у Београду, добио је посао као оштравник возова у станици Панчево главна. Раних 2000-их година обављао је послове помоћника шефа станице, а данас ради као саобраћајни диспетчер у Служби за оперативне послове у станици Панчево главна. Поред шројиче синова, са суйрујом Рагмиллом примио је у своју („хранилишту“) породицу још једног дечака изосредственом Центра за социјални рад. Од пре десетак година постоји је и дозор орјана.

захвалнице и бројни наступи за државну репрезентацију.

Најстарији од њих, Петар (27), након завршене Железничке техничке школе у Београду, запослио се у суботичкој станици. Од ове године ради у станици Панчево главна, свега пола сата возње возом од дома у Владимировацу. Упркос

детињства га занима карате. Показао је раскошан таленат за ову борилачку вештину у раној младости, па је већ тада било јасно да запажени резултати неће изостати.

Уследила су многа такмичења, успеси, медаље. Додуше, он је отишао корак даље. Досањао је сан сваког спортисте и постао државни репрезентативац. Носилац је бра-

Савети лекара за путну апотеку

Да одмор не буде боловање

Сезона годишњих одмора је у току. Да би летовање прошло без брига и паничне потраге за апотеком, лекари саветују да се понесу лекови који ће се наћи за "сваки случај".

„Кад год негде отпутујемо, на неколико дана, мењамо услове у којима смо навикли да живимо, па таква промена може донети здравствене проблеме. Да се летовање не би претворило у боловање, најбоље је да се на време информишемо, припремимо и покушамо да избегнемо нежељене ситуације. Приликом паковања за пут пожељно је понети и несесер с лековима јер никад се не зна да ли ће затребати. Нека увек при руци буду лекови против болова, пробавних тегоба и алергија, као и препарати за санирање повреда и рана јер, колико год да се води рачуна, не могу баш увек да се избегну повреде и инфекције“, саветује др Ивана Лазаревић из Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“.

Како предлаже др Ивана Лазаревић, потребно је понети топломер, јер поред разних вируса који харају лети, температуру и грозницу можемо добити и од сунца (сунчаница/топлотни удар). Лекови који ће истовремено смањити бол и снизити температуру обавезно морају бити део сваке



путне апотеке. Најбоље је понети лек који могу узети и труднице, дојиље, а и деца у виду сирупа.

„У случају да температуру прати грозница, запушен нос и бол у синусима, онда је добро имати и неки комбиновани прашак који у свом саставу поред супстанци за болове има и неки деконгестив (за запушен нос). То су углавном они прашкови за прехладу које растварамо у води. Капи за нос, као и физиолошки раствор, такође, не би било ло-

ше имати у путној апотеци, као и хидроген за уши, уколико дође до зачепљења. Против болова у грлу треба имати при руци пастиле или раствор за испирање који ће ублажити тегобе“, каже др Лазаревић.

Према речима наше саговорнице непријатни симптоми који прате било које путовање су стомачне тегобе. Мењају се средина, вода (увек узимајте флаширану и не узимајте пиће са ледом у кафићима), храна... Пробиотик треба узимати превентивно, а пожељно би било узимати пар дана пре пута.

Обавезно осигурање

Осигурање је нешто што никако не бисте смели да заборавите. Трошкови лечења у иностранству су јако високи, а никада не знате шта се може десити. Посебно различити љакеји, па изабери те који вама одговара и упути се одмарајте се безбрижно!

„Активни угаљ је одличан за надутост, грчеве и дијареју која је исто честа појава, а потребно је понети више капсула, јер се при акутној дијареји узима 3x2 таблете дневно. Таблете за жвакање за горушицу и киселину су исто добродошле у путној апотеци. Овај проблем одлично решава и сода бикарбона,

а постоје и таблете на бази соде бикарбоне да се купе у апотеци“, саветује др Лазаревић.

Сви знамо колико иритантни комарци могу да буду и колико њихов ујед сврби и може да нам упропасти расположење. Заштита од уједа инсеката омогућиће, кажу лекари, да вам одмор прође без непотребних нервирања.

„Понесите средства за заштиту од инсеката (репеленте) које можете наћи у облику лосиона, млека, стикова или фластера, а



Докторка Ивана Лазаревић

ако с вама путује и дете, треба пазити да је средство које купујете прилагођено његовим годинама. Постоје и природније варијанте попут етеричног уља лаванде или лимуна. Уколико сте алергични на уједе инсеката, не заборавите и гелове који се мажу након убода. Они хладе, спречавају црвенило и појаву отока и свраба. Можете их применити и након опекотина од медуза, а помажу и код оних насталих од сунца. Уз све то, потребно је имати и антисептични спреј за дезинфекцију рана, завоје, фластере и стерилне газе“, каже др Лазаревић.

Пре изласка на сунце, упозорава др Лазаревић, треба се намазати заштитним фактором и понављати наношење неколико пута током боравка на сунцу.

Паковање лекова за љуби

Приликом љаковања љуби ајошке најважније је да се провери рок трајања лекова које је потребно саопавати за летовање, зајим љреконљролисати да ли има довољно лекова љојљово уколико је у љиљану редовна љерајија. Лекове је љојљребно носити у оријиналном љаковању заједно са љуљљљљљљ ради љравилне љримене. Такође, важно је добро обезбедити лекове у љревозу и зашљљљљљљ љих од квашења, ломљена или љечења. Сирује и осљале љљечностии љљреба добро заљљворити како сене би љросули.

„Подједнако је важна нега коже након излагања сунцу – за то се саветују креме и млека за хидратацију и негу. На тржишту постоје и посебна млека која се мажу после сунчања, али могу се користити и било која друга на бази пантенола.

Хроничним болесницима саветујемо да понесу медицинску документацију, као и довољну количину лекова уколико су већ на терапији. Потребно је имати антисептични спреј за дезинфекцију рана, као и завоје, фластере, стерилне газе. Они који носе контактна сочива треба да понесу све за њихову хигијену.

