

npupa





Риштал сјорој ришма

У времену када се брзина и досљивост цене више од самој доживљаја, јосијоји (на сву срећу) и оно елејантно средсјиво јушовања које се нейресјано враћа на велика враћа – воз! Железнички шрансјорш својеврсни је риштал сјорој ришма, есијейике и уживања. Пушовање колосеком кроз јланинске јределе јединсјивена је јрилика да кроз удобност и аванјуризам, јри-роду доживише на друјачији начин. Унуштрашњост јушничких комјозиција нуди ајмосферу мира, а кафа у вајон ресјорану дефинијивно је јривлачнија од оне на бензинској јумји. Са сваким новим јушовањем као да јочињейше нови животи, као да се нејде селише. Колико људи, различитих јрича, јојледа кроз јрозор вајона на куће, мосјове, жијина јоља. Прва класа, друја класа, дојлајш за јрву, јужва у ходнику. Ваздух засићен јрејходним вожњама, мирис мејтала, јрашине и уља за јодмазивање. Најлейше аванјуре из младосји наших јенерација везане су за железничку шрасу којом смо одлазили у Трси јо цийеле и фармерке. Да није било шаквих вожњи никада не бисмо видели чаробне јејзаже „некадашње Јује“, сјаре али ојмене сјаничне зјраде у сремској и славонској равници. Сејише се само „железничких шерајија“ када вам нейознајш јушник у кујеу за крајко време исјрича чийав свој животи. Романјика на шинама, дуја јушовања са ишчекивањем, сусреши и расјанци на јеронима, ускоро ће јосијати део јрошлосји. Чезнућемо за њом у модерном добу брзих јруја, нових и чистих возова у којима је забрањено јушење, а сви јушници имају карте. Таман шјо седнемо у воз, одјоворимо на јоруке и мејлове, ејш нас на одредишју. Сјаринске јриче наших родијеља, баба и деда јолако одлазе у заборав. Тамо јде су већ архивиране бројне јриче нейознајшх јушника који су се силно уји-њали да нам већ до Злајшбора исјричају све о себи и својим доживљајима.

Александар Ранковић
Главни и одговорни уредник

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

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

Електронска пошта
medijacentar@srbrail.rs

Директор Медија центра
Биљана Гордић

Главни и одговорни уредник
Александар Ранковић

Дизајн и техничко уређење:
Марина Миловановић Кушић

Тираж
3.000 примерака

Лист је бесплатан

Штампа
DONAT GRAF DOO GROCKA



У овом броју:

4

Александра Софронијевић
**Нова министарка грађевинарства,
саобраћаја и инфраструктуре**



5



Акционарско друштво за превоз путника „Србијавоз“
Успешна пословна година

6–7

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

Заједнички до доброг здравља



7

Железнички интегрални транспорт

**Делегација компаније COSCO
обишла терминал у Макишу**



Александра Софронијевић

Нова министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре

У новом сазиву Владе Републике Србије Александра Софронијевић именована је за министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре – ресора у коме је више од две деценије била на функцијама помоћника министра и државног секретара.

Софронијевић је рођена у Београду, 1961. године. Дипломирала је на Правном факултету Универзитета у Београду и има положен правосудни испит.

Радила је, најпре, као адвокатски приправник у области грађанског и кривичног права, а од 1987. до 2004. године у Градској општини Савски венац обављала је дужности саветника, помоћника начелника и начелника за имовинско-правне, грађевинске и комунално-стамбене послове. Од 2004. до 2012. године била је помоћник министра у Министарству за капиталне инвестиције, Министарству инфраструктуре, Министарству заштите животне средине, рударства, просторног планирања и урбанизма. Од 2012. до 2014. године била је помоћник министра грађевинарства и урбанизма, одговорна за рад сектора који се бави издавањем грађевинских и употребних дозвола, лиценцама из области грађевинарства,

енергетском ефикасношћу, грађевинским земљиштем, управно-правним надзором из области грађевинарства и државног премера и катастра.

До избора за министарку грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре била је, од 2014. године, на функцији државног секретара у поменутом министарству.

Александра Софронијевић током досадашње професионалне каријере учествовала је на бројним међународним, регионалним и националним конференцијама и скуповима из области уређења својинских односа на грађевинском земљишту, унапређења енергетске ефикасности у зградарству, зелене градње, управљања грађевинским отпадом, унапређења управних поступака у делу издавања грађевинских дозвола (увођења електронске грађевинске дозволе у поступцима издавања аката за изградњу), легализације, односно озакоњења објеката.

Учествовала је, од 2003. до данас, у свим радним групама за израду закона и подзаконских аката из области просторног планирања и урбанизма, грађевинарства и озакоњења, а по позиву и у изради закона из области државног премера и катастра, враћања одузете имовине ра-



нијим сопственицима и других посебних закона.

Била је задужена за реализацију неколико државних пројеката – изградњу торња на Авали, отклањање последица поплава у Јаши Томићу, отклањање последица активирања клизишта на територији Републике Србије.

Члан је Радне групе Владе за избор концесионара и по избору концесионара, члан Радне групе за праћење концесије за Аеродром „Никола Тесла“ у Београду, као и члан Управног одбора Директората за цивилно ваздухопловство.

За унапређење услова за инвестиције и градњу добила је 2023. године признање НАЛЕД-а.

Удата је и има једно дете.

Б. Гордић

„Инфраструктура железнице Србије“

Миломир Ђуровић – нови председник Скупштине Друштва

Решењем министра привреде од 15. априла 2025. године, по прибављеној претходној сагласности на основу Закључка Владе од 11. априла 2025. године, за вршиоца дужности представника Републике Србије у Скупштини Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“ именован је Миломир Ђуровић, који ће истовремено вршити овлашћења председника Скупштине.



Акционарско друштво за превоз путника „Србијавоз“

Успешна пословна година

У току 2024. године „Србијавоз“ превезао је око 8 милиона путника, што је готово милион путника више у односу на 2023. годину и на нивоу је реализованих планираних резултата.

„Због квалитета услуге коју „Србијавоз“ пружа на линији Београд – Нови Сад, готово половина путника је са те релације“, каже за „Пругу“ вршилац дужности генералног директора „Србијавоза“ Иван Булајић. Поред те линије, велики број путника, нарочито током летње сезоне, превезе се међународном линијом између Београда и Бара. Фреквентна је и међународна линија између Суботице и Сегедина, али и остале домаће линије које повезују све крајеве Србије. Када се томе додају и превезени путници „БГ Возом“, „Панвозом“, као и број оних који су уживали у возњи музејско-туристичким возом „Носталгија“, добијају се подаци који говоре да је једини путнички железнички оператер у Србији остварио одличне пословне резултате.

Најважнија вест за путнике свакако је драстично смањење броја отказаних поласака у 2024. години. Од 350 поласака колико „Србијавоз“ има на дневном нивоу, отказано је само 7,7 поласака, што је 2,2 % и то углавном у систему БГ воза на линијама



где су у саобраћају дизел возови који се због застарелости неретко кваре.

Када су у питању кашњења возова и ту су постигнути бољи резултати: кашњење у поласку је било на нивоу од свега 3 %, а када је у питању стицање у последњу станицу на крају линије, ту је било око 7,5 % кашњења.

„Укупни приходи за 2024. годину прешли су цифру од око 10 милијарди динара, а остварили смо EBITDA у износу од 900

милиона динара и пословни добитак од 590 милиона динара“, каже Булајић и истиче да су добри пословни показатељи резултат велике посвећености радника и менаџмента најважнијем задатку – а то је пружање квалитетног и безбедног железничког путничког превоза.

Б. Гордић



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

Заједнички до доброг здравља



Најсавременија дијагностичка опрема, реновиране амбуланте, стручност и љубазност лекара и медицинског особља само су неке од карактеристика Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“. О томе, одликовању за заслуге и постигнуте резултате, као и о плановима за наредни период разговарамо са директором ове железничке медицинске установе, примаријусом др Владом Батножићем.

Пруга: Поводом Дана државности председник Републике Србије Александар Вучић одликовао Вас је Златном медаљом за заслуге и њиме резултираше у области здравствене заштите радника. Шта ово одликовање представља за Вас, а шта за Завод на чијем сте челу?

Завод је својим пожртвованим и дугогодишњим радом показао све вредности које за наше здравство, у границама својих могућности, пружа нашим грађанима са циљем да обезбеди што адекватнију и квалитетну здравствену заштиту. Још у време корона, када је било најтеже, наша опредељеност у борби за здравље народа испољавала се немерљивим анагажовањем целокупног колектива, што је и било запажено на највишем нивоу. Златна медаља за заслуге и постигнуте резултате у области здравствене заштите радника – којом ме је председник Републике Србије Александар Вучић одликовао – заслуга је целог колектива на чијем сам челу. Сматрам да је сваки здравствени радник у Заводу допринео својом ангажованости да до оваквог признања дође.

Пруга: Завод је здравствена установа која већ неколико година подржава и учествује у свим безбедним превентивним мерењима које организује Министарство здравља Републике Србије. Да ли ће у наредном периоду бити организовано још оваквих мерења, с обзиром на то да је интересовање грађана веома велико?

Министарство здравља је обновило акцију бесплатних превентивних прегледа у циљу ране дијагностике и промоције превенције болести. Поред наведеног, циљ акције био је и поновно успостављање поверења између здравствених радника и грађана. Велики број грађана који је искористио ову акцију у нашој установи је на брз и ефикасан начин проверио своје здравље,



Мамограф

а позитивни утисци пацијената током прегледа и похвале здравственим радницима, недвосмислено указују на велики успех ове акције, чији су носиоци сви лекари и медицинске сестре наше установе.

Желимо здраву Србију, учинићемо све да дођемо до тога. „Ако на време откријемо болест, решићемо то лакше“ – мото је који примењује Завод у свом ангажовању. Као и до сада, Завод ће се увек одазвати и подржати својим учешћем све акције превенције које организује Министарство здравља, са којим имамо изузетну сарадњу.

Пруга: У последњих неколико година Завод је купио најмодернију медицинску опрему намењену дијагностици. За које мерења влада највеће интересовање, будући да су они досадни и као комерцијалне услуге?

Дијагностички процес је комплексан и игра кључну улогу у медицини јер осигурава постављање прецизне дијагнозе као основе за планирање одговарајућег лечења и пружање најбољих могућности за опоравак пацијента. Унапређење приступа дијагностици и терапији, смањење инвазивности процедура, повећање прецизности и побољшање свеукупног искуства пацијената могуће је помоћу решења у области медицинске опреме која показују тренд ка мобилности, прецизности и минимално инвазивним методама у медицинској пракси. Завод се увек трудио да поред стручно оспособљених лекара има и најсавременију опрему, по којој смо познати. У свим одељењима пратимо стање опреме и по потреби замењујемо је новом, новим, поштујући ефикасност рада и стручност и искуство лекара који ће на њему радити.

