ИНФОРМАТИВНИ ЛИСТ "ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ" АД

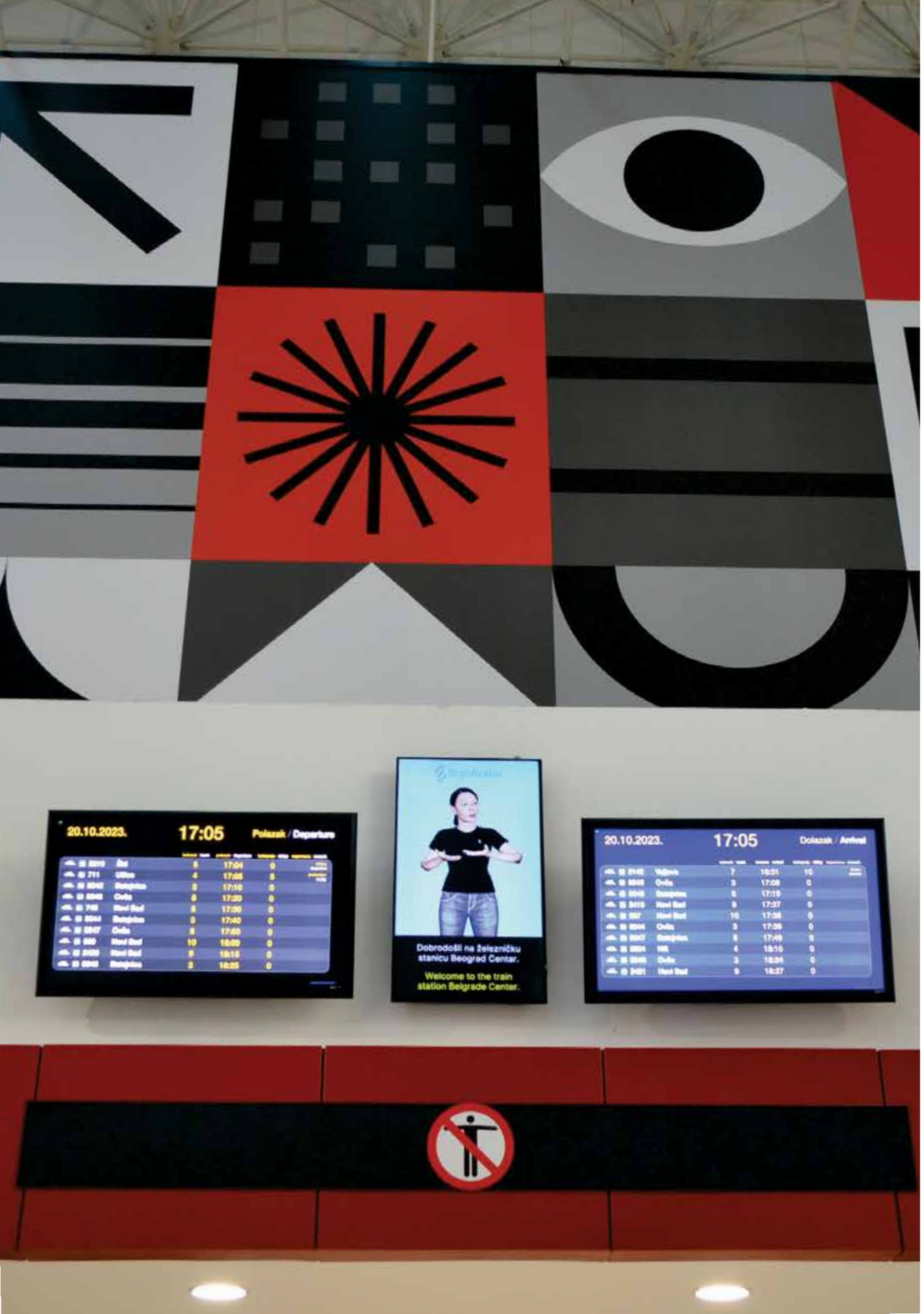
ISSN 2737-9779

пруга

Број: 1123

Новембар 2023. • Година LVIII

www.zeleznicesrbije.com



Драги читаоци,

Припремајући овај број посвећен већим делом новом станичном комплексу у Прокопу, нашли смо веома интересантне податке. Покушали смо да представимо само део бурне историје градње Београдског железничког чвора, важан за сагледавање тог неимарског подухвата у контексту ондашњег времена, али и политичких, економских и друштвених прилика. Изградња новог железничког моста преко Саве, изградња станичне зграде, градња тунела Врачар, Сењак и Дедиње градитељски су подвизи који су претходили савременим радовима у протеклом периоду када је пробијен тунел у Чортановцима и завршен вијадукт на траси прве српске пруге за возове великих брзина.

Сви пројекти чија је реализација планирана у наредном периоду у области железничке инфраструктуре омогућиће Србији да постане део европске железничке мреже. Набавка нових, савремених возних средстава, уређење депоа за одржавање возова, наставак рада контејнерског терминала у Макишу, тј. модернизација и найредак железнице обележиће трећу деценију 21. века.

А напретка железнице нема без људи и знања. Без струке. Паралелно са пројектима модернизације обавља се континуирано образовање и пракса ђака и студената, будућих железничара. Свих оних младих људи који ће бити у прилици да се суоче са великим изазовима, али и одговорностима, које носи рад у овако великом и комплексном систему какав је железница.

И као што је изградња железничког чвора осамдесетих година прошлог века променила изглед тадашњег Београда, железница сада ствара једну нову слику Србије – модерне Србије.

Ми ћемо је „сликати“ речима, а ви?

Биљана Гордић
Директор Медија центра

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

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

Електронска пошта
medijacentar@srbrail.rs

Директор Медија центра
Биљана Гордић

Главни и одговорни уредник
Александар Ранковић

Дизајн и техничко уређење
Душанка Милошевић

Фото корице
Алекса Ристић, "Инфраструктура железнице Србије"

Тираж
3.000 примерака

Лист је бесплатан и излази двомесечно

Штампа
D.O.O. „KOMAZEC“, Инђија

ИНФОРМАТИВНИ ЛИСТ "ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ" АД

пруга

У овом броју:

4–6

Председник Србије Александар Вучић отворио нову зграду железничке станице “Београд центар” у Прокопу

„Прокоп постаје нови центар града“

8

ЕБРД одобрио кредит „Србијавозу“

Двадесет пет милиона евра за модернизацију железничких депоа

9

Министар Горан Весић са сарадницима посетио Железнички музеј

Музеј – сведок развоја железнице и напретка Србије

10–11

Горан Аџић, в. д. генералног директора „Железнице Србије“ ад

Сведок историје железнице ускоро на новом колоседу

11

Четрдесети ликовни конкурс „Железница очима деце“

12

Свечано и радно

Обележена лекарска слава Свети Врачи

14

„Железнички интегрални транспорт Београд“

Контејнерски терминал у Макишу спреман да почне са радом

Председник Србије Александар Вучић отворио нову зграду железничке станице "Београд центар" у Прокопу

„Прокоп постаје нови центар града“

"Желим да честитам Београђанима Дан ослобођења, а у част нашег слободарског града отварамо и прелепу зграду железничке станице. Без обзира на то колико је било потребно уштедети у претходном периоду, нисмо желели да одустанемо од изградње ове станице јер ће донети Србији здраву привреду и будућност", рекао је председник Србије Александар Вучић 20. октобра на свечаности поводом отварања нове зграде главне железничке станице.

Свечаном отварању присуствовали су и премијерка Ана Брнабић, председник Републике Српске Милорад Додик, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић, министар финансија Синиша Мали, градоначелник Београда Александар Шапић, пословодство српских железница и представници извођача радова.

Обилазећи новоотворену зграду, председник Србије подсетио је да је изградња Прокопа започета још средином седамдесетих година прошлог века, и да су током 50 година, колико је трајала изградња, бројни проблеми узроковали

кашњења и заустављање радова, а како је рекао, потпуно су обустављени 2001. године када је почео тежак период за српску привреду.

„Ми смо наставили изградњу са, неки ће рећи, невеликим кувајтским кредитом од 20 милиона евра. Онда још 61,2 милиона евра, кроз различите радове од 2014. до 2016. године, па од 2016. до 2022. године, па онда још додатних 15 милиона евра за ову станичну зграду. Имаћемо и шатл воз, који ће повезати главну станицу са метро линијом код београдског сајма. Ова веза ће бити дужине око 900 метара, али желимо да то направимо на најбољи могући начин“,

рекао је председник Србије и захвалио се и свим генерацијама из седамдесетих и осамдесетих, посебно деведесетих година:

„Ту су са нама, Милутин Мркоњић нажалост није, али јесу Миломир Минић, Милутин Игњатовић, Зоран Анђелковић. Важно је да подижемо земљу, Прокоп и железничку станицу. Ја сам уживао у возовима у бившој Југославији. Моја деца једва знају шта су возови. Надам се да ће их сада заволети као што сам ја. Вратили смо возове људима. То нас повезује, повезује градове и села, повезује људе. За нас је важно да се понашамо одговорно у будућности, да сањамо снове и препознајемо шта је будућност“, поручио је председник.

Вучић је истакао да са новом железничком станицом, Београдом на води, свим осталим што је урађено и што ће у међувремену бити урађено, од 2028. године када крене прва линија метроа, Београд ће бити потпуно другачији град, а Србија

другачија земља. Он је, такође, нагласио да ће железнички саобраћај бити изузетно важан сегмент изложбе „Експо 2027“, која ће бити одржана у Београду.

"Оно што је важно за нас је „Експо“ који долази и то је значајан извор рада. И ово што Ана Брнабић ради око "Bio4 kampusa". То су ствари које праве разлику између Србије и многих других. Требало је пронаћи људе који ће да сањају и подижу лествицу високо. Мислим да ово јако лепо изгледа, као да смо на неком светском аеродрому, а не на железничкој станици“, казао је Вучић.

Осим тога, председник је поменуо и планиране пројекте широм Србије и градове у којима ће они бити реализовани.

"Увек сам сматрао да је важно да развијамо и Врање и Лесковац, и Параћин, Крушевац, Крагујевац, Ваљево, Ужице, Чачак, Пазар, Смедерево, Прибој, од Новог Сада до Зрењанина, Кикинде, Сомбора, Суботице… Желим да нам ово буде подстрек за даљи рад. Радимо 108 километара између Новог Сада и Суботице. Већ до краја 2024. године имаћете пругу до Суботице. Верујем да ће годину дана после тога и наши мађарски пријатељи завршити свој део посла“, истакао је Вучић.

Премијерка Ана Брнабић истакла је, између осталог, како држава много ради са глувонемим особама и како су основне школе први пут добиле уџбенике на српском знаковном језику.

Председник Републике Српске Милорад Додик изјавио је да је време Александра Вучића време највећег напретка Србије и да не верује да ће се такво време икада поновити. На церемонији отварања нове зграде железничке станице "Београд центар" у Прокопу Додик је рекао да су људи у Републици Српској поносни на сваки успех у Србији и да воле да сведоче новом лицу Србије које је обезбедио председник Александар Вучић са својим тимом.

Станична зграда по највишим стандардима

За нешто мање од петнаест месеци изграђена је станична зграда у Прокопу, готово пола века након почетка радова, а осам месеци пре рока. Висином од 26 метара доминира панорамом града дуж ауто-пута, носећи кровну конструкцију дужине 80 метара и 63 метра попречно, у архитектонски савршено изведену модерну

линију. У овако импозантну конструкцију уграђено је више од 700 тона челика и 24 километра челичних профила.

Нови објекат задовољава највише стандарде у путничком железничком саобраћају. Осим 12 покретних степеница и 10 лифтова, нових чекаоница, благајни, амбу-

ланте Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ путницима су на располагању и апотека, пекара, кафић, картомати и шалтери за продају карата, инфо пулт. Да се није мислило само на домаће путнике већ и странце, говори и то да

у станици постоји инфо-пулт и Туристичке организације Београда, као и рентакар. И део запослених у новој станичној згради добиће савремене и функционалне услове за рад.

Нова железничка станица у Београд центру површине је око 5.600 квадратних метара (бруто површине 6.250 квадратних метара) и намењена је пријему и отпреми путника.

Дневно може да опслужи око 40 хиљада путника, што је на месечном нивоу око 1,2 милиона путника.

Зграда је пројектована изнад десет колосека и шест перона. Тренутно су изграђени и у финкцији осам колосека и пет перона. У наредном периоду биће изграђена прва два колосека, сваки дужине од по петсто метара, као и још око десет хиљада квадратних метара станичног простора у Прокопу.

Први систем на знаковном језику

„Сајн аватар“ или такозвани „Транспорт сајн“ први је софтверски систем на знаковном језику на свету примењен у једној железничкој станици, намењен пружању сервисних информација. Аватар је у виду женске особе и позициониран је између табли са информацијама о реду вожње, а његов идејни творац је Матија Додовић, млади дипломирани инжењер електротехнике и рачунарства.

Према изјавама младог инжењера, у питању је софтвер који преводи текст и говор у знаковни језик и намењен је глувим и наглувим особама. Систем је активан цео дан и када су возови у станици, показује да је воз постављен на одређени колосек.

Систем је урађен у сарадњи са Савезом глувих и наглувих, а уз подршку Владе Републике Србије, Министарства информисања и телекомуникација и железничких компанија „Инфраструктуре железнице Србије“ и „Србијавоза“.

У оквиру станице “Београд центар” изграђена су и два паркинга, са укупно 150 паркинг места.

Изградњу станичне зграде у Београд центру финансирао је партнер у овом пројекту, компанија „Railway City“, а као подизвођачи учествовало је четрдесетак домаћих фирми.

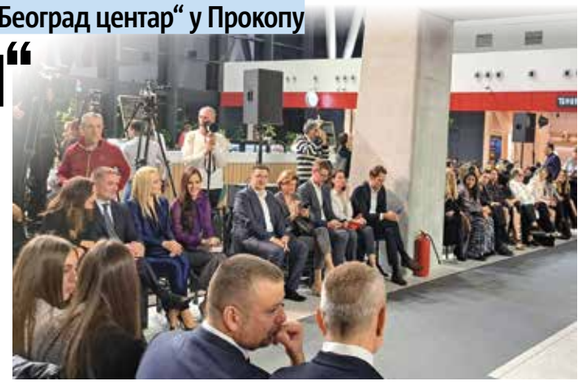
Током изградње станичне зграде саобраћај се обављао редовно и несметано.

У наредном периоду радиће се на изградњи приступне друмске саобраћајнице која треба да повеже ауто-пут и станицу “Београд центар”.

Б. Гордић,
Н. Аврамовић

Модна ревија у новоизграђеној станичној згради „Београд центар“ у Прокопу

„Воз је поново у моди“



Под слоганом „Воз је поново у моди“, у присуству прве даме Србије, Тамаре Вучић, у новоизграђеној станичној згради „Београд центар“, 8. новембра, одржана је модна ревија којом је свечано затворена 52. београдска недеља моде „Belgrade Fashion Week“.

