



Носѣлѣчно ѣуѣоваѣе на Јаѣран

Летњин ред вожње на снази је више од месеца дана. Ноћне јарништуре према Црној Гори су никада крцаије јушницима. Можда је време белх шолца за кафу са џлавом цршом и дуиуш џоилих заирљаја на јерону давно јрошло, али су зашо взовови из јодине у јодину све акшувелини. Пре ошјирелика јола века, када се куикамо сјорје живеело и када су људи на јешкирима лежали без шелефона у рукама, чак је и одлазак на Главну сшаницу Беојрад имао неку „мистичну ношћу“. У ритму челичних шочкова климале су уморне јлаве јушника, док су мајке са мање или више усхеа обуздавале дечуи јилач. Уснули мужеви су на свакој друјој сшаници исшрчавали из воза да донесу воду. Сшјошњак сшраница занимљиве лишерајшуре и чешће јосеје бифеу, ублажавале су сшјуацију. Данашњи ниво удобносшима и комфора неујоредив је са ускусшвиша јушјујеи свешта ондашње Јуославије. Модерне „Шшадлерове“ јарништуре укључене су од јрошле јодине на дневној линији до Бијелој Поља, одакле јушници ка Подјорици и Бару насшављају возовима из флоше црнојорских железница. Кренете шак новим „Флиршисом“ из јресшонице ка јују и за шили час, већ сше зајепдане и валовиша брда јлодних винских реија Ваљева. Пејзаж јоссјаје „драматичнији“ како јруја завија ка јиланцином масиву Злашјбора. Поред сшеновишких ршова и јешчанних увала сшјушшате се у Бар, а на хоризоншћу се ошвра море. Пуно шјоја се јроменило у јрошјекле чешири деценеји, али је шраса ошсшала исшја (454,8 km). Када смо јре месец дана јушјовали возом на Јаран, јушшали смо колеју из црнојорских железница, за колико сшшжемо у Бар. Шарманшћо нам је одговорио: „Имамо још 45 километара. Време је релативно, само је раздалјина шшчна“...

Александар Ранковић
Главни и одговорни уредник

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

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

Електронска пошта
medijacentar@srbrail.rs

Директор Медија центра
Биљана Гордић

Главни и одговорни уредник
Александар Ранковић

Дизајн и техничко уређење
Душанка Милошевић

Тираж
3.000 примерака

Лист је бесплатан и излази двомесечно

Штампа

DONAT GRAF DOO GROCKA

ИНФОРМАТИВНИ ЛИСТ "ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ" АД

Фото насловна:
Александар Пфићер

У овом броју:



4-5

Министарски савет Транспортне заједнице И реформе и стандарди

6-7

Светски конгрес о брзим пругама у Пекингу Представљене најсавременије технологије за возове великих брзина



Нови вршиоци дужности генералних директора

Именовања у железничким предузећима



8-11

Ана Илић, директорка Привредног друштва
„Ложионица“ д.о.о. Београд



12

Летњи ред вожње до црногорског приморја

Дневни воз од Петроварадина до Бара



13

Железнички интегрални транспорт

Сарадња са компанијом „Маерск“



23

Висока железничка школа

Конкурс за упис студената





Фото: Транспортна заједница

Министарски савет Транспортне заједнице

И реформе и стандарди

У Београду је, средином маја, одржана осма сесија Министарског савета Транспортне заједнице којом је председавала министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Александра Софронијевић. Састанку су присуствовали министри и високи званичници Западног Балкана, Европске комисије и земаља посматрача (Грузија, Молдавија и Украјина).

Сагледано је стање европских интеграција у области саобраћаја, усвојена су и два годишња извештаја Транспортне заједнице, те зацртани планови за наредни период.

Железница предњачи у законодавној реформи

Као домаћин састанка, министарка Софронијевић нагласила је задовољство бројем учесника и истакла да Србија придаје велики значај пројектима које реализује у сарадњи са Транспортном заједницом.

„Верујемо да је будућност нашег заједничког живота у региону и Европској унији управо у сарадњи и повезивању. Да повећамо и привучемо нове инвестиције, да унапредимо стандард свих наших грађана, али и да допринесемо бољем превозу наших корисника. Овај састанак пружа прилику да сагледамо шта је до сада урађено како би се заједнички договорили о будућим корацима, пре свега у контексту зелене и дигиталне транзиције, безбедности саобраћаја и јачању институционалне сарадње. Један од приоритета Владе Републике Србије



Александра Софронијевић, министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре

Нов подстицај интеграцијама убрзава реформе

Магда Копчинска, генерални директор за мобилност и транспорт у Европској комисији, истакла је да овај састанак долази у јако важном тренутку јер се дешава на основама недавног договора са састанка ЕУ – Западни Балкан, на коме је дат нови замањ процесу проширења.

„На састанку Транспортне заједнице и ЕУ усагласили смо се о стратешким циљевим нашег партнерства. Ова нова ера у односима



Магда Копчинска, генерални директор за мобилност и транспорт у Европској комисији

доноси и нове начине разговора у вези побољшања сарадње”, истакла је Копчинска и саопштила да Европска комисија са свим ЕУ чланицама веома посвећено ради на зближавању и интегрисању Западног Балкана у Унију.

Копчинска је подсетила да се навршило тачно десет година од првог састанка на коме је започето разматрање укључења Западног Балкана у Трансевропску транспортну мрежу (ТТМ).

„Постоји већ пуно инвестиција у циљу укључивања ових земаља у ТТМ, још пуно тога је пред нама. Желели бисмо да видимо да се пуно радова одвија у складу с оним што се налази на столу као план рада Транспортне заједнице. Прошле године је установљен нови коридор који се простире овим регионом (Западни Балкан – Источни Медитеран) и он је изузетно битан јер је питање транспорта у ЕУ увек у форми што већег зближавања људи и бизниса и његовог квалитетнијег функционисања”, закључија је Копчинска.

Акценат на стандардима

Извештајем о напретку за 2024. годину о спровођењу акционих планова Транспортне заједнице и усклађивању са правним тековинама ЕУ, анализирана је ефикасност земаља региона и посматрача у спровођењу договорених правила ЕУ и Транспортне заједнице. Напредак у спровођењу акционих планова оцењен је као постепен, а наглашена је и неопходност веће динамике законодавног усклађивања како би се испуниле обавезе Уговора о Транспортној заједници. Говорећи о наведеном извештају, директор Сталног секретаријата Транспортне заједнице са седиштем у Београду, Матеј Закоњшек, оценио је да се њиме потврђују реформе које се дешавају у области процедура које се мењају, инфраструктуре која се модернизује и закона који се усаглашавају са европским стандардима.