Пруга: Недавно су завршени радови на ширењу простора где се налазе одељења Медицине рада, Опште праксе и Физикалне медицине и рехабилитације. Како сада изгледа рад у новом простору и колико је он у функцији боље квалитетне здравствене услуге који Завод већ традиционално пружа пацијентима?

Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ ради већ 143 година у објектима и просторијама који су били изграђени давно и то на више локација по Србији. Будући да је за савремени и ефикасан рад здравствених радника неопходан и одговарајући простор, морали смо приступити обнављању наших објеката. Треба нагласити и велику ангажованост свих служби које су током извођења радова радиле у посебним, измењеним условима, а да се то ни у једном случају није одразило на пацијенте, што није, признаћете, нимало лако. Сада је свака ординација окренута, замењени су дотрајали прозори, уграђени клима-уређаји.



Скенер

Данас са поносом могу да истакнем да су нове просторије у потпуности и на најбољи могући начин усклађене са функционалношћу рада служби, чиме смо добили на још бољој ефикасности и то на обостано задовољство – и запослених и пацијената. Све то јасно показује опредељеност нашег Завода да обезбеђујући најбоље могуће услове за рад запослених, омогућава још боље и квалитетније пружање здравствене заштите пацијентима.

Пруга: Међу бројним плановима и циљевима које имате у наредном периоду, које бисте издвојили као најважније?

План је превасходно повећање броја лекара специјалиста и субспецијалиста како бисмо одговорили што већим захтевима пацијената, како запослених, тако и пензионера. Настојаћемо да постојећу медицинску опрему заменимо новим високофистицираним медицинским апаратима.

Жеља нам је и да се у наредном периоду просторно проширимо, чиме бисмо стекли и предуслове да Завод прерасте у здравствену установу секундарног типа.

Б. Гордић

Железнички интегрални транспорт

Делегација компаније COSCO обишла терминал у Макишу



Делегација кинеске компаније COSCO, на челу са председником COSCO SHIPPING (Europe) GmbH Ванг Мингфенгом, обишла је недавно нови ЖИТ-ов терминал у Макишу. Обиласку су присуствовали и представници Луке Пиреј, Динг Чијан и Димитрис Кагиулис, председник Dragon Maritime Group Ерик Кошут са сарадницима, као и представник компаније PEARL, Александар Костов.

Након обиласка новог ЖИТ-овог терминала, одржан је састанак на коме су договорене смернице за проширење сарадње. Делегација COSCO-а имала је прилику да се упозна са оперативним капацитетима и пратећом инфраструктуром.

Према речима **Горана Поповића, директора ЖИТ-а**, ова посета била је обострано значајна, нарочито због реализације будућих пројеката и јачања међународног

партнерства. Заједнички закључак јесте да ће наставак сарадње двеју компанија донети обостране бенефите и отворити нове пословне могућности.

Компанија COSCO SHIPPING један је од глобалних лидера у области транспорта и логистике, па је ова посета представљала додатни корак у јачању стратешке сарадње између ЖИТ-а и COSCO-а.

Ј. Вебер

Одељење узаних пруга Железничког музеја

Пожега – где сећања путују узаним пругама

Одељење узаних пруга Пожега ове године обележава значајан јубилеј – 35 година од свог оснивања. Овај музејски локалитет, који је постао важан део техничког културног наслеђа Србије, посвећен је очувању и презентацији историје железничког саобраћаја, са посебним акцентом на пруге узаног колосека.

Основано са визијом да се очувају и изложе артефакти и техничка достигнућа везана за узане пруге, које су имале важну улогу у транспортној инфраструктури и економском развоју региона, Одељење узаних пруга Пожега је током три и по деценије постојања постало место где се прошлост железнице оживљава.

Идеја о формирању Музеја потекла је 1980. године од Стојана Стаматовића, шефа железничке станице Пожега, чији је радни век био испреплетан са пругама узаног колосека. Његова иницијатива добила је подршку Железничко-транспортне организације „Београд“, Скупштине општине Пожега, локалних привредних субјеката и бројних ентузијаста, који су препознали значај очувања овог дела индустријске баштине.

Реализација пројекта обухватила је припрему свеобухватне пројектне документације коју је припремио Центар за истраживање и пројектовање (ЦИП) Београд. Носилац послова до јуна 1983. године био је Координациони одбор за изградњу спомен-воза узаног колосека. У пројекат се укључује и Железнички музеј у Београду, тако да ово спомен-обележје убрзо прераста у Одељење узаних пруга



Милан Радивојевић, директор Музеја говори на отварању Одељења узаних пруга Пожега, 12. IV 1990.



Локомотива Рама, отварање Одељења узаних пруга Пожега, 12. IV 1990.

Железничког музеја у Београду.

Свечано отварање Одељења узаних пруга Пожега одржано је 12. априла 1990. године, уз присуство делегата Скупштине и чланова Пословодног одбора Заједнице Југословенских железница, великог броја железничара, гостију и колега, љубитеља

железнице и представника радних колектива који су учествовали у изградњи Одељења. Момчило Аћимовић, заменик генералног директора ЖТП „Београд“, званично је отворио Одељење и том приликом је у погон стављена и чувена стара парна локомотива "РАМА", која се сматра једним од симбола Одељења.

Данас, музејска поставка на отвореном укључује локомотиве, вагоне и другу железничку опрему која сведочи о развоју железничке технологије и њеном утицају на живот у региону. Посетиоци могу да виде вредне и последње сачуване примерке вучних и вучених средстава која су обележила пруге узаних колосека. Музејска поставка је доступна посетиоцима од 8 до 16 часова радним данима, уз могућност организовања групних посета и викендом.

Одељење узаних пруга Пожега није само место где се чувају експонати већ и простор где се организују едукативне активности и догађаји који промовишу железничку историју и културу.

Јована Колунџија
Страхиња Вуковић



Музејско одељење у Пожеги

Отворена сезона на „Шарганској осмици“

Музејско–туристички воз „Носталгија“ кренуо у нову авантуру

Звуци локомотиве музејско–туристичког воза „Носталгија“ поново одјекују Мокром Гором.

Некада чувени „Ђира“, а сада „Носталгија“, започела је летњу сезону саобраћаја једном од најлепших туристичких атракција у Србији 29. марта и возиће до 31. октобра. Пругом узаног колосека на релацији Мокра Гора – Шарган Витаси – Мокра Гора, „Носталгија“ свакодневно саобраћа у два редовна термина: у 10.30 и 13.30 часова. Током лета, од 15. јуна до 1. септембра, биће уведен и трећи редован термин поласка воза из станице Мокра Гора у 16.10 часова.

Првих сто година

„Шарганска осмица“, која је ове године обележила век постојања, наставља да привлачи туристе из целе земље. Посетиоци, љубитељи железнице и природе не само из Европе (Немачке, Аустрије, Словеније, Велике Британије, Скандинавије) већ и са других континената (САД, Аустралија, Кина, Јапан, Нови Зеланд, Индија) долазе како би се провозали јединственом вучом на Балкану и уживали у туристичком бисеру Србије. Музејски воз „Носталгија“ је 2024. године превезао око 90 хиљада туриста и љубитеља железнице, а више од милион и по путника и посетилаца возило се овом вучом од њене обнове, 2003. године до данас.



За вожњу чувеном „Шарганском осмицом“ на релацији Мокра Гора – Шарган Витаси – Мокра Гора, цене карата остале су непромењене и износе 1.200 динара за одрасле, 600 динара за децу од 6 до 14 година, док је за млађе од 6 година вожња бесплатна. Током ове несвакидашње авантуре која траје два сата и двадесет минута, туристи ће моћи да уживају у траси пруге узаног колосека. У вагонима из тридесетих година прошлог века ово носталгично путовање путницима ће дочарати и далеку прошлост, када је пре једног века популарни „Ђира“ кренуо

на своју прву вожњу, повезујући готово пет деценија железничку линију између Београда и Сарајева. Туристи и љубитељи природе моћи ће да виде прелепе пејзаже, да уживају у бајковитој природи, видиковцима, стајалиштима необичних имена, причама и легендама о прузи. Гастрономска понуда и гостопримство Мокрогораца учиниће да домаћи и страни туристи, којих је из године у годину све више, уз фотографије, понесу незаборавне успомене, али и укусе и мирисе овог краја.

Љ. Богдановић



Станица Падеј

У ишчекивању нових полазака



Драган Иконић, шеф станице Падеј

На магистралној прузи Кикинда – Банатско Милошево – Суботица, у северном делу Баната, налази се једно живописно место са железничком традицијом од 130 година. Железница је житеље Падеја одувек спајала са привредним и културним центрима Војводине: Кикиндом, Сентом, Суботицом. Станица је у надлежности "Инфраструктуре железнице Србије", Организационе јединице за саобраћајне послове Зрењанин и поседнута је само радним данима током осмочасовног времена. У станици је тренутно троје запослених (шеф, отправник возова и скретничар). Према речима Драгана Иконића, шефа станице, у току дана прође шест путничких и четири до пет теретних возова.

„Падеј је место познато по железничарима, нарочито по путницима који воз користе као превозно средство до већих градова. Три пара возова је недовољан број спрам потреба путника, тако да се често сусрећемо са питањима да ли ће се и када повећати број полазака, нарочито према Сенти и Суботици. Током дана кроз ово службено место прође и до четрдесет путника, како када. Путничку чекаоницу отварамо искључиво у време нашег дежурства и трудимо се да она буде чиста и уредна како би се људи осећали пријатно

док чекају возове”, каже Иконић.

У станици су честа укрштања возова, чиме се указује потреба за продуженим радним временом саобраћајног особља. У непосредној близини станичне зграде



„Краљица њећи“ најбољи избор

Приликом њосеће њадејској сџаници уочили смо један занимљив дејшаљ у канцеларији ошџавника возова. Била је то сџара њећ на дрва и ујаљ, међу железничарима њознаша и као „краљица њећи“. Према речима сџаничној особља, то је љрејно шџело које са лакоћом може да уљреје и велике љросџорије у зџради. На чџџавој шџраси од Кикинде, љреко Банатској Милошево, до Сенте ово је једина сџаниница која користи овакву њећ. Уљраво збој тоја, железничари у Падеју немају намеру да мењају начин љрејања који је, иначе, давно љревазиђен. Кажу да ће „краљицу“ чуваџи бар до одласка у љензију.