Ревија је организована у сарадњи са компанијом „Србијавоз“, а приказане су најбоље креације овогодишње недеље моде.

Модни догађај у несвакидашњем простору започео је креацијама познатог костимографа Бориса Чакширана, доносећи моду епохе с краја 19. века и почетка 20. века, преко двадесетих и тридесетих

година, затим послератних деценија и осамдесетих година, смештајући их у велелепно издање модерне станичне зграде. Ностал гична путовања и емоције супротстављене смелим текстурама, бојама, контрастима повеле су посетиоце кроз историју српских железница приказану на великим дисплејима и историју моде.

Иван Булајић, вршилац дужности генералног директора „Србијавоза“, након ревије изјавио је да је ова компанија превезла око седам милиона путника, што је три пута више него у претходне две године и доказ да се „Путници у великом стилу враћају железници“.

Свечаној завршници 52. београдске недеље моде присуствовали су представници пословодства железничких друштава и велики број представника јавног и културног живота.

Б. Гордић

Пруга Ратково–Оџаци

Судар путничког и теретног воза

Путнички воз који је саобраћао између Новог Сада и Суботице, 17. новембра, у 18 сати и 42 минута, између службених места Ратково–Оџаци, налетео је на међународни теретни воз превозника „Трансагент оператор“. У овој несрећи није било страдалих, а 51 особа потражила је лекарску помоћ и то 48 путника и 3 железничара. На болничком лечењу у Општој болници „Др Радивој Симоновић“, у Сомбору, задржано је 10 особа, од којих су, по информацијама из ове медицинске установе, две особе са тежим повредама, али нико није био животно угрожен.

Захваљујући брзом и професионалном ангажовању стручних служби „Инфраструктуре железнице Србије“ и „Србијавоза“, пруга је рашчишћена и оспособљена за саобраћај у изузетно кратком року, већ у суботу око 14.30 часова.

Министар инфраструктуре, грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић са сарадницима и директорима железничких предузећа и министарка здравља Даница Грујичић посетили су у недељу, 19. новембра, повређене у железничкој несрећи.

Министар Горан Весић разговарао је са повређенима и са машиновођом који је заслужан што несрећа није прерасла у трагедију. Весић је истакао да су радници „Инфраструктуре железнице Србије“ и „Србијавоза“ учинили све да се пруга што пре оспособи и потврдио да је узрок несреће људска грешка.

“Систем чине и људи и нажалост људске грешке се дешавају. Министарство ће учинити све да убудуће то сведемо на најмању

Фото: МГСИ

меру. Гради се централни диспечерски центар у Макишу којим ће се управљати и свим новим и реконструисаним пругама. Градимо и нових 400 километара пруге у Војводини", истакао је Весић.

Налет путничког воза на теретни догодио се када је путнички воз сустигао теретну железничку композицију и ударио у задњи вагон теретног воза. Током истражног поступка, који води комисија за ислеђење ванредних догађаја „Инфраструктуре железнице Србије“, запослени овог друштва Ј. М. на пословима отправника возова у станици Ратково усмено је признао пропуст у раду који је изазвао настанак ове несреће.

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић исто вече након несреће дао је налог железничким предузећима да доставе план мера за успостављање додатне контроле како се не би догађале овакве несреће, као и да свим повређенима понуде адекватно обештећење на које имају право по закону.

Б. Гордић

ЕБРД одобрио кредит „Србијавозу“

Двадесет пет милиона евра за модернизацију железничких депоа

Крајем септембра „Србијавоз“ потписао је уговор са Европском банком за обнову и развој о финансирању изградње и реконструкције регионалних депоа за одржавање возова у вредности од 25 милиона евра.

Фото: „Србијавоз“

„После набавке 18 „Флиртова“ и инвестиција у нове објекте у Земуну, настављамо успешну сарадњу са банком која нас прати од оснивања новог друштва 2015. године. Из овог новог кредита изградићемо сасвим нов депо у Нишу и тиме се припремити за пуштање пруге од Ниша ка Лесковцу, Софији и на крају, брзе пруге ка Београду. Реконструисаћемо постојеће депое у Сомбору и Београду. У остале депое по Србији улагаћемо из постојећих средстава. Инвестирамо огромна средства да одржавање подигнемо на највиши ниво и запосленима обезбедимо боље услове за рад“, изјавио је в.д. генералног директора јединог националног путничког оператера у железничком саобраћају Иван Булајић.

Модернизација возног парка „Србијавоза“ не може да буде потпуна без адекватне опреме и објеката у којима се обавља контрола и припрема возова за саобраћај. Системи грејања, водовод и канализација, скретнице и колосеци, дотрајали су и захтевају замену и модернизацију. Осим тога, увођењем у саобраћај најновијих, модерних гарнитура повећава се и број полазака у одређеним правцима, а то, с друге стране, захтева да сви капацитети, и технички и технолошки, могу да испрате повећан обим посла. Из наведених разлога модернизација железничких депоа неопходна је како би се нова возна средства, али и стара, у пуном капацитету могла искористити у наредном периоду за још боље и безбедније пружање превозне услуге.

„Комплетна техничка контрола и припрема возова за саобраћај обављаће се у овим регионалним депоима који представљају главне тачке савременог железничког транспорта.

То је од важности за безбедност путничког саобраћаја“, рекао је Булајић. Према његовим речима, део средстава ће бити усмерен на набавку нове опреме за одржавање и надзор радова, као и на унапређење и развој вештина запослених и нове програме дуалног образовања.

„Србијавоз“ је компанија која је посвећена даљем развоју ефикасности и одрживости пословања, као и безбедности путника и подизању корисничког искуства на виши ниво, стога циљ наше компаније није унапређење само техничких него и људских капацитета", закључио је Булајић.

Б. Гордић

Сарадња „Србијавоза“ и Републичког ПИО фонда

Јефтиније уз Пензионерску картицу

Вршилац дужности генералног директора „Србијавоза“ Иван Булајић и директор Републичког фонда ПИО Реља Огњеновић потписали су 27. октобра споразум о сарадњи, који ће омогућити јефтинија путовања возом свим пензионерима са Пензионерским картицама.

„Сви пензионери који купе појединачне возне карте на благајнама и картоматима „Србијавоза“ остварују попуст од 30 одсто, а попуст од додатних 5 одсто добијају они који купе појединачне возне карте путем Интернета (веб и онлајн).

„Ово је за нас велики дан, јер смо дали знатно повољније услове за велики сегмент наших путника, онима о којима водимо највише рачуна, а то су пензионери. Овај попуст од 30 одсто, који ће моћи да искористе кроз свој програм Пензионерске картице, представља шансу да своје пензионерске дане проведу у обиласку наше прелепе земље и уживају у нашим возовима и услуги коју пружамо“, рекао је Иван Булајић, в.д. генералног директора „Србијавоза“.

„Радујем се што ћемо овим путем омогућити нашим старијим суграђанима да по повољнијим ценама уживају у услугама које наша компанија нуди. Придруживањем овом пројекту показујемо да нарочиту пажњу посвећујемо друштвено одговорном пословању и основном циљу да компанија „Србијавоз“ буде препозната као национални превозник свих наших грађана“, закључио је Булајић.

Б. Гордић

Фото: „Србијавоз“

Министар Горан Весић са сарадницима посетио Железнички музеј

Музеј – сведок развоја железнице и напретка Србије

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић са сарадницима посетио је 25. октобра Железнички музеј.

„Ово је један од неправедно запостављених музејских драгуља нашег главног града, који ове године обележава јубилеј – 70 година од прве поставке“, рекао је министар.

„Богата железничка историја и традиција коју Србија има свакако треба бити представљена широј јавности на још бољи начин. Желимо да ту историју представимо грађанима Београда и Србије и гостима из иностранства и зато ћемо у наредном периоду радити на изналажењу начина како да обезбедимо нов, савремен простор за Железнички музеј и да у том простору понудимо иновативан приступ у приказу по узору на најсавременије музеје науке и железнице у Европи“, рекао је Весић.

„Стална поставка коју сам данас погледао оставила је на мене заиста леп утисак. Веома ми је драго што сам данас са сарадницима посетио овај веома занимљив музеј“, рекао је министар и забележио у музејску књигу утисака: „Овај музеј сведочи не само о развоју железнице већ и о напретку Србије“.

Добродошлицу министру пожелео је в. д. генералног директора „Железнице Србије“ а.д. Горан Аџић, који је министра укратко обавестио о текућим активностима овог привредног друштва у чијем је саставу Железнички музеј. Посети министра присуствовала је и извршна директорка Светлана Јелић-Бурић.

Сталну поставку Железничког музеја министру и његовим сарадницима представио је Страхиња Вуковић, директор Музеја, а Ивана Радојевић Бошковић, кустос, укратко је испричала о изложби „Настанак и развој железнице до Првог светског рата“, која је постављена у Галерији Железничког музеја.

Ј. Вебер

Горан Аџић, в. д. генералног директора „Железнице Србије“ ад

Сведок историје железнице ускоро на новом колосеку

Више од седам деценија прошло је од када је основан и отворен за јавност Железнички музеј. Исто толико времена "борави у привременом смештају". Да ли је на помолу нова локација за богату железничку историју и како послују они који тренутно исписују неке нове анале питали смо **Горана Аџића, вршиоца дужности генералног директора "Железнице Србије" ад.**

Пруга: ***Недавно је министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић са сарадницима посетио Железнички музеј. Да ли постоји подршка Министарства да се пронађе локација за пресељење Музеја где би се сместили бројни предмети који говоре о историјату у развоју железнице код нас, а налазе се од оснивања ове установе у привременом, неусловном смештају?***

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић крајем октобра посетио је Железнички музеј и мало је рећи да је био одушевљен богатством музејског фонда којим ова установа располаже и њеним значајем у годинама убрзаног развоја српске железнице. Од свог оснивања, 1. фебруара 1950. године, до данас, Музеј је смештен у „адаптирани, привремени“ простор у приземљу Пословне зграде српских железница. Тај простор довољан је да се у њему чува и изложи само део железничке културне баштине, али није адекватан, и зато је министар покренуо иницијативу да се пронађе простор у граду који би био одговарајући за смештај и излагање музејских предмета, али и приступачан великом броју посетилаца и широј јавности. Једна од првих предложених локација јесте "Дунав станица", где би била централна зграда, али с обзиром на то да се доста предмета који припадају Техничкој збирци Железничког музеја (локомотиве, вагони, дрезине и сл.) налазе свуда по мрежи пруга српских железница, идеја јесте да се поставе на колосеке испред станичних зграда по Србији или да се групишу ради заштите и очувања.

Предузете су већ прве активности на реализацији пројекта пресељења Железничког музеја и у току је формирање радне групе коју ће чинити представници свих друштава из железничког сектора и Дирекције за железнице. Задатак радне групе јесте да се предузму одговарајући кораци ради избора локације за Железнички музеј, како би се омогућило да ова установа културе настави да функционише и остварује улогу због које је и основана – да сведочи о историји развоја железнице на нашим просторима.

Када се има у виду велики инвестициони и инфраструктурни циклус у коме се налази железница, прича о њеним почецима мора да буде још видљивија и доступнија свима, а "Железнице Србије" ад у чијем је саставу Железнички музеј спремне су да спроведу све активности како би се, након 73 године постојања, овим вредним предметима обезбедио одговарајући простор.

Пруга: ***Недавно је направљен план за опоравак једног од привредних друштава чији је оснивач „Железнице Србије“ ад – Железничког интегралног транспорта. Докле се стигло са поменутим активностима и да ли ће ЖИП почети да послује као некада?***

Железнички интегрални транспорт је био у великим проблемима до пре три месеца. „Железнице Србије“ ад као оснивач овог друштва у сарадњи и уз помоћ Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре покренуле су активности за финансијски опоравак и консолидацију друштва. Финансијска помоћ коју је држава обезбедила омогућила је деблокаду рачуна, уплату пореза и доприноса, дела зараде запосленима, али су ова средства искоришћена и за полисе осигурања, царинске гаранције, ревитализацију и сервисирање опреме неопходне за рад контејнерима. Стари терминал оспособљен је за рад и у току су интензивни преговори пословодства ЖИТ-а и комитената за поновно успостављање сарадње. Наредних дана очекујемо да Влада Републике Србије донесе Закључак којим ће новоизграђени терминал у Макишу, чији је инвеститор друштво „Инфраструктура железнице Србије“, бити предат „ЖИТ-у“ на управљање. На овај начин стећи ће се сви услови да ЖИТ почне да ради у пуном капацитету и постане водећа компанија у контејнерском саобраћају у власништву државе.

Пруга: ***Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ препознат је као медицинска установа која пружа врхунске здравствене услуге и брине о здрављу не само железничара већ и свих осталих корисника здравствене заштите. Колико „Железнице Србије“ ад као оснивач ове медицинске установе помажу финансијски одрживо пословање Завода?***

„„Железнице Србије“ ад као оснивач ове медицинске установе и ресорно Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, али и Министарво здравља, обезбедили су финансијска средства за набавку вредне медицинске опреме која се користи за дијагностику, као што су скенер и нова магнетна резонанца. Склопљени су уговори са Републичким фондом за здравствено осигурање, чиме је омогућено да у Завод на дијагностику дођу сви пацијенти који те прегледе не могу обавити у другим здравственим центрима. Запослени Завода однедавно раде у три смене, чиме у великој мери доприносе смањивању листе чекања за радиолошке прегледе у целокупном здравственом систему. Обезбеђена је опрема и за остале амбуланте Завода по Србији, а у сарадњи са ресорним министарством опредељена су средства за замену столарије и реновирање фасаде зграде Завода у Савској улици, у Београду. До сада је замењена комплетна столарија, а при крају су и радови на замени кровне покривке и црепа.

Имајући све наведено у виду, Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ у скорије време постаће једна од водећих медицинских установа у Србији по опремљености и стручном кадру. Зато наш Завод и јесте добар пример како једна здравствена установа треба да изгледа и ради!

Пруга: ***Како видите ситуацију у Саобраћајном институту ЦИП након постављања новог менаџмента?***

Саобраћајни институт ЦИП је био и остао највећа пројектантска кућа на Балкану. Нови менаџмент донео је нову снагу, истрајност и одлучност да се иде још даље и више са пословним активностима у тржишном окружењу. Верујем да ће ЦИП у наредном периоду остварити изузетне пословне активности не само у Србији већ и у региону јер све више стижу захтеви за сарадњу у области пројектовања из земаља у окружењу.

Као генерални директор „Железнице Србије“ ад веома сам задовољан сарадњом са директорима који су тренутно на функцији у друштвима чији смо оснивач и могу рећи да сви добро и стабилно послују. Очекујем да ће се оваква сарадња наставити и у наредном периоду и да ћемо својим пословним активностима премашити постигнуте резултате из претходног периода.

