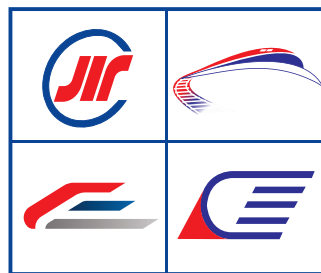


н р ж р а





Председник Србије обишао радове на модернизацији пруге Ниш–Димитровград Из Београда до Пирота за три сата

Председник Србије Александар Вучић обишао је 28. марта радове на реконструкцији и модернизацији пруге Ниш–Димитровград, на деоници између Пирота и Сукова и том приликом поручио је да ће ова пруга бити завршена до краја 2027. године.

"Овај пројекат је од пресудног значаја, не само за Пиротски округ него и за Београд и за целу Србију. У структуралном смислу значи

Бугарске којом се превозе велике количине робе из Турске и са Блиског истока.

"То је невероватна ствар за целу Србију, од Пирота до Београда да дођете за три сата. А можете да замислите колико ћемо да скратимо пут до Истанбула", рекао је председник Вучић током обиласка радова и нагласио да су пруге Београд–Ниш и Ниш–Димитровград стратешки пројекти.

квалитет и скраћено време превоза, а везови више неће пролазити кроз центар Ниша", рекао је председник и најавио да ће радови на обилазници почети најкасније 1. јуна.



Радови на реконструкцији и модернизацији железничке пруге Ниш–Димитровград и обилазници око Ниша коштаће око 430 милиона евра.

Шеф делегације Европске уније Емануел Жиофре истакао је да је Унија за овај пројекат обезбедила грант од 108 милиона евра, док је Европска инвестициона банка дала кредит од 134 милиона евра.

Више од 400 километара брзих њурија

Током обиласка радова на реконструкцији њурије Ниш–Димитровград председник Србије њоворио је и о осјталим важним инфрасјруктурним пројектима у области железнице.

Као један од њуријешта председник је навео и железнички коридор ка Црној Гори, њиј. део њурије Београд–Бар од Ваљева до Врбнице ка црногорској граници. Као добру вест издвојио је и њо да ће њуријешта њурије од Београда до Зајреба бињи сјреман у јуна.

"Србија њосјтаје лидер у региону када је реч о изградњи брзих њурија", рекао је председник и додао: "Србија ће имањи више од 400 километара брзих њурија. Брзина њреко 120 километара на час за нашу земљу је ојроман њомак. За нас је и њерешњи саобраћај у будућности од изузетног значаја и за њо логистичке центре које смо радили са Европљанима морамо да радимо још више. Све ово њосјтивниво ће уњицањи на економски расји Србије у региону", рекао је председник Вучић.



огромне промене за нашу земљу. Данас је велики дан и показатељ свега што радимо на југоистоку Србије. Захвалан сам свима који су овај пројекат извели, а посебно амбасадору Жиофреу и Европској комисији, који су нам дали изузетно велики новац, како би се наша Србија развијала и била боље место за живот. Хвала европским пријатељима на сарадњи, коју изузетно ценимо", поручио је председник Вучић, истакавши да се ни у једној европској земљи не гради колико у Србији.

Пруга Ниш–Димитровград једина је деоница на међународном Коридору 10 која је једноколосечна и која до сада није била електрифицирана. У исто време, ова пруга представља и једину директну везу Србије и

"Европска унија са поносом ради заједно са Републиком Србијом на подршци изградње железничке обилазнице око Ниша и овај пројекат део је великог економско-инвестиционог плана за Западни Балкан који је покренут пре пар година, а којим се



Обиласку радова на модернизацији и реконструкцији пруге Ниш–Димитровград присуствовали су министар грађевинарства,

Реконструкција међународне њурије од Ниша до Димитровграда зајочела је 11. новембра 2023. године њодизањем сјарих колосека у близини месјта Сјаничење. Деоница Сјаничење–Пирот је њрва фаза радова у оквиру реконструкције и модернизације њурије Сјихево–Димитровград, у дужини од 86 километара.

Вредности њовора за реконструкцију ове деонице износи око 170 милиона евра, а рок за завршењак радова је њири и њо године. Извођач радова је конзорцијум фирми које њредводи бугарска компанија TRACE GROUP HOLD PLC, а у коме су још и CONSORZIO ARMATORI FERROVIARI S.C.P.A, START – ENGINEERING JSC.

финансирају велики инфраструктурни пројекти у региону", рекао је Жиофре и поручио да је ЕУ решена да помогне Србији у свом стратешком избору и амбицији да постане чланица Европске уније.

саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић, помоћница министра за железнички и интермодални транспорт Анита Димоски, генерални директори железничких друштва: "Железнице Србије" ад – Горан

Ацић, "Србија Карга" Душан Гарибовић, "Србијавоза" Иван Булајић, извршни директор "Инфраструктуре железнице Србије" Милан Нововић, представници локалне самоуправе и извођача радова.

Радови на прузи Београд–Ниш изводиће се у 3 фазе: прва обухвата радове до Велике



Плане, друга фаза до Параћина, а трећа до Трупала код Ниша.

Обилазна пруга око Ниша, дужине 22 километра, обухвата изградњу нове једноколосечне пруге, деоница Црвени Крст – веза са обилазницом (Пантелеј) и њену електрификацију. У току је тендерска процедура за изградњу ове обилазнице.

Б. Гордић
Фото: "Инфраструктура железнице Србије", "TRACE GROUP HOLD PLC"

Министар Весић поводом двогодишњице саобраћаја брзом пругом Београд–Нови Сад

Деценија железнице у Србији

"Изградњом брзе пруге од Београда до Новог Сада почели смо да враћамо поверење у српске железнице. Пуштање у рад брзе двоколосечне пруге био је историјски моменат у развоју железнице у Србији, баш као што је то под крај 19. века, била изградња прве пруге од Београда према Нишу, односно, изградња пруге Београд – Бар (1976), као највећег инфраструктурног пројекта у СФРЈ", рекао је министар Горан Весић поводом овог значајног јубилеја.

Почетак саобраћаја првог воза "Соко", који је пре две године кренуо брзом пругом између Београда и Новог Сада, означио је нову еру у развоју и модер-

Враћено њоверење у срјску железницу

"Број њревезених корисника возовима за велике брзине њовори да се њушници, када имају мојћности сјурној, комфорној и брзој железничкој њревоза, веома лако одлучују за овај вид њушовања. Све су њо фактори збој којих се враћа њоверење њушника у срјску железницу", закључио је министар ѡрађевинарсјива, саобраћаја и инфрасјруктуре.

низацији српких железница. Током две године саобраћаја на овој релацији, савремени и модерни возови: Соко,

Регио-експрес и Регио путнички возови, реализовали су близу 41.000 полазака у оба смера и превезли око седам милиона путника. Готово половину, или 22.000 полазака, остварио је воз "Соко", којим је превезено више од 3,5 милиона путника. Линија Београд – Нови Сад убраја се у најтачније железничке линије у Европи, нагласио је министар. Он је том приликом најавио и пуштање у саобраћај брзе пруге од Новог Сада до Суботице (у децембру ове године), те скорашњи почетак градње пруге до Ниша, којом ће се Београд, касније, преко Скопља и Солуна повезати са Атином.

Љ. Богдановић



Српско и словеначко железничко здравство

До још боље сарадње здравствених установа



Директор Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ примаријус др Владо Батножић и др Матеј Коленц, директор Железничког здравственог дома у Љубљани, потписали су 12. априла Уговор о пословно-техничкој сарадњи ове две здравствене установе. Уговор је потписан у присуству Аните Димоски, помоћнице министра за железнички и интермодални транспорт у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Горана Аџића, в.д. генералног директора „Железнице Србије“ ад и Петра Бохинеца, координатора Словенских железница. Овим уговором прецизирани су наставак и проширење међусобне сарадње, као и размена нових искустава којих је у свету медицине, нарочито у области медицине рада на железници, сваким даном све више.



Потписивању Уговора претходило је пријем делегације словеначких лекара код вршиоца дужности генералног директора „Железнице Србије“ ад, Горана Аџића.

„Желео бих да вас поздравим и пожелим вам добродошлицу у своје лично име и у име „Железнице Србије“ ад“, рекао је Горан Аџић.

„У саставу „Железнице Србије“ ад послује 5 зависних друштава. Једно од њих је Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ и могу да вам кажем да је ова здравствена установа једна од најбољих установа у Београду и шире“, рекао је Аџић и додао да је то утисак свих оних који користе услуге ове установе.

„Уз помоћ и подршку Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и Министарства здравља обезбеђена су средства и набављена је најмодернија медицинска опрема за дијагностику – скенер и магнетна резонанца. И не само то, обезбеђена су средства за спољашње и унутрашње реновирање амбуланти у Београду и широм Србије, чиме ће наши



здравствени радници добити још боље услове за рад“, закључио је Горан Аџић и овом приликом честитао јубилеј словеначким здравственим радницима – 100 година успешног рада и постојања.

Матеј Коленц, директор Железничког здравственог дома захвалио се на добродошлицу и рекао да су поносни на стогодишњицу постојања и нагласио да се значај њихове установе највише огледа у сегменту превентивних радних прегледа за потребе железнице, посебно одељења из области ОРЛ и других специјалистичких делатности: офталмологије, зубних амбуланти, лабораторије, психологије, урологије, гинекологије, рендгенске дијагностике и ултразвука. „Наша установа налази се на неколико локација као и Ваш Завод,



Вуковић и Ивана Радојевић Бошковић, кулуст.

траје већ 142 године, али и актуелну организацију и рад служби у свим центрима ове здравствене установе по Србији.



пружамо услуге из дерматологије, физикалне терапије и ортопедије и трудимо се да пружамо примарну заштиту у свим облицима који су нам на располагању“, рекао је Коленц.

Директор Завода прим. др Владо Батножић рекао је да је ова посета словеначких лекара одлична прилика да се размењу знања и искуства, као и да се ојачају везе ове две здравствене установе. Он је нагласио да и словеначке колеге имају сличне проблеме у пословању као и Завод и да су пред њима такође велики изазови.

„Морам и овом приликом да нагласим да без добре сарадње са железницом, посебно са нашим оснивачем, привредним друштвом „Железнице Србије“ ад наши добри резултати не би били могући“, закључио је прим. др Владо Батножић.

Словеначким здравственим радницима организована је и посета Железничком музеју. О музеју, историјату, његовим збиркама и сталној поставци говорили су директор Железничког музеја Страхинија



Словеначки здравствени радници су се на крају боравка захвалили домаћинима на срдечном пријему и гостопримству и том приликом су их позвали да у октобру посете Љубљану и буду гости на прослави јубилеја – стогодишњице успешног рада и деловања ове словеначке здравствене установе.

**Б. Гордић,
Н. Аврамовић,
Ј. Вебер**





Отворена летња сезона саобраћаја на Шарганској осмици „Носталгија“ поново у моди

Крцатим возом туриста из свих крајева света на тзв. петљи 8, отпочела је званично летња сезона на најатрактивнијој ускоколосечној железници Европе. Привилегију да у аутентичним природним лепотама златиборског краја ужива на

упитна. То је уосталом потврдио и први човек „Србијавоза“, Иван Булајић, који је 30. марта ове године, са сарадницима из ужичких секција за вучу и саобраћајно-комерцијалне послове, испратио прве путнике према станици Шарган Витаси,

провозало више од милион људи“, рекао је в.д. генералног директора „Србијавоза“ и најавио да ће већ од идуће сезоне саобраћај на Шарганској осмици бити употпуњен и локомотивом на парну вучу.

Ова вест свакако ће обрадовати најпробирљивије конзументе природних пејзажа Таре и Златибора, а таквих је овде из свих делова света. Према речима шефа Секције за СКП Ужице, Жељка Шпијуновића, само током минуле зимске сезоне, у клапарању вагона и писку локомотиве по мокрогорским тунелима и мостовима, уживало је близу три хиљаде путника.

„Иако је ранијих година туристичка посета „Шарганској осмици“ била у пропорцији 70:30 у корист странаца, светска пандемија изазвана вирусом Ковид 19, суштински је изменила поменути однос снага. Наравно да ни прошле сезоне није

Да се нагмаши резултат из 2019. године

„Дешавања у Европи утицала су на смањени број туриста из иностранства. Сугећи на ову прву годину, очекујемо добру годину. Убеђени смо да је могуће остварити чак и бољи резултат него 2019. године. Подсећања ради, тада смо превезли рекордних 90.000 путника“, рекао је на отварању летње сезоне шеф Секције за СКП Ужице Жељко Шпијуновић.

недостајало Кинеза, Немаца, Словенаца, Руса, па чак и Индијаца, али се сада њихов удео свео на око 40 %. Цифром од 75 хиља-



Вршилац дужности генералног директора „Србијавоза“ Иван Булајић са новинарима

(првој) редовној линији, изборило је 150 путника. Музејско-туристичка композиција „Носталгија“ састављена од рестаурираних вагона из двадесетих и тридесетих година прошлог века, отпочела је, тако, своју 21. мисију на деоници пруге која је пре, готово, стотину година повезивала Београд са Јадранским морем. Пословична заинтересованост домаћих и страних туриста за мокрогорско ремек дело градитељства никада није била

искористивши прилику да дежурном машиновођи пожели срећан пут и још једну успешну сезону.

„Шарганска осмица је бисер наше понуде. Поред воза „Соко“, најпопуларнији је производ међу путницима у Србији. Музејско-туристичка композиција „Носталгија“ има и много шири значај за комплетну понуду златиборског краја. О популарности ове пруге говори и податак да се за протеклих двадесет година њоме

да путника у прошлој години морамо бити поносни, јер не треба заборавити 2021. годину, када смо услед свих епидемиолошких мера, овде имали тек 40 хиљада гостију“, казао је Шпијуновић.

Музејско-туристички комплекс „Шарганска осмица“ није престајао са радом ни током кратке „зимске паузе“. Према речима Небојше Младеновића, саветника за туризам и угоститељство у компанији



Цена карће истиа као њрошле године

Поласци са њочетне станице Мокра Гора организовани су у уобичајеним интервалима од 10.30 и 13.30 часова, а њоком летњих месеци када интересовање за ову музејску њрују буде веће, њридогаће се и њрећи њолазак од 16.10 сати. Цена возне карће је њејромењена и износи 1.200 динара за одрасле њућнике, а 600 динара за децу од 6 до 14 године. За малишане до 6 година који долазе у њрајњи родитеља, њућовање чувеном „рућом 8“ биће бесњлајно.

која газдује смештајним капацитетима српских железница у Мокрој Гори, реновирање соба у „Коначишту Осмица“, као и срећивање станичног ресторана отпочело је у новембру 2023. године. Остало је, тврди он, да се заврши још пет соба, уради нови улаз и инсталира неколико сепареа у сали за ручавање, што свакако неће реметити пословање угоститељске филијале „Инфраструктуре ЖС“ у овом делу Србије.

„Прошле године смо завршили свих шест бунгалова и коначно их ставили у функцију. Добили смо, фактички, 24 лежаја на изузетно атрактивној локацији и већ те прве године остварили њихову попуњеност на нивоу од 60 %. Ми данас у Мокрој Гори можемо сместити 75 људи истовремено, будући да у станичној згради („Коначиште Осмица“), од раније имамо 25 соба које ћемо до почетка лета комплетно реновирали“, каже за „Пругу“ Небојша



Небојша Младеновић на отварању нове сезоне на Шаргану

Младеновић и успут саопштава да међу страним туристима по броју остварених ноћења убедљиво предњаче Кинези.

Неуобичајено топло време за ово доба године допринело је енормној попуњености смештајних капацитета у МТК „Шарганска осмица“, што нам је потврдила и управница Александра Милутиновић. Летње температуре ваздуха које су забележене пред крај марта месеца, дефинитивно су мотивисале домаће и стране туристе да похрле баш у овај део Србије.

зумевају вожњу возом „Носталгија“, уз обилазак лековитих извора „Беле воде“ и Дрвенграда“, каже колегиница Милутиновић.