налази се веома фреквентан пружни прелаз којим се управља путем механичких уређаја. У време када станица није поседнута, возови који пролазе кроз ово службено место морају се зауставити на поменутом прелазу.

Станична зграда је поодавно „зрела“ за реновирање будући да је кровна конструкција након пола века готово нефункционална.

Ј. Вебер

www.zeleznicesrbije.com

TRACE

TRACE GROUP HOLD PLC

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



КОРПОРАТИВНИ ИДЕНТИТЕТ, КОРПОРАТИВНА ОДГОВОРНОСТ, ПОСЛОВНЕ ПРИЛИКЕ, ПОСЛОВНА ПОВЕЗАНОСТ, СОЦИЈАЛНА ОДГОВОРНОСТ

ТРЕЈС – грађевинска компанија која спроводи инфраструктурне пројекте од великог националног и међународног значаја. Изводи радове на пројектима модернизације и реконструкције железничких пута, учествује у изградњи аутопутева, путева првог и другог реда, грађевинских објеката, постројења за пречишћавање отпадних вода и изради водних пројеката и пројеката посебне намене. Наша компетенција лежи у пројектовању, изградњи, реконструкцији, санацији и одржавању: аутопутева и путева, мостова и тунела, изградњи надземних и подземних железница, мрежа за снабдевање водом, постројења за третман отпадних вода и чврстог отпада и депонија за третман отпада, великих брана.

У конкурентном пословном окружењу и динамичним економским условима, компанија ТРЕЈС се доказала као поуздан бизнис партнер, којим руководи тим висококвалификованих менаџера и инжењера, који блиско сарађују са домаћим и међународним институцијама.

Верујемо да наше пословање има позитиван утицај на друштво тако што обезбеђује велики број послова, олакшава комуникацију многобројним компанијама и појединцима, гради инфраструктуру уз коришћење најсавременијих технологија и према највишим стандардима.

Заједничким напорима трасирамо успех у корист будућности и живота!



Делатност:

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

У делу изградње железничке инфраструктуре "Trace Group Hold" је специјализована за делатности на горњем и доњем строју железничке пруге као што су:

- рехабилитација, реконструкција и изградња нове пруге механизованим методама;
- механизована демонтирање старе пруге и монтажа нове пруге;
- земљани радови, ископ стена, израда насипа са уређењем и рекултивацијом терена, применом савремених технологија и машина високих перформанси;
- поправка, санација и изградња нових великих и малих вештачких објеката на постојећим и новоизграђеним пругама;
- реконструкција постојећих и изградња нових пута, железничких станица и стајалишта.


www.tracebg.com
[e-mail: tracegroupsrb@trace.bg](mailto:tracegroupsrb@trace.bg)

Кикинда

Отворена стара радионица



Иван Кришан,
шеф ОЈ ЗОВС Кикинда

Средином октобра почело је сређивање колске радионице у Кикинди која је дуго времена била ван функције. На иницијативу запослених, а уз велику подршку руководства, радионица је у фебруару добила сертификат за рад (Р26) и сада послује у оквиру Секције ЗОВС Нови Сад.

„Неретко се, чак и данас, производ наше радионице („колскина приколица“) може видети у двориштима српских ратара. Често сам слушао приче старијих железничара како су овде имали добра примања, те не чуди што су занатлије из Кикинде и околних села, пре неких четрдесет и кусур година, желеле да раде баш овде“, каже за „Пругу“ шеф ОЈ ЗОВС Кикинда, Иван Кришан.

Уласком у састав ЖТП-а „Београд“, Колска радионица у Кикинди престаје са производном делатношћу. Почину да се изводе искључиво радови на одржавању железничких вагона. Број запослених постепено се смањивао. Поделом железнице на четири независна предузећа, радиони-

ца је ушла у састав „Србија Карго“ а.д, а 2018. године престала је са радом.

„Након добијања сертификата у фебруару, радионица је почела да ради и веома сам захвалан пословодству компаније на указаном поверењу и одлуци да се радионица поново отвори. Често сам причао о томе колика је штета што такав један ресурс није у функцији. На нашу велику срећу, неко је ту причу чуо, а затим и решио да радионицу поново оживи. Резервне делове нам поново допремају, залихе се пуне као некада, а вагони (сваки час) пристижу на поправку“, каже Кришан.

У колској радионици запослено је десетак колега и углавном су ангажовани млађи људи, што је данас права реткост,

будући да је посао одржавања тежак и недовољно плаћен. Читав тим запослених је стручан и посвећен послу. Најважније је да вагони долазе. Има ко ће их „врати у живот“.

Д. Милошевић

Стручност и знање

Када је 90-их година прошлог века распадом некадашње државе ојачало урушавање привреде у северном Банату, Колска радионица у Кикинди ушла је у састав железнице (ЖТП „Београд“). Радионица се њеном одржавањем железничких вагона. У свом саставу имала је халу у којој су се производиле црвених приколица, а у најсјајнијим данима бројала је преко 300 запослених.



Породична традиција

Љубав према железници нашег саовојника датира од најраније деценије. Отац му је радио у радионици као заваривач, а деда је био машиновођа на јарној локомотиви. Честити доласци код оца у радионицу очигледно су инспирисали професионалну каријеру шефа ОЈ ЗОВС Кикинда, којем се судбина осмехнула кроз ревитализацију овог, још овог, „прежалењеног“ јојона српских железница.

Организациона јединица за контактну мрежу Чачак

Ускоро усељење у новосаграђени објект

Запослени у Организационој јединици за контактну мрежу Чачак ускоро ће добити нови објект за гарирање тешке моторне дрзине. Током протеклих месеци интензивно су се изводили радови на згради која се налази у непосредној близини службених просторија КМ-а. У објекту су урађени нови мокри чвор, магацин и помоћне просторије, а остало је још да се оствари пружна веза са маневарским колосеком. Очекујемо испоруку скретничарских дрвених прагова. Планирано је и уређење радних

редовно одржавање контактне мреже и пратеће инфраструктурне опреме. Специфичност терена, нарочито у Овчарско-кабларској клисури, уз неповољне временске прилике које су владале током зимских месеци, натерале су запослене на додатни опрез и мере безбедности. Према речима Милорада Ђуровића, шефа ОЈ за контактну мрежу Чачак, у минулом периоду било је неколико компликованих интервенција на терену. Све је то захтевало добру логистичку припрему и озбиљну организацију.



просторија, као и кровне конструкције и фасаде.

Протеклих неколико месеци железничари ове организационе јединице урадили су неколико сложених задатака на терену. Зимски услови донекле су искомпликовали

„Веома сам задовољан сарадњом и учинком мојих колега током протеклог периода. Територија коју одржавамо протеже се од станице Заблаће до Пожеге, мада по потреби прискачемо у помоћ и колегама са барске пруге (на деоници од



Милорад Ђуровић,
шеф ОЈ за контактну мрежу Чачак

станице Ражана преко Пожеге и Ужица па све до Пријепоља и Врбнице). Посао који обављамо је веома сложен и захтева максималну пажњу и концентрацију, нарочито примену свих мера безбедност. Рад са високонапонском мрежом је изузетно опасан и изискује посебно теоретско и практично знање, велико радно искуство и стручност која се стиче само дугогодишњим радом. Стога је важно да поред квалификованих и стручних кадрова имамо и квалитетан возни парк, механизацију, уређаје и опрему увек доступну и исправну. Време које проводимо током редовног дежурства када нисмо на терену, користимо за контролу опреме заштите на раду, за припрему уређаја, као и опреме и возног парка, што је веома важан услов да можемо увек спремни изаћи на терен и да интервенишемо у најбржем могућем року“, истиче Ђуровић.

Организациона јединица КМ Чачак основана је децембра 1999. године и саставни је део Секције за КМ Краљево. На платном списку тренутно је седморо запослених. Поред шефа ОЈ, ту су два електроинжењера, један пословнођа, затим руковалац за контактну мрежу, возач дрзине и један надзорни радник. Због обима посла било би неопходно примити још неколико железничара који би током рада са старијим колегама стекли преко потребно искуство за рад на терену.

Ј. Вебер



Лозница

Културни центар Подриња



Споменик Вуку Караџићу

Путујући возом кроз Срем и Мачву, стижемо до Лознице, великог привредног, културног и туристичког центра западне Србије. Град на Дрини повезан је са осталим местима и железницом. Путници имају на располагању четири дневне линије. Савремене дизел-моторне гарнитуре саобраћају до Зворника са два поласка, а исто толико линија иде према Шапцу, Руми и Београду. Са околних педесетак насеља које припадају општини, у Лозници данас живи око 80 хиљада људи.

Вуков родни Тршић

Захваљујући чињеници да је у оближњем Тршићу рођен творац савремене српске азбуке Вук Караџић, Лозничани сматрају да се баш код њих говори најчистији српски језик. Путујући долином реке Жеравије, југоисточно према Ваљевоу, на свега неколико километара од Лознице стиже се у Вуково родно место. Сам Тршић и његова околина чине етно-комплекс који се сматра једним од најлепших музеја на отвореном у Србији. У склопу комплекса налазе се: Музеј језика и писма, Калиграфска радионица, Гостинска кућа, Кућа писца, радионица старих заната, Галерија Музеј Вукових сабора, црква брвнара Архангела Михаила, као и реконструисана родна кућа Вука Караџића.

Сабор, Вуку у част

Вуков Сабор једна је од најмасовнијих културних манифестација у Србији. Организује се од 1933. године и посвећена је неговању народних обичаја и традиције, као и очувању успомене на Вуков живот и дело. Сабор посећује изузетно велики број гостију и туриста из земље и иностранства, који поред самог места Тршић обилазе и остале културне и туристичке знаменитости у непосредном окружењу. Недалеко од Тршића, налази се и познати манастир Трноша где је Вук похађао школу и стицао прва знања.



Вуков Дом културе

Установе и споменици културе

Вредна пажње је и православна црква Покрова Пресвете Богородице која се налази на узвишењу у непосредној близини центра града. Ту су и споменици чувеном српском географу Јовану Цвијићу, Вуку Караџићу, Филипу Вишњићу и познатом друштвено-политичком раднику Влади Зечевићу. У самом центру Лознице налази се Музеј Јадра, отворен 1987. године. У поментој установи могу се погледати предмети из свих сфера живота и рада овдашњих људи и то од праисторије, па све до средине 20. века. Поставка Музеја



Храм Покрова Пресвете Богородице



Река Штира



Споменик Јовану Цвијићу

је пуна разних артефаката, експоната и слика и њу једноставно не смеће заобићи. Вуков Дом културе, једина је зграда овакве намене у Лозници и под заштитом је

државе. Простор је мултифункционалан, а у њему се одржавају ликовне колоније најпрестижнијих ликовних стваралаца, позоришне представе и разни концерти.