Б. Гордић

Четрдесети ликовни конкурс „Железница очима деце“

Ликовни конкурс „Железница очима деце 2023“ одржава се традиционално и ове године, четрдесети пут по реду у Железничком музеју.

Одувек су локомотиве, вагони, пруге и тунели били инспирација младим ликовним стваралоцима и будили њихову машту, па су се из њиховог виђења железнице рађали најживописнији колоритни цртежи и графике.

„Железнице Србије“ ад у чијем саставу је Железнички музеј омогућиле су да та мала „ремек дела“ дечијих руку изађу из оквира њихових соба и буду изложена и доступна очима јавности. И та традиција је успела да се одржи четири деценије.

Биро Бенедек, 2ц, ОШ"Петефи Шандор", Бечеј, рад са претходних конкурса

„Железнице Србије“ ад и ове године позивају младе уметнике, предшколског узраста и основце, да пошаљу своје радове и учествују на ликовном конкурсу. Рок за доставу радова је 6. децембар.

За најуспешније ликовне радове, по избору стручног жирија, предвиђене су новчане награде и то у две категорије: за децу предшколског узраста и за децу школског узраста.

Награђени и одабрани радови овогодишњег конкурса биће изложени у Галерији Железничког музеја од 22. децембра ове године до 26. јануара 2024. године.

В. Гојић Вучићевић

Свечано и радно

Обележена лекарска слава Свети Врачи

У Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ 14. новембра обележена је лекарска слава Свети Козма и Дамјан, у народу позната и као Свети Врачи. Прегледи су, без обзира на свечаност, обављани регуларно, као и сваки други дан.

Честитајући лекарску славу, **Анита Димоски, помоћница министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре за интермодални и железнички саобраћај**, пожелела је запосленима ове здравствене установе да још дуго славе и буду здрави како би могли да се брину о здрављу свих који раде у железничком сектору и од којих зависи безбедност корисника услуга железнице.

Директор Завода прим. др Владо Батножић рекао је да већ сто четрдесет и једну годину здравство представља нераскидиви сегмент железнице и да данас Завод броји 639 запослених у 16 градова Србије.

„Као што сте могли да приметите, у току су грађевински радови на реконструкцији зграде Завода. Министарство грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре издвојило је новчана средства како би ова зграда сачувала своју аутентичност и била пријатнија, како запосленима, тако и пацијентима“, рекао је Батножић.

„Ове године почели смо са радом на магнетној резонанци 1,5 Тесла и закључили смо анекс уговора са Републичким фондом за здравствено осигурање“, рекао је директор и наставио: „Због великог броја пацијената који се у Србији налазе на листи чекања за преглед на магнетној резонанци, Завод је организовао рад у две смене, а однедавно по захтеву Министарства здравља и у три смене и суботом, како бисмо омогућили пацијентима да што пре обаве неопходан преглед.“

„Почео је да ради и нов скенер, који је Заводу уступило Министарство здравља, и ту смо закључили уговор са Републичким фондом за здравствено осигурање“, рекао је директор и наставио: „У овој установи могуће је урадити комплетну дијагностику, јер имамо нов мамограф и нов рендген. Захваљујући Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре знатан број медицинских апарата упутили смо у наше друге организационе јединице по Србији“, казао је директор и нагласио да велику захвалност дугује свим запосленима у Заводу који својим свакодневним и несебичним радом и ангажовањем дневно прегледају преко 3.000 пацијената.

Прослави светковине која се сматра заштитницом лекара присуствовали су представници министарстава, државни секретари, саветници, директори железничких предузећа и здравствених установа, као и пријатељи ове медицинске установе.

Б. Гордић

Поводом лекарске славе Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ снизио је за 15 посто цене лекарских прегледа за возаче старије од 65 година са Општине Савски венац. Уместо 2.100 динара, колико је до сада коштао, преглед за продужетак возачке дозволе плаћаће се 1.800 динара. По речима директора ове здравствене установе, преглед је детаљан и обухвата прегледе неуролога, офталмолога, психолога и специјалисте медицине рада.

„У овој години обавили смо много бесплатних превентивних прегледа за грађане Општине Савски венац и много бесплатних прегледа у сарадњи са Министарством здравља, који се организују сваке суботе и недеље, чиме показујемо да и даље, континуирано бринемо о здрављу читаве нације“, закључио је прим. др Владо Батножић, директор Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“.

Македонски и српски железничари сагласни

Сарадња обострано корисна

Почетком октобра у Београду је одржан састанак железничара Србије и Македоније. Том приликом, в. д. генералног директора „Инфраструктуре железнице Србије“ Небојша Шурлан и генерални директор Јавног предузећа за железничку инфраструктуру „Железнице Републике Северне Македоније“ Зоран Трифуновски, разговарали су о плановима и даљим могућностима развоја сарадње на Коридору 10. Гости из Македоније ову посету су искористили и да обиђу станицу Прокоп, као и Телекоманду, а затим су отпутовали возом („Соко“) до Новог Сада, где им је организовано разгледање нове станичне зграде.

С. Јочић

„Железнички интегрални транспорт Београд“

Контејнерски терминал у Макишу спреман да почне са радом

Превоз робе железницом данас је један од најекономичнијих видова транспорта. Према проценама, до 2050. године око 75 одсто укупне количине робе биће превезено возовима. Железница омогућава сигуран транспорт великих и тешких терета, на дугим релацијама, а еколошки је најчистији вид превоза због смањења емисије угљендиоксида.

Последњих неколико година огромне инвестиције улажу се у железницу, како у инфраструктуру, тако и у возна средства. Уз помоћ и подршку Владе Републике Србије и Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре направљен је план и за опоравак привредног друштва „Железнички интегрални транспорт Београд“, које је једино друштво у државном власништву чија је делатност превоз и претовар контејнера.

„Први део финансијских средстава у виду донације у износу од 38 милиона динара искоришћен је за хитну деблокаду рачуна, и плаћање пореза и доприноса радницима којима је здравствено осигурање истекло 30. јуна, као и исплату зараде за месец мај. Ревитализована је манипулативна плоча, сервисирана претоварна механизација. Исплаћени су заостали трошкови превоза за све раднике, исплаћене извршне судске таксе, обновљене све полисе осигурања, обезбеђена царинска гаранција неопходна за рад терминала. Исплаћен је део дуговања према добављачима“, рекла је за „Пругу“ **Александра Радић, директорка „ЖИТ-а“.**

Контејнерски терминал „Железничког интегралног транспорта Београд“ је оперативан и у пуном капацитету спреман да почне поново са радом. У току су интензивне активности менаџмента у преговорима са великим клијентима и комитентима који су у претходном периоду сарађивали са „ЖИТ-ом“, да своје контејнерске возове са робом врате на терминал у Макишу.

„У овом моменту с претоварном и транспортном механизацијом коју поседујемо, са привременим терминалом који се простире на површини од око 1,5 ha и на око 1 ha манипулативне површине и царинског складишта у могућности смо да комитентима понудимо: истовар и утовар контејнера са воза на воз, претовар и превоз контејнера и других терета, као и услужно складиштење празних и пуних контејнера“, каже директорка ЖИТ-а.

У току је процедура за добијање сагласности за **примопредају новог контејнерског терминала** који је инвестицијом државе од око 6,4 милиона евра изграђен за потребе „ЖИТ-а“ на шестој групи колосека станице Београд ранжирна.

Терминал ће „ЖИТ“ преузети са постојећим степеном изградње (око 80%), а планирано је да се у скорије време доврши његова изградња (пословна зграда, царинска испостава и подсистеми сервиса и оперативе терминала), како би се „ЖИТ“ током наредне године коначно преселио са привремене на нову локацију. Површина новог терминала је око 5 ha, од чега је манипулативна плоча око 2 ha и поседује фронт утовара/истовара контејнера од око 750 метара, чиме би се створили услови да терминал ЖИТ вишеструко повећа свој капацитет и прерађује више од 80.000 контејнера, односно око 120.000 ТЕУ јединица.

До сада се скоро половина свих контејнера који долазе железницом претоварала у ЖИТ-у, што процентуално износи око 15 одсто свих контејнера који долазе у Србију. Највећи број обрађених контејнера, скоро 90 процената, долазио је из Ријеке, где је недељно саобраћало 4 пара возова.

„Радни парк“ терминала чини претоварна и транспортна механизација: 3 Reachstackera (2 Kalmara, 1 Bellotti); 3 друмске дизалице од 100 t, 70 t i 45 t; 9 виљушкара од 2,5t do 12,5t; 420 опен-топ контејнера од 20’’; 12 камиона тегљача са полуприкокиперима за истовар опен-топ контејнера; 5 камиона тегљача са полуприколицама за превоз 20’’, 30’’, 40’’, 45’’ контејнера, палетизоване и непалетизоване робе; 3 соло камиона носивости од 2,5t do 15,5t; 2 маневарске локомотиве; 5 локо-трактора.

„Контејнерски терминал ЖИТ стиче све предуслове да постане основно чвориште за интермодални превоз које би се могло повезати са линијским контејнерским возовима до великих логистичких центара у окружењу“, закључује Радић. Ради бољег корисничког искуства, све информације доступне су и на новој, редизајнираној веб-презентацији предузећа: www.zitbgd.rs.

Оваквом механизацијом, новим терминалским комплексом, искусним и професионалним кадром и менаџментом који је опредељен да настави развој контејнерског саобраћаја на читавој мрежи српских пруга, бољи дани за „ЖИТ“ поново долазе!

Б. Гордић

Дирекција за железнице

Одржан састанак Техничког комитета за железнице

Република Србија
ДИРЕКЦИЈА ЗА ЖЕЛЕЗНИЦЕ

Почетком октобра у Загребу је одржан 17. састанак Техничког комитета за железнице Транспортне заједнице, коме су присуствовали и представници Дирекције за железнице и Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије.

Представнике скупа поздравио је Матеј Закоњшек, директор Сталног секретаријата Транспортне заједнице, који је истакао значај наставка спровођења реформских активности из Акционог плана Транспортне заједнице за железнице на подручју Западног Балкана. Према подацима из Извештаја о напретку за Акциони план за железнице Сталног секретаријата, просечан напредак у региону у претходном периоду кретао се између 2% и 12%. Највећи напредак остварен је у Србији.

Представљени су главни резултати пројекта Студија железничког тржишта Западног Балкана: инфраструктурни и саобраћајни капацитети Западног Балкана, транспортни учинак и потенцијал, удео железнице на транспортном тржишту, структура тржишта и учешће приватних превозника, трошкови и улагања у железничку инфраструктуру, квалитет услуга, и др. За сваку регионалну учесницу израђен је сет препорука, а када је Србија у питању, истакнута је потреба јачања оператора приватних терминала и улагања у „last mile“ услуге.

Представници Републике Србије информисали су учеснике скупа о инфраструктурним пројектима у Србији чија се реализација очекује у наредном периоду (почетак радова на прузи Ниш–Димитровград) или завршетак радова (деоница Ниш–Брестовац). Речено је и да ће Идејни пројекат за пругу Београд – Шид бити завршен до марта 2024. године. Очекује се, такође, да након потписивања нових протокола између граничних органа и управљача инфраструктуре станица Бијело Поље започне са радом као заједничка железничка гранична станица између Србије и Црне Горе.

Током скупа представник ERA одржао је презентацију на тему тренутне ревизије TEN-T мреже, која је у процедури већ неколико година, са последњим изменама начињеним током 2022. године, а које се односе на Европски зелени договор и Стратегију паметне и одрживе мобилности које су недавно усвојене. Примена новог оквира очекује се већ у првој половини 2024. године. Представници регионалних учесница приказали су напредак који је остварен по питању инфраструктурних пројеката који се односе на TEN-T мрежу на својој територији, будући да се железничка инфраструктура мора прилагодити новим TEN-T условима у одређеном периоду.

Након састанка организована је посета предузећу „ALTPRO“ које се бави производњом сигнално-сигурносних уређаја на железници, са посебним фокусом на начин едукације запослених из компанија са којима сарађују, а нарочито када је у питању руковање CC-уређајима и њихово одржавање.

Другог дана скупа у организацији „HŽ Putnički Prijevoz“, учесници су имали прилику да погледају нову електомоторну гарнитуру за градско-приградски саобраћај и максималне брзине до 160 km/h, коју је произвео „Končar – električna vozila“, о чему је „Пруга“ већ писала у претходном броју.

Следећи састанак одржаће се 5. и 6. децембра у Атини, а до тада све регионалне учеснице треба да израде и доставе своје предлоге за израду новог Акционог плана.

Б. Гордић

Фото: Транспортна заједница

Почетни радови у Прокопу на изградњи железничке станице Београд центар, мај 1972; Фонд Железничког музеја

Изградња станице Београд центар

Од првих идеја до крова

Железничка станица Београд центар, позната под именом „Прокоп“, не може се посматрати одвојено од Београдског железничког чвора у којем заузима централно место. Њена изградња зависила је од потребе да се Чвор реконструише, а град настави да се неометано развија. Позицију ове станице диктирале су потребе железничког саобраћаја и урбанистичке потребе српске престонице.

Настанак и развој Београдског железничког чвора

Последњих година XIX века, изградњом станице Београд – Сава (1898), пруге Београд станица – Сточни трг са станицом Београд – Кланица (1899) и колосека Српске повлашћене фабрике шећера на Чукарици (1899), почиње да се формира Београдски железнички чвор. Први предлог да се у Београду, ради лакшег функционисања чвора, изгради још једна станица која би служила као ранжирна потиче још из 1911. године, али тај предлог никада није реализован.

У периоду између два рата, када у састав Београдског железничког чвора улазе железнички објекти који су се некада налазили на територији друге државе, појављују се велике тешкоће у функционисању железничког саобраћаја у престоници. Конкурс за разраду регулационог плана Београда расписан 1922. године садржао је и захтев за предлог решавања питања Чвора. Двадесетих и у првој половини тридесетих година, предузети су значајни грађевински подухвати у београдском чвору када је, између осталог, изграђена и београдска Ложионица. Израђено је и више пројеката даље реконструкције чвора, али због избијања Другог светског рата до њихове реализације никада није дошло.

Београдски железнички чвор после Другог светског рата

Одмах по окончању рата, 1945. године, група инжењера и архитеката израдила је пројекат изградње новог чвора који је подразумевао изградњу још једног моста преко Дунава и укидање деонице Главна станица Београд – Београд Дунав – Панчевачки мост. Према том пројекту, нова полазна станица била би изграђена на простору данашње Савске улице, а веза са Банатом би била остварена градњом деонице Панчевачки мост – Миријево – Пашина чесма – Душановац – Бањица – Кошутњак – Топчидер. Због недостатка средстава која су сва била усмерена на обнову ратом разрушене земље, овај пројекат није реализован.