А. Стојковић

Амбуланта Завода у станици Београд центар

Брига о здрављу запослених и путника на првом месту

Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ припада и амбуланта која је смештена у најпрометнијој железничкој станици Београд центар. Амбуланта на Прокопу намењена је првенствено за предрадне прегледе извршног особља железнице. Медицинска помоћ на располагању је путницима, као и грађанима уколико је некоме хитна интервенција лекара неопходна. Амбуланта ради свих седам дана у недељи од 7 до 15 часова.

„Задатак лекара у овом огранку Завода је да обави предрадне прегледе радника, ради утврђивања и оцењивања посебних здравствених услова, односно, способности запосленог за рад на радном месту са повећаним ризиком, укључујући и факторе ризика утврђених одговарајућим актом код послодавца. Лекарски преглед запосленог

онишемо и велика смо подршка једна другој. Наш посао је такав да у сваком тренутку када нам уђе железничар, тачно знамо какав здравствени проблем има и како му можемо по-моћи. Дешава се да запосленом лицу не могу дозволити одлазак на посао неког дана. Обавеза нас лекара је да бринемо како о здрављу запослених, тако и о безбедности целокупног железничког саобраћаја, истиче др Митић.

Великом стресу и бројним нелагодностима изложени су, такође, запослени на продаји карата. Често, нарочито у последње време, због гужви на шалтерима у јеку летње сезоне за Бар, путници вичу, па чак и прете запосленима који само обављају свој радни задатак. Осим извршног особља, амбуланта пружа прву помоћ и путницима који су се за-



Сестра Ирена Дражовић и докторка Марија Митић

притиска и шећера, болови у стомаку, дијареје, тако да посла има на претек. Наш задатак је да помогнемо свима којима је потребан лекарски надзор, евентуално само савет, каже докторка.

Општа медицина је, према речима наше саговорнице, служба која кроз свој рад обухвата било који проблем пацијената из стручног делокруга лекара опште праксе. Готово три четвртине свих здравствених услуга обављају лекари опште медицине заједно са медицинским сестрама и техничарима.

„Сарадња са свим службама у железничкој станици Београд центар је одлична. Ми веома одговорно приступамо послу, али смо ту и да помогнемо једни другима када је то потребно. То је дефинитивно и једини могући концепт како да читав колектив у станици нормално функционише, закључује наша саговорница поред које, у станици Прокоп, раде још две медицинске сестре и колега лекар (опште праксе).

А. Стојковић
Р. Ковачевић



Наша новинарка у разговору са докторком Митић

обавља се пре почетка рада на радном месту са повећаним ризиком. Затим, пре премештаја запосленог на радно место са повећаним ризиком, као и приликом сваког утврђивања нових ризика на радном месту са повећаним ризиком на коме запослени ради. Дневно се у овој амбуланти реализује више од 40 таквих прегледа. Предрадне прегледе су у обавези да ураде машиновође, отправници возова, кондуктери, возовође, маневристи, прегледачи кола“, каже за „Пругу“ др Марија Митић, лекар опште праксе у амбуланти.

Према речима наше саговорнице, посао лекара незамислив је без помоћи медицинског особља.

„Са мном је у тиму и медицинска сестра из Завода, Ирена Дражовић. Добро функци-

„Фреквенција путника у нашој станици је, поготову у овим летњим месецима, огромна. Свакодневно се дешавају повреде, скокови

Превенција у очувању здравља је незаменљива

Бесплатни офталмолошки прегледи организовани у Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“, у протеклом периоду, показали су да већина прегледаних пацијената има катаракту, а код појединих пацијената констатоване су и промене на очном дну. Како поручују лекари из Завода, комплетан преглед очију треба да се уради у здравственим установама, а не код оптичара који раде услуге продаје оквира и стакала за наочаре. Офталмолошки преглед треба урадити бар једном годишње, док је за особе које имају проблема са видом препоручљиво да то учине и чешће у договору са својим лекаром. Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ ће у сарадњи са Општином Савски венац наставити са својом одговорном здравственом политиком. Бесплатни прегледи ће, како сазајемо, бити организовани и у наредном периоду, а све да би се грађанима скренула пажња на важност превенције у очувању здравља.

А. Стојковић

Буџетом за ову годину предвиђено Увећање зарада

Из Министарства капиталних инвестиција саопштавају да је проблем ниских зарада и одлива стручног кадра из „Железничке инфраструктуре Црне Горе“ препознат као проблем који тражи хитне мере. Кроз буџет за ову годину створени су услови за увећање зарада.

“Предложеним изменама колективног уговора, зараде запослених у овој фирми биће увећане од 20 до 30 одсто, чиме ће се знатно побољшати материјални положај радника. То ће, свакако, мотивисати нове кандидате да се јављају на огласе за занимања претежно уске специјалности. Мисли се, превасходно, на раднике који би убудуће бринули 24 сата дневно о безбедности железничке инфраструктуре и саобраћаја на јавној мрежи пруга Црне Горе”, наводи се у саопштењу. Поменута мера је, наглашавају, наставак континуираних активности Министарства капиталних инвестиција на побољшању укупног стања на железници.

“У последња четири месеца увећан је текући буџет инфраструктуре за више од 50 одсто, субвенције у превозу путника за 300 хиљада евра, опредељена су и знатна средства за санацију слабих тачака на механизацији за одржавање пруга и набавку опреме за помоћни воз”, истичу у Министарству.

У плану је усвајање измена колективног уговора преостала три привредна друштва железничког сектора, усклађена са недавно усвојеним Општим колективним уговором и Законом о зарадама запослених у јавном сектору. Све наведено у циљу је побољшања материјалног статуса запослених на железници.