Туристичке манифестације

Традиционалне туристичке манифестације и програми одржавају се у периоду од марта до новембра, укључујући и новогодишње и божићне програме на отвореном. У марту се одржава програм „Свет жена“, у априлу традиционално обележава прослава Боја на Чокешини. Август је месец када има највише програма: прослава Церске битке на Текеришу, Међународни фестивал фолклора „Европа игра“ у Лозници, Церски маратон, Мото сусрет у Бањи Ковиљачи, Дринска регата, Међународна ревија документарног и етно филма. У септембру се одржава традиционални Вуков сабор, као и обележавање Гучевске битке. Октобар је резервисан за

Цвијићеве дане и Међународне сусрете гљивара у Бањи Ковиљачи.

Гастрономија

Лозница је право место за гурмане. Поред традиционалних специјалитета од печурака којих у овој регији има преко 200 врста, у лозничком крају су познати и рибљи специјалитети од рибе уловљене у реци Дрини. Будући да у околини постоји неколико озбиљних ловишта, доста ресторана нуди специјалитете од разне врсте дивљачи. Томе треба додати и традиционална домаћа јела која се праве од више врста поврћа. Ова регија позната је не само у Србији већ и широм Европе као воћарски крај са ретким сортама јабука које успевају једино овде. Чувене су и суве шљиве из лозничког краја, за које упутени кажу да су међу најквалитетнијим у Србији.

Ј. Вебер



Железничка станица Лозница

Зоран Кулинчевић, пружни радник у деоници Ваљево

Кроз усеке и тунеле

Пролећни радови на одржавању доњег колосечног строја увелико трају, па је колегу Кулинчевића (49) данас теже пронаћи него речну видру у клисури Градца. Читаву недељу је са дружином на терену, а посла је преко главе. Мењали су дотрајале прагове на потезу Остружница – Макиш до касно у ноћ, па смо разговор за „Пругу“ одлагали у неколико наврата. Док послушujemo мотор паркиране „мушице“ (ТМД) пред јутарњу прозивку пружних радника, у ходу претресамо најзанимљивије појединости из професионалне каријере нашег саговорника. У компанији је од 1996. године. Примљено је те јесени само у деоницу Ваљево двадесетак радника, што би за данашње услове био озбиљан кадровски прилив за читаву Секцију.

„Тада је овдашњи ЗОП сервисирао железничку трасу од Ресника до Пожеге, а под својом ингеренцијом имао је чак пет пружних деоница (Барајево, Лајковац, Ваљево, Ластра, Косјерић). Била је то једна велика војска, мада је и пруга тада била

Трајична судбина геде Сџејана

Кулинчевићи су директно или индиректно упућени на железницу од половине 20. века. Отац Милан, чиставу професионалну каријеру „попрошио“ је у Ласци као пружни радник. Деда Сџејан је своје јарче хлеба зарађивао у некада моћном „ЖЕГРАП-у“. Приликом изградње пруге Београд – Бар, трајично је изубио живоћ (1966. године) на сјајалишту у Лесковицама. Дробилица за камен ѿој јушра је била кобна за вредној сеоској неимара из фамилије Кулинчевић. Живоћ је изубио на трагалишту, недалеко од јорогичне куће.

млада. Тек две деценије у саобраћајној експлоатацији“, каже руковалац ситне механизације из Горњих Лесковица, иначе, трећа генерација Кулинчевића са платом у железници.

На пословима пружног радника био је ангажован само дванаест месеци. Полазио би у Деоницу из беле зоре, па кроз њиве и воћњаке шпартао жустрим кораком осам километара како би ухватио аутобус за Ваљево. Подбијао је прагове по врелом сунцу, мењао шине ручном завојницом и крчио шибље изнад набујалог Градца све док му се није указала прилика да постане „чувар пруге“.

„Тежак је ово посао. Радиш, буквално, док

се посао не заврши. Па и тада, не можеш одмах кући, јер док сачекаш воз који је у Ваљеву око 17 сати... Када је зима, у кућу улазиш по мрклом мраку“, реферише о радном дану на отвореној прузи колега из „Инфраструктуре“. Дуги низ година био је поштеђен оваквих физикалија, будући да је у током своје каријере (као опходар) често водио рачуна о безбедносном аспекту железничке трасе уз Колубару.

„Доста је људи тада отишло у преквалификацију за чуваре и пружне пословође. Пита мене један дан шеф деонице, „Смеш ли ти Зоране да чуваришеш?“. Чуј, ишло се у оно време према Ластри и са оружјем у руци. Радиш најпре две прве смене, па две друге, а онда две треће и тако у круг. Морао си за осам сати да испешачиш до укрснице Градац и да се вратиш у Ваљево, а то је десет километара у једном правцу. Касније смо радили класичан турнус, пошто су укинули деоницу Ластра. То је подразумевало да у једној смени испешачимо комплетну трасу скрооз до Ластре и успут урадимо неке ситније интервенције. Евентуално подмажемо шине где треба. Идеш тако по снегу, некада и по дебелом минусу, никога не занима како ћеш и да ли ћеш то моћи. Те послове, одувек су радили људи са села. Навикнути ако устреба и крвнички да запну без роптања“, вели Зоран.

Непредвидива је и ђудљива клисура Градца, нарочито у ситне сате. Искорачати у трећој смени са батеријском лампом деоницу према Дреновачком Киду, проћи све оне тунеле у тишини, уз повремени лавез дивљих паса са околних чука и висова – озбиљан је то подвиг и за најхрабрије. Замислите тек да вам је то радна обавеза, па да исти подвиг морате поновити већ следеће вечери. А снег у међувремену нападао до појаса.

„Сећам се једне ситуације, сат и по иза поноћи. Кренуо сам пругом из укрснице Градац ка Ваљеву, баш у тренутку када је воз улазио на станични колосек. Машиновођа ми из кабине „добацује“, погледај (молим те) други или трећи тунел одавде, чини ми се да сам нешто закачио. Вероватно је нека животиња у питању. Улазим у Андрића тунел, кад тамо жена сва поломљена и крвава. Лежи жива на оном туцанику уз зид. Није тада било мобилних телефона, па да јавиш. Док доћеш до оног стабилног телефона уз пругу, прође читава вечност. Стиже, богу хвала, убрзо и дрезина са екипом хитне помоћи. Одвезоше несрећну



Зоран Кулинчевић, оперативац ОЈ ЗОП Ваљево

жену у болницу. Преживела је „налет воза“ у глуво доба ноћи усред тунела. Шанса да се у таквим околностима „сачува глава“, у најбољем случају је 1:1000. Ето, посрећи се те ноћи и њој и мени“.

Од великих мајских поплава 2014. године, српске железнице су сукцесивно смањивале број својих упосленика на позицији „чувар пруге“. Кулинчевић је, без много премишљања, прихватио понуду да се поново врати „у дружину“. Данас слови за једног од најпоузданијих људи у деоници.

„Када сам почео да радим на железници, само је у нашој ваљевској екипи на платном списку било преко двадесет пружних радника. Данас нас је све укупно десеторица и то на колосечној траси од близу 110 километара (Ресник-Дреновачки кик). Верујеш ли ми, све што се на прузи могло искусити, ја сам већ доживео. За време НАТО агресије, сваку ноћ сам пешице обилазио теретне возове са цистернама које смо тада крили у оним тунелима према Ластри. Идеш кроз клисуру Градца „под сиренама“ за ваздушну опасност, гледаш према небу и молиш бога да се вратиш кући читав“, прича о својим ратним траумама колега Кулинчевић, док ваљевски железничари довршавају проверу алата за подбијање скретница.

Тешко је данас преживети, а камоли нешто конкретно планирати са платом пружног радника. Лични доходак је, по колективном уговору, за Зоранову позицију на нивоу српског минималца. Са таквим примањима велика је мука „крај са крајем саставити“, чак и са све оним припадајућим додацима (путни трошкови, паушали итд). Вредан је Зоки за тројицу, кажу његове колеге у Секцији. Поштован је и у родним Лесковицама.

Када човек хоће да ради, увек се нађе посао, поручује читаоцима наше ревије расположени оперативац ОЈ ЗОП Ваљево и креће на терен са прецизним упутима за први дан пролећа.

А. Ранковић

Милорад Иванковић Шиља, машиновођа у пензији

Кошмарна августовска ноћ

Осамдесетих година прошлог века могли су се на прсте набројати железничари који нису познавали лајковачког машиновођу Милорада Иванковића или бар чули за популарног Шиљу из Петке. Најмање је тада било важно којом ће пругом наш саговорник потерати путничку гарнитуру. Чим би се огласио сиреном из управљачнице (једном дугачко и два пута кратко), било је јасно ко улази у станицу. О Шиљиной ведрини и људској доброти којом је разоружавао и најзатвореније душе у компанији често се причало док је радио у лајковачкој вучи. Иако је у пензији готово четврт века, старији отправници са барског коридора прилично су упућени у његову професионалну каријеру. А она је, кажу, била импресивна да се направи озбиљан документарни филм.

Лазаревачку Петку није напуштао ни када је као електричар колског осветљења радио у Чукарици, касније и на контактної мрежи у Чачку. Са Милорадом смо разговарали у истој оној кући из које је сваког јутра журећи одлазио у Лајковац да презме локомотиву по распореду. На узану пругу и парну вучу био је упућен од раног детињства. Од железничке плате је школован, па је већ као клинац тачно знао где ће зарађивати хлеб. Отац му је усадио љубав према возовима и станичним скретницама пошто је и сам читав радни век провео као руковалац маневре.

„Ја сам железничко дете. Када сам 1947. године дошао на свет, живело је у Лајковцу преко стотину машиновођа. Стриц ми је овде пензионисан као ложач, тако да од фамилијарне традиције нисам могао побећи. Чим сам завршио електричарски занат, одмах сам добио посао на железници. Почео сам да радим у јесен 1965. године на узаној прузи Београд – Сарајево и све до одласка у војску, сервисирао сам расвету на путничким и теретним композицијама у станици Чукарица“, каже Милорад који је на свој „деби“ у локомотиви чекао петнаест година.