Следећи пројекат изградње Београдског железничког чвора настао је у периоду између 1948. и 1955. године, у време изградње заобилазне пруге Добановци – Ресник са мостом код Остружнице и вијадуктима код Кијева и Железника.

Железничко транспортно предузеће „Београд“ је, на основу Закона о организацији железница на себе преузело права и обавезе инвеститора за изградњу Београдског железничког чвора те је, 1958. године, сачињен инвестициони план који је одобрен 1961. године. План, за који је било предвиђено да се изводи у две етапе, 1961–1965. и 1966 – 1970. године, подразумевао је обимне радове на изградњи чвора. Планиран је наставак градње заобилазне двоколосечне пруге Добановци–Ресник, изградња новог моста на доњем шпицу Аде Циганлије, изградњу нове ранжирне станице у Макишу са депоом за дизел локомотиве и групом транзитних колосека, изградњу нове двоколосечне пруге Земун Нови град – Нови Београд – Нови мост на Сави и привремене везе за Стари мост. Према плану, Железничка станица у Земуну била је предвиђена за укидање, а уклањање деонице пруге која је пролазила кроз центар Земуна и Нови Београд омогућило би несметан развој ових делова града и изградњу ауто-пута. План је садржао и изградњу тунела кроз Топчидерско брдо, Бањицу и Звездару и премештање дела железничког саобраћаја под земљу. Као место нове главне железничке станице одређена је Аутокоманда.

Југословенске железнице шездесетих година XX века

Током шездесетих година XX века запажене су потешкоће у пословању железница које су, на првом месту, биле резултат недовољног улагања у ову грану саобраћаја. Застарела средства, нерентабилне пруге, слаб, успорен развој и тешка економска ситуација у земљи утицали су на то да железница у овом периоду стагнира. Било је неопходно модернизовати пруге, обновити возни парк и изградити нове капацитете. 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 од Товарника до Прешева. Истовремено, у току су били радови на изградњи пруге Београд–Бар. Планом модернизације пруга није био обухваћен Београдски железнички чвор.

Бранко Пешић и Петар Јовановић у посети Прокопу, 7.6.1972; Фонд Железничког музеја

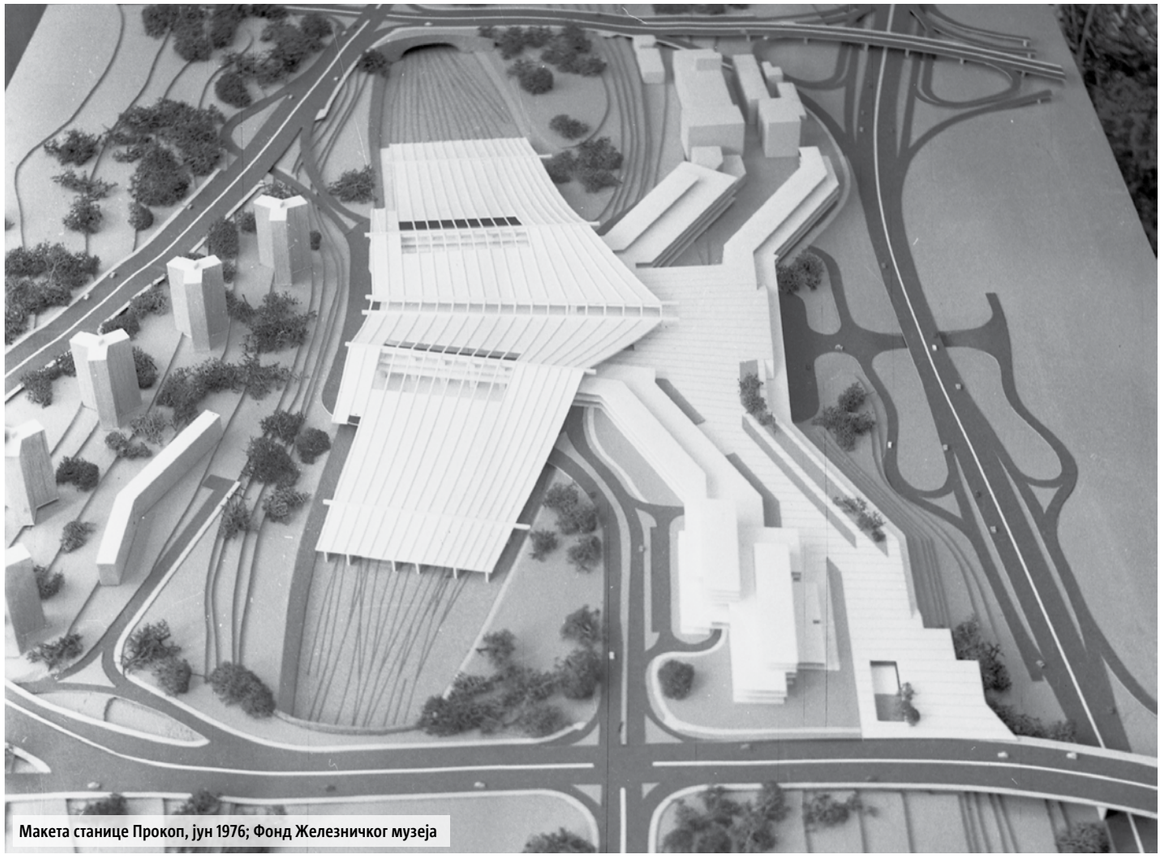
Београдски железнички чвор пред реконструкцију

Питање Београдског железничког чвора није било искључиви проблем железнице. Тај „гвоздени прстен који стеже град“, како се у медијима оног времена називала пруга на тлу престонице представљао је својеврсну кочницу урбанистичком развоју града. У периоду од 1945. до 1971. године израђено је тридесетак различитих решења проблема Чвора који су нудили како реконструкцију Железничке станице „Београд“ и њено претварање из чеоне у пролазну, градњу још једне станице у склопу комплекса Главне која би представљала везу са Панчевачким мостом и Банатом, тако и изградњу нове главне станице. „У игри“ су, као локације нове станице били: станица „Београд Дунав“, Хиподром, Цветни трг, Аутокоманда и, наравно, Прокоп.

Вишедеценијски проблем ранжирања возова у Београдском железничком чвору решен је пуштањем у рад ранжирне станице у Макишу, 1970. године. Тиме се створила могућност за укидање железничке станице у центру Земуна која је, до тада, обављала послове на ранжирању возова, као и за уклањање колосека који је пролазио кроз центар Земуна и Новог Београда и ометао, како саобраћај у новоизграђеном београдском насељу, тако и његов даљи развој.

Исте године, одмах по завршетку градње нове, електрифициране деонице Земун Нови Град – Нови Београд – мост на Сави, у Београд је стигла прва свечана композиција

Објекти у Прокопу – тунели Сењак и Дедиње, 20.7.1976; Фонд Железничког музеја



Макета станице Прокоп, јун 1976; Фонд Железничког музеја

са електровучом. Ново доба је, за железницу на тлу Београда, могло да почне.

Београдски железнички чвор био је језгро југословенског железничког саобраћаја. Овде се обављало 20% укупног саобраћаја у земљи. Београд није био само главни град, већ је и његов географски положај утицао на то да постане значајно саобраћајно чвориште. Београдска железничка станица није имала потребне капацитете да задовољи све потребе железничког саобраћаја у престоници. Што се путничког саобраћаја тиче, растерећењу јесте допринела изградња и пуштање у рад железничке станице на Новом Београду, али је теретни саобраћај и даље причињавао велике тешкоће.

Основна карактеристика Београдског железничког чвора био је недостатак колосечних и магацинских капацитета. Сматрало се да ће коначним завршетком изградње ранжирне станице у Макишу, која је планирана за 1975. годину, и тај велики проблем бити решен.

На седници Савета за урбанизам одржаној 17. фебруара 1971. године „Прокоп" је коначно прихваћен као локација будуће главне железничке станице, што је потврђено на седници Градске скупштине Београда 11. марта исте године.

Пројектом је предвиђена градња железничких станица у граду: Прокоп, Земун, Дунав на излазу из тунела, у зони хале „Пионир" и у Јајинцима, као и стајалишта на Новом Београду, у близини Славије (Карађорђев парк), код Вуковог споменика и у близини Студентског града на Новом београду (Тошин бунар). Планирана је и градња две техничке станице у Земуну и Кијеву, које би опслуживале поменуте. Како би био омогућен неометан развој града, пројектована су четири тунела која су повезивала ове станице како би се железнички саобраћај одвијао под земљом. Осим тунела, планирана је градња новог моста преко Саве који би, по преласку реке, био продужен преко Сајма до Сењачке пијаце, одакле би пруга улазила у тунел који води до самог Прокопа. Веза будуће станице у Прокопу са Панчевачким мостом и Банатом је, према пројекту, била омогућена тунелом „Врачар" који би почињао код Карађорђевог парка, а завршавао се у близини Панчевачког моста, док би везу новоизграђене станице и пруге Београд–Ниш омогућавао тунел „Дедиње".

Тешка економска ситуација у земљи довела је до тога да се у једном тренутку донесе одлука да се радови одложе. Ова одлука донета је у тренутку када се сматрало да је стабилизација привреде основни задатак. У току је била изградња пруге Београд–Бар која је имала прворазредни значај, радило се на модернизацији и електрификацији пруге до Ниша, а железница је пословала са потешкоћама. Чак су и радови на модернизацији у пролеће 1972. године привремено обустављени по Одлуци Радничког савета ЖТП „Београд" о обустави сваког улагања у привредне инвестиције.

„Прокоп" је кренуо

Одлука о одлагању почетка радова на изради пројекта који је назван „Прокоп" укинута је на заједничкој седници Градског и Привредног већа Градске скупштине Београда 24. октобра 1973. године. Постигнут је споразум о финансирању изградње Београдског железничког чвора тако што се Град обавезао да обезбеди половину суме неопходне за градњу, а ЖТП „Београд" и Република по четвртину. Процењено је да ће, изградњом нове железничке станице југословенска престоница најзад добити станицу какву заслужује, железничари, њих 13.0000, боље услове за рад, а Град могућност да се спусти на обале река и земљиште које је железница заузимала искористи

за различите спортске и културне садржаје. Такође, процењено је да би свако одлагање, посебно у тренутку када се радови на изградњи пруге Београд–Бар приводе крају, довело у питање функционисање железничког саобраћаја у Чвору, што би се одразило на функционисање саобраћаја у читавој земљи. Штету од одлагања трпела би и привреда као највећи корисник железничких услуга.

Радови на изградњи Београдског железничког чвора започети су 21. марта 1974. године отварањем градилишта новог моста на Сави, а као рок за изградњу одређена је 1979. година.

За израду пројекта нове железничке станице расписан је конкурс, а жири којим је председавао председник Градске скупштине Београда, Живорад Ковачевић, одабрао је пројекат који су израдили архитекте Зоран Жунковић, Живорад Лисичић, Михајло Живадиновић и апсолвент архитектуре Србољуб Роган. У октобру 1975. године, у Градској скупштини Београда, проглашени су победници на конкурсу и представљена макета будуће станице. Том приликом Живорад Ковачевић је изјавио да се урбанистичка концепција Чвора усвојена 1971. године руководила тежњом града да изађе на обале река, што усвојени пројекат омогућава будући да је чвор пројектован тако да је железнички саобраћај смештен у подземне тунеле. Осим тога, овакав концепт је, према Ковачевићевим речима, омогућавао граду да, поред главних станица, добије и низ стајалишта у различитим деловима града чиме се железница укључује у систем градског и приградског саобраћаја.

Пројектована зграда представљала је велики грађевински изазов. Према представљеној макети, имала је раскошан кров на две воде који је представљао птицу раширених крила која су била дуга по 450 m, а широка 190 m у средини и 100 m на крајевима. Према пројекту, кров није имао ослонац у средишњем делу, већ је слободно „лебдео" у простору, а читава конструкција ослањала се на носеће стубове са страна. Станица је пројектована тако да је, у време највећих саобраћајних шпицева, могла да прими и отпреми 10.000 путника на сат.

Одмах по проглашењу победника, у Градској скупштини потписан је Уговор који је, у име Града, потписао Живорад Ковачевић, у име Дирекције за реконструкцију и изградњу Београдског железничког чвора директор Дирекције инжењер Петар Јовановић, а у име ЖТП „Београд" генерални директор, Ђорђе Стрижак.

Истог дана, у просторијама Дирекције потписан је Уговор о целокупном пројектовању свих објеката железничког чвора. Овај уговор су потписали директор Завода за пројектовање ЗЈЖ, директор ЖТП „Београд" и Миленко Благојевић, секретар за саобраћај Градске скупштине Београда. Истовремено, потписан је Уговор о изградњи пруге Београд – Дунав – Карабурма. После потписивања, домаћини и гости присуствовали су почетку радова на улазном тунелу ове пруге.

Моћне машине испод града

У пролеће 1976. године, већ су се назирале контуре будућег чвора. Градња стубова моста на Сави који ће носити конструкцију преко Сајма и булевара Војводе Мишића приводила се крају, а одмакли су и радови на предтунелском усеку пруге Дунав–Карабурма и на улазу у тунел „Дедиње". О важности започетих радова за Град и железницу говори и чињеница да су чланови Координационог одбора посетили градилиште и најавили посете свака три месеца.

Највећи градитељски изазов у Чвору представљала је градња тунела „Врачар". Овај тунел дужине 3.500 m пројектован је као двоколосечни са две цеви за сваки колосек. Одређено је да се улаз у тунел изгради у близини Ветеринарског факултета, а излаз у зони Палате „Пионир", у близини Панчевачког моста. Овај подухват је представљао новину будући да се тунел градио испод насељених делова града. За његову изградњу су из немачке наручене две специјалне машине, „кртице",

Детаљ са градилишта тунела Врачар, септембар 1976; Фонд Железничког музеја

Допрема бетонских елемената–тјубинга за тунел Врачар, 20.X 1976; Фонд Железничког музеја

које су, према произвођачкој гаранцији, копале до 10 m у дужину и 7 m у ширину дневно. Систем рада ових машина био је у потпуности аутоматизован почев од ножева за копање до хидрауличних преса које су готове бетонске елементе, тзв. „тјубинге“ утискивале у кружни зид тунела. Ови бетонски елементи су се производили у Београду и код кооперанта у Будимпешти, а били су тако прецизно израђени да је одступање било свега 0,5 mm.

Прва „кртица“ стигла је почетком јесени 1976. године. За њено позиционирање су, код Панчевачког моста, обављени припремни радови – у усеку на излазу из тунела изграђени су обални зидови двоколосечног тунела прекривени специјалним плочама израђеним од пренапрегнутог бетона. Изграђен је и посебан бетонски ослонац за машину. Ове радове извели су радници домаћих предузећа „Хидротехника“ и „Енергопројект“.

Крајем октобра, за Дан ослобођења Београда, 20. октобра, машина је била постављена на позицију. Машином се управљало преко компјутера, а опслуживала су је 32 радника.