„Разговараћемо о новој генерацији акционих планова који се односе на период до 2027. године. Битно је да сви инвестициони пројекти буду изведени не само у



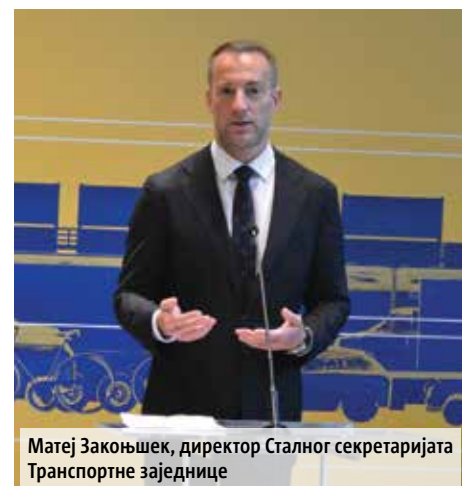
складу са европским законодавством већ и стандардима и то је оно на чему инсистирамо. То отвара могућност за развој инфраструктуре, али и за привреду и

Развој Трансевропске транспортне мреже (ТЕН-Т) у региону Западног Балкана, кроз реализацију инфраструктурних пројеката, такође је био у фокусу састанка. Министри су усвојили најновији годишњи извештај о развоју ТЕН-Т мреже, као и петогодишњи план рада, који дефинише стратешке инфраструктурне приоритете. Посебан акценат стављен је на Коридор Западни Балкан – Источни Медитеран као кључну руту за регионалну и европску повезаност.

Разматрани су и закључци петог Социјалног форума Транспортне заједнице, одржаног у Сарајеву јуна 2024. године, којима је истакнута улога социјалних партнера и цивилног друштва у транзицији ка зеленој мобилности. Састанак је завршен формалним усвајањем закључака и потврдом заједничке визије – изградње саобраћајних система Западног Балкана и земаља посматрача који су безбеднији, одрживији и боље повезани унутар региона, али и са Европском унијом. Транспортна заједница наставља да игра кључну улогу у координацији ових напора и обезбеђивању да напредак користи свим грађанима и привреди широм региона.

С. Јочић

Фото: Н. Аврамовић



Матеј Закоњшек, директор Сталног секретаријата Транспортне заједнице

грађане, као и за посетиоце овог региона. Због тога развој инфраструктуре мора да иде паралелно са законодавним.

Током осме сесије Министарског савета усвојени су и акциони планови нове генерације (за период 2025–2027), који су осмишљени да одговоре на потребе региона у развоју транспорта кроз усклађеност са Планом раста за Западни Балкан.





Светски конгрес о брзим пругама у Пекингу

Представљене најсавременије технологије за возове великих брзина

Српска делегација, коју су предводили Милан Петровић, помоћник министра за железнице и интермодални транспорт у Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, и Зоран Јевтић, генерални директор „Инфраструктуре железнице Србије“, учествовала је на Дванаестом светском конгресу о брзим пругама, који је од 8. до 11. јула 2025. године одржан у Пекингу. Током конгреса организован је састанак српске делегације са руководством кинеских државних железница, на челу са замеником генералног директора кинеских железница Ди Веиом (Di Wei). На овом билатералном састанку закључено је да је изградња брзе пруге Београд–Будимпешта заједнички задатак, циљ и интерес железница Кине и Србије.



Помоћник министра за железнице и интермодални транспорт Милан Петровић на конгресу у Пекингу

„Изградња ове међународне брзе пруге у оквиру пројекта „Појас и пут“ представља и потврду пријатељства Србије и Кине и наша два народа, које успешно негују и развијају председници Александар Вучић и Си Ђинпинг. Кинеске и српске железнице развијаће даље своју сарадњу у реализацији овог пројекта и размени знања, искустава и модерних технологија, како би брзи возови што пре повезали главне градове Србије и Мађарске“, наглашено је на овом састанку.

У оквиру сарадње са кинеским железницама, српска делегација имала је прилику да се вози најмодернијим кинеским возом, који развија брзину од 350 километара на сат и обиђе Центар за тестирање свих система, укључујући и возове великих брзина на кинеским пругама. Била је ово јединствена прилика за упознавање са најсавременијим

и најмодернијим кинеским технологијама у саобраћају возова великих брзина, које се захваљујући успешној сарадњи кинеских и српских железница успешно примењују и развијају и у нашој земљи.

Током одржавања конгреса у Пекингу српска делегација посетила је и кинеску железничку компанију за сигнализацију и комуникације (China Railway Signal & Communication – CRSC) на челу са председником компаније Лу Ђилиангом.

„CRSC је важан учесник у изградњи железничког транспорта у нашој земљи. Србија је спремна да настави тесну и свеобухватну сарадњу са овом кинеском компанијом, како би активно и стално промовисали пројекат изградње брзе пруге између Србије и Мађарске, која ће помоћи убрзаном развоју наше земље и постизању обостране користи и резултата за све“, истакао је помоћник миинистра Милан Петровић приликом посете овој железничкој компанији.

Лоу Ђилијанг, председник CRSC-а, захвалио је Министарству грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Републике Србије и „Инфраструктури железница Србије“ на дугогодишњој подршци и поверењу у ову кинеску железничку компа-



нционисању 114 хиљада километара конвенционалних и 48 хиљада километара брзих пруга у Кини, захваљујући напредној

Председник CRSC-а је нагласио да ова кинеска компанија придаје велики значај изградњи и развоју српских железница

Визија о будућности брзих железница

На конгресу о брзим пругама у Пекингу представљен је и ширењући развој глобалних брзих железница, односно, најсавременијих брзих железничких система у свету. Такође, одржан је и велики број панел дискусија, а на изложбеном простору од око 40 хиљада квадратних метара учествовало је преко 500 излајача. Они су представили широк спектар железничких и ширењућих возова, као и десет главних железничких семенација, укључујући возни парк, инжењерску конструкцију, комуникације и сигнализацију.



Помоћник министра Милан Петровић и в.д. генералног директора „Инфраструктуре железнице Србије“ Зоран Јевтић у посети кинеској компанији CRSC

нију. Он је истакао важну улогу коју CRSC има у безбедном и стабилном раду и фу-

системској технологији и опреми, као и великом искуству у раду и одржавању.

и да ће осигурати отварање и рад брзе пруге између Мађарске и Србије, уз висококвалитетне и ефикасне професионалне услуге.

У оквиру посете CRSC-у, делегација из Србије посетила је Интегрисану лабораторију за систем управљања возовима и Динамичку лабораторију за сигнални систем брзих железница и присуствовала презентацији ове кинеске компаније. Вршилац дужности генералног директора „Инфраструктуре железнице Србије“ Зоран Јевтић искористио је прилику да на панел дискусији „Нове границе железнице великих брзина“ у Пекингу каже нешто више о српским пругама, као и о пројектима модернизације железничке инфраструктуре у нашој земљи.

Љ. Богдановић
Фото: ИЖС

Нови вршиоци дужности генералних директора

Именована у железничким предузећима

Влада Републике Србије 22. маја 2025. године именovala је Зорана Јевтића за вршиоца дужности генералног директора Акционарског друштва за управљање јавном железничком инфраструктуром „Инфраструктура железнице Србије“.

На седници одржанаој 18. јуна Влада је именovala Љубишу Пејичића за вршиоца дужности генералног директора Акционарског друштва за железнички превоз путника „Србијавоз“ и Душана Ђукића за вршиоца дужности генералног директора Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“.

Александар Адамовић нови је в.д. директор Дирекције за железнице, постављен 3. јула одлуком Владе Републике Србије.