“Поред континуираних напора Министарства капиталних инвестиција на стварању услова за наставак модернизације и реконструкције железничког сектора у свим сегментима, веома су важни и услови рада и зараде запослених. Тиме би се спречио



одлив стручног кадра и створила база запослених који ће својим знањем директно утицати на унапређење постојећег пословања и будући развој веома важног сектора за државу Црну Гору”, закључује се у саопштењу.

Извор: Vijesti.me
С. Јочић

Могућност даљег развоја капацитета

Наставак извоза бакарног концентрата из Србије

Делегација на високом нивоу компаније „ЗИ ЋИИН Бор“ и представници логистичке компаније “Транс карго логистик” из Београда посетили су Црну Гору и своје најважније партнере у транспортном ланцу превоза бакарног концентрата, железничко предузеће “Монтекарго” и “Луку Бар”. Повод за посету био је наставак сарадње са носиоцима једног од највећих привредних пројеката, како у Црној Гори, тако и у Србији, а односи се на транспорт и претовар бакарног концентрата који заједно реализују “Србија Карго”, “Монтекарго”, Лука Бар” и “Транс Карго Логистик”. Тема састанка била је досадашња сарадња и реализација, као и планови и пројекције за наредни период у циљу очекиваних инвестиција и улагања у инфраструктуру и технологију. Том приликом домаћини су изразили велико задовољство сарадњом и захвалили на указаном поверењу црногорским компанијама у овом послу, као и настојањима за унапређење и дугорочно страте-



шко планирање ресурса “Луке Бар” као слободне зоне. Кинеској делегацији предочено је да постоји могућност инвестирања у изградњу нових капацитета за претовар бакарног концентрата, као и могућност разматрања других пројеката за Црну Гору.

Кинезима је, такође, предложен и уговор на најмање три године, што би створило чвршће услове за планска улагања свих учесника и гаранцију да овај транспортни правац буде искоришћен у

свом пуном капацитету. Из “Монтекарга” су саопштили да могу квалитетно и успешно да превезу 60.000 тона бакарног концентрата за потребе “ЗИ ЋИИН-а” као стратешког партнера. Гости су обишли и барску луку, а домаћини су кинеску делегацију упознали са тим где и у које пројекте би могли улагати свој капитал, што би осим за тај привредни субјекат имало значаја и за државу Црну Гору.

Извор: montecargo.me
С. Јочић

Дефинисане редовне активности до краја године

Реализација превоза железне руде тече планираном динамиком

Делегација компаније “Аркелор Митал” из Зенице и Жељезнице Републике Српске анализирали су, на заједничком састанку, динамику и реализацију пословног ангажмана током пет месеци текуће године. Реч је о трогодишњем уговору склопљеном у јануару прошле године за превоз железне

руде у периоду до 2024. године. Након успешне реализације уговореног посла током прошле године, упркос привредним поремећајима који су и даље отежавајући фактор, на састанку је разговарано како и на који начин минимизирати негативне ефекте, прилагодити се новонасталим оп-

штим променама, а све како би се динамика уговора реализовала на обострану корист. Вршилац дужности извршног директора Послова операција Жељко Радић нагласио је да су Жељезнице Републике Српске истрајне у својој намери за повећање превоза у теретном саобраћају и да се настављају борити за сваки нови посао. То не доводи у питање апсолутну посвећеност и максимално коректан однос према свим коминтентима. На састанку у Добоју утврђени су неопходни детаљи када је у питању испуњавање свих оперативних техничких и комерцијалних услова, а догодишњи партнери разговарали су и о другим редовним активностима, као и проблемима са којима се суочавају када је у питању недостајући број извршилаца у обе компаније. За наредни период договорен је нови састанак на коме ће се прецизније дефинисати месечни планови реализације посла, за друго полугодиште текуће године.

Извор: zrs-rs.com
С. Јочић



Поново активирана путничка линија

Воз Сарајево–Плочче од јуна

Жељезнице Федерације Босне и Херцеговине објавиле су да је сезонски путнички воз Сарајево–Плочче–Сарајево поново почео да саобраћа од 2. јуна и да ће бити у саобраћају до 27.8.2023. године. Возови ће саобраћати петком, суботом и недељом. Полазак воза из Сарајева је у 07:15, а долазак у Плочче у 10:36. Повратак из Плочча је у 18:26, а долазак у Сарајево у 21:51. Цена карте у једном смеру износи 25 КМ. Повратна карта кошта 41,40 КМ и важи месец дана. Путници који желе путовати овим возом треба да купе возну карту најкасније дан пре планиране војње до 12 сати и том приликом на благајни оставе име и презиме, годину рођења и број пасоша. Ова процедура је обавезна у циљу ефикасније царинске контроле и скраћивања времена задржавања приликом преласка државне границе између Босне и Херцеговине и Републике Хрватске.

Карте се могу купити на продајним местима у Сарајеву, Хаџићима, Коњицу, Мостару и Чапљини. Уколико путник за-



почиње путовање у Плоччама, карту ће купити на дан путовања код кондуктера у возу. Карта се може платити у конвертибилним маркама или у еврима. Карте

Сарајево–Плочче–Сарајево не могу се купити онлине.

Извор: zfbh.ba
С. Јочић

ÖBB наручује додатне возове

Аустријски „ÖBB“ наручио је од „Siemens Mobility Austria“ додатне возове за обнову своје флоте, који би се нашли у саобраћају 2025. године. Инвестиција је усмерена на побољшање линија за унутрашњи – алпски железнички транспорт. Наручено је нових 27 „Desiro ML EMU“ модела „Siemens“ возова. Од 246 гарнитура, колико је првобитно наручено, 200 већ саобраћа широм Аустрије. Ови возови су популарни, како међу путницима, тако и међу железничким оператерима.

Нови возови са три вагона понудиће више простора и већу удобност на унутрашњим алпским рутама. Очекује се да ће ускоро и запослени који путују на посао прећи са других видова превоза на железнички.