Када је „Носталгија“ отпочела своје ново путовање ускоколо-сечном пругом изнад подножја Јатара, 30. марта, МТК „Шарганска осмица“ остварила је готово максималну попуњеност. Правовремено су одреаговале и колеге из „Србијавоза“, па су специјално за ту прилику, увеле и додатни полазак од 16.10 часова. Има



Традиција у амбуланту на Мокрој Гори

Златиборски железничари организовали хуманитарну акцију

Првој дана летње сезоне, Удружење железничара Златиборског округа „Кай њо кай“, организовало је у мокрогорској амбуланту традиционалну акцију добровољној давања крви. Хуманој мисији, до 13 часова њрикључило се укуну двадесет и њет наших колега из свих железничких друштва. Ово је њрема казивању њредседника УО Милисав Радојичића, била њек њрва у низу акција које ће радници „Инфраструктуре“, „Карија“ и „Србијавоза“ (из Ужица, Чачка, Краљева и Златибора) организовати до краја календарске године.

„Мокра Гора и даље је важна излетничка дестинација за госте који одседају на Златибору, Тари и у Бајиној Башти. Йуди овде долазе организовано преко туристичких агенција и такви излети најчешће подра-

ли лепше илустрације да се дочара популарност ове уникатне железнице у дивљем, носталгичном амбијенту – далеко од ужурбаности модерног живота.

А. Ранковић



„Инфраструктура железнице Србије“

Кинески дефибрилатори стигли у Београд

Железничке станице на траси пруге за возове великих брзина између Београда и Суботице први су железнички објекти у нашој земљи и међу првим јавним објектима у Србији у којима ће бити постављени аутоматски екстерни дефибрилатори. Први овакав медицински апарат за оживљавање

Донацију дефибрилатора примили су Милутин Милошевић, извршни директор „Инфраструктуре железнице Србије“, и прим. др Владо Батножић, директор Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“, а апарате им је уручио Леи Су, менаџер кинеске компаније „Мајндреј“.



Примаоци донације са представницима компаније „Мајндреј“

приликом изненадног застоја у раду срца биће постављен у Главној железничкој станици „Београд центар“, а потом у Новом Саду и Суботици.

У сарадњи са Црвеним крстом, „Инфраструктура железнице Србије“ примила је донацију од десет дефибрилатора, а укупна вредност донације је 1,3 милиона динара.

Примопредаја ових вредних уређаја обављена је 21. марта, у железничкој станици „Београд центар“, у присуству државног секретара у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Михајла Мишића и саветника министра у Амбасади Народне Републике Кине Џанга.

Извршни директор „Инфраструктуре



железнице Србије“ Милутин Милошевић захвалио се на овој вредној донацији и поручио да се железница развија и гради и да ће још бити инфраструктурних пројеката од важности за нашу земљу. Такође, нагласио је да је важно и поверење путника у железницу, које је из дана у дан све веће.

„Велико ми је задовољство што присуствујем данашњој примопредаји. Брза пруга Београд–Будимпешта је кључни пројекат повезивања коме велики значај придају председници Кине и Србије, Си Ђипинг и Александар Вучић“, рекао је Џанг.

„Данашња церемонија донације је пионирски и иновативни потез за оснаживање брзе пруге Београд–Будимпешта уз помоћ производа из области медицинске технологије. Комбиновањем две области сарадње обезбеђује се ефикаснија заштита здравља и безбедности путника који путују железницом“, истакао је Џанг, саветник министра у Амбасади Народне Републике Кине.



Директор Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ примаријус др Владо Батножић нагласио је да ће запослени ове железничке здравствене установе активно учествовати у обуци путника, али и железничког особља, како би могли да примене дефибрилаторе.

„Обавеза нас из Завода јесте да сада када имамо ове вредне апарате обучимо људе да их правилно користе и на тај начин, у случају потребе спасу људске животе.“

Председник Црвеног крста проф. др Драган Радовановић изјавио је да постављање дефибрилатора има велики значај за подизање свести о безбедности грађана на јавном месту, када је реч о изненадном срчаном застоју.

„Срчани застоји се често дешавају у ванболничким условима и животи људи зависе од оних који се у том моменту нађу поред њих. Ако се мере реанимације започну у три до пет минута, постоје велике шансе за оживљавање угроженог“, истакао је проф. др Радовановић.

„Живот је у твојим рукама“, у којој обучавају грађане како да спроведу мере реанимације и употребе аутоматски дефибрилатор.



Показна вежба Црвеног крста у примени дефибрилатора

„За последњих годину и по дана обучили смо 15 хиљада грађана употреби аутоматског



Према његовим речима, Црвени крст Србије већ три године спроводи акцију

дефибрилатора и мерама животне потпоре. Зато високо ценимо ову дивну донацију

фирме „Мајндреј“ и иницијативу српских железница да се на јавним местима, где се окупља велики број људи, као што су железничке станице, обезбеде ови медицински уређаји. А заједнички циљ нам је свима исти, да спасемо живот кад је то најпотребније, и због тога хвала вам што помажете да се грађани Србије на јавним местима осећају здравствено безбедније у наредним периодима“, истакао је председник Црвеног крста Србије.

Генерални менаџер компаније „Мајндреј“ Хонг Цао изјавио је да ће уређаји обезбеђивати основне мере здравствене заштите путника и изразио је задовољство што та компанија учествује у овом пројекту.

„Компанија „Мајндреј“ је једна од водећих медицинских компанија у свету и већ 15 година је присутна на српском тржишту и то у више од 100 здравствених установа широм Србије. Посебно бих истакао сарадњу са

Клиничким центром Србије и Клиничким центром у Нишу“, рекао је Хонг Цао.

Након примопредаје донације, представници Црвеног крста Србије у Прокопу су организовали и јавни час пружања прве помоћи код наглог застоја срца, уз примену мера оживљавања уз употребу ових апарата. Црвени крст овакве јавне часове одржаће и у железничким станицама Нови Сад и Суботица у наредном периоду. У свему томе учествоваће и запослени Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“.

Донирани уређаји биће распоређени дуж брзе пруге Београд–Суботица и знатно ће унапредити сигурност и здравље путника. Осим Београда, Новог Сада и Суботице, ови медицински апарати ће у наредном периоду бити постављени и у другим железничким станицама са великим бројем путника.

А. Стојковић
Н. Аврамовић

Сећање које не бледи

„Подсећање на жртве – путоказ за будућност“

Ове године, 12. априла, навршило се пуних 25 година од гранатирања путничког воза у Грделичкој клисури.

Као и претходних година, код моста изнад реке Лужне Мораве у Грделичкој

дице и њихове најближе погледамо у очи и да им кажемо да учествујемо у њиховом болу и да никада нећемо заборавити.

Те 1999. године железничари су сви као један стали уз свој народ и своју државу.

шест година. Повређено је 44, а троје настрадалих никада није идентификовано. Међу настрадалима у гранатираном возу била су и двојица железничара, кондуктер Зоран Јовановић, који је био на свом радном задатку, и његов колега Петар Младеновић, као путник. Железничка пруга и мост били су потпуно онеспособљени за саобраћај.

Као порука и опомена да се нешто слично никада и никоме не догоди, на мосту страдања подигнуто је спомен-облежје на коме је уклесана порука: „Не треба се бојати људи већ нељудског у њима“.

Сећање на жртве гранатираног воза, наше погинуле колеге и разрушену железницу не бледи. Железничари мост у Грделичкој клисури сматрају симболом страдања железничара и железнице.

У бомбардовању Савезне Републике Југосавије током НАТО агресије српске железнице биле су нападнуте 210 пута и том приликом је оштећено око 310 железничких објеката и постројења. Процењено је да су српске железнице током бомбардовања, услед срушених мостова, бомбардованих

Своје задатке извршавали смо савесно и предано. И то ће увек тако бити: и данас када земљу градимо у миру и сутра ако опет будемо морали да је бранимо!



Министар за рад, запошљавање, борачка и социјална питања Никола Селаковић

клисури окупили су се представници железничких компанија, локалне самоуправе, друштвених организација и бројни грађани да полагањем венаца одају пошту погинулим путницима гранатираног воза.

Окупљенима на комеморативном скупу обратио се министар за рад, запошљавање, борачка и социјална питања Никола Селаковић, који је рекао да ово место представља „симбол злочинства и да подсећање на жртве представља путоказ за будућност“.

„Докле год се будемо сећали своје прошлости и одавали пошту онима који су страдали борећи се за идеале и циљеве за које се боримо и данас, бићемо у стању да радимо вредно у садашњости и трасирамо пут нашој будућности“, рекао је Никола Селаковић.

„Велики светски историчар Хауард Зин написао је „Нема те заставе довољно велике а да покрије срамоту убиства недужних људи!“ Тако ни она њихова плава НАТО застава под којом је тада 19 најмоћнијих земаља на свету извршило агресију на нашу земљу није довољно велика да покрије њихову срамоту“, рекао је Иван Булајић, в.д. генералног директора „Србијавоза“ и наставио:

„Двадесет пет година чекамо правду, као зрно утехе, али правде изгледа за мале народе на свету нема. Тако да је наша одговорност још већа да сваке године дођемо овде и да памтимо.

„Дошли смо данас да одамо пошту недужно страдалима, али и да њихове поро-



Иван Булајић, в.д. генералног директора "Србијавоза" са железничарима

Нека је вечна слава недужно страдалима!“, рекао је Булајић.

Четврт века прошло од када је у 11.40 сати гранатиран међународни експресни воз који је саобраћао на релацији Београд–Ниш–Скопље–Солун. Два пројектила погодила су Грделички мост, а два воз. Трећи и четврти вагон били су тотално уништени, а локомотива и први вагон у великој мери оштећени.

Према званичним подацима, погинуло је 15 путника, а најмлађа жртва имала је само

пруга и станица, претрпеле укупну материјалну штету од око две милијарде немачких марака. Она друга штета, која никада неће моћи да се надокнади, мери се људским животима. Страдало је једанаест железничара, наших колега.

Никада их нећемо заборавити!

Б. Гордић

**Фото: "Србијавоз",
Министарство за рад, запошљавање,
борачка и социјална питања**

Новим законом у даље реформе

Виши степен контроле у јавним предузећима

Семинар о принципима и методологији примене новог Закона о управљању привредним друштвима у власништву Републике Србије, у организацији железничке компаније „Србијавоз“, одржан је 11. априла у Пословној згради српских железница. Запослени на руководећим функцијама у компанији, упознати су са принципима и методологијом примене одредби овог Закона који представља изузетно важан корак у даљој реформи јавних предузећа.

Иван Булајић, в.д. генералног директора „Србијавоза“ одржао је, путем видео везе из Мокре Горе, уводну реч и укратко истакао важност усвајања и будуће примене овог Закона.

„Усвајањем Закона о управљању привредним друштвима у власништву Републике Србије направљен је озбиљан корак у напорима државе да уведе корпоративно управљање и виши степен контроле у јавним предузећима. Претходници тог Закона су, пре свега, Стратегије државног власништва – управљање привредним субјектима, која је донета за период од 2021. до 2027. и Акциони план спровођења стратегије државног власништва. Акциони план означава послове које треба да изведу, са једне стране, држава, а са друге стране јавна предузећа, а све под мониторингом Међународног монетарног фонда. У Министарству привреде у току је конституисање управљачких тела за потребе власничког управљања државним предузећима. То значи да ће Министарство привреде, према овом Закону, бити орган који ће спроводити власничко управљање у државним предузећима и радити надзор државних предузећа. Оно што се од нас очекује, то је наравно да се стриктно придржавамо Акционог плана и да будемо проактивни у свему ономе што ми као државно предузеће треба да урадимо. Мој утисак је да се „Србијавоз“ до сада увек одговорно понашао и испуњавао све своје законске потребе и обавезе у року, тако да бих и у спровођењу овог Закона волео да се понесемо управо на такав начин, да будемо доследни и да ни на који начин не будемо ми ти који ће кочити спровођење овог Закона, чак напротив, волео бих да „Србијавоз“ буде предводник у том послу, у смислу да будемо међу првим државним предузећима која ће у потпуности применити све одредбе овог Закона“, истакао је Булајић.

Према његовим речима ово је и за „Србијавоз“ велика шанса за трансформисање у правцу једне ефикасне, транспарентне и одговорне корпорације.

–Мени је част што сам, као директор „Србијавоза“, на челу компаније у овом моменту, и што могу да дам свој лични печат и да поведем у том правцу одлучно спровођење овог Закона, јер заиста верујем да ако будемо спровели овај Закон како треба на нивоу целе државе и уколико сви ураде свој део посла, мислим да ће то унапредити и саму позицију државе и државне финансије, оценио је он.

После уводне речи, др Радомир Бусарац, др Рајко Ковић и др Мирослав М. Милојевић представили су учесницима семинара индивидуалне аспекте имплементације новог Закона са циљем унапређивања



Др Рајко Ковић

различитих државних органа према различитим јавним предузећима.

Сва велика јавна предузећа су генератор привредног развоја. Главни бенефит јесте унификација прописа и процедура, као и решавање проблема различите лоше праксе у управљању одређивањем јасних циљева и одговарајућих метода контроле успешности у њиховом остваривању. Још један општи циљ јесте одрживо и ефикасно управљање. Ефикасно – да остварујемо профит и веће приходе него расходе, а одрживо је суштина корпоративног



њихових компетенција за примену нових методологија и имплементацију корпоративног управљања заснованог на одредбама новог Закона и усвојеним стратегијама Владе Србије.

Суштина новог Закона јесте повећање ефикасности пословања предузећа у државном власништву кроз увођење јединствених параметара и стандардизације управљања. Ту се пре свега мисли на успостављање система веза и односа између власника (Република Србија) и менаџера (директора јавних предузећа), а под надзором новог радног тела које ће бити формирано при Министарству привреде Републике Србије.

Према речима др Рајка Ковића, главни разлог за примену новог Закона и успостављање новог радног тела јесте да се уједначе политике управљања и контроле

управљања – да буде конкурентно одрживо на дуги рок у економском, тржишном и финансијском смислу, објаснио је Ковић.

Један од основних предуслова за увођење оваквог типа управљања јесте трансформација јавних предузећа у друштва капитала (АД или ДОО) чиме ће се дефинисати тачан власнички портфел државе у јавним предузећима. Паралелно са тим активностима, ради се и на успостављању радног тела у Министарству привреде које ће бити задужено за надзор око 300 јавних предузећа. Са друге стране, очекује се да ће увођење централистичког управљања и одговарајућих механизма контроле, као и корпоративног управљања заузврат имати позитивне ефекте на привредни раст и јавне финансије у корист свих грађана Србије, навео је Ковић.

Н. Аврамовић



Саобраћајно инжењерство

Нова решења за старе проблеме

Крајем прошле године, у организацији Привредне коморе Војводине, одржан је округли сто на тему мера превенције ванредних догађаја у превозу опасних материја у коме су учествовали професори са техничких факултета, представници компаније „Србија Карго“ и приватни железнички оператери. Кроз примере добре и лоше праксе присутни су активно учествовали у размени искустава и професионалној дискусији а предложен је и скуп мера и активности у превенцији ванредних догађаја у железничком саобраћају. Тиме је још једном потврђено да је безбедност у железничком саобраћају високо на листи приоритета домаћих стручњака.

Већи обим превоза и појава приватних оператера на железничком транспортном тржишту Србије, уз радове на реконструкцији и модернизацији, наметнули су потребу за максималним коришћењем расположивих железничких траса. Управо из тог разлога, неке од предложених мера обухватају и инсталирање мерних

станица параметара возова и кола у близини станица смене саобраћаја и већих ранжирних станица. На тај начин би извештаји са мерних станица са прекорачењем одређених параметара, или на којима је утврђена потенцијална опасност, могли брзо и ефикасно да сигнализирају управљачу инфраструктуре и оператерима на потенцијалне проблеме у сврси њиховог брзог решавања и избегавања потенцијалног настанка ванредног догађаја.