Б. Гордић

АНА ИЛИЋ, директорка Привредног друштва „Ложионица“ д.о.о. Београд

Нови век Ложионице



Фото: Небојша Бабић

Ложионица Београд, некада једна од најважнијих целина Београдског железничког чвора, данас важан споменик развоја железнице, обележава сто година од изградње. Ложионички комплекс смештен у самом центру престонице, у наставку некадашње главне железничке станице, рађен је по најмодернијем пројекту тога доба и био је један од најсавременијих у Европи. О обнављању овог комплекса и претварању у креативно-иновативни центар разговарамо са Аном Илић, директорком привредног друштва „Ложионица“ д.о.о., која предводи и тим националне платформе "Србија ствара".

Пруга: *Влада Републике Србије прејезила је важност очувања и обнове старог индустријског наслеђа и поддржала развој иновативно-креативне мултифункционалне целине, у чију је реконструкцију и адаптацију уложено 63 милиона евра. Радови су завршени 1. фебруара 2023. и приводе се крају. Шта је све урађено на простору некадашње Ложионице Београд?*

Обнова ложионичког комплекса представља један од најзначајнијих примера ревитализације индустријског наслеђа у Србији. Сprovedена је темељна рестаурација и адаптација простора, који је деценијама био, најбоље речено, занемарен и препуштен пропадању. Радови на реконструкцији и реадaptацији зграде Ложионице, која је саграђена пре тачно 100 година и која је и у то време била својеврсна иновација будући да је једна од првих објеката у Србији грађена од армирано-бетонских плоча, почела је у фебруару 2023. године, а већ сада смо у финалној фази уређења и припрема за отварање. Темељној адаптацији простора приступили смо са великом пажњом стручних људи и надлежних институција због очувања културно-историјских елемената, док смо истовремено успоставили темеље једног потпуно новог концепта – Ложионице као првог регионалног центра креативних индустрија и иновација међународног стандарда. Ложионица је врхунски пример индустријске баштине Београда и зато је основни приступ у реконструкцији био очување културно-историјског наслеђа са додавањем нових модерних елемената и структура.

Комплекс сада обухвата обновљену историјску зграду Ложионице (4.800 m²) која постаје креативно-иновативни центар, новоизграђену пословну зграду (11.000 m²), као и чувени Водоторањ који је реновиран и који ће у будућности бити намењен дигиталним изложбама, подземну гаражу са 166 паркинг места и више од 10.000 m² спољног јавног простора. Сви сегменти су прилагођени савременим потребама и технолошким стандардима, уз поштовање аутентичности и очување културно-историјске вредности. Архитектонско решење, које је иначе победничко идејно решење међународног конкурса који смо расписали у сарадњи са Друштвом архитеката Србије, прати највише стандарде очувања индустријског наслеђа, укључујући и задржавање свих могућих аутентичних материјала.

Међутим, иновације се не огледају само у архитектури и бројним грађевинским решењима већ и у програмском смислу и пословном моделу. Ложионица није само рестаурирана грађевина – то је сада савремени, самоодрживи, отворени систем подршке креативности, иновацијама, образовању и јавном дијалогу. Ложионица има за циљ да повезује области које традиционално не сарађују, пре свега у домену креативних индустрија које броје чак 52 различите делатности, да обезбеди инфраструктуру и подршку онима који стварају и да покаже да су креативне индустрије реалан и снажан економски и друштвени покретач. Као место сусрета креативаца из различитих области и јавних институција, Ложионица треба да подстакне јединствен и конструктиван дијалог између јавног и приватног сектора. Тако грађимо креативни екосистем у коме се бришу границе између уметности, науке, технологије, бизниса и друштвених иновација.



Да би испунила тако комплексну мисију, замишљено је да у свом деловању Ложионица буде иновативна и креативна. Наиме, Ложионица није класична јавна установа, нити још један комерцијални простор. Она је институција нове врсте, чије се самоодрживо пословање заснива на партнерству са бројним стејкхолдерима, подршци партнера и активном учешћу ко-креатора из различитих сектора. Идеја је да Ложионица буде одговорна као јавна институција, али ефикасна као приватни сектор, усмерена ка резултатима.



Отворена сцена око некадашње Окретнице

Због тога њоме управља привредно друштво "Ложионица" д.о.о, чији је оснивач Република Србија. Важно је напоменути, да иако је реновирање у потпуности финансирала Влада Србије, Ложионица неће бити корисник буџетских средстава, већ ће средства за финансирање програмских активности, пословних делатности и запослених финансирати искључиво из сопствених прихода.



Главна зграда Ложионице

Желимо да створимо платформу нове генерације, простор у којем се уметност, наука, технологија и бизнис не посматрају као одвојене сфере, већ као повезани и интегрисани систем. Зато је важно рећи да Ложионица није само реконструисан објекат, већ динамичан креативни екосистем који покреће размену знања, стварање и иновације.

Пруга: *Обнављање и програмско оживљавање старих објеката индустријског наслеђа јакска је у многим европским градовима последњих деценија. Које су то архитектонско-урбанистичке целине које Београд добија обновом старог ложионичког комплекса и који ће програмски концепти бити досљедни и осејаницима?*

Београд, али и Србија, добија функционално и симболички снажан простор, ново место сусрета индустријске баштине и савременог друштва знања. Функционално и симболички снажан простор, који је некада био техничко срце железничког система, сада постаје мотор нове, креативне и одрживе будућности. Ово је засигурно један од најсавременије осмишљених простора креативности, културе, иновација и јавног живота – на месту које је деценијама било запуштено, испод Газеле, данас настаје жив урбани центар. Урбанистички, Ложионица је сада спона старог Београда са модерним, будућим деловима града и добар пример успешне трансформације индустријског наслеђа у културни и економски ресурс. Архитектонски, реч је

о вишеслојној целини, комплексу: главна зграда Ложионице, Пословна зграда, рестаурирани Водоторањ, али и простор отворене сцене око некадашње окретнице, зелени јавни простор и парк, као и подземна гаража.

Посебну вредност овом пројекту даје чињеница да је Ложионица први физички простор у Србији намењен управо креативним индустријама и иновацијама – сегменту привреде који бележи континуирани раст и који национална платформа "Србија ствара", која је и идејни творац овог пројекта, стратешки подржава већ пуних седам година. Тај простор до сада је недостајао за даљи развој и умрежавање креативног сектора. Програмски концепт Ложионице почива на три основне линије: Развој вештина и ширење знања (конференције, радионице, програми менторства, резиденције, инкубатор...); Заједница и умрежавање (заједнички радни простори, догађаји за повезивање локалних, регионалних и међународних актера); Догађаји, уметност и изложбе (позориште, плес, филм, музика, фотографија, дизајн и друге форме савремене уметности светског нивоа). Као што смо већ напоменули, примарни циљ нам је да оснажимо актере креативних индустрија, унапредимо сарадњу између уметника, научника, ИТ стручњака, иноватора, предузетника и јавног сектора, и подстакнемо настанак нових, интердисциплинарних вредности.

Пруга: *На месту које је некада заузимала Окретница, данас се налази „отворени простор“ пројектован као једини нови јавни простор у граду. Која ће бити његова намена и да ли су у реконструкцији могли да се уопште неки од материјала који су првобитно били коришћени и шине сачува аутентичности?*

Простор некадашње окретнице постаје отворена урбана сцена, сцена на отвореном, једна од ретких у Београду тог обима – дизајнирана за јавне догађаје, фестивале, маркете и неформална окупљања. Ово је нови тип јавног простора.