Друга „кртица“ предвиђена за копање од стране данашњег Карађорђевог парка је 22. новембра 1976. године била постављена на почетну позицију. Ову машину су радници на градилишту назвали „Београд“. Било је предвиђено да ове машине током свог рада у тунелу „Врачар“ ископају 300.000 кубика земље.

Тунел „Дедиње“, веза станице у Прокопу са нишком пругом, пројектован је у дужини од 2.974 m. Овај тунел је грађен у усеку, што значи да је прво прављен ископ, постављана тунелска цев, а потом на њу набацивана земља. Градили су га радници домаћих грађевинских предузећа „Планум“, „Партизански пут“ и „Мостоградња“. До 20. октобра 1976. године већ је било ископано 150 m овог тунела.

Започети су и радови на изградњи најширег тунела на тадашњим „Југословенским железницама“. Реч је о тунелу „Сењак“ који је представљао везу између новог моста на Сави и станице у Прокопу. Реч је о 190 m дугом и, у једном делу 46 m широком тунелу који својим изгледом подсећа на халу, а у којем је постављено десет колосека. И овај тунел је, исто као „Дедиње“, грађен у усеку.

Почетак градње железничке станице у Прокопу

На месту одакле су, осамдесетих година XIX века, градитељи београдске железничке станице ископавали земљу потребну за насипање терена на простору будућег станичног платоа, скромном церемонијом којој су присуствовали представници Градске скупштине, пројектанти новог чвора, представници Дирекције за реконструкцију и изградњу београдског железничког чвора и друге званице, одржаном 3. децембра 1976. године започети су радови на изградњи нове главне београдске железничке станице. Радове је отворио председник Градске скупштине Београда Живорад Ковачевић.

Прво је било неопходно изградити потпорни зид у дужини од 700 m како би се спречило клизање тла, а тај посао поверен је београдском ГП „Трудбеник“.

Радови на изградњи овог зида који су носили вертикално уграђени бетонски елементи са косим затегама анкерованим у стену Топчидерског брда приведени су крају крајем 1977. године, када се започело са насипањем земље, што је представљало припрему за изградњу станичног платоа.

Београдски железнички чвор, припреме „кртице“, за рад, 31.X 1976; Фонд Железничког музеја

Прилазна конструкција за изградњу моста на Сењаку, 9.XII 1976; Фонд Железничког музеја

Како су радови одмицали, трошкови су расли, а економска ситуација у земљи бивала је све тежа и тежа. Врло брзо показало се да је станица пројектована исувише раскошно и да је потребно променити пројекат. Године 1978. одустало се од скупих детаља попут планираног хотела и гараже, а пројекат је коригован тако што је површина крова смањена.

Даљи ток радова на изградњи Чвора

Током 1977. године радови су текли брзо и глатко, готово према плану. Истина, показало се да је терен за градњу тунела тежак јер су се градитељи сусретали са подземним водама. Можда је 1978. година када је највише урађено у првој фази изградње Београдског железничког чвора. Тада су спојене обе челичне конструкције новог моста на Сави и пробијен први тунел, такозвани леви бетонски, у тунелу „Врачар“. Тунел „Сењак“ се приближавао Булевару војводе Путника.

Наредне године, услед недостатка средстава, радови почињу да се одвијају успоренијим темпом. Одавно је постало јасно да неће бити могуће да се испоштује рок за завршетак радова који је одређен за 1979. годину и који је сада померен на 1980. годину.

До августа, завршена је бифуркација, хала намењена постављању скретница, у тунелу „Врачар“, тачније оног места на којем се овај спаја са тунелом „Карабурма“, као улазна грађевина тунела „Врачар“. Радови на мостовима преко ауто-пута приводили су се крају.

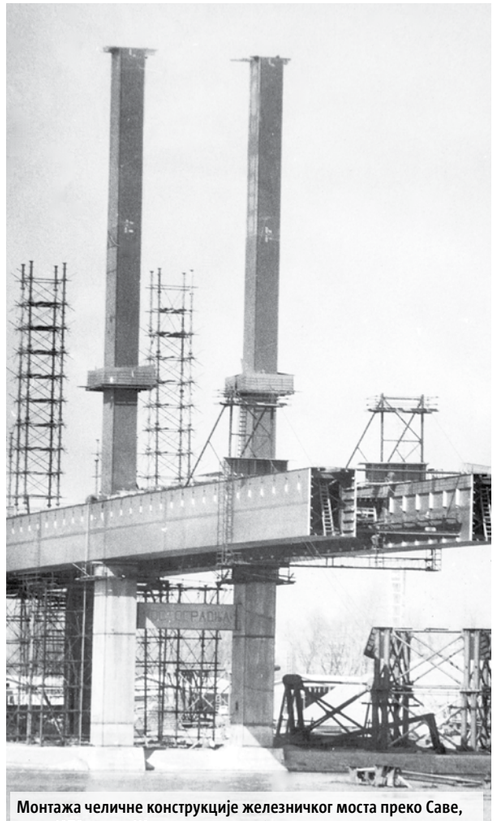
Пословна 1979. година на железници завршена је са огромним губицима да су чак и зараде запослених у 1980. години доведене у питање. И поред тешке ситуације, завршени су радови на изградњи тунела „Сењак“ и, коначно, пробијена десна цев тунела „Дедиње“, што значи да су се радници који су копали са стране Топчидерске реке срели са тимом који је радове почео на страни Прокопа.

Изграђена је и тријангла на Аутокоманди коју су чинили мостови преко ауто-пута и два тунела везне пруге који спајају тунеле „Дедиње“ са тунелима „Врачар“. Реч је о врло компликованој конструкцији која је подразумевала да 130m тунелске конструкције пролазе испод леве цеви тунела „Дедиње“. У дедињском тунелу изграђене су и две бифуркације ради одвајања колосека са главног нишког правца за правац Банат.

У Прокопу, у току су били земљани радови. За потребе насипања терена у Прокопу и на местима одређеним за место техничко-путничких станица у Земуну и Кијеву било је потребно ископати, транспортовати и насути четири милиона кубика земље.

Обустава радова и наставак

И поред чињенице да је 1980. године било завршено 96% укупне дужине мостова, 70% земљаних радова у Прокопу и још много тога, 30. јуна 1980. године Скупштина СОУР ЖТП „Београд“ донела је одлуку да се, услед недостатака финансијских средстава“, сви радови на изградњи Београдског железничког чвора привремено обуставе. Овоме је претходио састанак чланова пословног одбора СОУР ЖТП „Београд“ са председником Извршног већа Скупштине СР Србије Иваном Стамболићем, председником Скупштине града Београда Живорадом Ковачевићем и председником Пословодног одбора „Инвестбанке“ Мишом Радосављевићем. На састанку су детаљно размотрена сва питања и договорено је да, будући да ЖТП „Београд“ послује са тешким губицима, радови буду привремено обустављени. Обезбеђена су средства за подмиривање дуговања насталих до одлуке о прекиду радова. „Прокоп“ је остављен да чека нека боља времена.



Монтажа челичне конструкције железничког моста преко Саве, март 1978; Фонд Железничког музеја

Радови на изградњи објеката преко ауто-пута и код Прокопа, 1979; Фонд Железничког

Три године касније, 1983. године, донета је одлука о извођењу радова у циљу омогућавања приградског саобраћаја из смера Новог Сада, преко Новог Београда до Прокопа. За то је било неопходно изградити колосек од Новог Београда до Прокопа, а радови су започети у септембру исте године.

Прво је насуто 600.000 кубика земље како би се терен довео у потребан ниво.

Приликом градње станичног платоа примењена су искуства са градилишта техничко-путничке станице Земун. Уз труп пруге одмах су постављани темељи стубова контактне мреже, копали се канали за каблове, водовод и канализацију. И у Земуну и у Прокопу био је ангажован исти извођач за радове на доњем строју и за градњу свих објеката чиме се постизала могућност да плато станице одмах буде спреман за уградњу горњег строја без накнадних радова. Тај извођач био је београдски „Ауто-пут“ чији су радници градили потходнике, пероне, али и нове саобраћајнице које су повезивале ауто пут са станицом. Саобраћајнице су грађене од петље „жаба“ за станицу Хитне помоћи. Ту су грађени и паркинг и окретница за аутобусе јавног градског саобраћаја. На градилишту су се налазили и радници КМГ „Трудбеник“ који су довршавали радове на потпорном зиду. У непосредној близини тунела „Дедиње“ у току су били радови на изградњи првог објекта високе градње – зграде поставнице за сигнално-сигурносне и телекомуникационе уређаје за осигурање станице.

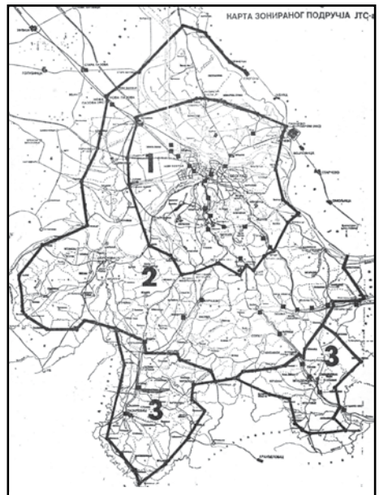
У исто време, извођени су радови на полагању колосека на новом мосту које су изводили радници ООУР-а „Погон за ремонт и изградњу пруга“ ЖТО „Нови Сад“, као и на изградњи дуплог колосека на прилазним бетонским конструкцијама моста. Такође, постављене су дилатационе справе и контрашине. За израду опреме која ће бити уграђивана у сигнале, скретнице и поставницу ангажована је Електронска индустрија „Ниш“ – Фабрика сигналних уређаја у Београду.

У рано пролеће 1984. године представницима Међународне банке који су са представницима ЖТП „Београд“ разговарали о коришћењу шестог зајма за модернизацију, приказани су новоизграђени објекти у Чвору, а поведен је разговор о могућности обезбеђења додатних финансијских средстава како би чвор био довршен.

Године 1984. потписан је и Уговор о градњи објеката јужног дела Београдског железничког чвора на деоници између тунела „Дедиње“ и Ресника како би се станица у Прокопу повезала са будућом станицом у Раковици. Да би се то остварило, било је нужно изградити двоколосечни надвожњак који ће нове пруге преводити преко Топчидерске реке, трамвајске пруге и пута. Овај мост је налагао и реконструкцију пруге Топчидер – Јајинци.

Радови на привођењу станице намени били су завршени 1984. године када је пруга предата саобраћају. Од великих снова о грандиозној станици достојној европске метрополе, станица у Прокопу постала је стајалиште, завршна тачка приградског железничког саобраћаја из смера Новог Сада.

Железничка станица Београд центар; „Пруга“ бр. 378, 30.8.1988.



Прокоп, „Пруга“ бр. 459

Од стајалишта до крова

Радови на изградњи Београдског железничког чвора настављени су осамдесетих и деведесетих година. Године 1986. у тунелу „Дедиње“ била су постављена шинска поља. Приближавао се тренутак повезивања стајалишта Прокоп са нишком пругом. У Прокопу (Београд центар) продужени су перони у дужини од 120 метара.

У октобру 1988. године почео је саобраћај у јужном краку Београдског железничког чвора, а већ наредне године приградски железнички саобраћај улази у јединствени тарифни систем јавног градског превоза. Чвор се утопио у град и постао његов нераскидиви део. Стајалиште Београд центар било је само једно од стајалишта у градској саобраћајној мрежи.

Радови на изградњи деонице тунел „Врачар“ су настављени. Године 1992. пуштен је саобраћај кроз северни крак Београдског железничког чвора. Свечаност поводом пуштања саобраћаја кроз крак одржана је 21. децембра. Завршетак радова у тунелу одвијао се у отежаним условима будући да је земља била у блокади, па је материјал било готово немогуће набавити. Стајалиште у Прокопу је, најзад, било повезано са Новим Београдом, Ресником и са Панчевом, што је од почетка било планирано. Кроз Прокоп су, у смеру Панчева, на сваких педесет минута пролазили возови.

По изградњи станице Вуков споменик, почело је да се размишља о градњи објекта у Прокопу. Станица Београд Центар је сад већ била важна тачка у Београдском железничком чвору.

Године 1996. израђен је пројекат и започета градња бетонске плоче – крова у станици Београд центар. Извођач радова био је београдски „Енергопројект“, а пројекат је подразумевао градњу тржног центра са великим бројем локала на плочи. Интересантно је да је Србољуб Роган, један од учесника у изради првог пројекта путничке зграде ове железничке станице био ангажован на изради новог пројекта. Но, дошла је 1999. и бомбардовање и сви радови су прекинути. Прокоп је поново остављен да чека неко друго време.

Прокоп, „Пруга“ бр. 459

И. Јовичић Ћурчић
А. Стојковић

Прокоп, „Пруга“ бр. 416

Угљара Вреоци

Станица „без“ регио возова

Путнички трансфер до станице Вреоци знатно је лимитиран већ дуже време. Људи који су, из овог или оног разлога, упућени на колубарски басен, нерадо прихватају чињеницу да се само четири регио гарнитуре заустављају у службеном месту на 37. километру барске пруге. Кратка задржавања у станици Вреоци, према актуелном реду вожње, обавезна су за регио возове 2140, 2141, 2142 и 2143. Редовним линијама из правца Ваљева, путници у популарну „угљару“ могу стићи једино у терминима од 6.37, односно, 15.57 часова. Иако су за житеље суседних села, доласци у поменута времена скоро бесмислена, наведена сатница путничког саобраћаја и даље је на снази. Утисак је да ништа боље нису прошли радници који сваког јутра стижу у Вреоце из удаљенијих места. Редом вожње који је ступио на снагу 11. децембра прошле године, у овој станици, бављење су имала тек два путничка воза (2140, 2120) из правца Ваљева. Из престонице ка Ужицу, осим уобичајних БГ возова, све до овог пролећа ниједна регио линија није имала планирано заустављање у Вреоцима. Касније се то променило, па се од априла у угљару може доћи са две регио гарнитуре из правца Београда, односно, две из Ваљева. Најбоља илустрација путничког незадовољства, бар када је у питању железнички трансфер према Вреоцима, формулисана је у пар духовитих реченица овдашњих мештана. Они су за наш лист прокоментарисали сатнице (доласка) једина два регио воза из правца Београда.

„Јутарњом линијом (2141) стижеш у Вреоце баш када ти најмање треба. У 4.46 сати, овде буквално немаш шта да тражиш. Другим возом (2143) из „Прокопа“ бићеш у Вреоцима тачно у подне. Ако кренеш на посао, закаснићеш. Запутиш ли се рођаку на славу, поранићеш.“

Без обзира на то што се чак седамнаест пари БГ возова у току 24 часа заустави у станици Вреоци, то су ипак линије које повезују српску престоницу са општином Лазаревац. Случајно или не, тек бројним путницима који би се у Вреоце желели пребацити из Ужица, Ваљева, евентуално Лајковца, важећи ред вожње дефинитивно „није изашао у сусрет“. Организовати себи долазак на посао или повратак кући, уколико као железничар радиш у станичној згради Вреоци, а притом овде стижеш нпр. из Косјерића, неизводљиво је без приличног напора. Чини се да због оваквог саобраћајног режима, вероватно још само Лазаревчани немају „главобољу“. За већину овдашњих путника, фреквентан градски саобраћај нема никаквог значаја.