Максимална брзина нових возова је до 160 km/h. Гарнитуре су климатизоване, дуге 75 m и имају 220 седишта, простор за смештај 24 бицикле и два места за инвалидска колица. Опремљене су модерним

системом за информисање путника у реалном времену, бесплатним бежичним интернетом и уграђеним железничким порталом.

Извор:Railway.pro

„European Sleeper“, од Брисела до Берлина



да уведе нову услугу тако што ће проширити линију од Берлина до Дрездена и Прага, у Чешкој. „European Sleeper“ имао је 22. маја пробну вожњу.

Оснивачи линије „European Sleeper“, Елмер ван Бурен и Крис Енгелсман, као и заменик премијера Белгије Георгес Гилкнет, покренули су крајем маја прву „спаваћу линију“ на релацији Брисел – Берлин. Свечаност поводом овог догађаја уприличена је 26. маја на главној железничкој станици у Бриселу. Железничка линија иде од Брисела преко Антверпена, Ротердама и Амстердама до Берлина. Воз полази из Брисела понедељком, средом и петком у 19.22, а у Берлин стиже у уторак, четвртак и суботу у 06.48.

Повратак из Берлина је у 22.56 у недељом, уторком и четвртом, док се у Брисел стиже ујутру у 09.27 у понедељак, среду и петак. Најкомфорнија опција путовања је у купеу са 3 лежаја. Комфор класа има 6 кушета ноћу, док се у дневној варијанти лежајеви претварају у седишта. Поред резервације лежајева или седишта, постоји и опција резервације приватног купеа. Оператер намерава

Извор:Railway.pro

Приступ дигиталним новинама и часописима

Национални оператер „RENFE“ уводи у својим возовима апликацију „PressReader“, која путницима омогућава приступ дигиталним новинама и часописима. Линк за приступ дигиталној платформи прослеђиваће се путницима е-поштом или текстуалном поруком на телефон. Путници ће преко телефона, таблета или рачунара пре поласка, али и у току путовања, несметано приступати мрежи. Осим прегледања садржаја, биће омогућено и преузимање читавих издања уз помоћ ове апликације. „PressReader“ ће ускоро бити интегрисан и у „PlayRenfe“ апликацију за забаву. Она пружа приступ великом броју наслова из више од 120 земаља, а све то биће доступно на преко 70 језика.

Извор:Railway.pro



„RENFE“ наручује возове

Национални оператер „RENFE“ доделио је компанији „CAF“ уговор за испоруку 29 електричних возова, који ће се користити на приградским путничким линијама.

Уговор је вредан 192 милиона евра, а поред набавке, укључује и 15 година одржавања, односно, набавку резервних делова. Поред наведеног, размишља се и о опцији за набавку додатних девет EMU возова за проширење јединица. Возови поседују четири вагона капацитета 500 путника, а биће прилагођени за путнике са смањеном покретљивошћу, укључујући путнике са оштећеним видом и слухом.

Извор:Railway.pro



Москва гради свој највећи објекат за одржавање возова

На једној од најстаријих и најпопуларнијих линија метроа (Линија 2) прави се највећи комплекс за поправку возова у



Русији. Очекује се да ће највећи железнички објекат у Москви почети са радом до краја године. Линија 2 дугачка је 43 километра, а на њој се налазе 24 станице. Нови депо – Јужној имаће површину од скоро 180.000 m². Служиће за поправку, одржавање и рад метроа у Русији. Депо ће омогућити и модернизацију возног парка Линије 2 и примаће све нове возове. Овај објекат биће опремљен најсавременијом и високоаутоматизованом опремом, укључујући транспортер за точкове, електрична обртна постоља и нумерички контролисане машинске алатке које обављају све послове без учешћа људи. Опрема ће имати више од 5.000 команди, за



алатке, перионице, штандове за проверу детаља и још много тога. Ремонтне активности за цео возни парк обављаће се у депоу Братејево, где ће се водити рачуна о технички сложеним поправкама. Оваквом организацијом побољшаће се квалитет и брзина поправке возова, док ће нови депо обезбедити додатна места за стајање возова.

Извор:Railway.pro

Почиње прва фаза радова

На прузи Катанија–Месина покренути су радови на ископавању тунела на деоници Таормина–Фиумефредо. Приликом почетка радова одржана је и церемонија, којој су присуствовали италијански министар инфраструктуре и саобраћаја Матео Салвини, председник регије Сицилије Ренато Скифани, регионални саветник за инфраструктуру и мобилност Алесандро Арицо и извршни директор компаније „Vebuild“ Пјетро Салини.

На поменутој деоници биће изграђено додатних 15,4 km пруге, укључујући и везу са станицом Летојани. Тунели ће бити у укупној дужини од 11 km, а радови ће укључивати и изградњу станица у Таормини, Фиумефреду и Летојани. Градиће се нови вијадукти, од којих један у дужини од 928 метара са распоном лука од 120 метара у долини Алкантара. Пројекат обухвата и технолошку надоградњу деонице Гиампилиери–Фиумефредо, једне од најзахтевнијих на прузи Катанија–Месина. Пројекат удвостручавања, убрзања и технолошке надоградње изводиће се на траси од 43 km, од којих је 37 km пруге под земљом. Када радови буду готови, путовање од Палерма до Месине биће брже за сат времена.

У овај пројекат укључено је више од 7.000 људи – инжењера, техничара и радника.

Пројекат железнице великог капацитета Палермо–Катанија–Месина финансиран је средствима из Националног плана за опоравак и отпорност. Тежиште је на модернизацији железничке мреже на Сицилији, а сам пројекат подељен је у шест главних фаза.

Извор:Railway.pro

Текстове припремила: Д. Милошевић





Станица Мала Крсна, Фонд Железничког музеја

Електрификација пруге Београд – Ниш – Прешево

После деведесет година

Прве идеје о електрификацији пруга на тадашњим Југословенским државним железницама датирају из тридесетих година XX века. Група инжењера је, 1936. године, добила задатак да изради пројекат електрификације пруге од Сушака до српских

Товарника до Прешева. Радови код Товарника су започети 1964. године, а први воз са електровучом у Београд, из Загреба, стигао је 1970. године. То је био почетак ере савременог железничког саобраћаја у Србији.