Оригинални материјали, на пример старе железничке шине, прави камен са пруга, технички елементи – тачније све што је од материјала остало, будући да је велика већина покрадена за све године немара – интегрисани су у дизајн, чиме се сачувао континуитет меморије локације. Ту су још неки детаљи који дају својеврсни омаж прошлости овог простора, пример ради саобраћајна жута боја која прави предиван контраст у простору.

Пруга: *Водоторањ је железнички објект који доминира Москарском линијом и Газелом. Саграђен је пре сто година,*

а реконструисан њедесетих година прошлог века. Оно што га након садашње реконструкције чини још јачијим је- сће боја. Да ли одређење за завршну обраду у шеракојш црвеној боји носи неку јосебну симболику?

Водоторањ је један од најкарактеристичнијих оријентира у делу града испод Газеле, али и објекат са вишеслојном исто- ријом. Оно што јавност мање зна јесте да је данашња верзија Водоторња, заправо трећа по реду. Прва је подигнута тик иза поште, али је брзо постала недовољна за све већи железнички саобраћај. Друга, знатно већа и амбициознија, подигнута је између два светска рата, а у њеном пројектовању учествовао је и један од наших највећих научника Милутин Миланковић. Та верзија срушена је у бомбардовањима током Другог светског рата, а постојећи торањ датира из педесетих година 20. века. Иако је Водоторањ увек био физички присутан, деценијама је био визуелно избрисан из градске свести, потпуно прекривен великим рекламним билбордима. Тек након што смо скинули билборде, торањ је поново постао видљив, што је изненадило јавност и брзо је постало вирална вест, као да је после дугог времена откривено скривено наслеђе града.

Одређење да се Водоторањ реконструише у теракота црвеној боји није случајно. Та боја је инспирисана индустријском естетиком, али пре свега оригиналном бојом моста Газела која је умногоме одредила његову судбину. Наиме, због изградње Газеле Водоторањ је замало срушен, па су ипак одлучили да остане на месту где се и данас налази. Сада, као реконструисани објекат у склопу Ложионице, Водоторањ добија потпуно нову функцију, биће то први изложбени простор у потпуности по- свећен дигиталним и мултимедијалним изложбама.



Пруга: Објект Ложионице је јо сјаљашњем излегу у још јачијим очуван у оријиналном сјању. Како је осмишљена унутрашњост и која ће јој бићи намена?

Унутрашњост Ложионице је простор за стварање: у приземљу и на галерији налазиће се радионице, изложбени простори, сале за предавања, конференције и пробе, вели- ки изложбени простор, простор за децу, као и велика мулти- функционална сала, која може да буде и "black box" сала – у потпуности модуларна, технички опремљена по највишим стандардима. Капацитети какви недостају Београду. Оно што је посебно важно – све је дизајнирано тако да буде отворено, прилагодљиво, модуларно да позива на стварање, рад и умрежавање. Простор није намењен пасивном конзумеризму, већ активној употреби – кроз програме креативне размене, учења, интердисциплинарног повезивања и иновација. Ло- жионица тако постаје не само простор, већ и искуство, процес стварања.

Пруга: Анекс или нова јословна зграда уз Ложионицу је архитектонско освајење које није виђено на нашим



јросјорима. Ојасана „висећом шумом“ бамбуса уместо сјубова, јредсјавља сасвим нов и еколошки јрихвјшљив концепт радној и јавној јросјора. Да ли је било шешко извесити овакво решење?

Анекс зграда Ложионице представља јединствено архите- ктонско решење које је у потпуности ново у домаћем и регио- налном контексту. Она је замишљена као простор у ком ће запослени у Канцеларији за ИТ и еУправу, заједно са привредом, стартап заједницом и представницима академског сектора, радити на развоју нових ИТ решења – посебно у областима дигитализације јавне управе, вештачке интелигенције и сајбер безбедности. Сарадња различитих сектора у једном физичком простору требало би додатно да убрза дигиталну трансформацију и допринесе економском расту Србије, као и да омогући још боље услуге еУправе грађанима.

Оно што ову зграду чини визуелно и еколошки пре- познатљивом јесте њена "кисеоничка опна" тачније вертикална "шума бамбуса" од преко 200 садница циновског бамбуса које, уместо класичних фасадних елемената, левитирају око зграде. Та иновација представља симбол еколошке одговорности, али има и конкретну функцију: бамбус пречишћава ваздух у непосредној околини и побољшава услове рада унутар зграде. Истовремено, ова "висећа шума" постаје нови визуелни симбол Ложионице и симбол борбе за здраву и одрживу радну средину у урбаном окружењу.

Пруга: Некадашња Окрејница, Ложионица и Водоторањ добијају сасвим нове друшћевне улоге – ускоро ће јосјашњи месјо окуљњања оних који крејшћивним и иновјшћивним игејама сјварају нове куљшуролошке и социолошке вре- дносји од изузетној друшћвеној значаја. На који начин ће изјрадња јрвој ценјштра крејшћивних индусјрија унајрегидиши развој најмлађеј секјшора срјске јривреде – крејшћивне индусјрије?

Овај пројекат у потпуности је део визије коју национална платформа "Србија ствара" развија од 2018. године, још док је била део Кабинета премијерке Републике Србије Ане Бр-

набић, да препозна и подржи креативне индустрије. То је данас најмлађи, али најбрже растући сектор српске привреде. Ложионица је физичка инфраструктура која је недостајала како би се омогућио даљи развој и умрежавање чак 52 различите делатности које чине овај сектор. То смо на самом почетку детектовали да је потребно овом сектору и последњих шест година вредно радимо на пројекту Ложионице. Управо зато Ложионица представља водећи пројекат платформе "Србија ствара", која је до сада иницирала и реализовала бројне проје- кте који су Србију позиционирали као модерну и креативну земљу и на локалном и на међународном нивоу. Ложионица спаја уметност, науку, технологију и бизнис – области које тра- диционално нису блиско сарађивале, и гради модел који по- казује да је могуће бити и креативан и економски одржив.

Уз овакву инфраструктуру и концепт, креативне индустрије ће имати још јачи утицај на целокупну привреду. Тај утицај већ данас није занемарив – креативне индустрије учествују са више од 6% у БДП-у Србије, оствариле су раст извоза од чак 80% за свега неколико година, запошљавају преко 155.000 људи, а чак свака шеста фирма у Србији долази из тог сектора. Такође, сектор је изразито млад и образован, готово половину чине млади високообразовани стручњаци, а жене чине 45% запослених.

Због свих тих људи Ложионица није само реконструкција старог објекта, већ изградња новог модела – инклузивног, иновативног, економски снажног и регионално повезаног. Ње- ним програмима – од резиденција и радионица, преко уме- тничких продукција и научних истраживања, до умрежавања са локалном и међународном сценом, биће омогућено да се таленат не само прикаже, већ пре свега развија, повезује и претвара у друштвени и економски покретач.

Пруга: Која је, јо Вама, најбоља развојна сјврашћеија одр- живој бизнис модела Ложионице који има циљ дујорочно јредсјављање срјске куљшурне башјине и крејшћивне сцене како домаћој јавносји, шјако и у међународним оквирима?