За посао машиновође конкурисао је, раних 70-их година, у неколико наврата, али без успеха. Строга правила српских железница која су важила за пријем нових извршилаца у путничким и теретним возовима фаворизовала су мајсторе на одржавању локомотива. „Коцкице су му се коначно сложиле“ 1979. године када одлази у београдски ЖОЦ на даље школовање. Са дипломом „техничара вуче“ стиже у



Милорад Иванковић Шиља, машиновођа

Лајковац наредне јесени, а већ 1. октобра 1980. године отвара нову (саобраћајну) страницу богате професионалне каријере. На „точку“ је провео равно двадесет година. Више него довољно времена да кроз „Сциле и Харибде“ српске железничке мреже стекне неопходне вештине за ово тешко занимање.

„Нудили су ми својевремено и стан у РЕИК-у, само да пређем код њих и превозим угаљ за ТЕНТ. Није ме то занимало јер сам себе могао замислити једино као машиновођу у путничком саобраћају. Решавање стамбеног питања било је за

Са „џочка“ у пензију

У јесен 2000. године довезао је Шиља брзи воз из Субошнице према Црној Гори, знајући да ће се након ѿе линије враћати у родно село као пензионисани машиновођа. Када је првој октобарској јушра упућеником композицијом пролазио упућени пролаз у Лазаревачкој Пејки, ојласио се последњи упућ сиреном из управљачнице (једном дугачко и два упућа крајко), ѿек да јави суурузи Милени да је све у реду и да сџиже кући чим прега смену у Бијелом Пољу. Дошао је следеће јушра возом у бесџекорно исџеланој железничкој униформи као обичан упућник. Шайку је након двадесет и џет ѿ година џоново сџавио на џаву, само из џошџована према комџанијском лисџу „Пруџа“. Реговни је, каже, чџшалац нашеџ џласила од џрвоџ броја.

мене од споредног значаја. Уосталом, никада нисам конкурисао за стан ни и у својој компанији иако сам испуњавао све услове. Петнаестак километара колико сам имао од куће до Секције, често сам знао препешачити, па одмах преузети „Барац“ и возити га до Бијелог Поља“, вели наш скромни колега из Петке.

Превозио је Милорад путнике лети и скроз до Бара, дужио теретне гарнитуре до Винковаца, често ишао према Нишу. Ипак, најозбиљнији управљачки изазови вребали су на комплексном пружном коридору према Црној Гори. Мада би се по логици ствари очекивало да нам у мору договорштина са отворене пруге, дочара неку занимљиву ситуацију из клисуре Градца или Лима, Шиља је изабрао познати догађај из 1985. године. Тада је на станичном колосеку у Ваљеву „преживео“ чеони судар са неисправном подбијачицом, а да возом уопште није управљао.

„Довезао сам те августовске вечери путничку гарнитуру у станицу Ваљево око 22 сата. Таман што су људи изашли из воза, дежурни отправник је пришао кабини и обавестио ме да останем унутра још неко време док не повуку шинско возило из клисуре Градца. Узех одмах да попуњавам документацију, чисто да не дангубим док то не заврше. Наједанпут испред мене, као авет, створише се два светла. „Иду“ видим баш на други колосек где сам управо зауставио „Руса“ (412).

Брзина шинског возила које је јурило према мени била је толика да нисам стигао честито да се уплашим. На трећи станични колосек сваког часа требало је да уђе и ноћни „Барац“ из правца Београда. Путовали су људи тада масовно на Јадран брзим возовима. Знаш како је почетком августа, гужве испред благајне, гужве на перону. Све се то, кажем, муњевито издогођало, да је право чудо како сам уопште стигао да реагујем. Хвала богу да је путнички воз који сам довео био испражњен. Та регио линија саобраћала је свако вече само до Ваљева, а већ ујутру се враћала у Београд. Имао сам, буквално, један секунд да сачувам главу пошто је судар био неминован. Бацио сам се као голман ка пртљажнику који се у (плавим) руским гарнитурама налази одмах иза кабине. Да зло буде веће, баш у тренутку судара, радник „Неге кола“ са метлом

у руци провирио је унутра, чисто да осмотри неред који је ваљало почистити. Није стигао мученик ни да примети шинско возило које је јурило ка нама брзином од 65 km/h. Ух, кад је то треснуло, мајко мила. Претури се онај човек наглавачке на бетонско стајалиште, добро је жив остао. Ударила нас је подбијачица којој је изненада пукао каиш на компресору, па је у моменту остала без ваздуха у кочионом систему. Возило је фактички било без контроле. Сећам се двојице колега који су седели у кабини шинског возила. Један је („у последњи час“) искочио у коприву поред колосека, док овај други, нажалост, није успео. Остао је жив, али је претрпео озбиљне повреде. Ударац је био страховит, а сасија воза се искривила, ако ми верујеш, као кифла. Надрљао је добро и прегледач кола који, такође, није „намираисао“ опасност. Само што је кренуо

чекићем да проверава систем између вагона, врата су га ударила у главу. Одмах сам му прискочио у помоћ пошто сам у читавом хаосу ја можда и најбоље прошао. На оној подбијачици било је (сећам се) и неко буре са горивом. Од силе ударца пукло је, буквално, као балон. Нафта се расула по несретним путницима што су стајали са коферима на перону. Озбиљан се белај десио те августовске вечери у ваљевској станици, али смо, хвала богу, сви остали живи“, прича за „Пругу“ пензионисани машиновођа из Петке, који се каскадерском спретношћу извукао са тек неколико мањих огреботина. Додуше, „нагутао се стакла од шофершајбне за све паре“, али је ипак смогао снаге да о железничкој хаварији убрзо да званичну изјаву полицији.

А. Ранковић

Планинарско друштво „Железничар 1948“

Посете новим дестинацијама

Планинарско друштво „Железничар 1948“ једно је од најстаријих и најактивнијих планинарско-спортских колектива у земљи. Чланови друштва су у самом почетку били железничари. С временом су им се прикључивали и људи који су осим љубави према железници, преферирали и дружење са истомишљеницима.

Са правом се може рећи да у Србији и ширем региону не постоји планина или значајније брдо које планинари овог друштва у протеклих седамдесет година нису посетили. Поред планинских стаза и врхова на које се заљубљеници у овај спорт најчешће пењу, саставни део бројних експедиција јесу обиласци културно-историјских споменика, нарочито манастира. Планинари се окупљају два пута недељно у просторијама друштва на Новом Београду, док су викенди и празници резервисани искључиво за обиласке занимљивих дестинација. Према речима Јанице Моуса, секретара ПСД „Железничар 1948“, поред редовних тура које се организују за чланове, постоје и посебни програми који су намењени школској деци, студентима, фирмама и бројним удружењима. Водичку службу чине 11 професионалних водича, а како сазнајемо, након обуке и полагања стручног испита придружиће им се и троје нових. У оквиру Савеза, друштво организује и зимски високогорски течај. Кандидати који заврше поменути курс, иду на даљу едукацију за



професионалног водича. Обилазак Космаја планиран је за мај и јун месец, па ће тада чланови друштва посетити и манастир Тресије. Такође, биће организован и обилазак Старе планине са посетом Пироту и манастирима Темска, Поганово и Суково. За љубитеље реке Лим ту је већ традиционални рафтинг уз обилазак ту-

Ј. Вебер

Кристина Младеновић

Талентована будућа уметница са великим сновима



Иако тек на прагу пунолетства, Кристина Младеновић (17) већ поодавно крчи пут ка афирмацији у уметничким круговима српске престонице. Након завшене основне школе у Великом Мокром Лугу, било је више него јасно да Кристина није тек нека девојчица из комшилука, већ будућа уметница о којој ће се с временом све више знати. Будући да је и сама препознала пут којим може „појурити“ ка највишим уметничким висинама, уписала је „Техно-

арт“ школу на Звездари где је њен таленат врло брзо препознат. До сада је имала пет самосталних изложби у основној школи и две заједничке у београдском Центру за културу „Влада Дивљан“. На свакој од ових смотри исказала је озбиљну зрелост и сликарску аутентичност. Њени радови богати су бојама и емоцијама, што говори о њеној способности да дочара свет око себе, али и унутрашњи микрокосмос пун најдубљих емоција. У свему што ради, родитељска подршка је неупитна, па људима који је окружују остаје само да уживају у Кикиној креативности. Мада је још млада, успела је да заблиста на бројним пројектима у школи.

Пред Нову годину осликала је све прозоре ресторана „Шарганска осмица“ на Мокрој Гори. Реч је о оригиналним новогодишњим мотивима који су апсолутно хармонизовани са тамошњим амбијентом. Кристина је амбициозна и жељна напретка, што се види у њеним плановима за будућност. Сања да упише Академију примењених уметности и након тога се посвети сликарству. Ова талентована девојка, иначе, ћерка нашег колеге Небојше Младеновића („Инфраструктура железнице Србије“), доказ је да се уметност може развијати и неговати од најранијег



Икона Свети Димитрије

узраста. Са упорношћу и посвећеношћу које Кристина свакодневно демонстрира, готово је немогуће замислити српски сликарски свет без ње у блиској будућности. Један њен рад од прошле године данас је у Јапану. Можда ће већ следеће Кристинино дело за неку интернационалну изложбу бити отпремљено из њеног сликарског атељеа.

Д. Милошевић



Професор хармонике Лазар Пушић најавио мултимедијални догађај у Ваљеву

Железничким часовником до докторске дисертације

Ваљевски хармоникашки виртуоз Лазар Пушић (30), уприличиће овог лета несвакидашњи музички догађај у граду на Колубари. Један од најнаграђиванијих уметника новије генерације решио је да докторску дисертацију брани управо пред суграђанима, који у маестралном музицирању овог даровитог човека уживају више од деценије. Када је у септембру 2022. године уписао докторске студије на београдском универзитету уметности, није могао ни да замисли у ком правцу ће тећи његово извођачко усавршавање на четврттонској хармоници. О евентуалном усклађивању звука свог (новог) инструмента са ритмом железничког сата могао је, каже, једино да сања.

„У оквиру докторског рада који сам пријавио, моја примарна жеља била је да стручној јавности представим прву четврттонску клавирску хармонику у Србији. Реч је о једном мом патенту чија је израда (по техничкој скици и плану) трајала безмало 40 радних дана. Будући да сам ја први извођач на хармоници који је уписао докторске студије на интердисциплинарном програму где су већ заступљене ликовна, музичка, драмска и примарна уметност, било ми је веома важно да баш тај „нови“ инструмент буде део мог докторског уметничког пројекта“, каже за наш лист ваљевски професор који је током



Професор Лазар Пушић

досадашње каријере остварио преко 950 наступа уз невероватан трофејни салдо (174 награде на домаћим и интернационалним такмичењима).