Прегледачи кола из пожешког ТКС-а, као и наше колеге из „Карга“ које су повремено ангажоване на замени у Вреоцима, довијају се на све могуће начине како би што „безболније премостили“ шездесет и кусур километара барског колосека. Када смо крајем лета посетили ову железничку испоставу, лично смо се уверили колико је појединим отправницима возова јужно од Ваљева, долазак на посао, а нарочито повратак кући захтевна мисија. Немали број пута им се, кажу, дешавало да по сат и више времена чекају на регио воз у Лазаревцу како би наставили пут ка селима изнад Скрапежа. У компанији „Србијавоз“ кажу да није било оправдано прописивати заустављање свих возова из унутрашњег, као и возова из међународног саобраћаја у станици Вреоци. Кључни разлог за овакву одлуку лежи у оствареним приходима од продатих карата. Њима се, кажу у овом предузећу, нису могли покрити чак ни основни трошкови воза. Према подацима о броју отпремљених путника из популарне угљаре, у 2018, 2019, 2020, 2021. и 2022. години, токови путника ка овом службеном месту су занемарљиви. Наиме, у конкретном периоду евидентирано је мање од два путника у просеку на дневном нивоу. То је, како су нам саопштили у „Србијавозу“, био заправо и суштински основ за укидање заустављања возова из унутрашњег и међународног саобраћаја. Постојећом организацијом, код свих возова из система „БГ воза“ прописано је заустављање у станици Вреоци. На тај начин, грађани из правца Београда директно се превозе до угљаре. За путнике из правца Ужица, Пожеге, Косјерића и Ваљева, остављена је могућност да се уз преседање на „БГ воз“ у станици Лазаревац, они даље превезу и до Вреоца. Сходно наведеном, нити је планирано нити има разлога да буду прописана заустављања за друге регио возове у предстојећем времену.

Доста је, наравно, разлога због којих популарна угљара (хронично) кубури са мањком извршилаца. Неупоредиво тежи услови рада уз стандардну загађеност ваздуха и комплексност теретног саобраћаја која се овде, фактички, подразумева – све се то мора узети у обзир. Чак и када би занемарили енормне количине терета које железничари у Вреоцима отпремају на дневном нивоу, довољно је помислити на наше колеге које по изласку из смене сатима чекају први воз како би стигли кући. У том смислу, препорука „Србијавоза“ за запослене у Колубарском угљеном басену, али и за раднике у нашем железничком сектору јесте да евентуалне потребе за фреквентнијим превозом проследе (у виду конкретног захтева) надлежним службама у својим локалним самоуправама и матичним предузећима. Уколико нека општина, град или компанија искаже интересовање по питању финансирања саобраћаја појединих возова, „Србијавоз“ ће предузети све потребне мере и активности које би допринеле реализацији траженог.

Када је у питању превоз запослених из „Инфраструктуре железнице Србије“ и „Србија Карго“, никакав званичан допис из ових компанија, до данас, није стигао у предузеће „Србијавоз“. Са расположивим финансијским средствима, „Србијавоз“ не може обезбедити финансирање саобраћаја свих возова за превоз путника, као и њихова заустављања у свим службеним местима. Имајући у виду све ограничавајуће факторе, није реално очекивати да се новим редом вожње 2023/2024. пропише бављење у станици Вреоци за друге регио возове. Разуме се, „Србијавоз“ је заинтересован да са локалним самоуправама и пословним предузећима договори још неки вид сарадње како би се квалитет превоза путника железницом подигао на виши ниво.

А. Ранковић

Нови отправници возова

Према важећој систематизацији радних места, на извршним позицијама у станицама Вреоци и Лазаревац предвиђено је 13 људи. Иначе, у пракси ствари изгледају другачије, па је у домицилној станици Вреоци углавном ангажовано седморо радника, док у Лазаревцу (станици под надзором) њих четворо долази на посао. Ситуација се донекле поправила 1. августа ове године, када је „угљара“ након дуго времена кадровски појачана. Млади отправници Петар Кесеровић и Александар Јанковић примљени су у радни однос и одмах упућени на неопходну обуку. Извршилачки минимум за несметано функционисање „ТЕНТ-овог прозора у свет“ (одомаћени назив за станицу Вреоци) подразумева бар 5 обучених отправника возова. Све док се новопридошла појачања не оспособе за рад у пуном капацитету, службено место на 37. километру барске пруге, у оперативном смислу биће „рањиво“.

Незгодан прилаз станичним колосецима

Због фреквентног путничког и теретног саобраћаја, улазак у било који воз према Београду прилично је комплификован. Да би то учинили, путници преко наливених бетонских панела морају прекорачити чак четири станична колосека. Ситуација је донекле комотнија уколико идете према Ваљеву, јер се у том случају морају „савладати“ тек два пружна коридора.

Брзим возом у турнусу

Није лако у Вреоцима зарадити плату чак и да је једноставно доћи путу на посао. Према казивању овдашњих железничара, међу којима су неки на испомоћи и више од дванаест месеци, долазак у турнус најчешће подразумева путовање међународним возом из Бара који у Косјерић стиже већ у 4 сата иза поноћи. Када све иде по плану, на БГ воз у Лазаревцу не чекају дуже од 45 минута. Уколико „Барац“ из неког разлога касни, проблеми се додатно гомилају, пошто први следећи БГ воз ка Вреоцима, из Лазаревца креће тек у 7.40 сати. На посао ће, хтели/не хтели, закаснити без обзира на то што су из Косјерића поранили пре „првих петлова“.

Пола века заједно

„Пруга“ и „Прокоп“

Први број службено-информативног гласила „Пруга“, данас јединог информативног гласила железничара, објављен је 23. фебруара давне 1966. године. До краја шездесетих, „Пруга“ је објављивала искључиво одлуке органа управљања, као и понеки информативни текст да би, од 1973. године, прерасла у информативно гласило свеприсутно у животу и раду железничког сектора.

Како су озбиљни радови на планирању и изградњи Београдског железничког чвора и премештању главне железничке станице започети у првој половини седамдесетих година XX века, природно је да је „Пруга“, као ново гласило ЖТП „Београд“, од почетка била заинтересована за планове и ток радова на изградњи чвора. За разлику од тада водећих „Железничких новина“ које су биле гласило Заједнице Југословенских железница и, као такве, бавиле се дешавањима на читавој југословенској железничкој мрежи, „Пруга“ се бавила дешавањима у оквиру ЖТП „Београд“ и могла је да се посвети пројекту који се тицао овог железничко-транспортног предузећа и Града Београда. **Може се рећи да су нови чвор, а самим тим и станица у Прокопу расли и развијали се паралелно са младим информативним листом.**

БРОЈ 642 XXXII БЕОГРАД, 26. АВГУСТ 1997. ГОДИНЕ

ИНФОРМАТИВНИ ЛИСТ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ТРАНСПОРТНОГ ПРЕДУЗЕЋА „БЕОГРАД“

● ПРЕДСТАВНИЦИ НАЈВЕЋЕГ ГРЧКОГ ПРИВРЕДНОГ КОНЗОРЦИЈУМА ЗА ИНФРАСТРУКТУРУ И ИНВЕСТИЦИЈЕ "ЕВРОДИНАМИКС" ПОСЕТИЛИ ЖТП "БЕОГРАД"

Спремни да улажу у "Прокоп" и "Европолис"

● Разговарано о предложеној финансијској подршци, као и видовима и условима под којима би се ово иностранo улагање могло реализовати ● Грчка партнера оцениће пројекте ако изузетно профитабилне ● У разговорима учествовао и потпредседник српске америчке групације "Парсонс Транспортејшн", свиђа-лизоване за велике инфраструктурне пројекте ● Иностране партнере борили се у Влади Републике Србије

Представници највећег грчког приватног конзорцијума за инфраструктуру и инвестиције "Еродинамикс" током данашњег разговора у Београду су послодавцима ЖТП-а "Београд" изразили су велику спремност за улагање у финансирању изградње нове главне железничке станице Београд у Прокопу и пројекте „Европолис“ и изложили свој концепт подршке.

У разговорима са грчким пријатељима у корист учествовали: др Светлана Костадиновић, републичка министар за саобраћај и веза, Живорад Максимовић, генерални директор ЖТП-а "Београд" и Милутин Мркић, генерални директор Luxfer-a из Београда. Ако се у свим овим аспектима, биће је реч о предложеној финансијској подршци, као и видовима и условима под којима би се ово иностранo улагање могло реализовати. Представници конзорцијума који су већ трећи пут у кратком времену у Београду разговарали о могућностима улагања у модернизацију железнице Србије, оценили су пројекте изградње нове главне железничке станице Београд у Прокопу и „Европолис“ као изузетно профитабилне и пренели заинтересованост грчке Владе за ове пројекте.

Поред речи о основним мотивацијама југословенског предузећа, као и могућностима медијатора анализама међународних капитала.

У данашњем разговору учествовао је и Дигмуц Кобе, потпредседник америчке групације "Парсонс Транспортејшн" свиђа-лизовано за велике инфраструктурне пројекте, као и представници кашњења и из Југославије ове компаније.

Представници грчке делегације обишли су железничку грађевинску у Београду. Центар и упознали се детаљно са за сада изведеним радовима, локацију "Европолис" и железничку станицу Вуков споменик.

Гости из Грчке и Америке боравили су у Влади Републике Србије, где су их примили министри др Бранислав Никовић, др Светлана Костадиновић и Дејан Ковачевић. Том приликом гости су изразили интересовање за учешће у изградњи и финансирању свободних инфраструктурних објеката у Србији, приватизацији аутопута и железници. Констатовано је да је доношење Просторног плана, Закона о концесији, пропис из области страних улагања и Закона о власничкој трансформацији, које је донијела Влада Србије, у Републици створили прикладан склонски и правни амбијент за веће учешће иностраних партнера у развојним програмима наше свеобухватне инфраструктуре.

Ненад Станојевић

● ИЗГРАДЊА НОВОСАДСКОГ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ЧВОРА

Велико градилиште

Изградња новосадског железничког чвора подразумева изградњу 3 нова колосека у дужини од 3 километра, 2 пешачка пролаза и 2 ранжирне колосека у току су послови вредни 11 милиона динара, а просечан број железничког чвора интерес је и приврсе. Грађа Новог Сада, Ресрбије и железнице. На тај начин у центру Новог Сада ослободиће се 25 хектара грађевинског земљишта, на коме ће наћи аходе за 80 милиона становника, а модерна железничка опсуг(ба) у(ствари) прави инструмент робе него до сада, - ово је констатовано на недавном састанку одраном у Новом Саду, коме су присуствовали **др Бошко Поровић**, председник Извршног већа Војводине, **Живорад Максимовић**, генерални директор ЖТП-а "Београд" и представници извођача радова.

Али, када је реч о железници у Новом Саду у питању, то није све. Недавно су грађевинске предузеће "Градјевинар" и Завод за заштиту споменика градова Србије, у сарадњи са Градским заводом за заштиту споменика културе Новог Сада, завршили радове на ревитализацији Дворца "Ситаћ", у коме ће се он запутити поста водоградске уметничке збирке. Читава инвестиција у средна 20 милиона динара.

Да бесбедност саобраћаја на железници увек има приоритет, доказ је пуштање у рад аутоматског осигурања путног прелаза код станице Гитково, а инвестиција је средна милион динара. На основу могу у последње три године догодило се осам несрећа у корист у последњих пет лица. Представници железнице и одговорне такмичарали су да се аутоматски осигурањем обезбеди још један путни прелаз, који представља „путну тачку“ у саобраћају. Остварење на 2. страни

● ЖИВОРАД МАКСИМОВИЋ, ГЕНЕРАЛНИ ДИРЕКТОР ЖТП-а "БЕОГРАД", СА САРАДНИЦИМА, ОБИШАО ЖЕЛЕЗНИЧКА ГРАДИЛИШТА У ЛЕСКОВЦУ И НИШУ

Радови у пуном јеку

● Страна 3.

Пруга бр. 642, 26. август 1997. године.

Први новинари „Пруге“ посветили су своје ране текстове почетним радовима на изградњи „Прокопа“. Готово да није било броја у којем се, барем кроз фото-вест, железничка јавност није обавештавала о напредовању градње.

ПЕРСПЕКТИВЕ БЕОГРАДСКОГ ЧВОРА

Пре 85 година изграђена железничка станица Београд дисквалификована је према тадашњим саобраћајним, материјалним и политичким приликама. Са порастом саобраћаја и станица постојећа су изграђивана. Тако је од пробитне мале станице настала данашња главна железничка путничка станица Београд.

Године 1911. дат је предлог за реконструкцију железничког чвора Београд, тј. да се изгради једна станица за локални, путнички и теретни саобраћај а друга за унутрашњу службу формирања и расформирања возова тј. ранжирну станицу. Како овај предлог није реализован а после прог светског рата долази до наглог повећања саобраћаја, потребна постројења су дограђивана према тренутним приликама.

Године 1922. конкурсом за разраду регулационог плана Београда тражено је и решење београдског железничког чвора. Ово је био почетак студије и разраде разних варијанти београдског железничког чвора.

Данашњи железнички чвор Београда чине станице Земун, Топчидер, Београд и Панчево са својим прикључним пругама. Данашњи железнички чвор обликован је углавном у другом светском рату, јер је окупатор за своје потребе изградио ранжирне капацитете у Топчидеру (Топчидер теретна), Панчеву (Панчево аеродром) и Земуну (Нови Београд).

Београдски железнички чвор представља једно од јачих стеоишта железничких пруга на мрежи Југословенских железница. Преко њега се обавља око 20% целокупног саобраћаја у земљи.

Програмом модернизације Југословенских железница од 1964. до 1970. године предвиђена је изградња нове ранжирне станице Железник са изградњом прикључних пруга за обављање теретног саобраћаја. Локација ранжирне станице Железник и прикључних пруга за теретни саобраћај усаглашена је са главним урбанистичким планом. Ранжирна станица се гради за обим саобраћаја у 1975. години а доњи строј и резервација повраћина за обим саобраћаја у 1990. години.

Постројења у ранжирној станици биће савремена тј. обезбеђује се пуна аутоматика при ранжирању возова.

Путнички капацитети у железничком чвору Београд нису обухваћени програмом модернизације Југословенских железница 1964—1970. Према главном урбанистичком плану предвиђена је изградња нове путничке станице код Аутокомаде са две техничке путничке станице. Увођење путничких пруга у станицу предвиђено је већим бројем тунела и мостова. Реализација овог решења, које представља исправно техничко решење, није отпочела јер потребна средства у износу од 843.399.000 Н. дин. није у могућности да обезбеди ЖТП-е Београд.