Најбоља развојна стратегија Ложионице темељи се на баланс између јавне одговорности, културне мисије и еко- номске одрживости. То значи да ће Ложионица бити само- финансирајућа институција – која своје програме, запослене

и инфраструктуру финансира сопственим приходима, као и кроз стратешка партнерства са привредом, резиденцијалним програмима и међународним фондовима – али ће у исто вре- ме остати дубоко посвећена вредностима јавног интереса, културе и знања.

Поред тога, Ложионица неће бити затворен систем, већ жива платформа за сарадњу са домаћим институцијама, кре- аторима, образовним и научним институцијама, али и са ре- гионалним и бројним међународним партнерима, јер то је кључ за међународну препознатљивост наше сцене. Та међународна, али и регионална димензија Ложионице је изузетно важна. Поред представљања културне баштине у савременом конте- ксту, важно је и то што Ложионица кроз своје програме подржава креативне индустрије као реалан и снажан економски ресурс. Управо то је оно што овај модел чини одрживим.

Пруга: За крај нашеј разјовора, а у сусрећ ошварању овој јединсјвеној муљшфункционалној урбаног ложионичкој комјлекса, морам да Вас јишам колики је био изазов ради- шји на објектју овако бојашог индусјријској наслеђа у ко- нјшексјту савремених јошребра друшћва и крејшћивној сјвара- лашјива?

Изазов је био огроман, али и одговорност још већа. Ра- дити на простору који носи стогодишњу историју, који је део идентитета града и индустријске баштине Србије, захтева дубоко поштовање према прошлости, али и храброст да се тај простор осмисли за будућност. Најтеже је спојити наслеђе и иновацију на начин који је и функционалан и симболички тачан – да буде веродостојан својој прошлости, али и спреман за потребе савременог друштва, за нове генерације и изазове који долазе.

Оно што је било кључно у овом процесу јесте да је иза пројекта стајао посвећен и стручан тим, као и снажна подршка државе, институција, платформи као што је "Србија ствара", али и бројних појединаца, сарадника и партнера који деле исту визију. Управо та синергија знања, ентузијазма, искуства и вере у мисију, омогућила је да Ложионица постане простор који чува наш идентитет, али и корача корак испред времена.

Б. Гордић
Фотографије: А. Пфићер



Летњи ред вожње до црногорског приморја

Дневни воз од Петроварадина до Бара

Средином јуна ступио је на снагу летњи ред вожње на барској прузи. Све до половине септембра путници ће дневним возом моћи да путују од Петроварадина (Новог Сада) преко Београда, Ваљева, Ужица, Пријеполја, Бијелог Поља и Подгорице до Бара. Ова линија је осмишљена тако да се путници превозе од Петроварадина најсавремени-

Бар. Првог дана саобраћаја у овом возу било је стотинак путника који су за веома кратко време прошли интегрисану полицијску и царинску контролу у станици Бијело Поље, а затим другим возом стигли у Подгорицу, односно на црногорско приморје. Путници нису крили задовољство што је поново уведен дневни воз који ће током лета

Бар, једна од 10 најлепших пруга у Европи. Новост је да у возу постоји аутомат за продају освежавајућих напитака и разних „грицкалица“.

Полазак овог воза из Петроварадина је у 9.02 сати, из Београд центра у 9.45, док је долазак у барску станицу предвиђен за 21.10 сати. У повратку, полазак из Бара је у 9, из Подгорице у 10, а из Бијелог Поља у 12.52 сати. Долазак у станицу Београд центар је у 20.17, а у станицу Петроварадин у 20.57 сати. Цена карте на целој релацији у једном правцу износи 26,80 евра, док из Београда она износи 23,80 евра. Овај воз ће саобраћати до 14. септембра (последњи полазак из Петроварадина и Београда), односно 15. септембра (последњи полазак из Бара) када се завршава летњи ред вожње на барској прузи.

Ноћни воз из Земуна за Бар током летње сезоне саобраћаће по устаљеном реду вожње и то са појачаним саставом свих типова путничких кола, као и кола за праћени превоз аутомобила. Према информацијама добијеним из путничких влажних, интересовање путника је изузетно велико, а капацитети за ноћни воз су практично попуњени све до краја августа. Постоји могућност, као и до сада, да се неко слободно место може добити и на дан путовања уколико се у састав воза уврсте факултативна кола.

Ј. Вебер



јом „Штадлер“ електромоторном гарнитуром „Србијавоза“ до Бијелог Поља, а да се у тој станици преседа у други воз (класична гарнитура), Жељезничког превоза Црне Горе“ који путнике превози директно за Моковац, Колашин, Подгорицу, Сутоморе и

превозити путнике намернике, али и бројне туристе на црногорско приморје. Како су нам рекли, предности дневног воза су велике јер се током дана може уживати у предивним пејзажима и природним крајолицима кроз које пролази пруга Београд–



Железнички интегрални транспорт

Сарадња са компанијом „Маерск“

Готово девет месеци након доласка првог контејнерског воза кинеског бродског гиганта „COSCO“ на новоотворени и модернизован терминал „ЖИТ-а“ у Макишу, ова компанија започела је успешну сарадњу са још једним глобалним лидером у контејнерском транспорту – данском фирмом „Maersk“.

По речима Горана Поповића, директора „ЖИТ Београд“, са „Маерском“ је уговорена стратешка сарадња, која обухвата комплетну логику и транспорт робе у контејнерима, како за потребе компанија у Србији, тако и за кинеску компанију „Зиџин“, једну од водећих инвеститора у српској рударској индустрији.

„Уговорени посао представља још један важан корак у јачању позиције „ЖИТ-а“ на тржишту контејнерског превоза и снажан подстицај даљој модернизацији инфраструктуре и унапређењу логистичких услуга“, каже директор Поповић.

Роба се допрема контејнерима који стижу директно из луке Ријека, чиме се омогућава брз и поуздан проток робе, ефикасан и еколошки прихватљив. „Маерск“ као кључни актер и у глобалним ланцима сна-

бдевања, допрема контејнере и робу за друге кориснике, ширећи тако обим посла и доприносећи јачању улоге Србије као логистичког чворишта у региону.

луке Ријека. Транспорт се обавља у сарадњи са компанијом TCL“, каже Поповић и истиче да захваљујући локацији и капацитетима, терминал „ЖИТ-а“ у Макишу представља



„Тренутно се реализује превоз бакарног концентрата из Бора компаније „Зиџин“ до терминала у Макишу, да би се након тога контејнерским возовима они отпремали до

важну тачку за преузимање, манипулацију и отпрему контејнера, што отвара врата сарадњи са глобалним партнерима.

Од краја јуна, када су почели да стижу возови „Маерска“ на новообновљени терминал у Макишу, капацитети су ангажовани скоро у потпуности.

„Како бисмо одговорили на повећане логистичке потребе и осигурали највиши ниво оперативне ефикасности, на терминал је допремљена и нова машина – „Kongsberg“ ричштекер – која омогућава брже и безбедније манипулације контејнерима“, закључује Поповић.

Б. Гордић

До 1990. годину дана, изградња јосијања самој „ЖИТ-а“, па и његовој терминала у Макишу, било је још великим изазовом. Захваљујући помоћи и подршци ресорној министарства, привредној друштва „Железнице Србије“ ад као оснивача, осмишљених друштва у железничком сектору, али и ангажовању запослених, „ЖИТ-ов“ терминал у Макишу иде ка још да јосијане главно чвориште за интермодални превоз до великих логистичких центара у окружењу. У наредном периоду планирана је набавка модерне механизације, савремених софтверских система за праћење робе и даља модернизација праћење инфраструктуре, што ће омогућити превозивање са европским железничким коридорима, повећање капацитета, као и бржу и ефикаснију дистрибуцију шетња у земљи и региону.