Један од учесника скупа био је и инжењер Живота Ђорђевић, који је учесницима представио резултате својих анализа и радова на том пољу, што је и био повод за разговор са њим на ову тему.

Стари проблеми

Према речима др Животе Ђорђевића, руководиоца Пројекта за институционални развој у друштву "Железнице Србије" ад, који се овом проблематиком бави дуги

низ година, власник инфраструктуре и железнички оператери имају своје пословне циљеве које треба ускладити да би саобраћај ефикасно функционисао.

„До пре пар година код нас се одржавање сводило на уклањање последица кvara, тј. реаговало се на одређеној деоници тек када се појави грешка. За то време Европа и свет су већ далеко отишли испред нас, пре свега у праћењу стања средстава на железничкој мрежи, односно дијагностици, на основу које се спроводи одржавање. Пошто се у железничком саобраћају, у суштини, све своди на интерфејс точак-шина, постоји читав низ параметара који се успостављањем система за праћење стања возних средстава могу добити, а који заузврат представљају непроцењиве информације за формирање јасне стратегије одржавања и одговорног и ефикасног управљања железничком инфраструктуром“, објашњава Ђорђевић.

Неке анализе у железничком саобраћају показују да је око 60% ванредних догађаја

проузроковано појавом техничких неисправности делова железничког система, док је 40% њих последица пропуста радника који раде у оперативи или на одржавању. Модернизацијом железничких средстава постиже се све већи степен аутоматизације, чиме се смањује учешће људи у реализацији саобраћаја. Тиме фактички и опада утицај људског фактора на број ванредних догађаја. У свету су присутне намере да се утицај људског фактора на појаву ванредних догађаја сведе на минимум, а то је немогуће без увођења савремених система за контролу саобраћаја и дијагностику техничког стања возних средстава. С друге стране, у систему одржавања железничких возила важи максима „боље спречити него лечити“.

„Из аспекта поузданости железничких возила и безбедности железничког саобраћаја, најодговорнији склопови, поред система кочница, јесу осовински склопови, а посебно точкови од чијег лошег техничког стања прети опасност од исклизнућа воза са шина. Због тога је рано откривање дефеката точкова и увођење система за њихову детекцију у току вожње вишеструко исплативо“, истиче Ђорђевић.

Из доступних података није увек могуће јасно издвојити узрок исклизнућа за већину случајева, мада би већина техничких недостатака на возилима у неком тренутку, свакако, била откривена. Наравно, под условом да на одговарајућим локацијама постоји одређени број мерних станица за праћење техничког стања возила приликом обављања редовног саобраћаја. Смањивањем учешћа технички неисправних кола у процесу ранжирања, обезбедила би се и већа одговорност при спровођењу ранжирања и наметнула јасна обавеза у погледу одржавања колосека, скретница и свих других елемената у ранжирним станицама. То би знатно смањило могућност за прихватање описа узрока исклизнућа као што су „виша сила“, „склоп техничких околности“ и сл.

Модерна решења

Према Ђорђевићевим речима, стационарни системи мониторинга и дијагностике не зависе од старости, врсте возила и опремљености возног парка, пошто су потпуно независни у раду, што је и њихова највећа предност.

„Они се могу поделити на оне који се налазе у оквиру депоа и радионица и оне који се налазе на отвореној прузи, као и на стационарне системе за мониторинг и дијагностику механичких, температурних и електричних величина. Стационарни системи мониторинга и дијагностике који се

налазе на отвореној прузи прате стање механичког дела трчећег склопа, посредно путем мерења температуре и звука, као и непосредно, мерећи убрзања механичког дела током кретања, пратећи стање осовинских лежјаева, точкова и понашања склопа обртног постоља. Због оваквих карактеристика, ова врста стационарних система се поставља на „стратешка“ места

стварни превоз терета, а не само оно што је пријављено. Увођењем система мерних станица обезбеђује се да оптерећење пруге буде у границама дозвољеног, да нема пре-оптерећења које доводи до максималног трошења пруге и самим тим, максималног ризика од исклизнућа. Са друге стране, железнички оператер има мало другачије интересе. Пре свега, да



на прузи, где се очекује појава критичног понашања поменутих компоненти. С друге стране, они су само допуна стационарним системима мониторинга и дијагностике који су смештени у депоима. Потребна за врстом и местом инсталирања оваквих система дефинише се стратегијом одржавања и експлоатације оператера саобраћаја или железничке управе. Другим речима, неопходно је да српске железнице што пре започну увођење савремених технологија у складу са постојећим стањем“, каже Ђорђевић.

Говорећи о модерним решењима за техничку дијагностику, наш саговорник указује да се не смемо одрицати знања експерата који могу без посебних средстава да покажу у чему је проблем. Функцију техничког прегледа над средствима српских железница раније су обављали прегледачи кола (визуелним и звучним) чулним опажајима. Управо би они требало да добију посебну улогу у систему нових технологија, односно, да имају задатак више и да регистроване неисправности разврстају по разредима, како то већ функционисало у Аустрији.

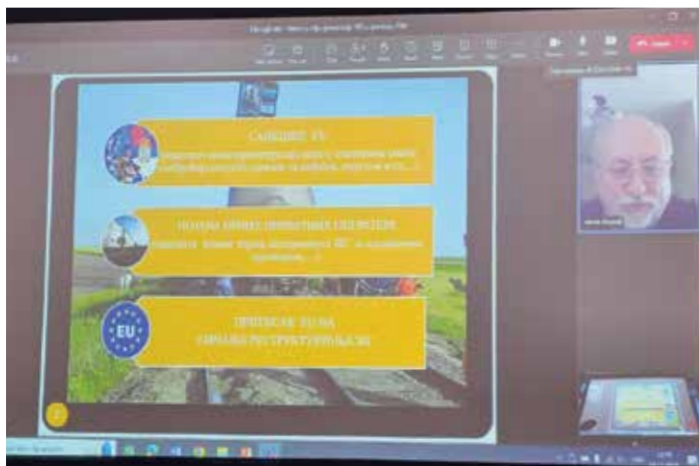
Ђорђевић истиче да је неопходно што пре почети са инсталацијом мерних станица за праћење параметара возова и кола, јер ће подаци прикупљени на тај начин бити од изузетног значаја како за власника инфраструктуре, тако и за превознике.

„Циљ власника инфраструктуре и јесте да превезе што је могуће више робе. Али, с друге стране, требало би и наплатити

користи националну и локалну мрежу. Пријављивање количина робе често није адекватно у односу на декларисане вредности (реално стање), а исто се односи и на стање возних средстава, тј. на ниво квалитета тих средстава. Повећањем брзине возова на инфраструктурној мрежи српских железница, повећава се и опасност од незгода услед оштећења точкова, осовинских лежишта или кочница. Управо се таква оштећења могу, у почетној фази, констатовати на основу повећања температуре, што се визуелно не може уочити. То је један интерфејс који се стално прелама. Да би се удовољило захтевима потребно је једнозначно дефинисати стање возила и инфраструктуре како би уопште могли ући у неку коректну дискусију. За тако нешто, управо би подаци са мерних станица могли бити драгоцени“, сматра др. Ђорђевић.

Сва ова питања у сталном су фокусу дела стручне јавности, што потврђује и чињеница да се на том пољу струка редовно окупља како би разматрала поменути проблематику. Неки предлози за мере и активности у превенцији ванредних догађаја већ су донети и упућени надлежним републичким органима. Без иновирања системских решења заснованих на добрим примерима праксе из развијенијих земаља, ограничавају се ефекти реконструкције и модернизације железничке мреже у Србији. То никоме није у интересу.

Н. Аврамовић





Железничка станица Нови Сад

При крају радови друге фазе реновирања

Тачно пола века након отварања станичне зграде (пуштена у рад 1964.) дочекали су новосадски железничари да и "стара дама добије своје ново рухо". Изградњом пруге за велике брзине и доласком нових електромоторних гарнитура, железница у Новом Саду дефинитивно проживљава ренесансу. Након завршетка прве фазе реновирања станичне зграде, одмах је приступљено радовима у ентеријеру и екстеријеру. Радови су се изводили по планираној динамици, па су од овог пролећа у завршној фази. Тренутно се сређује вестибил станице, односно, просторије у којима ће се налазити путничке благајне, пошта, банка, киосци. У згради је извршена комплетна замена електроинсталација, водоводне и канализационе мреже, а због

специфичности и комплексности објекта накнадно се мора урадити систем за вентилацију.

зидовима. При крају су и интервенције на новој галерији у вестибилу где ће бити отворено неколико локала. Недавно су



Према речима Жељка Кнежевића, шефа станице Нови Сад, сада се постављају камене коцке на улазу у станицу из правца

завршени радови на везној надстрешници на првом перону, па сада путници имају потпуну заштиту од кише и снега. На читавој

Настављени радови на расцупници Сајлово

Поред реновирања станице Нови Сад, уједно се одвијају и радови на изградњи нове њуке за велике брзине ка Суботици. Расцупница Сајлово скоро да је завршена. Поменути њука веома је важан у новосадском железничком чвору, ишли се одише одвајају њуке ка Сомбору, Суботици и Зрењанину. На новој траси између Сајлова и Руменке израђен је нови железнички мост на каналу Дунав-Тиса-Дунав, док су радови на новом мосту, преко истој канала, изводе за употребе њуке Нови Сад Шерешина-Сајлово-Римски Шанчеви-Орловац. Због наведених радова, Шерешин саобраћај се у наредних шест месеци неће одвијати према Банату. Нови колосеци су иставаљени, ишво, чийавом трасом њуке. Сва је њулика да ће у другој њоловини априла ишћочети ишћивање нове конџактне мреже на њружној деоници Нови Сад- Врбас.

града, док се у вестибилу постављају керамичке и камене плоче по бочним

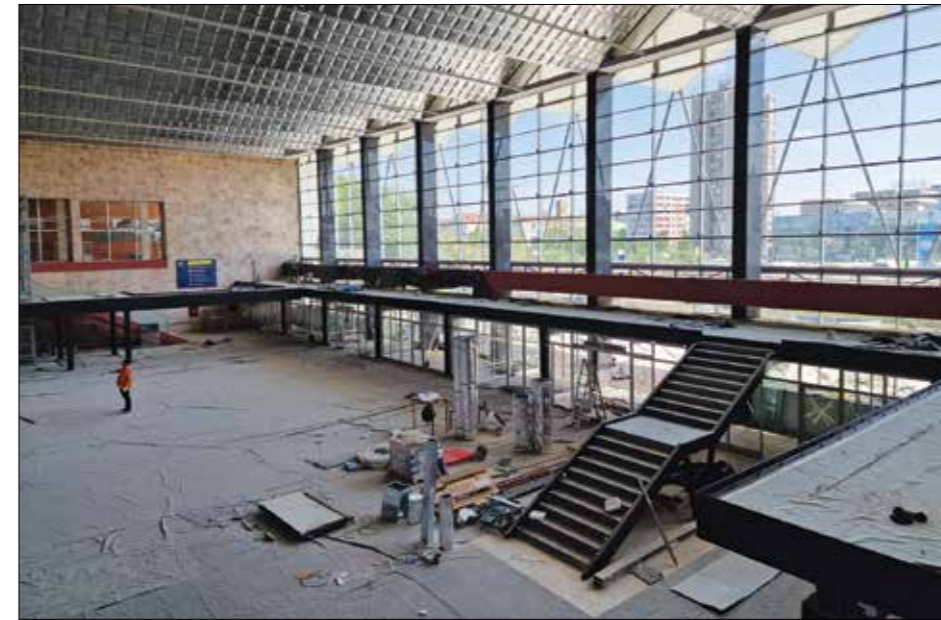
станичној згради завршено је постављање нове ПВЦ столарије. Нови лифтови (веза



потходника и перона) увелико су у функцији. Мали парк са мини фонтаном који је био унутар саме станичне зграде такође ће бити реновиран. Уређење зеленила предвиђено је за крај пролећа када буду завршени радови на екстеријеру станичне зграде. Сви колосеци у станици су електрифицирани и пуштени под напон. Саобраћајно станично особље већ је усељено у реновиране просторије са инсталираним уређајима

бити пуштена у рад нова трафостаница која ће снабдевати електричном енергијом све станичне објекте.

„Врло брзо ће бити завршен и пуштен у рад савремени систем вентилације који ће, у зависности од годишњих доба, хладити или грејати све просторије. На делу станичног простора у непосредној близини аутобуске станице, изводе се радови на постављању нових резервоара за хидрантску мрежу.



за електронско управљање скретница и сигнала. У некадашњој свечаној сали поставља се нова опрема за телекоманду, а узводе је кинески стручњаци. Ускоро ће

Поред будућег резервоара, грађевинари су тренутно ангажовани на темељу новог дизел-агрегата за електричну енергију. Радови на постављању стубова за GSMR

антену и пратеће опреме у међувремену су завршени, па ће комплетно постројење ускоро бити пуштено у рад“, каже за „Пругу“ Жељко Кнежевић.



Од 2. марта, са новосадске станице поново саобраћају путничке возови за Богојево, Сомбор и Суботицу. Због тога је на станици нешто већи број путника. Гашењем старе ложионице која се налазила у новосадском насељу Детелинара, административне службе Вуче возова, ЗОВС-а, ТКС-а, помоћног и ватрогасног воза – пресељене су на новосадску станицу (у реновиране канцеларије на спрату), док се просторије „Србија Карга“ и даље налазе у станици Нови Сад теретна.

Ј. Вебер

Заједничка акција

За зеленију железницу

Покрет горана Војводине, компанија "Вега ИТ" из Новог Сада и „Инфраструктура



железнице Србије“ реализовали су акцију озелењавања простора на подручју Сремских Карловаца у околини надвожњака, као и на путу поред брзе пруге који води до Дунава (1.650 m). Акција је одржана 16. марта 2024. године као завршни део кампање „Врати природи“ (Вега ИТ), којом су прикупљена средства за пошумљавање.

У организацији удружења Покрета горана Војводине, направљено је идејно решење за озелењавање, припремљен је терен за садњу, избушене рупе, набављене саднице и одржана обука волонтера. Акцији је присуствовало 70 волонтера из четири "ИТ" компаније, Покрета горана, ЈКП „Белило“ из Сремских Карловаца и представника „Инфраструктура железнице Србије“. Засађено је 170 дрвенастих садница кугласте, стубасте и жалосне форме, односно, 120 жбунастих садница



између коловоза и бицикличке стазе. На излазу из потходника у близини надвожњака засађене су домаће врсте типичне за локалитет у близини реке Дунав. Намера Горана Војводине је јесте да у наредном периоду поставе дрвене клупе дуж стазе за шетњу и наставе са озелењавањем овог простора.

Фото: ИЖС С. Јочић



Свечаност проглашења престонице културе Србије за 2024. годину

Ужице и званично престоница културе Србије

Нови сјај станичне зграде у граду на Ђетињи

Свечаном церемонијом у оквиру програма „Празник светлости“ на Тргу партизана, Ужице је 21. марта проглашено српском престоницом културе. У амбициозно осмишљеном програму за наредних дванаест месеци, предвиђена је реализација преко две стотине културних садржаја. Истина, ужички железничари су се побринули да „ново рухо“ станичне зграде дође у престоницу Златиборског округа. Савршеном комуникацијом са носиоцима власти у локалној самоуправи и још бољим тајмингом у спровођењу планираних интервенција на станичном екстеријеру, руководиоци овдашње Секције за саобраћајне



Александар Пенезић, шеф станице Ужице

Према речима Александра Пенезића, шефа станице Ужице, иницијативу за улепшавање станичне фасаде, као и самог простора испред улаза у путничку чекаоницу, покренула је градска власт одмах после новогодишњих празника. Радови на станичном екстеријеру започели су већ почетком фебруара уз сагласност пословодства „Инфраструктуре железнице Србије“, тако да је било довољно времена да се све замисли наших колега у Секцији за СП успешно окончају пре заказане церемоније.