Пошто путничка станица није проблем само ЖТП Београд, већ и града у коме се налази ЖТП, у заједници са Градским скупштином и Урбанистичким заводом приступило је исказивању нових решења која би се уклопила у план и у могућности ЖТП-а и града.

У овом циљу испитивано је више варијанти: Генерални урбанистички план (Аутокоманда); Генерални урбанистички план (Нови Београд); „Сава М“; „Сава Т“; „Сава А“; „Пијетни трг“; модификована Аутокоманда и др.

Све ове варијанте захтевале су велика улагања у првој фази и због немања потребних средстава нису могле бити прихваћене.

После разматрања свих предложених варијанти Урбанистички савет града прихватио је предлог ЖТП-а и Железничког института да се на постојећем платоу путничке станице изгради нова привремена станица као пролазна станица са везом за Београд Дунав. Да се реконструише станица Београд Дунав која би била почетна и завршна станица за све возове. Техничка путничка изградила би се низводно од моста на десној обали Дунава.

Ово решење представља велико побољшање постојећих путничких капацитета а уклапа се у финансијске могућности Железничког транспортног предузећа и града.

З. Милић — С. Хаџић

Пруга бр. 36, 29. новембар 1968. године, страна бр. 9, велике вести.

ОКОМ КАМЕРЕ

ИЗГРАДЊА БЕОГРАДСКОГ ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ЧВОРА

„ПРОКОП“ ЈЕ КРЕНУО

Текст и снимци: Ранко РАДОЈЧИЋ

Пруга, 14. новембар 1975. године, стране 10 и 11.

Најранији текст који „Пруга“ доноси на ову тему јесте чланак под називом „Перспективе Београдског чвора“ објављен 1968. године, а који потписују З. Милић и С. Хаџић. Уједно, то је и један од најранијих информативних текстова у овом гласилу. Уз кратак осврт на историјат Чвора, аутори у кратким цртама представљају тадашње планове у вези са железницом на тлу главног града.

„Пруга“ је била присутна и када је, на заједничкој седници Градског и Привредног већа Градске скупштине Београда, 24. октобра 1973. године, постигнут споразум о финансирању изградње Београдског железничког чвора. Текст, чији су нам аутори непознати, носи наслов **„Прокоп може да крене“, а објављен је 9. новембра 1973. године.** „Пруга“ је објавила и тиме од заборава сачувала фотографију макете станичног платоа и колосека будуће главне железничке станице у „Прокопу“.

ПРОБИЈЕН НОВИ ТУНЕЛ У НОВОМ ЧВОРУ

Пруга бр. 124, 16. јун 1978. године, страна бр. 20.

Године 1970. лист је добио и првог фото-репортера, сарадника. Реч је о чувеном Ранку Радојчићу, који је свој занат „испекао“ у „Железничким новинама“, уз чувене фотографе који су сарађивали с поменутим железничким гласилом. Својим објективом забележио је неке од најупечатљивијих сцена током изградње Београдског железничког чвора, почев од првих земљаних радова, преко свих

● БЕОГРАД ЦЕНТАР ●

Менхетн у Прокопу

Идејно решење

Радови у пуном јеку

ПРУГА Петак, 7. јул 1995. године 5

Пруга, 7 јул 1995. године, страна бр. 5.

фаза изградње новог моста на Сави, до почетних радова на простору некадашњег насеља Прокоп, где је ницала нова железничка станица. Његове фотографије нису само пука илустрација у „Прузи“, већ представљају значајан документ о историји и развоју наших железница и, као такве, нашле су заслужено место у Фонду Железничког музеја. На фотографијама је приказана сва снага „кртица“, ентузијазам радника, драматичност пробијања тунела и спајања страна моста.

ФОТО-ВЕСТ

ШИНСКА ПОЉА У ТУНЕЛИМА „ДЕДИЊЕ“

Пруга бр. 310, 4. април 1986. године, страна бр. 11.

Посебно се истиче фотографија макете будуће зграде железничке станице представљене у октобру 1975. године у Градској скупштини. Фотографија је објављена у новембру 1975. године, уз текст под насловом „Прокоп је кренуо“, уз бројне фотографије радова на изградњи Београдског железничког чвора.

И у наредним бројевима, „Пруга“ је објављивала вести о току радова, али је и објективно извештавала о свим потешкоћама са којима су се градитељи, ЖТП „Београд“ и Град, сретали током извођења пројекта. Тако је, 1980. године, објавила Одлуку Скупштине СОУР ЖТП „Београд“ о привременом обустављању радова.

Три године касније, када су радови на изградњи чвора поново започети, „Пруга“ је била прва на лицу места, уз градитеље. И у наредним годинама, доносила је вести са градилишта, пружајући подршку како железничарима, тако и радницима ангажованим на изградњи.

Једини број „Пруге“ намењен широј јавности као тему имао је управо Београдски железнички чвор и завршетак изградње станице Вуков споменик 1995. године.

После друге обуставе радова на изградњи „Прокопа“ 1999. године, лист је доносио вести о плановима за њихов наставак и

СТАНИЦА БЕОГРАД ЦЕНТАР-ПРОКОП

Наставак радова крајем ове године

Пруга бр. 1012, 31. август 2013. године, страна бр. 8, велике вести.

свим тешкоћама које су одлагале поновни почетак градње. После тога, редовно је извештавала о радовима, пратила све фазе градње и, наравно била присутна приликом свечаног отварања нове железничке станице пошто је стара укинута.

Својим радом, „Пруга“ је уткана у Београдски железнички чвор и нову главну железничку станицу у српској престоници – постала је њихов нераскидиви део.

Тако ће се наставити и у будућности. Једини железнички информативни лист наставиће да прати рад и развој нове београдске железничке станице, биће увек ту за путнике и железничаре.

И. Јовичић Ђурчић

НОВИ ЖЕЛЕЗНИЧКИ ЧВОР У БЕОГРАДУ

СРЕДСТВА ОДРЕЂУЈУ РОКОВЕ ИЗГРАДЊЕ

Пруга бр. 132, 20. октобар 1978. године, страна бр. 7.

Од пустог брда до почетка изградње железничке станице

Кратка историја Прокопа

Прокоп – место будуће железничке станице Београд центар, новембар 1975; Фонд Железничког музеја

Топчидерско брдо добило је назив у XVI веку, али није познат његов назив из ранијег периода. Реч је о брду које достиже највећу надморску висину од 210 метара, а оивичено је брдом Дедиње и долином Топчидерске реке на југу, на западу долином реке Саве, Мокролушким потоком на северу, а на истоку Бањичким потоком.

Крајем XIX века, западни део Топчидерског брда назван је Ђурђево брдо, а после Првог светског рата уобичајио се назив Сењак. Североисточна страна је у првој половини XX века добила назив Прокоп.

Вајфертова пивара; https://www.011info.com/ko-je-bio/lik-sa-hiljadarke-djordje-vajfert-poreklom-nemac-u-dusi-srbin

Млин и пивара

Београд је почео да се развија после 1830. године. Већ 1834. године кнез Милош Обреновић представља свој концепт изградње Београда као престонице и започиње са оснивањем насеља ван Шанца – дела града који је био под турском влашћу. По турском напуштању града, шездесетих година XIX века, Београд почиње да поприма европске карактеристике. Град се развија према рекама.

У првој половини XIX века на северосточној страни Топчидерског брда извесни Чех Смутек подигао је млин. Убрзо, ту је никло и излетиште, а по власнику млина читав крај је добио назив Смутековац.

Шездесетих година XIX века у Београд је дошао Игњат Вајферт, пивар, који је под закуп узео Кнежеву пивару. Његов син, Ђорђе Вајферт је, 1873. године, у близини старог млина, код данашњег Мостара, подигао парну пивару под називом „Пивара Ђорђа Вајферта“. Разлог зашто је баш то место, толико удаљено од тадашње вароши, одабрано за локацију пиваре лежи у чињеници да је за производњу пива неопходна квалитетна вода, а овде је такве било у изобиљу. Тако су на Топчидерском брду никли млин и пивара.

Железница стиже у град

Железничка станица у Београду први пут се помиње у Конвенцији потписаној 1880. године између Аустроугарске и Србије. Дуго се већало о локацији будуће станице. Неки су сматрали да би идеално место за станицу било на Врачару, француско Друштво за грађење и експлоатацију Српске државне железнице предлагало је „општински Сењак“, али је превагнуло мишљење да је идеално место за изградњу београдске железничке станице Бара Венеција.

CS No1; разгледница, Фонд Железничког музеја

Јасно је да је потреба за насипањем терена на којем би се обављали грађевински радови знатно поскупљивала градњу, па је јасно зашто је француска компанија предлагала локацију на месту будуће станице „Сењак“ (код данашњег Сајма). Но, ово место је, у то доба, било предалеко од вароши и свакако није одговарало потребама града. Зато се остало при одлуци да се радови изводе у Бари Венецији.

Бара Венеција простирала се од данашње Карађорђеве улице до ушћа Топчидерске реке у Саву и, по ширини, од Саве до улица Гаврила Принципа, Сарајевске и Булевара војводе Мишића. Иако је током времена тај терен насипан, за потребе градње железничке станице било је неопходно обезбедити велике количине земље. Донета је одлука да се земља за ове потребе вади на локалитету у близини Вајфертове пиваре. Сматра се да је лично кнез, будући краљ Милан Обреновић утицао на одлуку да се ово место одабере за мајдан земље, а разлог за то, могуће, лежи у чињеници да је његова супруга, кнегиња Наталија, била власница ове парцеле.

Било како било, од Вајфертове пиваре до ушћа Мокролушке речице, тачно до оног места на којем је кнез 21. јуна 1881. године свечано започео радове на изградњи прве српске железнице, постављен је мали индустријски колосек по којем је локомотива која је припадала предузимачу Соареу вукла вагонете натоварене ископаном земљом намењеном насипању терена у Бари Венецији.

Насеље Прокоп, друга половина XX века, Фонд Железничког музеја

Прокоп као мајдан земље

Радови на насипању терена, првенствено на подручју Баре Венеције, наставили су се до краја XIX века. За потребе проширења станичних капацитета и изградњу станице Београд – Сава поред савског колосека било је неопходно освојити нове површине у мочвари. Наставило се са ископавањем земље и камена у Прокопу.

Отварањем теретне станице Београд – Сава престала је потреба за узимањем материјала за железничке сврхе, али су предузимачи све до 1919. године из Прокопа узимали земљу неопходну за грађевинске радове.

С временом, на североисточној страни топчидерског брда формирао се јарак дуг 500 m, а широк 100 m. Брдо је у року од четрдесет година у потпуности променило свој изглед. На почетку, јаруга је коришћена као пољопривредно земљиште, а нешто касније, београдска општина је на том подручју изградила циглану. Убрзо, у Прокопу је започело формирање насеља.

Аћимова рупа

Београд је пред почетак Првог светског рата имао свега 90.000 становника. Тај број се током рата преполовио, да би, по завршетку рата и формирању Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца дошло до наглог скока. Београд је постао центар велике државе и стециште свих оних који су, у потрази за послом, дошли у град. У просеку се на сваких десет година број становника повећавао за 100.000.

Са друге стране, стамбени фонд је био недовољан да би задовољио потребе смештаја толиког броја сиромашних радника и нижих чиновника. Осим тога, велики проблем је представљало становање градске сиротиње које је било све више. Осим радника, у Београд се сливала сиротиња са свих страна.

Насеље Прокоп, друга половина XX века, Фонд Железничког музеја

Насеље Прокоп, друга половина XX века, Фонд Железничког музеја

Већ 1919. године на падини испод тадашње Државне болнице, са леве стране Мокролушког потока, почиње да се формира злогласно сиротињско насеље Јатаган мала. Ово је било класично нехигијенско насеље у којем је махом живела градска сиротиња, Роми, као и један број нижих чиновника и радника. Насеље се с временом ширило, није имало ни струју ни канализацију, а водом се снабдевало са три општинске чесме постављене у самом насељу. Из штампе сазнајемо да је Јатаган мала била легло криминала и уточиште за бројне злочинце који су харали Београдом.

Са друге стране Мокролушког потока, у јарку насталом ископавањем земље, 1919. године појавио се неки Аћим који је баш ту подигао прву уџерицу. За њим, дошао је Мита берберин, па поткивач Милош Маринковић. Како је време пролазило, на месту које је по оном Аћиму названо Аћимова рупа, почеле да ничу куће, кућице од набоја, дашчаре, шупе више него куће, станишта више него домови. Они који су у Београд дошли трбухом за крухом, а нису желели да се изложе нереду Јатаган мале или још злогласније дорћолске Пиштољ мале, не могавши да приуште стан у културнијем делу града, градили су, или чешће изнајмљивали, кров над главом у Аћимовој рупи.

Јатаган мала се формирала на плацу који није припадао никоме. У земљишним књигама ни приватно лице ни градска општина нису били укњижени као власници овог земљишта, па није постојао основ да се насељеници истерају одатле. Са друге стране, за Аћимову рупу или Прокоп, постоје подаци да је била у власништву француског предузећа „Мидиа“ којем насељеници нису сметали. Није познато како, али убрзо се београдска општина појавила као власник овог плаца. Земљиште се није више сматрало „мангупземљиштем“ (земљиште без власника; мангуп – најчешће стока без газде), а од станара је почела да захтева плаћање најма.

Стварање железничке колоније у Прокопу

Док се на североисточној стране Топчидерског брда формирало сиротињско насеље, на западној страни, Сењаку, почела је да ниче богаташка четврт. Луксузне виле Сењака и оближњег Дедиња биле су у контрасту са чатрљама Прокопа. Игром случаја, иако близу, становници сиротињског насеља и становници богаташких четврти нису видели једни друге. Смештени у јаругу, становници Прокопа живели су свој сиротињски живот.

Насеље Прокоп, друга половина XX века, Фонд Железничког музеја

Општина је по сваку цену желела да уведе какав-такав ред у ово насеље. Како је ту већ постојала општинска циглана, Општина је, у близини Ортопедског завода, почела да гради зграде за општинске чиновнике. Због недостатка више воље него новца, са изградњом се стало, а на градилишту су остале напола завршене грађевине.

Да би решила стамбено питање својих службеника, Дирекција за изградњу нових железница склопила је, 1921. или 1922. године, уговор са Општином по којем је Дирекција, за 2.400.000 динара узела под закуп на двадесет година започете куће, с тим да све новоизграђене зграде на том подручју, по истеку рока, пређу у власништво Општине. Изграђено је двадесет зиданих и седам дрвених објеката намењених становању чиновника Дирекције, железничког особља, али и за дирекцијске канцеларије јер се показало да је простор у Гундулићевој улици постао тесан.