Дизање пречки портала у станици Велика Плана, 1969. године, Фонд Железничког музеја

Моравица. Реализацију ове, као и других добрих идеја из тог доба, омело је избијање Другог светског рата.

По окончању рата, Првим петогодишњим планом из 1947. године предвиђена је електрификација магистралних пруга у тадашњој Југославији у укупној дужини од 300 km. То се није испунило у потпуности – електрифицирана је само пруга Ријека–Загреб. Одлука о модернизацији Југословенских железница донета је 1953. године и подразумевала је, како обнову возних средстава, тако и модернизацију и електрификацију свих магистралних пруга. Рок за завршетак радова био је између 1964. и 1968. године. Србија је прихватила обавезу да електрифицира своје пруге

Београд–Лапово

Крајем шездесетих година започети су радови на електрификацији деонице од Београда до Лапова. У то време, када је

Када је створена електрична локомотива

Проналазак електричне локомотиве датира из 1842. године, али она, због немогућности примене неопходне количине електричне енергије није могла да се употребљава. Тек касније је Никола Тесла истражио вишефазни систем наизменичне струје, електрична је моћ да нађе своју примену на светским железницама.

Кола за испитивање контактне мреже

У циљу повременог испитивања контактне мреже, 1973. године набављена су специјална кола. Будући да су она била скупа, њих су, удруженим средствима, купио четири железничка предузећа: ЖТП „Београд“, ЖТП „Зајреб“, ЖТП „Сарајево“ и ЖТП „Скопље“. Кола за испитивање контактне мреже коришћена су на мрежи поменutih железничко-трансграничних предузећа.

железница полако почела да узмиче пред све развијенијим друмским саобраћајем, модернизација пруга се показала као нужност. Модернизација је била ствар од највећег државног значаја – од развоја железнице директно је зависио развој привреде.

Било је то доба великих железничких градитељских пројеката. У току је била изградња пруге Београд–Бар, спровођени су капитални ремонти пруга, дизелизација и започет је велики пројекат електрификације магистрала. Осим грађевинских радова, сви пројекти изискивали су и модернизацију сигнално-сигурносних система и, наравно, обнављање возног парка. Тако темељите промене захтевале су и потпуну реконструкцију железничких чворова, градњу ранжирних станица, депоа. Од старог се, „корацама од седам миља“, кретало ка новом. Железница се нашла пред задатком чије је извршење изискивало натчовечанске снаге и огромна средства.

Радови на електрификацији деонице од Товарника до Београда били су у пуном јеку, док су јужно од Београда тек почели, када је дошло до страховитих финансијских потреса. Инфлација је утицала на повећања цена на тржишту, што је довело до скапљења радова.

Још 1964. године утврђено је да је за модернизацију и електрификацију пруге Товарник–Београд–Прешево неопходна сума од 48 милијарди динара. После инфлације, ти трошкови нарастали су на сто милијарди динара. Првобитно учешће Републике је на

почетку износило 7,5 милијарди, да би 1970. године било договорено да се оно повећа на 15 милијарди. Када се свему овоме дода чињеница да су радови на изградњи пруге Београд–Бар били у току, као и да се увелико радило на набавци нових возних средстава, можемо јасно сагледати слику свих потешкоћа са којима се железница, али и читаво друштво суочило у то доба.

Од модернизације железнице зависио је развој привреде и морало се наставити. Године 1970, на делу пруге од Топчидера до Јагодине подигнути су стубови за монтажу контактне мреже. У Топчидеру је изграђен Центар за даљинско управљање из којег ће



ЦДУ у Топчидеру, Фонд Железничког музеја

Набавка локомотива у оштрам условима

Финансијски проблеми оледали су се и у чињеници да је, током прве половине седамдесетих, каснила и набавка електролокомотива, будући да је било немогуће испунити све обавезе према испоручиоци. Примера ради, од предузећа „Раде Кончар“ су 1971. и 1972. године наручене 44 електролокомотиве, а испоручено је свега 14. Нешто лакше било је са набавком румунских локомотива серије ЖЖ 461. Од 1971. до краја 1972. године од наручених 45 стигло је 25, а очекивало се да ће преосталих 20 бити испоручено до краја 1973. године. Сличне тешкоће дојавиле су се и у вези с набавком дизел електричних локомотива серије ЖЖ 665 куйљених од канадског предузећа MLW, које су због штрајка лучких радника остале заробљене у канадским лукама. Од предузећа МИН из Ниша је наручено 60 дизел хидрауличних локомотива серије ЖЖ 742, али је током 1971. и 1972. године испоручена серија имала бројне недостатаке. Поменути локомотива била је постојала, а недостаци су касније отклоњени у сарадњи са чехословачким „Праг-инвесџом“. „Ђуро Ђаковић“ из Славонског Брода удео је да се избори са ишешкоћама и испоручи, за поменути период, 30 од наручених 35 локомотива серије ЖЖ 641. Интересантно је да је ово предузеће за испоруку преосталих пет локомотива штражило вишу цену од уговорене.

се управљати електрифицираним пругама: Товарник–Београд, Београд–Лапово и Београд–Бар (до Ужица).



Допрема стуба за електрификацију пруге, станица Топчидер, Фонд Железничког музеја

На модернизацију пруге планирана је брзина до 120 km/h, па је било неопходно прилагодити доњи и горњи строј возовима великих брзина. Оно што је битно напоменути јесте чињеница да су радови на модернизацији и електрификацији извођени „под саобраћајем“. На сваких 50 km постављане су електричне подстанции које су омогућавале преноселектричне енергије

дуж пруге. Уграђивани су најсавременији сигнално-сигурносни уређаји како би се постигао највиши степен безбедности на модернизационој прузи. У Малој Крсни као важни распутници одакле су се одвајали правци за Мајданпек, Смедерево и Велику Плану изграђена је кула за СС и ТТ.