„Све што смо у разговору са председником градске скупштине, који је такође железничар, изнели као предлог за станичну зграду, добили смо експресно.

У најкраћем року су нам доставили 17 лед панела, који су инсталирани тако да станица ноћу, заиста, спектакуларно сија и буквално доминира градом. Посађено је неколико туја, постављено тридесетак жардињера са украсним биљем, замењено око десетак квадрата старих бехатон плоча и након много времена, освежено двадесет клупица за седење на станичном платоу са преко стотину нових дрвених штафница. Испоручено нам је, такође, пет уградних панела од по 24 вата за потходник, па су се и наши људи из ЕТП-а укључили средивши комплетну расвету унутар зграде, будући да је и градска расвета била „зрела“ за мењање. У склопу поменутог улепшавања сређено је и то, па данашњи прилаз паркингу и главном улазу даје потпуно другачији доживљај уколико згради прилазите аутом или пешице“, каже за „Пругу“ дипл. инж. Александар Пенезић, први човек ужичке станице.

Украс прага

Након калиталних грађевинских захвата на станичној згради (2019), када је реконструисана стаклена кулола и изостављена нова кровна конструкција, недавно ремонтовани лифти за људима који су већ и зајослене, искључиво је заслуга пословодства „Инфраструктуре ЖС“. Одговорношћу и посвећеношћу ове команије према згради железничке станице, истинском украсу прага, благовремено је изражан љубави ка једној од значајнијих историја у историји златиборског краја.



послове („Инфраструктура ЖС“), створили су, за непуних месец дана, потпуно другачији амбијент испред монументалног железничког здања које својом локацијом и робусношћу доминира градом пуне четири деценије.

Према речима нашег саговорника, ангажована је и једна локална фирма која је освежила читав степенишни простор из правца Поште, односно, пешачке коридоре који воде до станичних перона. Окренути су ходници унутар зграде, офарбане све жардињере на улазу у потходник.

„На платоу испред зграде постављени су и тзв. зелени теписи на земљаним површинама, а на првом станичном перону развучене су штампане цираде са логом Ужица као престонице културе“, реферише Пенезић напомињући успут да су осим лед расвете у путничкој чекаоници, све остало обезбедили преко локалне самоуправе.

Да је Ужице град велике стваралачке енергије и огромног културног потенцијала, потврђују и свеже осликани мурални на бетонској оплати фасаде. Ученици средње



„Допринос младих уметника у оплеменитвању целокупног овог простора је немерљив. Даривали су своје знање и труд

комфор у улепшаном радном простору. Путници са огромним пртљагом сада за „тили час“ могу са станичног платоа стићи на перон (три спратна нивоа), што је велика ствар, имајући у виду да је за многе од њих најзахтевнији део путовања било управо то пењање степеницама (са почетног нивоа – 1) до уласка у воз (на нивоу + 2).



уметничке школе први су неимари који су сопственим скелам стигли на лице места и великодушно понудили своје услуге

као истински локал патриоти, а било их је овде покатака и двадесеторо током дана“, не крије задовољство колега Пенезић и с тим у вези саопштава дефинитивно најважнију информацију за путујући свет који возовима пристиже у овај део Србије. Станични лифт који није радио, готово, тридесет и кусур година, поново је у функцији од новембра 2023. Инсталирана је нова кабина са комплетном електроником, па се ужички железничари, ево већ, пет месеци привикавају на давно заборављени



„Инфраструктури ЖС“. Све је одрађено на чисто волонтерском плану. Ђаци су сами допремили материјал за осликавање препознатљивих локалних мотива, радећи у групама бар неколико недеља све док степениште које води према путничкој благајни није засијало портретима наших знаменитих људи.



Пред Ужичанима је једна више него занимљива година, испуњена квалитетним културним програмима и садржајима. С обзиром на то да су култура и уметност овог дела земље препознатљиви широм света, нема сумње да ће Ужице испунити сва очекивања и исписати нове странице у богатој историји града.

А. Ранковић



Станица Зрењанин

Ремонтом банатске магистрале до већег обима робног превоза

Запослени у зрењанинској испостави „Србија Карга“ већ дужи време бележе смањени обим превоза. Привреда у граду на Бегеју није више снажна као пред крај двадесетог века, а постојећа пруга Панчево–Зрењанин–Кикинда (на деоници од Лукићево преко Зрењанина до Кумана), одавно је „зрела“ за ремонт. Због тренутног стања наведене деонице, теретне композиције се товари у мањем обиму. Вуку их локомотиве са мањим осовинским опрећењем што, такође, повећава трошкове и саобраћајну ситуацију на овом простору чини сложенијом. Према речима Горана Манчева, шефа зрењанинске станице за превоз робе, највише теретних возова у току месеца саобраћа на релацији Панчево–Зрењанин–Елемир за потребе нафтохемијског комплекса.

„Наша служба у Зрењанину, не тако давно, имала је велики обим посла. Тада су углавном радиле фабрике које су користиле наше услуге. Зрењанин је имао преко 30 km индустријских колосека само у функцији некадашњег привредног гиганта, ПИК „Серво Михаљ-а“. У склопу овог комбината пословале су Фабрика сточне хране, Шећерана, ИПОК, Фабрика месних прерађевина „БЕК“, којима је железница свакодневно довозила и одвозила сировине, репроматеријале и готове производе. Ту је била и надалеко позната Фа-

и хемијску индустрију у Елемиру, НИС–ТНГ и ФСК који су још у функцији. Све у свему, потенцијал и даље постоји. Има наговештаја да ће неке од наведених фабрика у скорој будућности, ипак, препознати значај и предности ове врсте превоза, па ће се пронаћи начин да се железницом поново транспортује различита роба“, истиче Манчев.

Станица Зрењанин послује у склопу Секције за превоз робе са седиштем у Панчеву. Територија коју покрива канцеларија у Зрењанину простира се од станице Томашевац до Кикинде и границе са Румунијом, као и до Чоке на прузи

„Линіони“ ускоро на српским пругама

Представници кинеске фабрике јумених производа „Линіони“ у Зрењанину, изразили су недавно жељу да своје производе превозе железницом. Да би се то реализовало, неопходно је у станици „Зрењанин фабрика“ ремонтovati утоварне колосеке и рампе. Свим у вези, разматра се могућност изградње једног индустријског колосека којим би ова станица била повезана уједно са новоотвореном фабриком.

Банатско Милошево–Сента–Суботица. Канцеларије зрењанинског „Србија Карга“ налазе се у станици Зрењанин теретна и



Горан Манчев, шеф зрењанинске станице

ничара). Под ингеренцијом зрењанинске станице налази се и канцеларија „Србија Карга“ у Кикинди која, такође, има седам запослених (троје возовођа, двоје транспортно-комерцијалних техничара, једног маневристу и једног оперативног помоћника шефа станице). Када је у питању повећање обима превоза робе и довођење нових комитената, додатни проблем, свакако, лежи у лошем стању утоварно-манипулативних колосека дуж читаве пруге (од Панчева преко Зрењанина и Банатског Милошева, па све до Кикинде и Чоке). Захтеви за ремонт тих колосека упућени су „Инфраструктури железнице Србије“, али није познато када ће доћи на ред за ремонт.

Тренутно су највише ангажоване композиције које превозе хемијске производе и супстанце за потребе хемијског комплекса у Елемиру. То су маршрутни возови који саобраћају од панчевачке нафтне индустрије, Петрохемије и ХИП Азотаре до елемирачке станице и даље индустријским колосецима НИС, ТНГ и ФСК, дужине око два и три километра, до индустријских постројења. Тих возова је у просеку два до три пара недељно, а треба поменути и то да кроз зрењанинску станицу недељно прође десетак транзитних возова који саобраћају из Суботице и Кикинде ка Панчеву, односно, Београду. Утовара и истовара практично нема већ извесно време, осим спорадичних случајева истовара грађевинског материјала и грева за потребе неколико зрењанинских приватних стоваришта.

Ј. Вебер



брика радијатора, затим Фабрика уља „Дијамант“, СИБА, Шинвоз (стара и нова фабрика), „Термотоплана Зрењанин“. Треба поменути и индустријске колосеке за нафтну

то у склопу теретног магацина. На платном списку у овом службеном месту је седам запослених (шеф станице, троје возовођа и троје транспортно-комерцијалних тех-

Интензивирани радови на прузи Орловат–Зрењанин фабрика

Нови изглед банатске магистрале

Вредни неимари новосадског „ЗГОП“-а, током априла, интензивирали су ремонт банатске магистрале (пруга број 202) на потезу: Орловат–Лукићево–Зрењанин. Радови се изводе између станица Лукићево и Зрењанин фабрика, првенствено због ојачања горњег строја пруге, односно, повећања осовинског притиска на стандардних 22,5 тоне. Према речима Душанке Деспот, шефице зрењанинског ЗОП-а, радови на овој деоници започели су 20. фебруара, а по уговору је предвиђено да трају 270 дана. Стара колосечна решетка већ је замењена новом (на отвореној прузи) у дужини од 7,5 километара. У станици Лукићево, остало је да се замени колосечна решетка на другом пролазном колосеку (дужине 610 метара), те да се инсталирају 4 нове скретнице. Добрим резултатима на терену допринели су и одлични временски услови, тако да се за сада све одвија по планираној динамици. Грађевинска механизација, као и управа градилишта новосадског „ЗГОП“-а налазе се у станици Зрењанин фабрика. Управа је у

свакодневном контакту са представницима „Инфраструктуре железнице Србије“ која врши надзор над изведеним радовима.

ће радови бити настављени и до Кумана, чиме ће бити комплетирана цела банатска магистрала. Наведени радови планирани су



Након завршетка ове деонице кренуће се у припрему ремонта од станице Зрењанин фабрика до станице Зрењанин. Касније

за следећу годину, под условом да се за ове намене обезбеде неопходна средства.

Ј. Вебер

Врбас

Почеле припреме за испитивање контактне мреже

Изградња нове пруге за велике брзине, на деоници од Новог Сада (преко Врбаса) до Суботице, у завршној је фази. Радови на железничкој станици у Врбасу и новом вијадукту интензивирани су почетком марта. Поред грађевинских захвата на вијадукту и пратећим инфраструктурним објектима, приводе се крају и радови на контактної мрежи. Запослени у Сектору за ЕТП отпочели су са техничким припремама за испитивање контактне мреже, а читав систем стављен је под пуни напон од 15. априла. Погољни временски услови и ажурност грађевинара скратили су првобитне рокове па ће испитивања на комплетној траси, од Новог Сада до Суботице, почети најкасније у септембру. Уколико све буде у реду, редован железнички саобраћај на поменутој деоници биће успостављен већ у децембру. Да подсетимо, пруга за велике брзине од Новог Сада до Суботице биће изградњена за брзину до 200 km/h у

дужини од 108 километара. На читавој траси железничког коридора гради се милиона долара. Главни извођач је кинески конзорцијум, а радове свакодневно



укупно 59 објеката, а реконструишу се и све железничке станице. Вредност инвестиције износи милијарду и две стотине

прате и контролишу представници „Инфраструктуре железнице Србије“.

Ј. Вебер

Ђорђе Миличић, заменик шефа Секције за СП Ужице

Експерт за транспорт опасне робе

Ретки су железничари за које ће колеге у секцији готово једногласно утврдити да су истински ауторитети у области саобраћаја. Један од таквих управо је Ђорђе Миличић (55), одскарашњи заменик шефа Секције за СП Ужице. Без дилеме, најеклатантнији пример посвећености и сталног усавршавања у својој струци. Мада се у његовој фамилији хлеб никада није зарађивао са лопарићем у руци и шапком на глави, чини се да је родни Добој са статусом другог највећег чвора у СФРЈ, дефинитивно трасирао животни пут нашем саговорнику. Дипломирао је на Саобраћајном факултету у Београду истог дана када је (за време НАТО бомбардовања) срушен Авалски торањ, па је тако, вели, одмах научио како да се носи са изазовима који су му кроз каријеру „често компликовали пут“. У свет пруга и возова закорачио је 24. маја 1999. године, предавши своју радну књижицу „Железницама Републике Српске“ и то баш у граду где је одрастао. Кроз године искуства, од приправника до високих позиција, стицао је драгоцену знање и вештине, а невероватном марљивошћу брзо завредео поверење колега и надређених. По завршетку приправничког стажа Ђорђе је напредовао до позиције помоћника шефа станице у Добоју. Његова способност да се носи са изазовима и ефикасно решава проблеме донела му је репутацију поузданог стручњака. За посвећеност послу награђен је пре него што се и сам надао, па је са места инжењера за контролу реда вожње, експресно именован на позицију главног инжењера за експлоатацију.

„У српским железницама сам од 2003. године. Када сам се због супружног посла коначно преселио у Бајину Башту, а потом запослио у ужичкој Секцији за саобраћајне послове, увелико сам познавао методологију израде реда вожње. У оно време кроз Добој је пролазило доста међународних возова са опасним теретом (најчешће: нафта из Рафинерије Босански Брод, уље из Рафинерије Модрича, гас и нафта који су у луку Плоче стизали танкерима, железнички транспорт НАТО трупа на релацији Амстердам – Бања Лука...), У контролу пропусне моћи пруге био сам упућен до најситнијих детаља, тако да сам са тим знањем стигао у Србију, на Крстовдан 2003. године“, каже за „Пругу“ колега Миличић, чији је лидерски таленат у компанији примећен

Породица на њеном месту

Изван своје професионалне сфере, Ђорђе је узоран сујруј и њоносни оцац двоје деце. Ђерка Милица айсолвенци је на Економском факултету у Њресџоници, док је син Михаило ѡек закорачио у ѡрву јодину сѡудија на Машинском факултету Универзитета у Београду. Њејова јодршка јородици не само да ја је начинила бољим човеком већ му је (ѡврди) јружила и догајну мојивацију да јосѡјане врхунски експерт у области железничкој ѡрансѡорѡи.

вероватно и пре него што се осушило мастило на његовом свеже потписаном радном уговору у Немањиној б.

Поред успешне каријере, остао је Ђорђе веран и својим академским коренима, што потврђује и чланство у Друштву дипломираних инжењера саобраћаја, где је присутан од самог оснивања.

„Чим сам стигао у Секцију, распоредили су ме на место водећег инжењера технолога за саобраћајне послове. Осим обиласка подређених службених места и појачаног надзора над радом извршног особља, између Ресника и Бијелог Поља, имао сам и

саветодавну улогу у области транспорта опасне робе на барском коридору. Увек сам и до краја био привржен својој струци због чега сам у свакој могућој прилици био присутан на семинарима које је организовао Саобраћајни факултет у Београду. У међувремену сам стекао лиценцу за вештака из области саобраћаја, чиме



Ђорђе Миличић, заменик шефа Секције за СП Ужице

сам потврдио компетенцију на овом послу“, каже за наш лист доскарашњи руководилац техничко-технолошког одељења у ужичкој испостави „Инфраструктуре“.

Разговарајући са Миличићевим колегама у граду на Ђетињи, закључили смо да се о авантуристичком нерву овог духовитог Босанца говори једнако бираним речима колико и о његовим стручним лиценцама, због којих је прокрстарио читав континент. Користећи ФИП-ову легитимацију посетио је, каже, бројне европске железнице, укључујући словеначку, аустријску, швајцарску и немачку, а успут стигао да скокне и до Холандије, Данске, Шведске, тек колико да сагледа сложеност различитих транспортних система. Имао је ретку привилегију да у пробраном друштву страних инжењера, пре неколико година, посети румунско Министарство железничког саобраћаја и тамошњи Центар телекоманде у Букурешту, „завириши накратко“ у железничку луку Констанца на обали Црног мора.