Идеја да се стари часовник Српске државне железнице имплементира у докторски пројекат Лазара Пушића настала је у једном од бројних разговора ваљевског уметника и проф. др Ане Ђатовић, чије је менторство у знатној мери кумовало овако интересантном расплету.

„У породичном музеју који је отац формирао усред сеоског вајата у Забрдици, изложено је доста занимљивих артефаката овог поднебља. Прошле јесени сам забележио неколико фотографија тих аутентичних предмета којима смо украсили полице нашег дрвеног храма. Када сам тај материјал показао менторки Ани Ђатовић, реаговала је моментално. Предложила ми је да управо часовник Српске државне железнице са логом „Ђире“ неизоставно буде део моје докторске дисертације“, каже професор Пушић, док са железничким сатом из двадесетих година прошлог века позира за „Пругу“.

Стари отправнички сат који је и сада невероватно прецизан, Лазару ће приликом одбране докторске дисертације („Акорд културе“) послужити као метроном. Замисао је да се музика коју ће ваљевски уметник изводити на поменутом мултимедијалном перформансу обједини са откуцајима казаљки на часовнику, док се у исто време на пројектору (у другом делу сале) буду смењивале вредне фотографије из богате историје српских железница. Да би се све ово реализовало како је аутор



у својој глави до детаља измаштао, сат је у међувремену стигао и до чувеног ваљевског сајције Жељка Вуковића. Он је исполирао само предње стакло и у својој стручној експертизи, механизам часовника оценио као фрапантно очуван с обзиром на то да реликвија није млађа од 1929. године.

Када овог лета професор Пушић пред стручном комисијом Београдског универзитета коначно представи свој вишемедијски пројекат, биће то први случај да се једна докторска дисертација у сфери музичке уметности брани баш у граду на Колубари. Простор за најављени културни перформанс још није изабран, али се већ зна да ће у смислу акустике бити на највишем могућем нивоу. План је да сала буде довољно пространа како би близу хиљаду људи (стојећи) остварило најнепосреднију интеракцију са младим докторандом из Ваљева.

А. Ранковић

Трећи хармоникаш свећа

На традиционалном свећском такмичењу у Сиднеју (Аустралија), једном од три највеће планетарне смотре за хармонику, Лазар Пушић је у лето 2020. године освојио треће место у категорији „Intentional open virtuoso klas“. Овај феноменалан успех још је значајнији у светлу чињенице да је тридесетогодишњи Ваљевац бронзу изборио у конкуренцији чак 139 такмичара. Искред њега је за 0,04 бода био бољи један Кинез, док је тринаестогодишњи из Русије. Његов бодовни салдо надмашио је Пушићев резултат за само 0,09 поена.

Болест која не боли

Хипертензија, тихи убица

Хипертензија, како се стручно назива висок крвни притисак, најчешћа је болест кардиоваскуларног система. Погађа до 25% одрасле популације у свету и важи за изузетно ризично обољење које може условити низ акутних или хроничних тегоба.

„Много је особа које чак и не сумњају да имају проблем са високим крвним притиском. У случају хроничне истрајности или нелечења, хипертензија постепено може утицати на цео људски организам. Висок крвни притисак не боли и може постојати без икаквих симптома“, упозорава начелник интернистичке службе у Заводу, прим. др Горан Поднар и истиче да је мождани удар прва манифестација овог обољења. Управо из тог разлога, рано откривање и благовремено лечење хипертензије веома је важно у ограничавању бројних ризика и компликација. Главни симптоми ове кардиолошке болести су главобоља, пробадајући бол у рамену, кратак дах, мучнина, двоструки вид, зујање у ушима, вртоглавица, дрхтавица.

„Алармантан је податак да је 25% смртних случајева особа старијих од 40 година последица високог крвног притиска. Према дефиницији, трајно повећање крвног притиска вредности од 140 / 90 mm HG или више сматра се хипертензијом. Имајући у виду да висок крвни притисак не погађа само одраслу популацију већ и младе због начина живота, седења и вишка телесне тежине, проблем хипертензије може се јавити још у детињству“, објашњава прим. др Поднар.

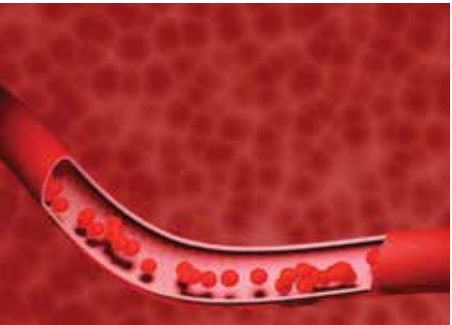


Примарна хипертензија нема познат узрок, али су у њен развој укључени различити фактори ризика и 95% пацијената има примарни облик хипертензије.

„Секундарна хипертензија може се скривати у другој болести. Примери су болести бубрега, хормонски утицај, трудноћа и прееклампсија или еклампсија. Генетска предиспозиција и породично оптерећење, када се очекује и појава хипертензије код потомства, изражена је у обиму од 30 до 60 одсто као директна последица генетских информација“, каже прим. др Поднар.

Како објашњава наш саговорник, фактори ризика који су повезани са по-растом крвног притиска и који се могу контролисати јесу прекомерна тежина и гојазност, инсулинска резистенција, прекомерни унос соли и високо мине-рализованих пића. Недостатак минерала попут магнезијума (Mg), калијума (K) и калцијума (Ca) такође може утицати на крвни притисак. Један од ризичних фактора јесте и пушење, као и прекомерно уношење алкохола, стрес, неприкладан начин живота, недостатак физичке активности и загађење ваздуха.

„У хипертензивној кризи крвни притисак расте изнад 210/130. Може настати као резултат недовољно или неправилно лечене хипертензије, али и компликација секундарне хипертензије. Особа са дуготрајном хипертензијом различито реагује на акутни пад крвног притиска, а особа са дуготрајним нормалним крвним притиском реагује другачије. Од овога зависи и озбиљност стања пацијента, колико је оно ургентно или хитно“, каже прим. др Поднар.



Систолни крвни притисак је горњи крвни притисак. Не би требало да прелази вредност од 140 mm HG. Након опуштања срчаног мишића, региструје се (доњи) „дијастолни“ крвни притисак. Вредност не би требало да прелази 90 mm HG.

Правилно мерење

Према савешћу нашег саговорника важно је да обраћајући пажњу на следеће ствари: седећи положај или лежећи. Вредност дијастолног притиска је приближно 5 mm HG нижа када лежиш него када седиш. Доњи удови слободно леже на поду, нису укључени. Особа не треба да прича док се мери притисак, 30 минута пре мерења не треба пити кафу и груба стимулативна пића. Пацијент који има убрзан рад срца, требало би да у неколико наврата (узастопно) мери притисак како би се на крају добила реална вредност.

„Веома је важно зајамљивост да особа са високим крвним притиском уопште не мора да има симптоме. Притисак се посматра у повећава током једног дана, а људи обично занемарују ову чињеницу. Редовном посещом лекару пацијент може спречити компликације и болест држајући под контролом“, истиче прим. др Горан Поднар.

„Код куће најчешће меримо крвни притисак дигиталним апаратом. Тада можемо видети две вредности на екрану манометра 120 / 80 mm HG. Поред тога, апарат за мерење притиска може да прикаже и вредност откуцаја срца, односно пулс и његове вредности се мењају у зависности од биолошког ритма (дневног периода и смењивања дана и ноћи). Притисак, такође, зависи од пола, при чему мушкарци имају виши крвни притисак, а може се повећати током физичког напора или менталног стреса“, закључује прим. др Поднар.

А. Стојковић

Словеначке железнице

Нови објекти на железничкој станици у Љубљани

У току је реализација једног од капиталних пројеката у словеначкој престоници. Пројекат путничког центра „Емоника“ подразумева изградњу новог путничког центра који ће објединити железничку и аутобуску станицу у Љубљани. После више од 20 година техничких и административних припрема, прошле године коначно је прибављена грађевинска дозвола, а радови су почели одмах након њеног добијања. Ради се на више грађевинских позиција које обухватају постројења и објекте железничке инфраструктуре. Нема обустанове железничког саобраћаја, али је путнички превоз делимично ограничен. Неки од возова који долазе из правца Јесеница и Крања возњу започињу и завршавају у железничкој станици Љубљана Шишка, где су изграђени привремени перони. Одатле се путници превозе до главне станице аутобусима у организацији словеначких железница. Слична ситуација је и на правцима из Зиданог Моста и Сежане, одакле поједини



возови долазе до станица Литија и Брезовица. Из наведених локација путници се превозе до щубљанске станице, такође, аутобусима.

У северном делу „Емонике“ планирана је изградња више од 19.500 квадратних метара пословног простора са око 790 паркинг места. Пословни простор обухвата и вишеспратницу у јужном делу, која ће са 20 спратова бити највиша зграда у словеначкој престоници. Поред Трга Ослободилне fronte, биће изграђен нови тржни центар површине 24.500

квадратних метара, са око 90 локала и 900 паркинг места. Поред тржног центра налазиће се луксузан хотел (капацитета 150 соба и отвореном баштом на крову). Дуж Вилхарјеве цесте биће саграђено више од 200 станова и пентхауса са кровним баштама. Средства за јавни део пројекта обезбеђује држава и Словеначке железнице, а приватни део пројекта финансирају Мендота Инвест и ОТП Група из Мађарске.

Ј. Вебер

Бесповратна финансијска помоћ Европске уније

За заједнички прелаз у Табановцима 2,8 милиона евра

Споразум којим се обезбеђује грант од 2,8 милиона евра од Европске уније (ЕУ) за развој заједничке граничне железничке станице између Северне Македоније и Србије потписали су, почетком марта (5. марта) у Скопљу, први потпредседник Владе и министар саобраћаја Александар Николоски и председник ЕБРД за Северну Македонију Фатих Туркменогулу.

Средства Европске уније, која су обезбеђена кроз Инвестициони оквир за Западни Балкан (ВБИФ), допуна су кредита од 5 милиона евра који је дала Европска банка за обнову и развој (ЕБРД) и финансираће изградњу и техничку помоћ. Укупна вредност овог пројекта износиће 7,4 милиона евра за грађевинске радове и додатних 250.000 евра за консултантске услуге и надзор. Заједнички гранични прелаз би-

ће изграђен у Табановцима, у северној Македонији, на железничком Коридору 10, који је део проширења Трансевропске транспортне мреже (ТЕН-Т) ка региону Западног Балкана. Радови обухватају наградњу постојећих зграда железничке станице и изградњу нових енергетски ефикасних зграда са соларним панелима. Када станица буде у употреби, користиће је службеници обе земље. Тиме ће се убрзати процедура граничне царинске контроле, смањити време чекања и убрзати проток робе и путника. Пројекат заједничке граничне железничке станице између Србије и Северне Македоније омогућиће бољу регионалну повезаност и интеграцију на Коридору 10, каже се у саопштењу Европске банке за обнову и развој (ЕБРД).