И поред свих потешкоћа, до краја 1970. године електрифицирана је деоница Београд–Лапово – изграђено је, осим куле у Малој Крсни, 230 km далековода, 27 подстанова за секционисање, 33 објекта за даљинско управљање и Центар за даљинско управљање у Топчидеру. Уместо „скретничких брва“, пруга је имала аутоматске скретнице.

Овом пругом саобраћао је електромоторни воз број 122, популарно назван „Шумадија експрес“. Сматран је најудобнијим путничким возом у Србији, а произведен је у домаћој фабрици „Гоша“.

Дупли колосек

Најоптерећенијим делом пруге Београд–Ниш сматрана је деоница од Лапова до Сталаћа. Паралелно са радовима на електрификацији деонице Београд–Лапово, 1969. године започети су радови на изградњи другог колосека Лапово–Јагодина–

Сталаћ. На делу пруге код Багрдана извођени су радови на девијацији три кривине како би се омогућила брзина до 120 km/h.

У Јагодини је, 1971. године, у сарадњи ЖТП „Београд“ и Фабрике каблова започета темељна реконструкција станице – изградња потходника, подизање колосека.

Међутим, 1971. године је стање радова на модернизацији означено као критично. Инфлација и поскупљења су учинили да недостатак средстава постане више него велики проблем. Урађено је доста, а још је преостало да се заврши деоница Лапово–Ниш–Прешево. Радови су текли споро, средства нису пристизала, а за наредну, 1972. годину, планиран је велики обим посла – завршетак радова на изградњи другог колосека до Сталаћа, електрификација до Ниша, изградња ранжирне станице у Нишу и даљи рад на реконструкцији колосека дуж пруге.

У пролеће 1972. године раднички савет ЖТП „Београд“ обуставио је свако улагање у привредне инвестиције. То је значило да

Реиспирфон

Како би се безбедно саобраћаја побољшала, за модернизацију пруге набављени су реиспирфони. Реч је о ствари која је бележила све разговоре на интерним железничким телефонским линијама. Само је надзорник ТТ-уређаја имао право да мења шраке на реиспирфону.

се, због недостатка средстава, радови на модернизацији, осим неопходних, привремено заустављају. Цене су се утростручиле и било је неопходно направити нове споразуме са извођачима.

Радови на изградњи другог колосека су настављени. Током 1972. године реконструисана је и станица у Параћину и изведене девијације код села Лапиште како би се пруга оспособила за велике брзине.

Крајем године обезбеђена су средства из фондова амортизације уз учешће Ре-

публике и покрајина, као и других друштвенополитичких заједница. Радови на модернизацији су могли да се наставе.

Други колосек између Лапова и Сталаћа је, углавном, завршен 1973. године, а у зиму 1974. године почео је саобраћај са електровучом. Тиме је привреда овог краја добила боље услове за транспорт робе, а отворила се и могућност за организовање превоза радника локалних предузећа – увођење „радничких возова“. Осим бенефита за локалну заједницу, изградња другог колосека повећала је пропусну моћ пруге и осигурала већу уредност железничког саобраћаја.

Реконструкција Нишког железничког чвора

У септембру 1972. године радови на изградњи нове нишке ранжирне станице у Поповцу привођени су се крају. Према плану, ова ранжирна станица требало је да опслужује возове из источне и јужне Србије, са Косова и Македоније. У овом периоду, у Србији су изграђене три модерне ранжирне станице: у Београду, Пожеги и у Нишу.

Године 1973. отпочело се с припремним радовима за реконструкцију нишке железничке станице како би се створили услови за капитални ремонт свих колосека. Нишки железнички чвор се спремао за темељну реконструкцију. Почетак радова обележила је реконструкција станице у Топоници, одакле се одваја колосек за ранжирну станицу у Поповцу. Реконструкцијом су биле обухваћене и станице Црвени Крст и Међурово.

Највећи радови, ипак, спроведени су у самој Железничкој станици „Ниш“, у којој је, осим реконструкције, изграђен и потходник ради побољшања безбедности путника.

Радови на реконструкцији станице су извођени „под саобраћајем“. За саобраћај су остављена четири колосека. Због отежаних услова рада у станици кроз коју је пролазило и по 7.000 путника на дан, измењен је и ред вожње. Сви међународни транзитни возови, као и теретни возови преусмеравани су на станицу Поповац, а нишка станица је примала само међународне експресне, брзе и путничке возове. Ово је првенствено предузето из разлога што се често дешавало да се у нишкој станици истовремено нађу и по четири међународна и три домаћа воза.

Ниш је 1973. године добио и кулу-поставницу. Кула је убрзано грађена и током лета је добила завршне обриси.

Коначно, у пролеће 1974. године, завршени су радови на електрификацији пруге Београд–Ниш. Тачно деведесет година од изградње, ова важна саобраћајница до-

живела је корениту промену и сврстала се у ред модерних европских пруга.

Прва електрична локомотива стигла је из Сталаћа у Ниш 26. маја 1974. године, што је означило почетак електровуче у овом чвору. У радовима на реконструкцији нишког чвора учествовало је укупно 10.000 радника из различитих предузећа који су, понекад, радили и по 18 часова дневно.

И даље, ка Прешеву

Истовремено са радовима на реконструкцији Нишког железничког чвора настављени су радови на електрификацији деонице ка Прешеву. Рок за завршетак био је



Свечани воз Београд–Скопље, 23. новембар 1974.

новембар 1974. године, а радови су текли без затвора пруге. Последња деоница коју је требало савладати била је, можда, најтежа за рад.