„О комплексности саобраћајних система доста тога сам научио кроз праксу у зрелим годинама. За некога ко је стално отворен према знању, није ми проблем да признам да сам додатно обогатио своје разумевање материје чак и на недавно одржаном семинару Привредне коморе Војводине. На том, за мене важном догађају, где се расправљало о транспорту опасне робе, учествовали су представници Војске Србије, МУП-а и Савезне управе царине. То ми је доста значило, нарочито у каснијим ситуацијама када сам координирао сложеним операцијама са прецизним планирањем и стратешким размишљањем, јер све те ствари захтевају способност руководиоца да се брзо прилагоди променљивим условима на терену“, реферише Ђорђе Миличић, човек са максимално коректним односом према својим сарадницима. У то смо се лично уверили сведочећи његовој отвореној комуникацији са шефом станице Косјерић, а потом и са шефом Оперативног одељења Пожега. Нема никакве дилеме да „Инфраструктура ЖС“ у овом делу Србије има врхунског професионалца у својим редовима. Посматрајући Ђорђа, пословни и лични подухвати на највишем нивоу сасвим су могући и изводљиви. Треба вам само, каже он, чврста воља и велика љубав према послу од кога живите.

А. Ранковић

TRACE

TRACE GROUP HOLD PLC

Trace Group Hold PLC Ogranak Beograd
Ul. Kneza Miloša 9/V
11000 Beograd

Тим компније „Trace Group Hold PLC“

О изградњи железничке инфраструктуре на деоници Ниш–Димитровград

Стојко Мешков, инж., директор „Trace Group Hold PLC Ogranak Beograd“



Компанија „Трејс“ у Србији ради на транспортној повезаности Европе дуж Коридора 10 – изградњом магистралног пута у Грделичкој клисури, а сада и на железничком пројекту модернизације и рехабилитације пруге на деоници Ниш–Димитровград. Обе трасе пролазе кроз клисуру – Грделичку и Сићевачку, обе су комплексне за имплементацију са инжењерске тачке гледишта, али су потпуно различите. Аутопут кроз Грделичку клисуру је подразумевао изградњу нове трасе са много препрека и косина, док на пројекту железнице радимо на већ изграђеној траси, коју је потребно модернизовати под текућим саобраћајем, радимо у тзв. „затворима пруге“ од по 36 сати. Наш тим чине српски и бугарски инжењери, доказани професионалци у изградњи железничке инфраструктуре, који своје искуство и знање преносе на млађе колеге. Железничка пруга Ниш–Димитровград део је главног коридора теретног и путничког саобраћаја на територији Србије. Просечна брзина кретања пре почетка грађевинских радова на већем делу трасе била је до 30 km/h. Након успешног завршетка овог пројекта, возови ће се кретати брзином од 120 km/h. Осим грађевинских радова на отвореној прузи и у станицама, изводе се и радови на електрификацији и инфраструктури телекомуникација и сигнално-сигурносног система, тј. деоница ће бити интероперабилна и испуњаваће европске стандарде у железничкој инфраструктури. Српске железнице су део паневропског саобраћаја и последњих година кренуло се са озбиљном модернизацијом. Краткорочно, предстоји неколико тендерских процедура, међу њима за пругу Ниш–Београд и Ниш–Скопље. Верујем да ће компанија „Трејс“ наставити да ради на пројектима модернизације железничке инфраструктуре у Србији.

Васил Шилов, инж., руководилац пројекта



Овај пројекат је велики изазов за сваког инжењера. Издвојио бих радове који ће се изводити у Сићевачкој клисури – 20 km без прилаза са стране железничкој прузи, са једне стране је река Нишава, са друге стрме планине. Радови се изводе у условима 36-часовних затвора – мењају се шине, прагови, насип и др. и на крају 36-ог сата је све ново. Затим се пушта саобраћај. За затвор пруге је важно да предвидите шта можете да реално урадите. За сада смо радили макс. 460 m пруге за 36 сати, што уопште није лоше. Организација рада је кључна (локације депоа, број машина и људи, правилно управљање механизацијом). По уговору, само једном је предвиђена потпуна обустава саобраћаја на 3 месеца, када модернизујемо трасу у клисури. Развијамо технологију имплементације, с обзиром на значај и обим радова, припрема за њихову реализацију почеће најмање 6 месеци унапред. Рад у затворима пруге захтева одличну логистику, координацију између различитих екипа на градилишту и одличну комуникацију са свим инжењерима на градилишту и у канцеларијама, наручиоцем и надзором изградње. Сви смо заинтересовани да се овај велики пројекат реализује. У ту сврху радимо као добро подмазана машина. А сада, да се вратимо радовима на следећим по реду метрима пруге Ниш – Димитровград, предвиђеним за реконструкцију.

Мирослава Милојевић, инж., одг. извођач радова за горњи строј

Радим на два паралелна железничка пројекта, од којих сваки има специфичне изазове. Рад је изузетно занимљив, технологија у односу на путне пројекте је другачија, потребна је свакодневна комуникација са свим учесницима, у динамичном окружењу. Екипа „Трејса“ је млада, влада тимски дух и све је усмерено на извођење радова на Пројекту. Функције сваког члана тима су јасно дефинисане, при чему је свако спреман да помогне када неко „зашкрипи“, нема довољно времена или му је потребна помоћ. Менаџмент је увек на располагању да пружи помоћ, ако је то потребно за обављање свакодневних активности.



ПРИЧЕ ИЗ УПРАВЉАЧНИЦЕ

Саво Везелић, машиновођа у Секцији за вучу Ужице

Дан за памћење

Иако је на дан интервјуа за „Пругу“ велико користио годишњи одмор, колега Везелић (39) стигао је на договорено место тачно у минут. Ваљевски зет Саво, кога железничари дуж барске пруге уз Колубару доживљавају као најближег рођака, појавио се прохладног мартовског дана у беспрекорно испеглаој службеној униформи, упркос чињеници да у кабину „Штадлер флирта“ не мора ући наредних десет дана. Специјално за ову прилику, дошао је из Беле Земље у центар Ужица како би читаоцима нашег листа дочарао своја управљачка искуства, лишена романираних „пост-фестум казивања“ којима су наши саговорници често склонили.

Са железницом, каже, никакве везе не би имао да га Данијел, друг из најранијег детињства није одвукао на ту страну. Најближа станица (Сушица) била је удаљена добрих пет километара од његове куће, па је пругу врло ретко користио. Возови су га чак и фамилијарно заобилазили. Осим прадеде по мајчиној линији, нико у Везелићима плаву униформу пре њега није обукао. Наместило се тако да Саво свој младалачки несташлук у Белој Земљи замени, готово, у једном дану одласком у београдски ЖТШ на даље школовање. Искључиви „кривац“ за такву одлуку био је његов садашњи кум Данијел, дете из старе железничке породице. Тај је, вели наш саговорник, увек знао од ког ће посла зарађивати за живот.

„Уписао сам смер „механичар шинских возила“ и врло брзо се заинтересовао за струку која ми је до петнаесте године била

потпуно далека и страна. Колико ме основна школа нпр. уопште није занимала, толико ми је средња железничка баш некако легла. Први пут сам, практично, имао додира са машинством, па сам након трогодишњег образовног програма, одмах уписао преквалификацију за стручни профил „машиновођа“, говори за „Пругу“ шармантни колега из „Србијавоза“ док испијамо јутарњу кафу у популарном „Ђири“, тик до управне зграде ужичке Секције.

Садашње звање стекао је тек након положене разлике од 36 испита, с обзиром на то да је желео свој динар у џепу чим се вратио у родни крај. Запослио се као лимар вентилације у фирми која је у то време доста пословала на тржишту Русије.

Комплетирао лиценце, осмислио још „Соко“

На њојчејку професионалне каријере Саво је возио искључиво БГ возове (иојуларни „Горбачов“, серија 412). Лиценцу за управљање „Штадлер флиртом“ стекао је нейсредно њред долазак у ужичку вучу, новембра 2020. године. Положио је, од тада, испитице за локомотиве 441, односно, 461, па већ четвртој години држи реио линије између Београда и Ужица. Повремено је, каже, анијожован на „Шаранској осмици“ (локомотива серије 740). Вози често и „Барца“ до Бијелој Поља, а ускочи кад уситреба и на линију 432 па одведе брзи воз све до Земуна. Једино се још није ојробао у кабину „Сокола“ на брзој љрузи љрема Новом Саду. Ситриљив је, не жури. Пре или касније имаће све управљачке лиценце. Одлучио је љако, вели, чим се зайослио у „Србијавозу“.

„Производња вентилационих канала, монтатаж вентилационих система, били су то заиста уносни аранжмани за једно предузеће у Севојну, што ми је пружио шансу да након неког времена одем у Русију. Радио сам девет месеци у Сочију, а затим у Москви, па Санкт Петербургу. Користио сам сваки слободан тренутак да се вратим



у Србију како бих коначно школу привео крају. Завршио сам за машиновођу 2010. године, али сам на прву прилику да уђем у локомотиву чекао још пуних седам година. Покушавао сам, додуше, у неколико наврата да се запослим у железници, макар и као механичар шинских возила, али нажалост, без успеха“, искрено казује Саво који је, по

свему судећи, безрезервно веровао у ону народну крилатицу: „стрпљен – спашен“.

Када је схватио да од плаве униформе неће бити ништа у догледно време, одлучио је да у Русију оде на дуже и заради довољно новца како би сазидао кућу у Белој Земљи. Насељу, тврди он, са најчистијим ваздухом у Србији. Успео је Саво Везелић и да направи кућу на очевини и да постане оно што је одувек желео. Управља, ево, швајцарским електрогарнитурама пуне четири године као машиновођа у ужичкој вучи. У међувремену је стигао и да се ожени, па са супругом Радинком (девојачко Јанковић), отправником возова из Ваљева, чека већ прво дете. Од 2. августа 2017. године, када је у станици Топчидер први пут сео у локомотиву (као приправник београдске вуче), пуно тога је видео и доживео. Било је лепих и стресних тренутака, покаткада невероватних. Озбиљнији саобраћајни инциденти до сада га „нису хтели“. Нема ништа против да тако остане и у будућности. Ипак, занимљиво је „из прве руке послушати“ о ситуацијама које су се лако могле отети контроли.



„Сећам се тих невероватних гужви у Батајници док је брза пруга према Новом Саду још била у изградњи. Радио је тада само један колосек на релацији Београд Центар – Батајница. Таман што сам сео у кабину БГ воза, отварају се врата до мене. Не обраћам пажњу претпостављајући да је ушао кондуктер са папирима које треба да потпишем по стандардној процедури. Покрећем убрзо воз фокусирајући се строго на пругу и баш у том моменту, човек који је унутра почиње да се дере. Тада схватам да у управљачници није кондуктер већ резигнирани путник који ми, црвен у лицу, арогантним тоном говори о некаквој тужби због кашњења. Нити се он обазире на чињеницу да функционише само тај један колосек, нити га занима саобраћајни шпиц који је у том моменту можда и најжешћи. Он „држи банку“ добра два минута, протестујући успут и због тога што сам отворио лева, а не десна врата. Нешто се мислим, пусти ме човече, видиш бре да на десној страни уопште нема перона јер пруга је, понављам, у тоталној реконструкцији. Такве ситуације у БГ возовима, када су гужве у граду, а путници нервозни чак и због минималних кашњења, дешавају се сваки други дан“, евоцира успомене из свог не тако давног професионалног ангажмана у престоници, машиновођа Везелић који је, најколоритније моменте у каријери проживео на захтевној барској прузи.

Без обзира на то што је машиновођама строго забрањено да напусте кабину све док путничку гарнитуру не доведу на крајње одредиште, било је ситуација, каже Саво, да километрима мора возити минималном брзином због паса који се „право ниоткуда“ створе на колосеку, а затим наставе да трче у свом ритму испред воза, не реагујући чак ни на писак локомотиве. Препознатљиво клопаране точкова по челичним шинама, апсолутно не ремети тај необјашњиви феномен. Пси луталице једноставно настављају да трче испред локомотиве газећи праговима три, четири километра, држећи се те „своје комерцијалне руте“ буквално до изнемоглости.

„Претпрошлог лета управљао сам регио возом из Ужица ка Београду. У клисури реке Грацац, баш на једном усеку са бетонском подзидом, приметио сам да гори праг преко којег морам прећи. Завео сам кочење моментално, зауставио композицију и изашао из кабине са флашом воде коју увек носим са собом када сам у смени. Пруга од Ваљева према Косјерићу дуго није ремонтована, па је у периоду великих врућина некада довољан и најмањи опушак да дрвени праг букне као пласт сена. Била је тада, сећам се, довољна и та једна флаша воде од литар и по, мада сам био спреман да употребим и противпожарни апарат. Угасим ватру, вратим се у управљачницу и наставим даље ка Ваљеву. Таман сам

прошао Иверак, кад на следећем путном прелазу учим аутомобил насред пруге. Видим да саобраћајни знак увелико „блинка“ упозоравајући возача на путничку композицију која се приближава великом брзином. Оглашавам се сиреном, лагано заводим кочење будући да сам удаљен бар неких 600 метара од аута. Рачунам да ће се померити у наредних пар секунди и заиста, возач већ следећег момента враћа кола у рикверц. Одмах попуштам кочице сматрајући да је човек одреаговао исправно. Настављам да возим брзином од скоро 100 km/h и наједанпут, исти ауто поново излази на колосек. Заводим нагло кочење, готово, лежем на сирену и не престајем да „свирам“. Просто не верујем да се све то дешава. Скоро да сам зажмурио очекујући неминован ударац, али се ауто у последњој десетинки секунде поново враћа назад, таман колико је било неопходно да га не закачим раоником. Та непуна два метра, преокренула су ситуацију да трагедија је „за длаку“ буде избегнута. Погледао сам возача за воланом у очи и приметио жену која је само оборила главу. Није имала храбрости чак ни да ми се „обрати онома извињавајућом гестикацијом“. Свашта је могуће доживети у овом нашем послу. Некада, у једној истој смени. Наиђе, ваљда, такав дан. Бог ће га знати...“

А. Ранковић

Врчин

Реконструисана станица

„Инфраструктура железнице Србије“ окончала је реконструкцију станичне зграде у Врчину, старе, готово, читав један век. Сређивање објекта, површине 100 квадратних метара, који је пре шест година потпуно изгорео у подметнутом пожару, трајало је 148 дана. Укупна вредност изведених радова је 11 милиона динара без ПДВ-а, укључујући и трошкове пројекта. Зграда је комплетно реконструисана, замењени су кров и столарија, урађена је, такође и изолација зидова, уз електричарске, односно, керамичарске радове. Станица је у међувремену прикључена на водовод, плато испред зграде је бетонизан, а постављене су и плочице испод надстрешнице. Новост у односу на време пре пожара, свакако су и новизграђени тоалети (службени, мушки и женски), што је велика ствар како за запослене, тако и за путнике. Не треба заборавити да је у овом службеном месту раније постојао само

спољни тоалет. Подсетимо, током само пар месеци 2018. године, непозната лица изазвала су неколико пожара на објектима у кругу железничке станице. Људских

жртва на сву срећу није било, иако је у непосредној близини уништених објеката живело неколико породица.

Н. Аврамовић



Наставак праксе ученика Железничке техничке школе

Будући техничари вуче у Немачкој

„Учење кроз праксу – успех у будућности“ пројекат је унапређења стручних компетенција ученика четврте године образовних профила Техничар вуче и Електротехничар телекомуникација кроз стручну праксу, као и унапређења језичких компетенција у области стручне примене енглеског језика.

У трајању од 14 дана ученици су у партнерским организацијама – компанијама, обавили стручно усавршавање: електротехничари телекомуникација имали су праксу на Кипру, док је техничарима вуче пракса организована у Немачкој, у компанији „Лендербан“.

Координаторка пројекта, професорка Вишња Минчев, која је водила групу будућих машиновођа у Немачку, објаснила је да је суштина ове фазе Пројекта да ученици две недеље обавезне стручне праксе проведу у Немачкој како би се упознали са начи-



У посети Железничком музеју у Нирнбергу

одабир били су: да су ученици четвртог разреда одређеног образовног профила, да имају одговарајући успех из стручних предмета у претходној школској години,

ученикаутокупраксебилаједаваодедневник праксе који ће се касније оцењивати, а оцена ће бити саставни део евалуације Пројекта. Осим дневника, ученици су били у обавези да израде презентацију која ће, током фазе дисеминација бити представљена осталим ученицима истог образовног профила, Наставничком већу и Ученичком парламенту. Ученици су, такође, добили задатак и да израде речник стручне терминологије, који ће у будућности бити надограђиван, а послужиће наредним генерацијама да унапређују своје знање.