Драган Милинковић, шеф станице Пожега

Железничар старог кова

У плејади прекаљених оперативаца каквих је данас тек неколицина на српским пругама, шеф станице Пожега, Драган Милинковић (63) дефинитивно припада врху. За четрдесет и кусур година колико је у компанији, прошао је апсолутно све. Његове лидерске вештине одавно су препознате дуж барског коридора, па колеге у ужичкој секцији Драгана чешће доживљавају као команданта војног гарнизона него као железничара са шефовским овлашћењима. Са колосеком и возовима није имао додире све док у јесен 1981. године није решио да уместо полицијске униформе ипак задужи железничко одело.

„Нико у мојој фамилији, ако не рачунамо тетка, није радио у железници. Отац ми је био обућар, а у време када сам рођен (1962), кроз Косјерић барска пруга није чак ни пролазила. Истина, била је трасирана

станица такође, а ја усред тог мравињака стојим на ногама од јутра до мрака“, сећа се колега Милинковић.

„У ватру је бачен“ на старту каријере, па је станичну маневру имао „у малом прсту“ већ у 22. години живота. Тешко је, вели Драган, набројати све теретне и међународне возове који су 24 сата дневно, готово без прекида, пролазили кроз станицу Вреоци.

„Када ти првог радног дана као младом отправнику, шеф станице строгим гласом саопшти да је „Колубара“ (рударски басен) приоритет свих приоритета и да транспорт угља према обреновачком ТЕНТ-у не сме стати ни једног јединог минута, јасно ти је и где си дошао и шта се од тебе очекује. Било је то неко друго време, када је и возова и путника и робе било неупоредиво више него данас. Уосталом и држава је била много већа, па би се дешавале свакојаке



је и чистач скретница и продавач карата, али генерално, није ту било неког посла. За младог човека који је претходно искусио саобраћајни хаос у Вреоцима и свакодневно исписивао товарне листове у Лазаревцу, станица у Ражани била је превише досадна. Што због скромног транзита, што због минималне експлоатације колосека. Додуше, имало је то и својих предности. Због вишка слободног времена решио сам да се додатно едукујем, па сам у јесен 1987. уписао Вишу железничку школу“, говори за „Пругу“ шеф станице Пожега, који је на њеном челу био и пре четврт века.

Од педесет и двоје железничара који су заједно са Милинковићем уписали Вишу школу (1987/88), Драган је први стекао звање саобраћајног инжењера. Руководио је станицом Косјерић тек нешто више од два месеца када је унапређен за саобраћајног контролора у ужичкој секцији. То је подразумевало апсолутну јурисдикцију на плану безбедности путничког и теретног превоза између Београда и Бијелог Поља, као и на деоници од Пожеге до Чачка.

„Тај ангажман на пословима контролора за безбедност пао је баш у најтурбулентнијем периоду кроз који смо и као народ и као држава пролазили раних 90-их година. Мене је током изборног мандата (1990-97) мало шта „промашило“. И ратови и инфлација и санкције, све се то као на филмској траци смењивало док сам дане и ноћи проводио у међународним и регио возовима, мотрећи што на путнике и колеге, што на виталне железничке објекте. У октобру 1991. пратио сам неки војни конвој до Бијелог Поља. Враћајући се са задатка пословним возом према Београду, код Бистрице сам пуком срећом преживео експлозију минираног дела пруге. Иза нас је, сећам се, ишао теретни воз (цистерна са нафтом), а експлозија се догодила пар минута након што смо ми у пословном возу прешли преко моста“.

Када је на шефовско место у станици Пожега именован први пут (1997/98), сачекало га је сијасет проблема које је морао ургентно решавати. У згради није било грејања пуних шест година. Маневристи су били хронично незадовољни због мањка људи, па су често покретали штрајкове.

хендлујем незадовољство маневриста који су баш тих недеља похађали курс за пре-квалификацију. Мало помало тек грејање смо укључили за непуних месец дана, а у тоалетима који ни на шта нису личили, врло брзо смо имали инсталиране „фото-ћелије“ (сензоре) за воду, па смо руке прали без



У колективу са 190 запослених, то је додатно компликовало ионако тензичну атмосферу.

„Толико је било проблема да просто нисам знао одакле да кренем. Да ли прво да ремонтујем стари котао на мазут, да'л да решавам мокри чвор у згради или да

класичних славина. Успоставио сам одличну комуникацију са тадашњим синдикатима, заменио успут комплетну столарију на објекту. На крају сам обезбедио овао чак и утоварну траку за транспорт путничких аутомобила“, присећа се Драган давних организационих подвига због којих су га

пожешки извршиоци чешће ословљавали са „директоре“, него „шефе“.

Новине које је својим руковођењем имплементирао у рад најважније станице југозападне Србије, одржале су се до садашњег времена. Захваљујући њему, локални медији са великом позорношћу (годинама уназад) прате усвајање новог реда вожње сваког децембра. У релативно кратком периоду демонстрирао је високе професионалне квалитете на суштински различитим дужностима (помоћник шефа Секције за саобраћајне послове, технолог, транспортни контролор, контролор за рекламационе и царинске послове), а потом се читаву деценију калио у пожешкој Оперативи где је обављао дужност помоћника шефа ТК центра.

„Од 2019. до данас руководим станицом где сам још као 35-огодишњак искусио сву тежину железничког позива“, каже Драган Милинковић док заједно корачамо према перону да дочекамо регио воз (2104) из Пријепоља.

Поздрављамо се са човеком који је на српским пругама присутан више од четири деценије. Слушамо његов ауторитативан глас док нешто важно саопштава машиновоићи. У непрекорно испеглаој униформи, како и приличи железничару старог кова. Крећемо ка Београду тачно у минут.

А. Ранковић

Синови за јонос

Иако је Драган први у фамилији Милинковић који се професионално остварио у српским железницама, млађи син Жељко (33) својски се идентификује да му отац не буде и једини са хлебом зарађеним у нашој команији. Каријеру је зајочео као отправник возова у станици Пожега (2018), а од прошле године ради као ТК диспетчер у ужешкој Телекоманди. Старији син Милинко (39), дипломирао је у року на Медицинском факултету у Београду са просечном оценом 8,85. У међувремену је и специјализирао ортопедију. Зајослен је као хирург-ортопед у ужичкој болници.

и највећим делом скоро изграђена, али сам ја некако више маштао да радим као саобраћајни полицајац него што сам себе могао замислити са отправничким лопарићем у руци“, каже за наш лист први човек највеће станице у југозападној Србији.

Након завршене „шуварке“ (два разреда заједничких основа) уписује се на смер „саобраћајно-транспортни техничар“ и као један од најбољих дипломаца београдског ЖТШ-а долази на приправнички стаж у угљару Вреоци. У стратешкој станици првог ранга, где се индустријске пруге рачвају у четири правца, радио је самостално као отправник возова наредне две године. То му је доста помогло у даљој каријери јер се нигде, каже, професионална рутина није могла тако брзо стећи као у Вреоцима крајем прошлог века.