Осим електрификације, спроведен је и капитални ремонт пруге од Грделице до Владичиног Хана. На овој деоници постоји велики број тунела, мостова, кривина и усека, а све то је било неопходно прилагодити новим брзинама довођењем колосека у новопроектвану осу. Паралелно са ремонтом колосека, полагао је и кабл у 125 km дуг ров.

Испуњен задатак

У новембру 1974. године радови на електрификацији магистралне пруге коначно су завршени. Пруга је била спремна за први, свечани воз који ће представљати круну свих вишегодишњих напора. Прошло је мање од једног века откад је прва српска пруга изграђена. Тачно деведесет година касније, ова саобраћајница је добила нов, модеран изглед европске и светске пруге.

Километри колосека, каблова, портали и, што је најважније људски рад довели су до великог дана. Прошло је свега четири године откад је прва електрична локомотива довукла воз из Загреба у Београд до тренутка када је први свечани воз са електровучом из југословенске престонице отишао пут Скопља.

Коначно је, 23. новембра 1974. године, свечани воз који је вукла електрична локомотива серије ЖЖ 441-423 пошао са београдске железничке станице пут Скопља. У возу су били председник Председништва СР Србије, Драгослав Марковић, и потпредседник Извршног већа СР Србије Пеко Дапчевић.

У Ристовцу, који је представљао границу између ЖТП „Београд“ и ЖТП „Скопље“, високе госте из Београда дочекале су њихове македонске колеге: председник Председништва СР Македоније, Видоје Смилевски, и председник Извршног већа СР Македоније Благоје Попов.

Дуж пруге, свечани воз су грађани дочекивали са цвећем, заставама и транспарентима. Био је то велики дан за српску железницу. После десет тешких година испуњен је задатак да се модернизује и електрифицира тада најважнија магистрална пруга кроз Србију.

Био је то велики дан и за југословенску железницу, за читаву Југославију. Од Триглава до Ђевђелије могло се стићи брзо и лако, најсавременијим возом, на најбезбеднији начин.

Отворено је ново поглавље у развоју српске и југословенске привреде и друштва. Могло се поћи даље, а остало је још много тога да се уради. Но, о томе у некој наредној причи.

И. Јовичић Ђурчић

Занимљивости

„Летећи Балканац“ возиће и пругама Србије

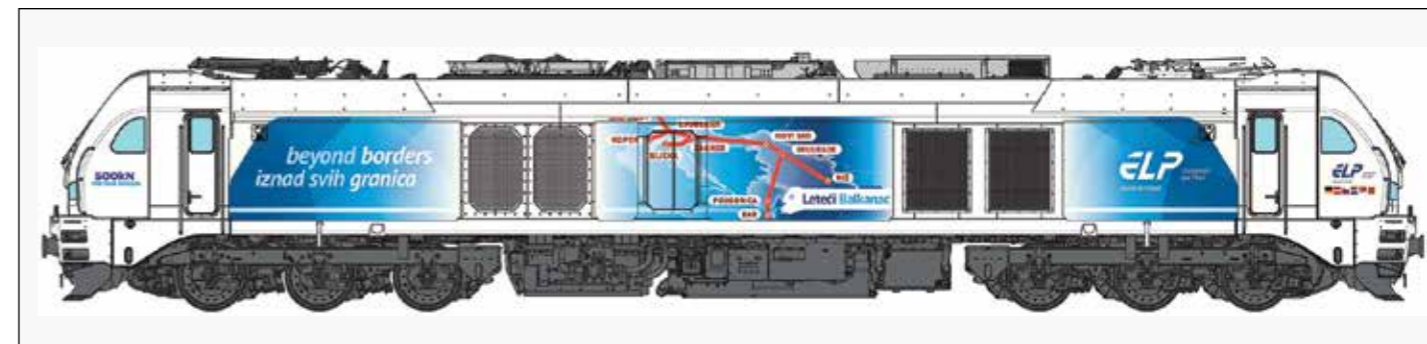
Швајцарска компанија за лизинг локомотива Europan Loc Pool (ELP) прошириће подручје употребе „Штадлерове“ EuroDual локомотиве на Србију, Црну Гору, Словенију и Хрватску. Да би обезбедио хомологацију за ову локомотиву, ELP ће, у сарадњи са компанијом „Stadler Valencia“ и локалним независним партнерима, спровести пробне вожње и потврдити компатибилност локомотиве са локалном инфраструктуром и националним захтевима. Пробне вожње одржаће се у овим земљама у јуну и јулу, а рок за одобрење очекује се крајем 2023. године. Када буду

добијене хомологације у Србији, Црној Гори, Словенији и Хрватској, следећи корак компаније „ELP“ биће организовање пробних вожњи у Северној Македонији, Румунији, Бугарској и Грчкој. Железнице у Југоисточној Европи, како се наводи у овој компанији, идеалне су за EuroDual локомотиве због изазовног терена и комбинације електрификованих и неелектрификованих пруга. Компанија „ELP“ је објавила и специјалну визуелизацију EuroDual локомотиве, која ће носити назив „Летећи Балканац“ и имаће посебан дизајн белој и плавој боји. Локомотива ће имати

мапу и заставе балканских земаља са истакнутим градовима: Копар, Љубљана, Ријека, Загреб, Нови Сад, Београд, Ниш, Подгорица и Бар, као и мото „Изнад свих граница“ (Beyond Borders). EuroDual је популаран међу немачким купцима где је „ELP“ изнајмио већину својих локомотива (укупно су наручене 74), док је Норвешка друго највеће тржиште. Ове локомотиве имају одобрење за вожњу и до одабраних граничних станица са Словачком, Мађарском и Чешком.