На пракси у Швандорфу

Осам ученика, осам будућих машиновођа: Никола Антуновић, Вук Мишовић, Небојша Раденковић, Василије Јанковић, Ђорђе Бацетић, Бојан Стеванов, Дејан Ивановић и Александар Арсенијевић, у пратњи професорке Вишње Минчев, упознали су се са системом рада у немачкој компанији „Лендербан“, за који кажу да се разликује од нашег. Технологија је различита, напредна, сигнални систем сложенији, више се ради на превентиви него на решавању проблема. Веома се води рачуна о хигијени

Велики њланови

Ученици који су учествовали у пројекту имају велике њланове за будућност. Њихова жеља је да остане у струци и раде на српским железницама, примењујући све што су научили и допринесећи унапређењу железничкој саобраћаја у Србији. Сан Василија Јанковића из Мокре Горе је управљање њаном локомотивом у оквиру музејско-туристичкој комилекса, док би Александар Арсенијевић и Вук Мишовић радије њосвелили своје каријере вучи њерейних возова. Неки би и насљавили школовање на Високој школи струковних струдија. Прилика која им се њружила може да им њомине у свим њлановима, будући да Europass mobility document важи на њерийорији чњаве Европе и може да њомине њриликком добијања сњиендија.

ном организације железничког саобраћаја. Осим стручне праксе која је била примарна, циљ је био и да ученици унапреде знање енглеског језика, али и да упознају другу културу и обичаје.

Почетком школске године објављен је конкурс за ученике, а критеријуми за

знање енглеског језика. Са кандидатима су школски педагог и психолог обављали интервјуе како би се утврдио ступањ самосталности и одговорности.

Ученици су имали бесплатан боравак, а пракса је обављана у градовима Швандорфу и, касније у Нојмарку, у радионици. Обавеза



Обилазак Нирнберга

и безбедности. Ученици кажу да се локомотиве детаљно чисте и перу са свих страна пре уласка у халу, а да радници у депоу одбијају да приме локомотиву која није прописно очишћена.

Најјачи утисак на ученике оставила је могућност да уз надзор, у контролисаним условима, ограниченом брзином, самостално покрећу локомотиву. Док причају о томе, сијају им очи, лица зајапурена. Углас говоре: „Осетиш праву силу! Непроцењиво искуство! Тамо може све да се пита, да се пипа, да се качи и откачи! Код Немаца је суштина да се учи радећи, па и кварећи.“

Задовољни су и инструкторима – машиновође су биле спремне да одговоре на свако питање и да поделе своје знање. „Лепо је учити из књиге, али пракса је пракса“, кажу ученици.

Имали су прилику и да пробају симулатор, али кажу да је у односу на праву локомотиву симулатор обична игрица – верна копија управљачнице, али нема оних сила, нема инерције.

Део праксе обављен је у радионици за ремонт локомотива јер је за машиновођу најбитније да зна шта локомотиви „фали“. У радионици су им одвојили делове које су могли да разгледају. Будући техничари вуче добили су прилику да сами кваче и расквачују локомотиву, што је знање које ће им бар једном у току каријере затребати.

Воз и пруга као инспирација

Ускрс и први воз на прузи Београд–Бар

Колики су значај изградња и пуштање у саобраћај пруге Београд–Бар у некадашњој Југославији имали сведоче необични предмети који се чувају у Етнографском музеју. Захвљујући кустосима Саше Срећковићу и Катарини Селенић добили смо неке интересантне податке који доводе у везу управо железницу и занимљиве и необичне музејске предмете ван Железничког музеја, а за чије су стварање воз и пруга послужили као инспирација.

У Етнографском музеју у Београду чува се око 1.200 ускршњих јаја украшених на најразноврсније начине различитим орнаментиком и техникама бојења. Међу њима налази се неколико јаја која су „најављивала“ изградњу пруге Београд–Бар. Аутор ових ускршњих јаја је Гина Недељковић из Љига, а рађена су давне 1971. године.

Ускршња јаја шарана су воском, црвене су боје са белим шарамима. На једном примерку шара је у облику јелки између којих је насликана железничка пруга и натпис „Пруга

Ученици Железничке техничке школе посетили су и школу у Шокојдици у којој се стиче образовање неопходно за извршне послове на железници.

Током боравка у Немачкој ученици су посетили и Минхен, Нирнберг, Плауен, Лај-

не морају да се прате као код нас. Посетили су и минхенски торањ одакле отправници даљински управљају возовима.

Ученици су имали прилике да посету Железнички музеј у Нирнбергу, за који кажу да је интерактиван јер све може да се



У библиотеци Железничке техничке школе

пциг, Регенсбург. За минхенску станицу кажу да је огромна и да оставља утисак „добро организованог хаоса“. Како је Минхен регионални немачки центар, имали су прилику да виде и регионалну телекомуанду која је подељена на нивое. Постоји хијерархија у зависности од ступња сложености задатка коју поједини сегменти обављају. Возови се пуштају аутоматски и

додирне. Стручно вођење кроз овај музеј организовао је Душан Јеремић.

Професорка Минчев истакла је да су у „Лендербану“ имали само речи хвале за њаке из Србије. Сви извештаји инструктора су били позитивни, а с поносом цитира једног од њих: „Нисте могли бољу децу да доведете!“

И. Јовичић Ђурчић



Ускршња јаја осликана мотивима железнице, Фонд Етнографског музеја

ББ, воз креће 73“, као и тунел са натписом „Златибор“.

На другом примерку насликано је дрво, са обе стране, а између пруга и тунел са натписом „Созина“. Поред тога на јајету се налази натпис: „Упишите зајам за пругу Београд–Бар, воз креће 1973“.

Са жељом очувања нашег културног наслеђа поштујемо обичај да прво офарбано црвено јаје чувамо као драгоценост,

назвавши га „чуваркућа“, са улогом чувара наше куће и породице. Тако ова необично осликана ускршња јаја из Фонда Етнографског музеја чувају сећање на почетак изградње и пуштања у саобраћај пруге Београд–Бар.

Симболика најрадоснијег хришћанског празника нека нас укрца у воз љубави, који путује пругама праштања и пријатељства.

М. Миловановић Кушић



Амбуланта Завода у станици Београд центар

Брига о здрављу и запослених и путника

Бригу о здрављу запослених који раде у најпрометнијој станици Београд центар воде лекари из Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“. Смештени су у велелепном здању станице и спремни да сваког тренутка укажу медицинску помоћ ако некоме затреба. Амбуланта ради свих седам дана у недељи од 7 до 15 часова.

„Овај простор нешто је већи од 50 квадрата. Поред ходника, лекарске собе и простора намењеног за интервенције, ту су

отправника возова, кондуктера, возовођа, маневриста, прегледача кола.

„Лекарски преглед за запослене железничаре је веома битан, јер тако утврђујемо и оцењујемо способности запосленог за рад на радном месту са повећаним ризиком. У овој амбуланти дневно се уради око 40 таквих прегледа. Оно што сам као лекар запазио јесте да има доста младих кондуктера и машиновођа, који су 2001, 2002, 2003.годиште. Долазе на посао сваког



Др Никола Димовски

дана. Указујемо им прву помоћ, а онима који захтевају детаљнију дијагностику, саветујемо да се обавезно јаве свом лекару. Будући да је овај део града јако насељен, често се дешавају и повреде па нам се за помоћ јављају и грађевинци“, каже наш саговорник.

Поред др Димовског у тиму је и медицинска сестра Ивана Настић, без које ова здравствена ординација не би могла да функционише.

„Фреквенција путника у овој станици је велика, а наш задатак јесте да помогнемо свима који имају неки тренутни здравствени проблем. Дешава се да хитно морам да прикључим инфузију или да дам инјекцију. Зато и јесмо добро опремљени, јер никада се не зна шта може да деси“, објашњава медицинска сестра Настић.

У амбуланти на железничкој станици Београд центар раде још две медицинске сестре и лекар опште праксе.

А. Стојковић



и два мокра чвора. Амбуланта је заиста пространа, тако да овде имамо све што нам је потребно за рад. Од основних лекова, ЕКГ-а, боца са кисеоником, можемо давати инјекције и инфузије“, објашњава др Никола Димовски.

Организациона јединица Завода припада одељењу медицине рада, па се овде обављају предрадни прегледи машиновођа,

јутра са великом радошћу и превентивно одличним здрављем“, каже за „Пругу“ Димовски.

Поред обавезних прегледа, лекари из ове амбулante указују и прву помоћ путницима.

„Често се код нас јављају путници због несвестице, високог крвног притиска, стомачних проблема и разних повреда. Таквих прегледа имамо бар двадесет сваког

Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“

Како победити пролећни умор

Радост доласка пролећа често поквари изненадни осећај малаксалости који се створи ниоткуда. Тај нагли губитак снаге има и свој медицински назив – пролећни умор.

„Ово стање представља краткотрајну појаву која се одликује променом расположења и стања организма“, каже др Лидија Симоновић, начелница Одељења опште праксе у Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“. Она тврди да у већини случајева наведена појава нестане сама од себе, фактички, за неколико дана. Уколико евентуално траје дужи, онда би све то требало схватити озбиљније, саопштава др Симоновић и у том случају предлаже детаљнија испитивања.

„Пролећни умор настаје услед промене биолошког ритма на преласку из зиме у пролеће. Тело се прилагођава зимским месецима са мање светлости и често производи више мелатонина (хормона који регулише сан). Када дани постану дужи, организам има проблем да се прилагоди

Зима обично утиче на исхрану и физичку активност. Једе се храна богата угљеним хидратима, је смањена, што физичка активност што, генерално, доприноси смањењу енергије у организму.



Др Лидија Симоновић

исхране је идеалан начин да решимо проблем недостатка енергије. Оброке треба учинити лаганијим и хранљивим. Морали би да обилују свежим воћем и поврћем, интегралним житарицама и немасним протеинима (бела риба, махунарке, пилетина без коже, беланце и тофу). Поред исхране и хидратације организма важно је имати и редовне физичке активности и редован сан.

„Редовно вежбање, уопштено физичка активност, побољшава рад срца, плућа и циркулацију, што доводи до веће засићености организма директно кисеоником и хранљивим материјама. Осим тога, вежбање има и један нуспродукт – ослобађа ендорфин – тзв. хормон среће, који помаже у смањењу стреса и анксиозности“, каже за наш лист др Симоновић.

Након промене ритма спавања током зиме због краћих дана (обданице) и мањка светла, пролеће поново враћа здраве навике спавања.

„Најважнија ствар је успоставити редован сан. То ће помоћи телу да се припреми за одмор. Успостављање једног ритма – спавања и буђења помаже регулисању циркадијалног ритма (унутрашњи сат) код сваке особе. Осим ноћног сна, телу је потребно омогућити и краће предахе током дана. Колико пута сте чули или рекли, пробудите ме за 15 минута или пола сата. Та кратка дремка или једноставно тренуци тишине и опуштања, доприносе укупном осећају одмора и обнове енергије“, закључује др Симоновић.

А. Стојковић

Симптоми пролећног умора

Најчешћи симптоми зимског пролећног умора су умор, малаксалост, зеване. Често могу да буду праћени нерасположењем. Сви ови симптоми обично иду напред за јар дана. У случају да иду дужи, и обилно је јавити се лекару.

новим условима, потребно је више времена, што може довести до осећаја умора и недостатка енергије – пролећног умора“, каже наша саговорница.

У Служби опште медицине

Четири стотине пацијената дневно

Поред превентиве и куративе, посао изабраног лекара у Служби опште медицине (при Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“), захтева и доста административног рада. Медицинске сестре ове службе, ове административне послове познају до најситнијих детаља, што потврђују и пацијенти са којима смо имали прилике да разговарамо. Већина њих истиче управо непрекоран тимски рад здравствених радника као најјачи адут

поменутих службе. На Општој медицини Завода ради 21 медицинска сестра и 17 лекара. Од тога чак 12 специјалиста и 5 доктора медицине. Служба Опште медицине располаже највећим бројем специјалиста. Импресиван податак је да лекари, односно, медицинске сестре Опште медицине, у току једног дана збрину (у Савској улици) до 400 пацијената. Ето можда и најбољег одговора на питање откуда „Заводу за здравствену заштиту радника ЖС“

готово, 18.000 картона. С тим у вези добили смо информацију да се у амбулантама Завода у Србији налази још 5.000 картона. На територији Београда постоје и 4 амбулante Опште медицине: амбуланта ЖТП, амбуланта БАС, Макиш, као и амбуланта у Младеновцу. Уз њих поменимо и педијатријску амбуланту која, већ неко време, ради у склопу дома Железничке техничке школе.

А. Стојковић

Жељезница Републике Српске

Од марта нове цене карата

У складу са захтевом Жељезница Републике Српске упућеног Министарству саобраћаја и веза, за сагласност о неопходном повећања цена карата у путничком унутрашњем саобраћају, Влада Републике Српске одобрила је повећање за 20 посто. Нови ценовник ступио је на снагу 1. марта ове године. Имајући у виду да је постојећа путничка тарифа којом су дефинисане цене у железничком путничком саобраћају из 2018. године, као и да повећања цена путничких карата у међувремену није било, нагли раст цена, превасходно енергената, довео је до неопходне корекције цена и услуга у путничком железничком превозу. Усклађивање важеће путничке тарифе са

ценама у окружењу било је неопходно како би се ублажио утицај повећања цена материјала и енергената који директно утичу на трошкове железничког путничког саобраћаја. Жељезнице Републике Српске урадиле су детаљну анализу путничког саобраћаја. Поређењем цена превоза у односу на друмски саобраћај, видљиво је да су цене у друмском саобраћају знатно веће у корист друмског саобраћаја, чак и са повећањем цена у железничком путничком саобраћају за 20%.

С обзиром на повећање прихода Жељезница Републике Српске последњих година, повећањем цена превоза, пртљага и експресних поштиљака, ЖРС очекују и



повећање прихода у текућој години, што ће свакако допринети квалитетнијем функционисању железничког саобраћаја.

Извор zrs-rs.com
С. Јочић

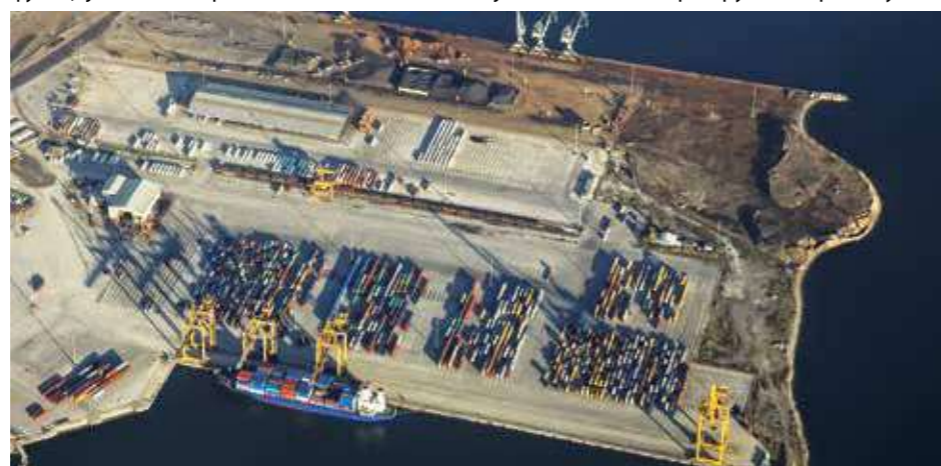
Будућом брзом пругом

До Солуна за шест сати

Српско-грчким пословним форумом у Београду најављен је план за брзу пругу Будимпешта–Атина. У складу с тим, предвиђена је тесна координација ресорних министара Србије, Мађарске, Грчке и Северне Македоније које везује траса дужине 1.512 километара. Пруга ће највећим делом пролазити кроз Србију и према речима министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горана Весића, биће кичма железничког саобраћаја на Балкану. Наговештена је и жеља Србије да купи део две грчке луке, потребне због извоза. У питању су делови лука Солун и Пиреј, чији је већински власник од 2016. кинеска бродарска компанија COSCO. Сетимо се да је и у време СФРЈ коришћена лука у Солуну, као и током некадашње Краљевине СХС односно Југославије, када смо имали слободну царинску зону због које је око 1930. године у Солуну било око 100 фирми и компанија из Србије, као и две банке.