„Када се само сетим колико сам пута вратио кући оброк који би ми мајка спремила пред полазак у смену. Једноставно не стигнеш. Толико је саобраћај био фреквентан да нисам успевао чак ни у тоалет да одем, а камоли да направим паузу за ужину. Сушара („Колубара“) радила је 24 сата без прекида, ТЕНТ-ова утоварна

ситуације. Рецимо, брзи воз из Загреба пристигне на Главну железничку станицу у Београду. Та локомотива се одмах раскочи, док је воз још на станичном перону и одмах крене у Вреоце како би повукла натоварени бруто назад ка Реснику или Раковици. Чим одради ту маршруту, локомотиву враћамо у Београд по онај воз који је претходно довукла из Загреба“.

Иако се у школи оспособио за посао отправника возова, вишегодишњим дрилом у железничком чвору индустријских пруга, Милинковић је своје вештине избрусио до савршенства. И данас би, тврди, комотно могао ускочити уместо возовође, маневристе, прегледача кола и све те послове (по потреби) одрадити рутински као да је за њих школован. Након шестомесечног рада у Лазаревцу где је као рачунополагач у путничкој и робној благајни брзо савладао комерцијалу, враћа се међу своје Косјерићане, па већ у јануару 1985. долази на место шефа станице Ражана, где у 23. години званично постаје најмлађи руководилац службеног места на читавом барском коридору.

„Тада сам под својом командом имао два-наесторо људи. На платном списку постојао

„Љубав према шинама јача од времена“

Хајдуково – у ери када многе мале железничке станице полако падају у заборав, у насељу Хајдуково на прузи Суботица – Хоргош, једна станица још увек дише захваљујући дивном и вредном човеку. Не службенику, не запосленом на железници, већ локалном ентузијасту и заљубљенику у железницу, који својом вољом и без икакве надокнаде већ годинама брине о простору око станице.

Овај тихи херој свакодневног живота, који не тражи пажњу ни признање, познат је мештанима по томе што редовно коси траву и уређује околину станице као да је његов лични дом. Уз мирис свеже покошене траве и тишину насеља, његова љубав према железници постаје видљива сваком ко се нађе на овом месту.

„Не могу да гледам како пропада нешто што је деценијама повезивало људе“, каже Арпад Рожа. „Ова станица има душу и док сам жив, неће зарастати у коров.“

За њега, звук локомотиве и шкрипа точкова нису само део пејзажа – то су успомене, емоције и веза с прошлошћу. Док многи станицу Хајдуково виде као обичну тачку на мапи, он у њој види симбол заједништва и историје.

Његов труд примећују и путници и железничари. Многи се зауставе, пруже руку, захвале се. Неки чак донесу флашу воде или колач, у знак поштовања. Јер оно што Арпад ради – то није само физички рад, већ чин љубави и поштовања према железници, према месту и његовој прошлости и садашњости.

У времену у коме све чешће чекамо да неко други нешто уради, Арпад показује да је љубав према железници довољна. Када су воља и ентузијазам ретки, његов пример подсећа да промене почињу од појединца. А у Хајдукову, та промена има име Арпад и оставља траг – покошену траву и чист перон под сунцем.

Ј. Јашић



ПРИЧЕ ИЗ УПРАВЉАЧНИЦЕ

Радоје Цакан Миловановић, машиновођа у пензији

Трагедија у Дивцима

Са легендарним мокрогоским машиновођом Радојем Миловановићем (68) срели смо се усред првомајских празника на Међавнику. Дошли смо му, такорећи, на ноге, мада је, вели, морао да искорача узбрдо добрих стотину метара колико има од куће до Дрвенграда. Туристички талас заплуснуо је обронке Таре још од Ускрса и није се стишавао до краја априла. Летње температуре током последњег четвородневног празника кумовале су правој најезди поклоника музејске железнице ка овом делу Србије. Са популарним Цаканом, како га земљаци најчешће ословљавају, договорили смо разговор у Кустуричином етно-селу. Ту се још и могао наћи празан сто у башти. Испред МТ комплекса „Шарганска осмица“ није било слободне столице.

Наш бивши колега рођен је у „златно доба“ узаног колосека, тик изнад пружне трасе Београд – Сарајево. Отац Станислав

локомотива у старој ложионици иза зграде Сајма, стрпљиво ишчекујући прилику да кроз додатну едукацију коначно ускочи у кабину путничке композиције. Раних 80-их година пракса је била да најбоље мајсторе у компанији, руководиоци сектора подрже у неопходној преквалификацији за извршну позицију у саобраћају. Будући да је још као младић био озбиљан занатлија, Цакан је „аванзовао“ брже од већине својих класића. За човека који је још као дечак у Мокрој Гори испраћао сваки воз из Сарајева, мало тајни је постојало у овом захтевном позиву. Кроз стотине и стотине сати разговора са ужичким машиновођама дознао је толико тога о управљању возовима да му је готово све било јасно и пре него што је закорачио на београдску окретницу. Са дипломом „техничара вуче“, почиње (1979) да ради као престонички машиновођа, али га већ наредне године пребацују у ужичку секцију, што му је био дечачки сан.



нског притиска, коришћене само на прузи Ниш – Лапово. Биле су то тешке машине, 21 тону по осовини, скупе и осетљиве за одржавање“, прича за „Пругу“ Миловановић, док у даљини одзвања ритмично клапарање „Носталгије“ која управо отпочиње поподневну вожњу ка станици Шарган Витаси.

„Прве четири године возио сам искључиво теретне композиције. Најчешће нафту, некада цемент из Косјерића, неретко и „Ноћни скок“ којим смо вукли воће из Албаније. Та гарнитура имала је предност над свим возовима железничке мреже, а роба је транспортована све до Чешке и Пољске“, реферише за наш лист Цакан и признаје да су му најстресније ситуације на отвореној прузи биле оне које је искусио у путничком саобраћају.

Када се напослетку усталичио у управљачници брзих и пословних возова, имао је „на точку“ девет укњижених година. То је по неписаним правилима компаније идеалан „тајминг“ за преузимање одговорности у путничком саобраћају, нарочито на захтевним пругама као што је барска. Укрштања локалних и магистралних путева са железничким коридором према Црној Гори најинтензивнија су у равничарском делу земље, до станице Ваљево. Од тридесет путних прелаза колико их укупно има на потезу Ресник–Врбница, чак двадесет и осам лоцирано је између Београда и града на Колубари. У мору најразличитијих искустава током своје бриљантне каријере, пензионисани машиновођа из Мокре Горе издвојио је трагичан догађај у Дивцима из 1993. године који ће, тврди, памтити док је жив.