„Заједнички железнички прелаз између Македоније и Србије побољшаће комуникацију између две земље и добићемо једношалтерски прелаз за друмски и железнички саобраћај. Надам се да ће ово бити увод у поновно успостављање редовне путничке железничке линије између Скопља и Београда, за шта ће бити потребни напори са обе стране“, рекао је том приликом први потпредседник Владе и министар саобраћаја Александар Николоски.

Љ. Богдановић

Извор: www.ebrd.com

Повезивање Истока и Запада

Лука Бургас покреће стратешку модернизацију железнице

Бугарска лука Бургас постаје једна од кључних улазних тачака за робни транспорт у Европи. Планираним великим улагањима у нове железничке везе и унапређење терминала, лука не само да се проширује, већ и продубљује континенталну логистичку мрежу. Улагањем од преко 10,7 милиона евра Бугарска је званично покренула пројекат „Повезивање Истока и Запада“ у циљу изградње модерних, висококапацитетних железничких веза између терминала „Бургас, Исток-2“ и „Бургас, Запад“. Намера је да се лука позиционира као кључна логистичка тачка на коридору Балтик - Црно море – Егеј.

„Заједничким напорима остварићемо економски раст и ојачати Бургас као стратешко транспортно чвориште на глобалној мапи“, изјавио је на свечаном отварању заменик министра саобраћаја Бугарске, Ангел Забуртов.

Инвестицију предводи концесионар БМФ Порт Бургас, а суфинансира је ЕУ кроз програм Инструмент за повезивање Европе, транспортни сектор. Укупно 85% средстава долази из бесповратних

ЕУ фондова, док остатак финансира сам концесионар. Подршка Европске уније не само да обезбеђује кључни капитал већ и потврђује стратешку важност Бургас луке у прекограничним теретним токовима Европе. У срцу пројекта је изградња шест нових железничких колосека на терминалу „Бургас, Запад“ – два оперативна и четири резервна. Сваки колосек ће бити дужине од 565 до 822 метра, укупног капацитета од око 3.975 метра. Према наводима бугарских медија, нова инфраструктура ће моћи да се користи за превоз контејнерског и расутог терета, повећавајући железнички капацитет терминала „Бургас – Запад“ са 33 на 102 вагона дневно.

Истовремено, терминал „Бургас, Исток-2“ добиће два нова колосека дужине 614 m и 412 m, као и нову споредну железничку везу ка пристаништима, намењеним руковању општим и расутим теретом. Ово проширење ће повећати капацитет са 128 на 166 вагона дневно, побољшавајући ефикасност и логистичке операције. Кључни елемент пројекта је изградња колосека (456 метара) који ће директно повезивати два терминала. Интерна желе-



зничка веза обезбедиће континуитет операција чак и у случају квара постојећих инфраструктурних сегмената. Улагање од 10,7 милиона евра не односи се само на проширење једне луке већ представља корак ка потпуној интеграцији Бугарске у кључне европске транспортне коридоре. По завршетку пројекта, по речима Забуртова, Бургас ће бити боље повезан са Источном и Западном Европом, што ће ову луку позиционирати као кључни логистички центар коридора Балтичко – Црно – Егејско море.

С. Јочић

Извор: railtarget.eu

Из наше фотоархиве

Путнички воз на граници Србије и Босне и Херцеговине

Јануара 1925. године пуштена је пруга узаног колосека од Ужица до Вишеграда. Изградња пруге на овој деоници је за оно време био изузетно сложен и грандиозан подухват. Пруга је по пројекту требало да савлада висинску разлику од око 300 метара кроз неприступачан терен Шаргана, Мокре Горе и Котромана, а затим се споји са пругом у Вардишту. Пруга узаног колосека Сарајево-Устипрача-Вардиште (источна граница) била је завршена још 1906. године. Она је у то време представљала важну саобраћајницу, првенствено за војне потребе Аустроугарске монархије. Сама граница између Босне и Херцеговине и Србије



била је по средини брда кроз које је тада пролазила пруга Београд – Сарајево. Тунел

број 53 водио се као погранични, па је на његовом излазу према Вардишту касније постављен споменик српском војнику. Он на један симболичан начин представља чувара Србије. Саобраћај се на овој прузи одвијао све до средине седамдесетих година прошлог века. Тада су укинута и остале пруге узаног колосека широм Босне и Херцеговине. На фотографији коју је 4. августа 1967. године снимио Херберт Штемлер, љубитељ железнице из Немачке, приказан је путнички воз испред тунела број 53, а који је саобраћао из Титовог Ужица ка Вишеграду.

Ј.Вебер

Како је настала вршачка железничка станица

Драгуљ Баната

Вршац је један од најстаријих банатских градова, смештен у подножју Вршачких планина, на југоисточном ободу Панонске низије. Подручје данашњег града насељено је још у праисторији, а археолошка истраживања потврђују насеље из раног средњег века. Од једанаестог века град је био под угарском влашћу. У шеснаестом веку град освајају Османлије, па је тек у осамнаестом веку, по окончању Аустријско-турског рата укључен у састав хабсбуршког Тамишког Баната, након чијег укидања је постао саставни део Тамишке жупаније. Током осамнаестог века на овом подручју развило се виноградарство, па Вршац 1817. године добија статус слободног краљевског града. Привредни развој привремено је заустављен 1848. године, у доба револуције, када су се око града борили Срби и Мађари. Вршац је добио коначан облик модерног, развијеног европског града, а за даљи развој било је нужно унапређење саобраћаја.

Пруге кроз банатску равницу

Развој привреде, а самим тим и развој осталих сегмената јавног и приватног живота, умногоме зависи од степена развијености саобраћаја, тачније од мреже саобраћајница које тај крај повезују са светом. Највећи број банатских пруга изграђен је у доба Аустријске, односно Аустроугарске монархије, најчешће у режији приватних друштава што сведочи о локалној заинтересованости за привредни развој.

Прве банатске пруге грађене су у државној режији попут пруге Оравица–Базијаш из 1854. године. Државна експлоатација пруга убрзо се показала као неодржива, па се на сцени појављује St.E.G, Царско-краљевско привилеговано друштво државних железница. Ово друштво су, 1855. године, основали барони Данијел Ескелес и Сина Ђерђ, банкар Исак Переире париског Societe generale de credit mobilier и херцег Рафаел Тулијера, иза којих је стајао Ротшилд. Ово друштво је за две стотине милиона франка откупило југоисточну пругу, као и све започете пруге. Исте године царском одлуком друштву су додељене концесије за пругу Сегедин–Темишвар која је била у изградњи, као и за градњу пруге Темишвар–Дунав за коју није утврђена тачка спајања са пругом Оравица–Базијаш.



Станица Вршац, 1873, разгледница из Фото-архивског фонда Железничког музеја

Одмах по сазнању да St.E.G. планира градњу пруге која би спојила Темишвар са Дунавом, вршачка Градска скупштина поднела је захтев надлежном министарству у Бечу да утиче на пројекат у смислу да пруга додирује Вршац. У пролеће 1856. године у Вршцу је формирана Управа за изградњу пруге Темишвар–Јасеново.

Пруга стиже до Вршца

На челу Управе за изградњу пруге Темишвар–Јасеново био је инжењер Лудвиг Мајер. Градња железнице започета је 1857. године. Пројектована је и грађена пруга нормалног колосека, а паралелно са изградњом постављане су бандере и телеграфске жице. Изградњом ове пруге траса старе пруге у атару села Јасенова је измењена и железница се приближила селу.

Пруга је за саобраћај предата 20. јула 1858. године, а са светом је повезивала не само ерарске шуме у Решицама и руднике угља у Оравици већ и читаво вршачко виногорје. Представљала је наставак бечке пруге од Будимпеште преко Сегедина на Оршаву и, другим краком, преко Јасенова на Дунав. То је била „Оријентална пруга“ на коју су се настављале бродске линије, а њом је и Франц Јозеф путовао на отварање Суетског канала, 1869. године.

Развој железнице у Вршцу

Новоизграђена пруга спојила је разви-

јени град Вршац са Будимпештом, Бечом и средњом Европом, што је битно утицало на привредни и културни развој читавог краја. Вршачко виногорје је брже и сигурније транспортовало своје производе до великих европских центара.

Истовремено кад и пруга, саграђена је прва железничка станица у Вршцу. Налазила се на месту данашње. Према сачуваним фотографијама, станична зграда се састојала из приземног централног дела издужене основе са чије су леве и десне стране били постављени једносратни анекси са крововима на две воде. Није била репрезентативна и уклапала се у стандардни изглед станице прве категорије. Ова зграда одговарала је потребама до првих година XX века.

Саобраћај на првој вршачкој прузи био је густ. Године 1869, на прузи Темишвар–Вршац–Базијаш саобраћају и брзи возови за Базијаш, Пешту и Беч, а из реда вожње видимо да је из станице Јасеново било три поласка дневно за Вршац, Белу Цркву и Оравицу у оба правца. Друштво St.E.G. експлоатисало је ову пругу до 1891. године када је национализована. Пруга је изгубила значај после 1919. године, саобраћај је био све ређи и ређи, да би 1988. године Одлуком Скупштине САП Војводине саобраћај на прузи Вршац–Бела Црква био потпуно обустављен.

Осамдесетих година деветнаестог века дошло је до наглог пораста броја новоизграђених пруга у Банату. Тако је 1891. године Вршац, пругом Маргита–

Вршац спојен са Великим Бечкерек (Зрењанин), а самим тим, посредно и са Пардањем (касније са Жомбољем), Кикиндом (Сегедином).

Од 1894. године, предајом пруге Велики Бечкерек–Панчево, Вршац је добио посредну везу и са овим градом на југу Баната. Исте године саобраћају је предата и пруга Вршац–Ковин. Свега две године касније, 1896. године, изградњом пруге Темишвар–Вршац град је и преко Великог Средишта (Жам) био повезан са Темишваром. Директну везу са Панчевом Вршац је добио 1897. године железничким повезивањем Панчева и Владимировца (Петрово Село).