Резултати говоре да су Кинези, од када су преузели луку Пиреј као већински власници, страховито повећали обим рада у тој луци и да би за Србију закуп једне од ових лука значајно сигурност за излаз на море, пошто са Баром очигледно то не функционише како би могло и требало. Грци приводе крају радове на прузи од Атине до Солуна, на којој су брзине око 200 километара на сат, тако да је пруга од Солуна до Идоменија, односно, до границе са Северном Македонијом оспособљена за брзину од 160 километара на час. Тренутно постоји један колосек кроз Северну Македонију са брзинама до 120

км/х, а процене су да један овакав пројекат захтева више колосека. Слично је и са нашом пругом од Ниша до Прешева, такође једноколосечном. Струка сматра да су и ту потребна два колосека. Од Солуна до Атине брзине су око 200 километара на сат, кроз Северну Македонију су нешто мање, док је пруга од Ниша до Прешева тренутно у функцији за мање брзине.



Стратешки, овај пројекат је веома значајан, с обзиром на то да спаја две државе ЕУ (Грчку и Мађарску).

За Србију је брза пруга Будимпешта–Атина важна и због бржег превоза људи и робе, што знатно доприноси даљем економском развоју земаља на њеној траси. Већ постоји 76 километара брзе пруге од Београда до Новог Сада, а до краја године биће завршено још 108 километара до Суботице. Како сазнајемо, градиће се и пруга према Нишу, те даље ка Скопљу.

Пруга до Ниша биће дуга 230 километара, а вредност пројекта је 2,75 милијарди евра. Грант Европске уније износи 610 милиона евра. Од Ниша ће се, према нашим сазнањима, наставити даље ка Скопљу. У току су радови према Брестовцу, а са Северном Македонијом потписан је, у међувремену, меморандум о изградњи још 135 километара пруге ка Прешеву и 50

километара од границе до Скопља. У плану су заједничке активности двеју држава како би се обезбедила средства за поменуту пругу.

Када брза пруга буде завршена, Србија ће постати држава са највише километара брзе пруге у овом делу Европе. Процене су да ће за неколико година из Србије моћи да се стигне до Солуна за шест сати и то на кудикамо комфорнији начин.

Извор: Euronews Србија
С. Јочић

Словенија

Завршен вијадукт на прузи Дивача–Копар

Средином марта обележен је завршетак главних грађевинских радова на Вињанском железничком вијадукту у Словенији. Овај вијадукт један је од три објекта на пројекту регионалне пруге Дивача – Копар.

Вињански вијадукт премешћује Вињанску доину у дужини од 620 метара. Њиме је повезан тунел „Млинарји“ (Т7) са последњим тунелом на тој прузи – „Шкофије“ (Т8). Ова двоколосечна пруга прелази још два моста: „Глиншчице“ (изграђеног 2022. године) и „Габровице“ (завршеног крајем прошле године).

„Вињански вијадукт је изузетно инжењерско достигнуће, где су извођачи радова унапредили своје вештине и сигурно ће да граде сличне пројекте у иностранству. Министарство сада убрзано ради на просторној основи за паралелни колосек, јер је циљ овог пројекта двоколосечна пруга“, рекла је министарка за инфраструктуру Аленка Братушек.

Будући да се вијадукт налази у делу котлине где је геолошким и геомеханичким истраживањима утврђено фосилно клизиште, пројектант је предложио про-



мену технологије изградње како би се обезбедила дугорочна стабилност и безбедност. Висина стубова је 60 метара, са распонима од 100 метара. Однос распона и висина стубова је близу златног пресека, што „Вињанском вијадукту“ даје складност у простору. Овај импозантан грађевински објекат изградила је словеначка компанија „Kolektor“.

Извор: Railway.pro
Д. Милошевић

Из наше фотоархиве

Железничка станица Извор

Почетком 1912. године Србија је добила још једну важну железничку трасу. У саобраћај је пуштена пруга узаног колосека (ширине 0,76 метара) Параћин–Зајечар, која је повезивала долине две реке, Мораве и Тимока. Била је дугачка 106 километара и имала је 24 службена места (14 станица, 3 укрснице, 2 товаришта и 5 стајалишта). Пруга је имала велики значај јер се њоме поред превоза робе и путника, у великим количинама превозила и руда из рудника код Обрадових столица и Боговине. Испод Обрадових столица налазио се истоимени тунел дужине 1.970 метара. Траса пруге била је веома захтевна пошто је на неким деоницама имала успоне и до 28 промила. У време градње представљала је прави грађевински подухват. Пругом се одвијао редован саобраћај све до 26. маја 1968. године када је ступањем на снагу новог Реда возње 1968/69, услед отварања новоизграђеног асфалтног пута Параћин –



Зајечар, прво обустављен превоз путника, а затим и робе на делу пруге Параћин–Бољевац. Тај део колосека је демонтиран исте године, као и крак пруге од Метовнице до Бора. На преосталом делу, између Бољевца и Зајечара, саобраћај се одвијао још неко време. Због смањеног броја превезених путника, од 22. маја 1971. године, обустављен је путнички саобраћај и на тој релацији. На 18. километру од Параћина ка Зајечару налазила се станица Извор која је била у функцији све до маја 1968. године. На фотографији коју је у пролеће 1975. године снимии Херберт Штемлер, љубитељ железнице из Немачке, приказана је зграда некадашње железничке станице Извор у којој је након демонтирања пруге остала да живи једна железничка породица.

Ј. Вебер

Тужба због нелојалне конкуренције

Компанија "Ouigo" са својим возовима послује на неколико линија у Шпанији од маја 2022. године. Ови возови повезују Мадрид са три града, а поред Севиље, Барселоне и Аликанте, отвара се и четврта линија на релацији за Виљадолид. Према саопштењу шпанских власти, почетком прошлог месеца, потврђено је отварање и четрте линије на којој ће возити "Ouigo" возови. Уговор о пружању јавне услуге потписан је између Министарства саобраћаја и одрживе мобилности, са једне стране, компаније „Renfe“, с друге. У моменту потписивања уговора, сматрано је да рад ових возова не утиче на економску равнотежу. У међувремену се политика шпанске владе променила. Мадридски министар саобраћаја, Оскар Пуенте, тврди да се карте продају испод реалне цене и да су на нивоу који није одржив за остале оператере.

Шпански званичник оштро је критиковао "Ouigo", нискобуџетну подружницу француске државне железничке компаније SNCF, да продаје карте са ниском ценом, како би ојачао свој тржишни удео у путничком железничком саобраћају. Овим поступком се прави велики губитак на штету шпанске националне железничке компаније „Renfe“.

Он је изјавио да конкуренција мора бити фер и да се мора омогућити свим компанијама да остваре профит, или да бар не трпе губитке. Званични извештај показује да је отварање железничког тржишта за друге компаније довео до пада цена карата за 40



одсто у односу на претходне три године, када је само „Renfe“ имао монопол. Званичници у Мадриду сматрају да је за формирање нових цена карата потребна сагласност француске владе, имајући у виду да је SNCF државна компанија.

Извор: Railway.pro

Покренут нови прекогранични воз

Аустријске железнице (ÖBB) и Словенске железнице, увеле су нове возове за развој и унапређење прекограничног железничког саобраћаја између Аустрије и Словеније. Први воз који је кренуо из Љубљане директна је веза са Грацом и Марибором. Нова железничка веза између Љубљане и Главне станице у Грацу нуди путницима погодну опцију са по 12 возова дневно у оба смера. Време путовања је 3 сата 20 минута од Љубљане до Граца и обрнуто 3 сата 13 минута, а цене карата су 9 евра у оба смера.

„Јачање веза између Словеније и Аустрије је прекретница за одрживи развој нашег региона. Партнерство са аустријским савезним железницама омогућава да путницима понудимо 12 нових директних веза уз смањење емисије угљендиоксида“, рекла је Дарја Коцјан, директорка словенских железница.



На овим релацијама саобраћа „Flirt“ – тросистемска електрична јединица коју је дизајнирао и произвео "Штадлер" за Словенске железнице. Воз се креће максималном брзином од 160km/h и нуди првокласно искуство путовања за путнике у Словенији, Хрватској и Аустрији. Поседује 235 удобних седишта, клима уређај, Wi-Fi, садржаје за особе са смањеном покретљивошћу и погодност за укрцавање са ниским подом. Директор ÖBB за транспорт на даљину, Курт Бауер, изјавио је да се коришћењем модерног воза постављају нови стандарди у међународном саобраћају. Ове нове железничке везе не само да ће побољшати мобилност у региону, већ ће и ојачати односе између Аустрије и Словеније.

Извор: Railway.pro



Повраћај државне помоћи

Железничка и друмска веза „Оресунд“ дуга је 16 километара и састоји се од моста, који се финансира наплатом путарине, као и тунела за друмски и железнички саобраћај. Простире се од шведске обале преко вештачког острва Амагер, а повезује Копенхаген у Данској са Малмеом у Шведској. Саобраћајница је изграђена између 1995. и 2000. године, а у функцији је од јула 2000.

Након жалбе једне трајектне компаније у октобру 2014. године. Општи суд закључио је да је Комисија требало да отвори званичну истрагу како би проценила државну гара-

нцију, односно, посебан порески третман пре него што усвоји одлуку о државној помоћи. Након пресуде Општег суда, Комисија је отворила детаљну истрагу у фебруару 2019. и закључила да државна гаранција коју спроводе Данска и Шведска представља државну помоћ за подршку инвестицијама које су биле намењене за комерцијалну експлоатацију. Пошто је помоћ додељена много пре подношења жалбе, али и пре него што је Шведска приступила ЕУ, сматра се да помоћ постоји и стога нема потребе да Комисија врши процену нове. По



правилима ЕУ о државној помоћи, Данска мора да одреди укупан износ у складу са методологијом Комисије за повратак средстава без новчаних казни.

Извор: Railway.pro

Представљена нова хибридна локомотива



„Siemens Mobility“ је представио нову генерацију локомотива под називом „Vectron Dual Mode light“, намењену транспорту терета. Модерна хибридна локомотива лако се пребацује са електричног погона на дизел. Купци ових локомотива имаће велики бенедит с обзиром на то да машине користе погон са електричном енергијом и са НВО дизелом од јестивог уља. Употреба зелене електричне енергије веома је важна за животну средину, а ове локомотиве су скоро без емисије CO₂.

„DB Cargo“ је у својој првој куповини од „Siemens Mobility“ наручио 150 локомотива. Коришћењем нових локомотива двоструке снаге, „DB Cargo“ ће уштедети око 12 милиона литара горива и око 25.000 тона емисије CO₂ на годишњем нивоу. „Vectron Dual Mode light“ локомотива поред тога што смањује емисију CO₂, смањује и трошкове, односно, време одржавања. На тај начин избегава се дуготрајно маневрисање, могу се користити флексибилно,

са или без надземних електричних водова. На електрифицираним деоницама пруге користи се искључиво електрични, док на деоницама без надземних водова могуће је прелазак на конвенционални погон без замене локомотива. Нова генерација локомотива опремљена је савременом опремом и дигиталним технологијама, укључујући ЕТЦС систем управљања возом. Прве локомотиве ускоро стижу у најмодернију европску ранжирну станицу у Халеу у Саксонији, где ће се користити за читав регион Саксоније. Циљ компаније „DB Cargo“ јесте да до 2030. замени око 70 одсто својих дизел локомотива новим локомотивама на иновативни погон.

Извор: Railway.pro

Нове граничне линије

Мађарска и Словачка поново отварају неколико граничних линија. Словачко министарство саобраћаја и грађевинарства планира да поново покрене неколико регионалних железничких веза. Прве железничке везе које ће се поново отворити биће између Лошонца и Хатвана, те између Кошице и Хидашњеметија. У другој фази планира се активирање још четири међудржавне железничке везе. Реализација ових планова зависи од преговора са мађарском железничком компанијом „MAV“, саопштили су словачки званичници.

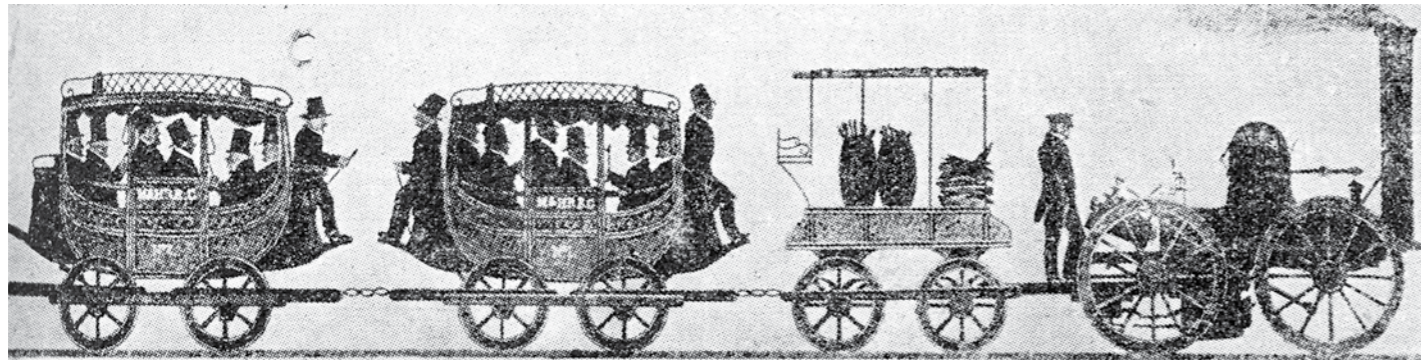
На линији Кошице–Будимпешта почеће да саобраћа Euro City воз, док ће на осталим саобраћати регионални возови. Очекује се да ће возови ићи на сваких сат времена у шпичу и на свака два сата ван шпича. На прузи Кошице – Чана– Хидашњемети возови ће, такође, саобраћати у интервалима од једног сата.

„Желимо да побољшамо прекограничне везе и на тај начин ојачамо везе између људи који живе у пограничним регионима“, рекао је словачки министар саобраћаја Јозеф Раж. Некадашње железничке везе затворене су 2003. године, мада је било сасвим јасно да за њима влада велика потражња. Министарство је саопштило да и даље постоји могућност поновног отварања других железничких веза према осталим граничним прелазима, уколико за такве линије буде постојала потреба.

Извор: Railway.pro

Текстове припремила: Д. Милошевић





Први путнички возови у Европи; Извор: Д. Арнаутовић „Историја Српских железница 1850 – 1918“, Издавачко предузеће „Привредник“, Београд, 1934, стр. XXXVII

Истрајношћу и вољом до „гвозденог пута“

У сусрет првој српској прузи

Током прве половине XIX века Европа полако постаје ишарана сребрним тракама железничких пруга. Било је то доба када је човечанство незадрживо хрлило ка напретку. Проналазак парне машине 1769. године означава почетак убрзаног развоја индустрије и масовне производње. Свет је почео да се мења.

Паралелно са развојем индустрије долази до унапређења саобраћаја. Захтев за што бржим транспортом произведене робе условио је потребу за модернизацијом

У том тренутку појавила се потреба за повезивањем значајних лука са великим индустријским и рудничким центрима.