Стамбено питање железничара постало је огроман проблем. Железничарима је, у складу са правилима службе, било одређено место становања, а станова у железничком власништву је било мало. Још је 1905. године чувени Таса Ивковић покренуо питање железничких колонија, али надлежни нису решили тај проблем. Постоји податак да је, 1923. године само у Београду било осам стотина железничара без решеног стамбеног питања, који су скупо плаћали закуп нездравих уџерица.

Додатни проблем представљале су плате железничара. У међуратном периоду, плате железничара биле су знатно ниже од зарада њихових колега у свету и чак упола мање од плата радника у другим службама. Истина, указни чиновници су имали право на „додатак на скупоћу“ који је 1921. године износио 50% зараде за факултетски образоване и 40% за оне са нижим образовањем. Званичници, служитељи и помоћни радници нису имали право на овај додатак, што је њихов положај чинило још тежим.

Осим тога, Закон о државном саобраћајном особљу из 1923. године предвиђао је или обезбеђивање стана или накнаду за станарину. Накнада није обрачунавана праведно и износила је око четвртину реалне цене станова у тадашњем Београду. Нижи чиновници били су осуђени на живот у чатрљама, а неки од њих живели су и у вагонима. Зато је изградња зграда на Топчидерском брду изазвала право одушевљење.

Живот у Железничкој колонији на Топчидерском брду

Изнад насеља у јарузи, 1922. године подигнуте су једноспратне зграде издужене правогаоне основе са кровом на две воде. Већина зграда била је изграђена од чврстог материјала, а мањи број од дрвета. Станови су углавном имали две собе и кухињу и, за оно време и за услове у којима су нижи чиновници и железничари живели, представљали су праву удобност. Било је укупно 82 стана. Нешто касније, у близини старог млина, код данашње Мостарске петље, изграђене су још три зграде за смештај железничара са укупно 48 станова.

Насеље Прокоп, друга половина XX века, Фонд Железничког музеја

Постојао је Правилник о становању у становима који су припадали железници или које је железница закупила за смештај особља који је обавезивао кориснике стамбеног простора на поштовање строгих правила. Корисници су били у обавези да станове одржавају и да их у исправном стању предају сопственику приликом исељавања. Трошкове кречења сносила је железница, иако су и сами корисници имали право да, уз сагласност Дирекције, обаве те радове.

Било је забрањено давање просторија у закуп трећим лицима без сагласности Дирекције која је одобрење за то давала само у случају ако би закупац био запослен на железници. Постојала је и забрана давања уточишта, како то у Правилнику стоји, просјацима. То, вероватно, значи да није било дозвољено примати бескућнике на конак.

Што се хигијене тиче, на њу се строго пазило. Било је забрањено расипање смећа унаоколо, већ се оно морало одлагати у наменски ископане отпадне јаме. Такође, морало се пазити на исправност и хигијену тоалета и бунара.

Таква правила су несумњиво важила и за становнике железничке колоније на Топчидерском брду. Према старим фотографијама, железничка колонија на узвишењу изнад насеља у јарку помало је личила на неко средњовековно утврђење у чијем подножју се налазило село. Деловала је као нека врста границе између сиротињске насеобине у подножју и богаташког насеља на Сењаку.

Може се претпоставити да се овакав дисциплинован и хигијенски начин живота „прелио“ и на остатак насеља у Прокопу. Штампа између два рата описује Прокоп, за разлику од суседне Јатаган мале, као сиротињско, али мирно насеље са 150 кућа и око 800 становника. Чак је и сам изглед насеља подсећао на покушај уређења, иако је насеље грађено стихијски. Извори помињу нешто налик на централну улицу са осветљењем, иако поједини аутори поричу постојање саобраћајница и насеље описују као „гробницу у рупи из које је извађено неколико милиона кубика земље“. Поплаве и одрони су били чести током јаких киша, а забележени су и случајеви завејавања током зима, када је било немогуће изаћи из кућа. Насеље је, ипак, настало на терену који је вештачки створен, па је подлога на којем су објекти грађени била нестабилна и, будући неприпремљена, непогодна за градњу. Постоје подаци да је и сама железничка колонија као елитни део насеља у Прокопу била изграђена на клизишту.

Насеље Прокоп, друга половина XX века, Фонд Железничког музеја

Са друге стране, аутори тих текстова помињу стубове за струју, канализацију, воду, осветљење. Помиње се чак да је у насељу, пред избијање Другог светског рата, постојало чак осам радио апарата, што је за то време представљало прави луксуз.

Овде, како из новинских чланака сазнајемо, криминала готово да и није било, иако се Јатаган мала већ „наслонила“ на рубне делове Прокопа. Свакако, то приближавање Јатаган мале представљало је својеврсно погоршавање ионако лошег квалитета живота у Прокопу.

Становници овог насеља били су ситни државни службеници, радници, мале занатлије. Деца су ишла у школу која је до после Другог светског рата постојала у насељу.

У Прокопу је било активно друштво за узајамну помоћ „Земљани мајдан“, основано 1925. године. Месечна чланарина износила је 10 динара, а основна сврха друштва, поред помоћи у случају болести или смрти, била је борба за права насељеника са Општином. Наиме, како се ближио рок за истек Уговора са железницом, Општина је одлучила да се „обрачуна“ и са Прокопом, као и са суседном Јатаган малом.

Покушаји урбанизације и „обрачун“ Општине са нехигијенским насељима

Београд између два рата био је град контраста. С једне стране налазили су се богатији, културнији слојеви који су имали своје потребе, а, с друге, сиротиња која се свакодневно сливала у град. Развој привреде је, такође, диктирао одређени темпо развоја града. Оновремене градске власти и урбанисти тежили су да југословенску престоницу преобликују у савремену метрополу по узору на друге европске и светске градове.

У периоду између два светска рата донето је више регулационих планова који су одређивали будући изглед града.

Један од проблема који су се у овом периоду јавили био је недостатак станова за средњи слој становништва, али и недостатак новца који је осећао већи број грађана. Просто речено, станова је било мало, а били су прескупи чак и за средњи грађански сталеж, док су за ниже били готово недостижни.

Регулациони план из 1927. године, https://www.paluba.infosmfindex.phptopic=3836.1875

Други проблем представљала су сиротињска насеља попут Пиштољ мале, Јатаган мале, Маринкове баре, Прокопа и других. Јатаган мала представљала је приоритетан проблем који се морао решити будући да се наслањала на урбанији део града и кочила његов развој. Регулациони план који је усвојен 1924. године третирао је подручје Јатаган мале као неизграђено земљиште. Генерални план из 1927. предвиђао је ширење града и градњу булевара на подручју Јатаган мале, као и изградњу звездастог трга и стадиона на подручју Прокопа.

Формиран је Комитет за измештање Јатаган мале и Прокопа Општине града Београда који је прикупио податке са терена. Иако су урбанисти тог доба ова насеља називали „руглом Београда“, стање на терену је било нешто другачије. У насељима су живели радници, ситни чиновници, занатлије, централни део Јатаган мале је попримио урбан лик, струја је стигла у неке делове насеља, само су рубни делови Јатаган мале били критични. Општина је била непоколебљива у ставу да се Јатаган мала мора уклонити, па је средином тридесетих година започела рушење овог насеља. Прокоп још није дошао на ред, иако су вршени притисци на

Насеље Прокоп, друга половина XX века, Фонд Железничког музеја

становнике кућица у јарку. Вероватно је и сама Општина чекала истек уговора са железницом како би могла свеобухватно да се посвети овом проблему. Из периода непосредно пред избијање Другог светског рата датира податак да је Општина већ платила изградњу стадиона на овом подручју, што је изазвало огорчење становника насеља и представљало својеврстан позив друштву „Земљани мајдан“ на деловање. И овде се уочава разлика између Јатаган мале и Прокопа. Наиме, током више покушаја Општине да расели Јатаган малу, долазило је до правих побуна становника овог насеља, док су станари Прокопа, преко свог удружења, ангажовали адвокате да заступају њихове интересе.

Све ове покушаје уклањања сиротињских насеља из, могло би се рећи центра града, омело је избијање Другог светског рата.

Сутон сиротињских насеља

Није познато шта се дешавало у Прокопу током Другог светског рата, али може се претпоставити да су становници тешко живели током окупације. Ни по завршетку рата стање није било боље.

Послератна комунистичка власт није благонаклоно гледала на сиротињска насеља која су се формирала на некадашњим рубовима градског језгра и кочила даљи развој Београда. Први послератни план за уклањање Јатаган мале и Прокопа пада у 1957. годину, у време планова за реконструкцију Улице Франше Д`Епереа. Тада је Прокоп назван „црном рупом града“ која спречава ширење престонице, а, како се налазио на путу извођењу планова за реконструкцију улице, најављено је његово рушење. Према плану за уређење овог дела града, у Прокопу је било планирано стварање зелене зоне са мноштвом садржаја за одмор и рекреацију, као и изградња вештачког језера.

Насеље Прокоп, друга половина XX века, Фонд Железничког музеја

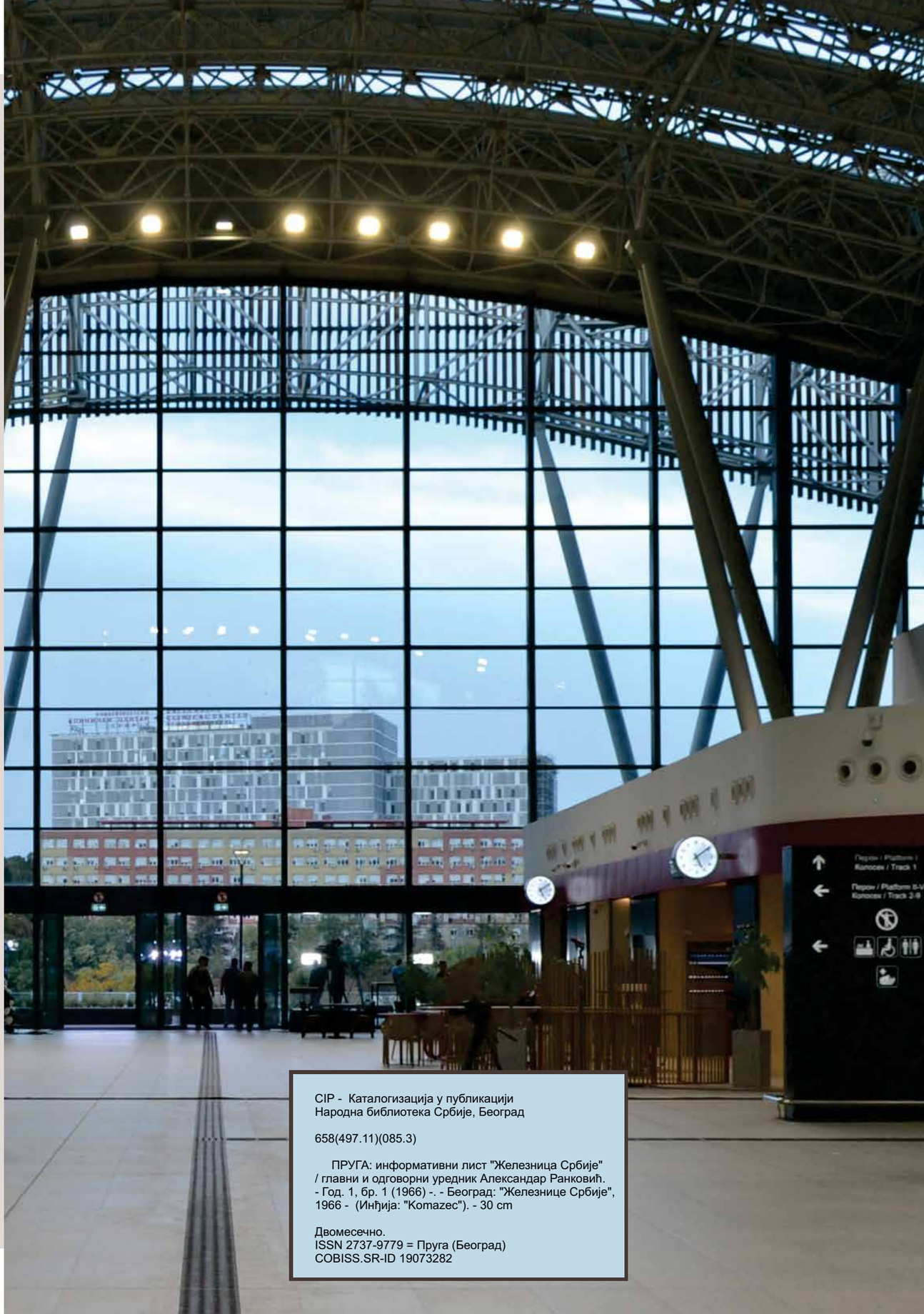
И суседну Јатаган малу чекала је иста судбина. Ово насеље било је у још лошијем стању од Прокопа, а налазило се ближе градском језгру. Први самит несврстаних одржан је 1961. године. Власти су се стиделе нехигијенског насеља у центру града, а била је и у плану изградња аутопута на чијој траси се Јатаган мала нашла. Становништво је коначно расељено 1961. године и, углавном, премештено на Ледине на Новом Београду. У исто време, за потребе градње Мостарске петље, порушене су и три зграде грађене за смештај железничара које су се налазиле у близини некадашњег млина.

Рушење Прокопа који је окарактерисан као дивље насеље без градске инфраструктуре најављено је за 1965. годину. У то време, на овом подручју планирана је изградња гараже и депоа за потребе Градског саобраћајног предузећа „Београд“, али план никада није реализован. Следећа најава рушења пада у фебруар 1969. године када је Општина Савски венац купила 240 станова за смештај расељених породица. У то време, у околини насеља већ су никле и прве модерне грађевине. У јесен 1969. године „прорадило“ је клизиште на месту на којем је била изграђена железничка колонија. Зграде изграђене почетком двадесетих година XX века су порушене, а улица Стјепана Филиповића којом је ово насеље било повезано са Ортопедским заводом пресечена је на два дела.

Насеље у јарузи наставило је да постоји још неко време.

У склопу планова за изградњу Београдског железничког чвора, на седници Савета за урбанизам одржаној 17. фебруара 1971. године „Прокоп“ је коначно прихваћен као локација будуће главне железничке станице, што је потврђено на седници Градске скупштине Београда 11. марта исте године. Године 1973. донета је одлука о почетку радова на извођењу пројекта изградње Чвора који је популарно назван „Прокоп“. У октобру 1975. године, у Градској скупштини Београда представљена је макета будуће станице. То је значило крај за насеље формирано на месту одакле је, крајем XIX века, за потребе насипања терена у Бари Венецији за потребе градње београдске железничке станице узимана земља. Рушење насеља завршено је до јесени 1977. године, али су, због измена у плановима и честих прекида радова неки његови делови опстали до данашњих дана.

И. Јовичић Ћурчић



CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

658(497.11)(085.3)

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

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