Архитектонски бисер у Банату

Изградњом свих ових пруга Вршац је крајем деветнаестог века постао важна станица из које су возови полазили у четири смера. Стара станична зграда са пратећим објектима постала је недовољна и указала се потреба за градњом нове, веће станице.

За пројекат нове станичне зграде ангажован је чувени архитекта тог доба Ференц Пфаф (1851 – 1913). Пфаф је имао велико искуство у пројектовању железничких станичних зграда. Градио је железничку станицу у Капошвару, а реконструисао станичне зграде у Сегедину и Кикинди. Нова станична зграда саграђена је 1902. године.

Вршачка станична зграда је грађевина развијене основе која се састоји из три висока спратна корпуса са четвороводним крововима, међусобно повезана помоћу два приземна корпуса издужене правоугаоне основе са крововима на две воде. Са страна, ови високи корпуси су, краћим приземним грађевинама правоугаоне основе повезани са два бочна спратна крила, нешто нижа од три висока корпуса у средини. И на њима су кровови на четири воде.

Фасада је израђена од жуте фасадне опеке. Прозори у приземљу и на спратовима крајњих бочних грађевина су правоугаони. Док су на спратовима високих средишњих зграда издужени, са лучним завршетком. На правоугаоним приземним везама високих централних и нижих бочних спратних корпуса, прозори су наглашени декоративним издуженим луковима.

Спратове високих грађевина дели декоративни венац од опеке који се налази око читавог здања и то у линији стрехе на приземним деловима, а тик изнад прозора на нижим бочним корпусима. На високим централним корпусима, на угловима,



Железничка станица Вршац (Фото: Ивана Јовичић Ђурчић)

испод стрехе, налазе се по два медаљона са Стивенсоновим профилем. Исти мотив примећује се и са уличне стране.

Унутрашњост зграде богато је опремљена и декорисана. Вестибил и благајне смештени су унутар централног, високог дела, богато су украшени. Кроз вестибил се директно, са улице, излази на пероне.

Уз колосек, неколико десетина метара од путничке зграде, били су смештени магацини дуги 53,4 m и 110 m, а иза њих помоћне зграде. У смеру ка Зрењанину, а од станичне зграде идући VIII, IX и X колосеком, скретали су колосеци ка ложионици са окретницом, водоторњу и колској радионици.

Водоторањ је био изгарђен од опеке. Имао је шестоугаону основу и димњак прислоњен уз страну ка старој ложионици. На спрату водоторња налазила су се два правоугаона прозора. Резервоар на врху био је обложен дрвеном оплатом, а поврх њега налазио се кров чији је облик пратио

основу зграде. На крову су се налазили избачени кровни прозори са сопственим прекривачима. Као кровни покривач коришћен је цреп.

Ложионица је имала правоугаону основу. Грађена је од опеке. Са чеоне стране била су три улаза за локомотиве са благим луком при врху. У њих су водила три колосека. Испред сваког улаза налазила се јама за чишћење ватре. Уз зграду ложионице била је смештена колска радионица, грађевина правоугаоне основе са лучним вратима и прозорима.

У смеру ка Белој Цркви налазили су се магацини који су имали, у једном периоду, војну намену.

Зграда вршачке железничке станице ужива статус непокретног културног добра, а у канцеларији шефа станице чували су се оригинални цртежи које је израдио Ференц Пфаф.

И. Јовичић Ђурчић



Водоторањ и Стара ложионица (Фото: Ивана Јовичић Ђурчић)

Одбојкашице лајковачког „Железничара“ освојиле нову титулу

Други пут „на крову“ Србије

Истрајношћу, дисциплином и талентом, лајковачке одбојкашице по други пут су освојиле шампионски пехар. У финалу су пред својим навијачима надвисиле одличног ривала из Уба, резултатом 3:2.

Председник клуба, Живорад Жика Лазаревић, изјавио је за наш лист да је идеја водиља спортских посленика железничке вароши иста као и претходних година: да се континуирано стварају шампионке за женску српску одбојку јер популарни „Жеља“ дефинитивно јесте највећи лајковачки бренд.

„Град, клуб, породица – три у једном. Зато и јесмо оно што јесмо. Када је клуб основан, нико није сањао докле можемо стићи. С временом су апетити порасли, јер када добијете велелепну халу, нову теретану, све се некако учини лакшим“, каже за „Пругу“ Лазаревић и наглашава да су девојке полако расле.

„У клубу имамо десетак људи који се душом дају за интерес „Железничара“.



Морам да признам да смо презадовољни и пресрећни. Трудили смо се да поново освојимо титулу, коју смо, иначе, освојили и 2019. године. Поправљали смо атмосферу и услове сваког месеца макар по мало и резултат је, коначно, дошао након шест година. Клуб је у међувремену

појачан довођењем младих играчица на одређене позиције. Реч је о потенцијалним репрезентативкама које ће у наступајућем периоду покушати да прокрче пут лајковачком клубу до најelitнијег такмичења – Лиге шампиона.

Б. Радојичић

Фудбалски клуб „Железничар“ Панчево

„Дизелка“ у доигравању за опстанак у Супер лиги

Након регуларног дела првенства српске Супер лиге, тимове из доњег дела табеле чека велика борба за опстанак у елитном фудбалском друштву. Утакмице првог кола плеј-аута одигране су средином априла, а панчевачки „Железничар“ стартовао је одлично, савладавши екипу убског «Јединства» резултатом 3 : 1. Дуел је одигран на терену панчевачког Спортског центра „Младост“. Да ли због императива победе, тек фудбалери панчевачке „Дизелке“ ушли су у меч прилично затворено. Гости су то казнили већ у првим минутима меча, али прерано вођство није пореметило игру панчевачког суперлигаша. Како је време одмицало, «Дизелка» је преузимала иницијативу, па је предност играча «Јединства» трајала веома кратко.

До потпуног преокрета дошло је већ у 36. минуту, када је Бранислав Кнежевић погодио мрежу гостију и Панчевце довео у вођство. У другом полувремену уследила је још агилнија игра „Железничара“, мада

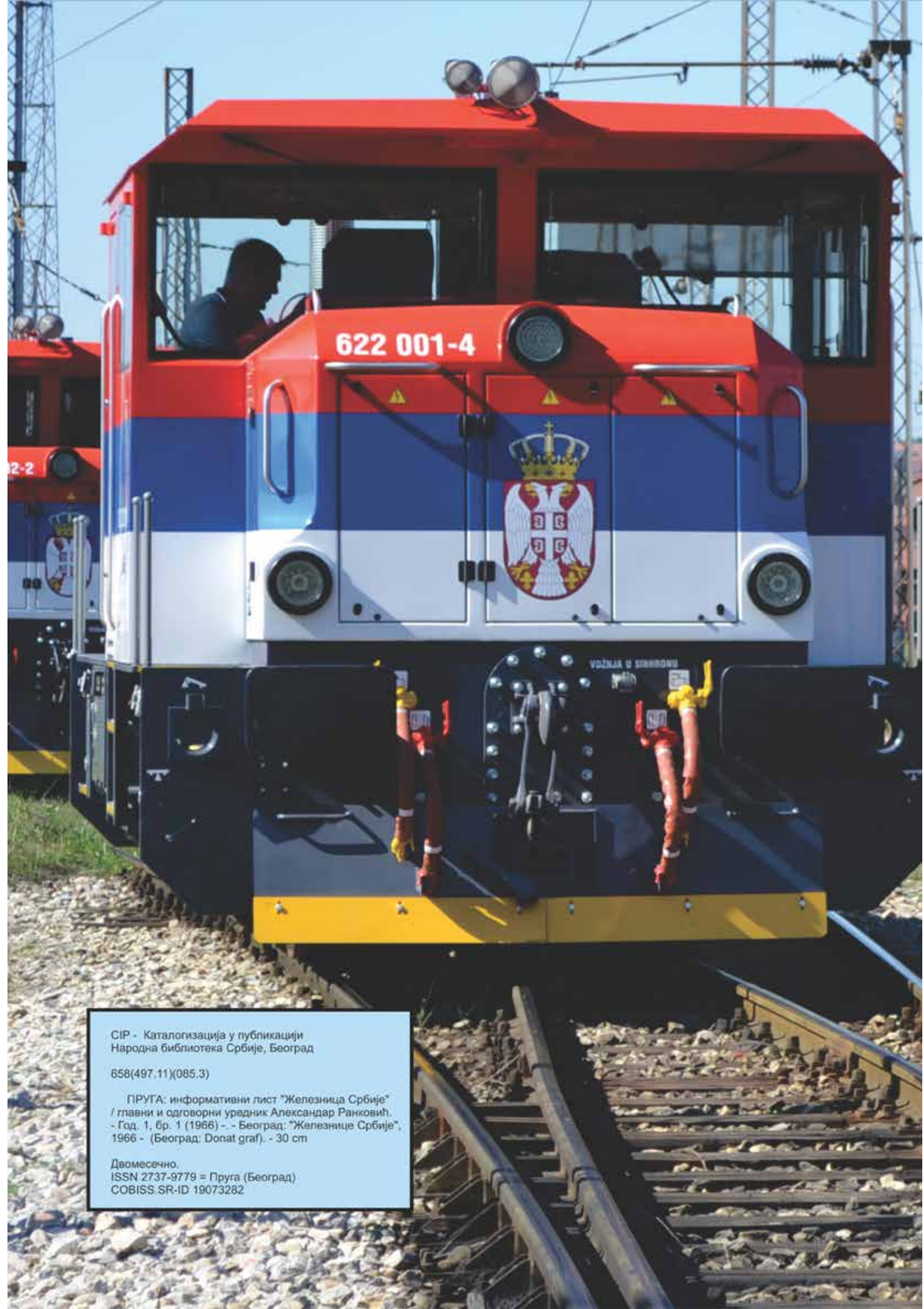


су мреже углавном мировале. Тако је било све до 78. минута, када је Стефан Цветковић голом из једанаестерца поставио коначан резултат меча, 3:1.

«Одиграли смо два различита полувремена. Нисмо добро ушли у утакмицу, било је одступања од плана. Као тим деловали смо несигурно после вођства гостију, који су показали да су одлична екипа са јасном физиономијом игре. Имали смо среће у првом полувремену да дођемо

до преокрета, а у наставку смо више контролисали игру, што и јесте модел како желимо да играмо. Урадићемо анализу меча, видећемо да ли је психолошка припрема играча била на задовољавајућем нивоу и наставићемо да се спремамо за мечеве које нам предстоје», изјавио је по завршетку утакмице тренер панчевачког тима Радомир Коковић.

Ј. Вебер



CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

658(497.11)(085.3)

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

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