Настанак железнице у Европи

Прва железничка пруга намењена јавном саобраћају била је пруга која је повезивала велики индустријски центар Манчестер са поморском луком у Ливерпулу. Градњу ове пруге довршио је Стивенсон. Пруга је била дуга 60 km, грађена је пуне четири године, а свечано отворена 15. септембра 1825. године. У априлу 1829. године расписан је конкурс како би се за потребе саобраћаја на овој прузи изабрала најбоља парна локомотива. Такмичење је одржано у октобру 1829. године, а победила је Стивенсонова „Ракета“. Убрзо је и Парламент прихватио железницу као вид јавног саобраћаја. Од тада, железнице почињу да се граде у читавом свету.

А где је Србија у то доба?

У тренутку кад читав свет хрли економском и друштвеном напретку, кад се Европа убрзао индустријализује, кад се развија саобраћај, а гвоздени путеви мењају европски пејзаж, Србија је периферна провинција умирућег Отоманског царства. Оно што представља базу будуће самосталне државе био је Београдски пашалук подељен на дванаест нахија, од којих је свака била подељена на кнежине. Србима је била дозвољена организација у нахијама, кнежинама и селима, а представници Срба у тим јединицама били су кмет, кнез и оборкнез који су за турске потребе прикупљали порез и одржавали путеве. По убиству хаци Мустафа-паше и доласком јаничара познатих као дахије, у Србији је заведена страховлада. Управо то је разлог избијања

Првог српског устанка 1804. године, што означава почетак онога што се у историји назива Српска револуција која је трајала до 1835. године. Дакле, у исто време када је, у далеком Лондону, Ричард Тревитик патентирао своју прву локомотиву, у Србији је започета огорчена борба за ослобођење од турске власти. У доба када су се на лондонском Јустин скверу храбрији грађани возили Тревитиковим возом, у Србији је основана Велика школа, прва образовна установа у земљи у којој је било врло мало писмених и образованих људи. Други српски устанак избио је 1815. године, исте године када је Стивенсон патентирао свог „Милорда“. Од 1830. године када је саобраћају предата пруга Ливерпул – Манчестер и железница и званично постала средство јавног саобраћаја, у Србији су спахије изгубиле право да сакупљају харач. Свега пет година касније, 1835. године, у Србији је укинута феудализам.

Но, Србија је имала да пређе дуг пут до самосталности.

Први помени железнице у Србији

Године 1833. Србија је добила територијално проширење на све области које је заузимала Карађорђева Србија пре слома Првог српског устанка. Укинута је феудални поредак и земља је кренула путем капитализма, покушавајући да се укључи у индустријску револуцију која је већ захватила друге европске земље.

У Србији тог доба озбиљно се разматра питање поспешивања трговине и извоза домаћих, махом аграрних производа, као и увоза иностране робе и транзита. Године 1833. израђен је документ, нека врста елабората под називом „Известија о начину побољшања трговине између Србије и инострани европски држава“ у њему се

анализирају врста и порекло робе која се увози и Београд се препознаје као место стециште свих трговачких путева. Осим тога, детаљно се анализирају и производи намењени извозу, а као главни купац српских производа наводи се Аустрија. Осим анализе трговине, у истом документу се разматрају путеви, првенствено водни, као и пристаништа. Но, у овом документу се у Србији и на српском језику први пут



Кнез Александар Карађорђевић; Извор: Д. Арнаутовић „Историја Српских железница 1850 – 1918“, Издавачко предузеће „Привредник“, Београд, 1934, стр. 17

помиње „гвоздени пут“ – железница, иако се не говори о намери да се она изгради у Србији, већ као веза са Немачком.

Први помен хипотетичког „гвозденог пута“ у Србији пада у 1842. годину. Реч је о извештају објављеном у „Српским новинама“ од 24. марта 1842. године који се односи на изградњу дрвеног моста преко Мораве код Ђуприје и који садржи предлог за градњу друма. Аутор извештаја наговештава и градњу „гвозденог пута“ и паровоза, али само као сан о будућности.

Већ од 1845. године почиње да се користи термин „железница“ и то у документу „Ђумручки одношења књажевства Србије са граничењима се с њима владанијама“ где се отворено помиње нужност градње железнице.

Истина, у Србији је владало уверење да би требало градити железничку везу са Јадранским морем, о чему говори „Известије одбора за побољшање трговине у Србији“ објављено у „Српским новинама“ бр. 30 од 20. фебруара 1856. године.

Први покушаји градње

Први озбиљни покушаји градње железнице у Србији падају у време владавине кнеза Александра Карађорђевића, који

је владао од 1842. до 1858. године. Србија као вазал Отоманског царства није била у могућности да сама гради железницу, те се 1851. године обратила Порти са предлогом да се изгради пруга. Плашећи се јачања свог вазала, Турска је овај предлог одбила. Обема силама одговарала је градња главне европске железничке магистрале која би повезивала Париз на западу и, преко Беча стизала до Истанбула. За Аустрију је била битна и веза са Егејским морем, тачније са луком у Солуну. Немачка је тежила да луку у Хамбургу повеже железницом са Багдадом. Обе силе су биле свесне да је најлогичнија траса те пруге управо преко Србије будући да је долина Мораве најприроднији пут. Интереси мале вазалне Србије су за ове силе били од другоразредног значаја. Но, мала Србија је знала да би прелазак тако важне европске магистрале преко српске територије значило економски и културни узлет за земљу која тек треба да достигне развијена европска друштва. Већ је речено да је кнез Александар од Порте затражио дозволу за градњу пруге, тачније, изнео је предлог да се заједнички изгради железница која би повезивала Београд и Цариград, што је Турска категорички одбила.

„Железничка страст“ у Србији не јењава. Године 1858, у Србију се враћа већ остарели кнез Милош, који 1859. године ступа у контакт са Француско-српским друштвом у вези са трасирањем пруге кроз Србију. Вођени су разговори и преписка, но кнез је наредне године умро, а много нерешених питања остало је у земљи.

Борба за независност и решавање железничког питања

Кнез Михајло није напустио идеју о градњи пруге, али је разматрао поморавску трасу какву су Турци имали у својим пројектима. Истина, Порта је још увек претила да ће пруга заобићи Србију и предлагала две опције: Цариград–Софија–Видин или кроз Санџак и Босну.

После догађаја на Чукур-чесми 1862. и турског бомбардовања Београда уследило је неколико година политичких преговора и покушаја избацивања Турака из градова. Турска је 1866. године имала велике унутрашње проблеме, а била је споља притиснута од стране великих сила Русије и Аустрије која се изјаснила у корист Србије. Тако су турски гарнизони повучени из градова, а кнез Михајло је 6. априла 1867. године примио кључеве Београда.

Дошао је тренутак да се озбиљно размисли о градњи српске железнице. Још 1864. године, на позив министра грађевина у Србију је дошао француски инжењер Кис

са задатком да отпочне студију терена и изради трасу пруге. Кис је израдио озбиљан елаборат који је предочио Министарству, али се све зауставило на томе – Србија, вазална држава, није имала право да без сагласности Високе Порте склапа међународне уговоре, а Порта се одлучно противила томе.

Три године касније, 1867. године, поново се покрене питање српске железнице. Овога пута Аустроугарска „гура“ то питање тежећи да прошири свој утицај на Србију и, наравно, ослаби руски. Монархија Србији нуди не само дипломатску помоћ у виду интервенције код Турске већ и финансијску подршку и повезивање са својим железницама на месту за које Србија сматра да би било најрентабилније. „Српске новине“ доносе вест да је под утицајем аустријског St.E.G-а образовано једно друштво које би градило пругу која би, преко српске територије повезивала важну



Кнез Михајло Обреновић; Извор: Д. Арнаутовић „Историја Српских железница 1850 – 1918“, Издавачко предузеће „Привредник“, Београд, 1934, стр. 23

дунавску луку Базијаш са Цариградом и Солуном. Србија је, бојећи се турских ујдурми, прихватила понуду.

Тим поводом састали су се аустријски и турски представници, али до споразума није дошло. Питање је поново покренуто 1868. године, а споразум није постигнут због српског противљења.

У међувремену, кнез Михајло је убијен у атентату, а на власт је дошао његов малолетни син Милан у чије име је владало Намесништво. Влада и Намесништво активно су радили на спровођењу идеје о градњи српске железнице.

(наставиће се)
И. Јовичић Ђурчић



Један од првих помена железнице на српском језику; Извор: Фонд Железничког музеја

саобраћаја и достизањем већих брзина. Произведено је било неопходно што брже и безбедније превести до најудаљенијих крајева света. Првенствено долази до развоја водног саобраћаја – поморског и речног.

На Европском првенству у атлетским дисциплинама за ветеране

Запажен успех српске железничарке

Након освојене златне медаље пре две године у Грчкој, наша колегиница



Ивана Кнежевић

из „Инфраструктуре железнице Србије“, атлетичарка Ивана Кнежевић, на недавно одржаном Европском првенству у италијанској Пескари, освојила је шесто место. По мишљењу атлетских стручњака ово је доста добар успех у дисциплини бацање копља. Њен хитац од 28,87 м, био је само метар краћи од четворопласиране Пољацине. Колегиница Кнежевић се такмичила у ветеранској конкуренцији од 45 до 50 година. У овој категорији српска железничарка била је једина спортисткиња

са Балкана. За Србију је на овом Европском првенству наступало укупно седам представника, који су били распоређени на три стадиона где се такмичило укупно 3.500 спортиста.

„Искрено, нисам очекивала да ће се такмичење уопште одржати. Термин је за мене био доста рано, пошто је финале заказано већ првог дана у 10.30 часова. Поред мене наступале су и жене из Литваније, Украјине, Републике Ирске, Финске, Шпаније, Француске и Италије“, каже за наш лист Ивана Кнежевић.

Прво место освојила је Литванка са дужином од 44, 5 метара, док је друго припало Украјинки са оствареним резултатом 39,48 метра. Дисциплине спринт и скокови били су на централном стадиону

Железничарка, мајка, кољашница

Ивана Кнежевић ради у Сектору за некретности већ 25 година. Са успехом обавља службене послове, али за спортски сирасиј увек пронађе време. Од колеџа и колеџница има неуроцењиву подршку у свему, што јој као мајци и активnoj такмичарки јуно значи.

„Adriatic“, где су својевремено одржане 16. медитеранске игре. Трчање на 1.500 и 5.000 метара уприличено је на стадиону „Montesilvano“, док су бацачке дисциплине: кугла, диск, кладиво и копље, организоване на стадиону „Comunale Di Francavilla“.

Железничарка из „Инфраструктуре“ увелико се спрема за Балканске игре, које ће

бити одржане већ ове јесени у Бару. Њена очекивања и даље су велика, без обзира што ће се такмичити у категорији „W 50“. У зимском периоду углавном се припремала у атлетској дворани на Бањици, дубоко верујући да поново може бити најбоља кољашница Балкана. У изјави за „Пругу“



најавила је интензивне индивидуалне тренинге чим се временске прилике буду стабилизовале. Наредно европско такмичење одржаће се 2025. године у Португалу.

Б. Радојичић

Мокра Гора дочекала машиновође

Обележен велики јубилеј

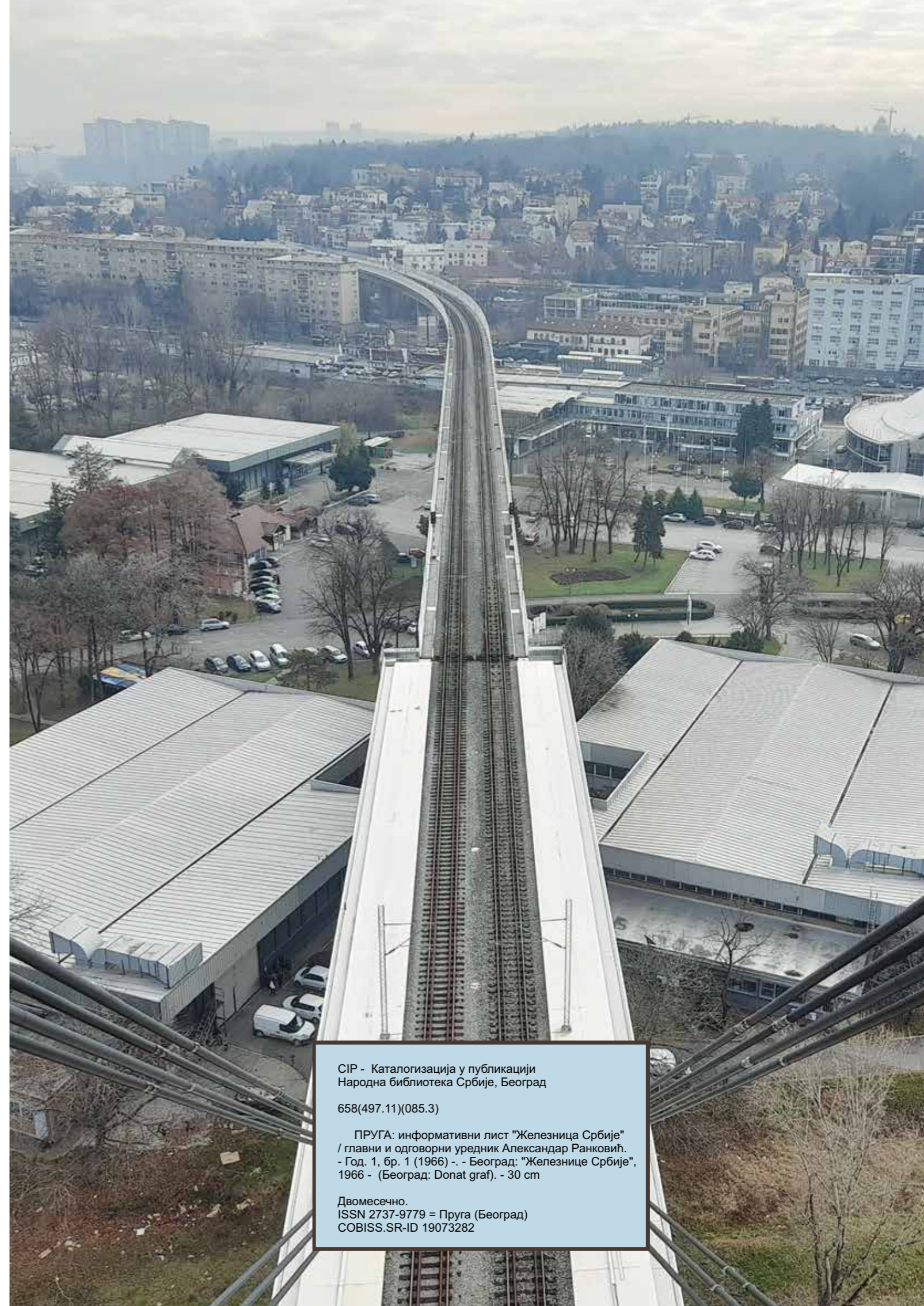
Машиновође које су 1984. године завршиле Железничку техничку школу у Београду на смеру „Техничар вуче“, обележиле су почетком априла у Мокрој Гори 40 година матуре. Овај велики јубилеј прославили су у присуству своје разредне старешине Мирјане Јовчић. Будући да је ово одељење на крају школовања проглашено за најбоље, ученици некадашњег ЖОЦ-а награђени су матурском екскурзијом у Сарајеву и посетом планини Игман. На почетку прославе, матуранти су у цркви Светог Пророка Илије одали пошту својим пре-

минулим колегама из разреда, а потом су обишли мокрогорски туристички комплекс и провозали се „Ђиром“ на траси Шарганске осмице. Времешни мајстори свог заната до касно у ноћ евоцирали су (у ресторану „Мокра Гора“) успомене на своје ђачко доба, резимирајући натанане своје животне путеве. Мада добар део њих данас ужива у заслуженој пензији, било је ту и колега који активно управљају теретним композицијама приватних оператера. На крају прелепе априлске прославе у чаробној Мокрој Гори, матуранти су се договорили да оваква дружења



убудуће организују сваке године и тиме непоновљиво ђачко доба сачувају од заборава.

Б. Радојичић



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 - (Београд: Donat graf). - 30 см

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