Извор: railmarket.com, www.swissrail.com

Љ. Богдановић



Из наше фотоархиве

Путнички воз из Ниша на прилазу Београду

Београд је још од доласка железнице био веома важно саобраћајно чвориште. Пруга ка југу Србије била је веома фреквентна, како са путничким, тако и са теретним возовима и представљала је жилу куцавицу за цео регион. Јужна пруга се од станице Топчидер рачвала на два крака. Први крак пружао се преко Дедиња и Миљаковца подно Авале пут Мале Крсне и Пожаревца односно Велике Планае, док се други крак пружао преко Раковице, Ресника и Смедеревске Паланке пут Лапова и даље ка Нишу односно Краљеви и Косову Пољу. Почетком седамдесетих година прошлог века са пруга тадашњих Југословенских железница полако су почеле да се повлаче парне локомотиве. Оне су своје место уступиле дизел и електролокомотивама које су преузимале примат на пругама које



су се тада увелико почеле модернизовати и електрифицирати. У то време између Београда и Ниша још је саобраћао велики број локалних и брзих путничких возова, као и десетак брзих и експресних међународних возова. Због конфигурације терена путничке возове су на том правцу углавном вукле парне локомотиве серије ЖЖ 01, ЖЖ 05, ЖЖ 33 и ЖЖ 38, а у неким случајевима и дизел-електричне локомотиве серије ЖЖ 661. Објектив камере Херберта Штемлера, љубитеља железнице из Немачке, забележио је тренутак проласка путничког брзог воза који је саобраћао из Ниша за Београд. Воз је вукла парна локомотива серије ЖЖ 05-028. Композиција је снимљена у јутарњим сатима једног јулског дана 1970. године, у близини станице Рипањ.

Ј. Вебер

Железница, фудбал и маратон

Један човек и бројни таленти

Међу железничарима постоји мноштво свестраних, талентованих људи, уметника и спортиста, али ретко када наилазимо на некога као што је Владан Симић из Деспотовца, отправниквозова у Јагодинској станици. Владан потиче из породице која је дала три генерације железничара.



Његов деда, Борислав Симић, радио је као скретничар у Параћину, отац Драгослав је био шеф станице у Деспотовцу, а Владан, саобраћајни инжењер по образовању, од 2007. године ради као отправник у Јагодини. Ради посао који, како сам каже, обожава и који не би мењао ни за шта на свету.

Железница је, несумњиво, велика Симићева љубав, али је овај железничар своје срце поконио и спорту. Спорт је, осим железнице, породично наслеђе Симића. Владанов отац био је фудбалски судија и пуних тридесет година је провео на месту генералног секретара Фудбалског савеза општине Деспотовац. Син је пошао очевим стопама и већ у шестој години почео да игра фудбал. Играо је у свом Деспотовцу, а касније и у Београду, у кадетској селекцији ОФК „Београд“.

Но, 1996. године, Владан Симић је постао и фудбалски судија. Те године је паралелно играо и судио поједине утакмице. Током своје судијске каријере, судио је по читавој Србији, од Суботице до Врања. Владан није једини железничар који суди на фудбалским утакмицама, али је један од успешнијих. Највиши степен такмичења који је судио је Прва лига Србије.

Железнички посао је одговоран и напоран и било је веома тешко уклопити сва такмичења и тренинге. Владан Симић каже да је, током своје спортске каријере, имао огромну подршку колега који су преузимали смене како би он стигао на све утакмице. Како сам каже, колегама су били драги његови спортски успеси и чинили су све да му олакшају. Ипак, комбиновање железничке и спортске каријере је постало напорно. Владан је морао да бира између каријере фудбалера и каријере железничара. Љубав према железници је превагнула. Одустао је од играња у вишим степенима такмичења, а више се посветио суђењу.

Од 2017. године је престао да активно суди и игра и посветио се усавршавању младих судија. Исте године је постао инструктор прве категорије и започео са обучавањем нових судија. Осим тога, његова обавеза је да посматра и оцењује рад судија. Истиче да никада није дао слабу оцену јер је реч о младим судијама који имају вољу и жељу да напредују. Владан Симић је и комесар лиге за делегирање судија Међуопштинске лиге Југ у Поморавском округу, а то подразумева распоређивање судија на утакмицама. Као инструктор, предавач је будућим судијама, а у циљу промовисања судијског



посла обилази школе и вртиће, упознајући најмлађе са овом важном функцијом у фудбалском спорту.

Фудбалера је, на железници, много, фудбалских судија нешто мање, али немамо податке да је постојао железничар маратонац. Када је престао активно да суди, Владан је, да би остао у кондицији, почео да трчи. Истина, као дете је побеђивао

на тркама на 100 м и 400 м, али никада није мислио да ће му се пружити прилика да трчи дуже. Као седмогодишњак је гледао први Београдски маратон и пожелело да и он једном буде учесник овог великог такмичења. Тај сан је остварио 2022. године на 42. београдском маратону, када је 42 km 195 m истрчао за 5 часова и један минут.

Шах као средњошколска љубав

Када је, као ученик средње железничке школе боравио у Дому ученика средњих школа "Пајтријарх Павле", био је њрвак дома у шаху. Љубав њрема овом необичном спорту наследио је од оца. Железничка техничка школа је, у то време, на такмичење свих београдских школа у шаху одржаном у Дому војске Југославије послала четири ученика, међу којима је био и Владан. Млади шахисти иласирали су се између њрвих десет.

Владану тај маратон није био први сусрет са дугим стазама. Пре тога је, од 2016. до 2022. године, истрчао пет полумаратона.

Каже да маратон јесте тешка трка, али да све „иде из главе“. Одлучио је да послуша савет искусних маратонаца, а он је једноставан – кад тело каже убрзај,

убрзаваш, кад каже да успориш, успораваш.

Током дуге и напорне трке, „ветар у леђа“ Владану је давало сазнање да су сви, колеге и породица уз њега. На циљу су га чекале супруга Татјана и кћеркице Милица и Анђелија, које су наследиле татин спортски дух.

И. Јовичић Ђурчић



CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

658(497.11)(085.3)

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

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



4L

2

2

55 72 2 417 027-3 SRB-25 → 17