„Те људе и данас видим јасно као да су ту пред мојим очима. Управљао сам „Барцем“ из правца Ужица према Београду. Таман сам прошао Ваљево и наставио даље ка Дивцима када сам са леве стране, на магистралном путу уз пругу, запазио

путничко возило аустријских таблица. Видим двојицу мушкараца у сивом БМВ-у, руком ми нешто гестикулирају. Као да ми поручују „Погледај, бржи смо од воза“. Тога сам се, иначе, нагледао много пута и пре те трагедије, најчешће баш између Ваљева до Дивца, пошто се пут и пруга на том правцу протежу (паралелно) неких петнаест километара. Скоро па идеална траса за типове склоне оваквим егзибицијама. На тој деоници барске пруге возачи аутомобила јасно могу видети нас машиновође док смо у кабини локомотиве, као што и ми видимо њих. Композиција којом сам управљао, у тим тренуцима кретала се брзином не мањом од 100 km/h, а ова двојица у БМВ-у пратили су такав темпо у стопу. Повремено би чак додавали гас, па нагло успоравали тек да ме као сачекају, јер сам ваљда превише спор за њих. Доказивали су нешто, не знам шта и коме? Сустизали смо се тако десетак минута, док у једном тренутку то возило из чиста мира није скренуло директно на путни прелаз пред станицом Дивци. Тај прелаз, као за инат, није био заштићен полубраницима. Андрејев крст и трептачи, то је било све. Како је првом осовином ауто изашао на колосек, мотор се угасио. Исте секунде заводим тотално кочење, али то је већ касно. Био сам удаљен једва стотину метара од њих, можда ни толико. „Барац“ пун путника, брзина 100 km/h. Да би се воз зауставио у таквој ситуацији, неопходно је минимум 400, покаткада и више од 600 метара. Удар је био страховит. У ауто су били, испоставило се касније, отац и син. Нису имали шансу да отворе врата, а камоли да истрче. Превиси се то муњевице одвија. Не стигнеш вероватно од шока ни да схватиш шта се дешава. Немогуће је одреаговати у делићу секунде на паметан начин. Ако си још везан појасом, шанса да се волшебно ишчупаш, готово да не постоји. Прошло је од тада преко тридесет година, а мени су и данас пред очима „скамењене“ гримасе тих људи када су дефинитивно схватили да је крај“, завршава своје казивање Радоје Миловановић, уз дубоки уздах због два изгубљена живота. Тешко је о томе чак и причати, каже, а још теже са овим теретом живети. Да им бар није видео лица, лакше би тај ужас поднео. Али јесте. И видео и запамтио за сва времена.

Са пуним теретом без кочница

Године је Цакан управљао теретним композицијама. Била су то нека друга времена. Док добро „не испечеш занат“ превлачећи робу са краја на крај земље, о путничком саобраћају могао си само да слуша од старијих колега. Питао се

око свега и шеф вуче чије би мишљење напослетку било најважније. Он би своје машиновође помно пратио из дана у дан процењујући зрелост и возачку рутину сваког понаособ. Да теретни транспорт и те како може бити комплексан и непредвидив, сведочи и Миловановићево искуство с почетка професионалне каријере.



„Товарио се тада туцаник у Јелен Долу за насипање ТЕНТ-ове индустријске пруге. Био је то терет од сигурно 1.100 тона. Дизелка је композицију претходно довукла до Пожеге, а одатле су воз преузеле лајковачке колеге и потерале га према Вреоцима. Тог дана сам био у резерви, али ме је шеф позвао да одем у Самаре и тамо сачекам гарнитуру јер се машиновођама из Лајковца баш у Самарима завршавала смена. Преузимам воз, одмах проверавам кочнице (по скраћеној проби провере првог вагона) и крећем према Ластри. Чим је воз кренуо низбрдо примећујем да нешто није у реду. Починем да кочим чешће, кратко на махове али не вреди. Воз иде све брже. Са мном је у локомотиви био један момак. Тек што је положио за помоћника. Не говорим му ништа да се не би успаничио, мада је обојици јасно да ћемо тешко стати. Отворим прозор, погледам назад, видим да први вагон иза локомотиве кочи, један у средини такође и онај задњи. Остали ништа. Точкови се усијали, ватра само бије из њих. Свирам „опасност“ још док сам на брду да ме чују колеге у Ластри. Рачуна, дежурни отправник ће схватити да сам у problemu. Није тада било мобилних телефона па да јавиш. Из супротног правца, знам да ми у сусрет долази пословни воз са којим би требало да се укрстим у Ваљеву или у Дивцима. Молим бога само да ми у Ластри обезбеде слободан пролаз или да окрену скретницу, па нек ме и преврну, мања ће штета бити. Воз се већ озбиљно нагиње у кривини и онај туцаник почиње

да испада из натоварених кола. Силазим у Ластру брзином од 80 km/h, максимално штедећи кочницу од локомотиве. Опажам на улазној скретници да је сигнал „зелен“, одахнем, али видим да отправник уопште не капира у каквом смо problemu. Још нам, да иронија буде већа, подиже палац увис. Само што нам не довикне: „Свака част,

бржи сте од тајфуна“. Мали у управљачници скоро да кука наглас. Бео у лицу као креч. Кажем му, иди у задњу кабину и лези на под. Шта се деси мени, десиле се и теби. Наређујем му да из кабине окрене један мењач и заведе „рапидно кочење“ како би у кочином систему произвели максималних шест атмосфера. Знао сам да ако не зауставим машину у клисури Градца, судар са пословним возом је неизбежан. Вероватно негде код Ваљева. Срећа да је била „Румунка“ (461) која је доста тешка па може да издржи хиљаду тона терета при оваквој брзини а да не искочи из шина. Излазим из последњег тунела на онај правац према станици Ваљево, прелазим надвожњак изнад старе „кожаре“ (то је већ градско језгро), кад у даљини – улазни сигнал „затворен“! Претрнух од страха, помислих „готово је“! Железничари изашли из станичне зграде, општа пометња. Јавили им ваљда из укрснице Градац да три вагона буквално горе и да је ситуација алармантна. Лакну му кад спазих да нема пословног воза ни на станичном колосеку ни у даљини. Брзина на том правцу почиње већ озбиљно да пада јер сада је то равница без икаквог нагиба. Мало помало, зауставих ја некако ту композицију у индустријској зони Ваљева, баш изнад ГП „Јабланица“, сликовито илуструје инцидент од пре четрдесет година колега Радоје Миловановић, о чијем су каскадерском искакању из усијане локомотиве овдашњи железничари касније испредали легенде.

А. Ранковић



доносио би породици своју железничку плату и од ње се живело. Намиривао је водом парне локомотиве на мокрогорској станици, па је Радоје возовима био опседнут још од раног детињства. Дешавало се да због љубави према „Ћири“ често закасни кући на ручак. Завлачио би се после школе између паркираних локомотива и сатима осматрао станичне скретнице без икаквог осећаја за протраћено време. Након завршене осмољетке у Мокрој Гори, одлази на механичарски занат у Суботицу, а прву плату зарађује у београдској вучи. Пуне три године радио је на одржавању

„Од 1980. године, па све до одласка у пензију 2013, возио сам теретне и путничке гарнитуре барских коридором. Последњих десет година био сам ангажован у управљачници музејско-туристичког воза „Носталгија“ на Шаргану. Готово да не постоји возачка лиценца у шинском саобраћају коју током каријере нисам стекао. Седео сам и у локомотивама за маневру, вукао пословне возове (661) по неелектрифицираним пругама, возио „Ћиру“ кроз мокрогорске тунеле. Једно време сам управљао првим дизел-електричним локомотивама (665) које су бар у почетку, због великог осови-

РИЗНИЦА ЖЕЛЕЗНИЧКОГ МУЗЕЈА

Стална музејска поставка

Дела Васе Поморишца
– Од четкице до шина

Три изузетне слике Васе Поморишца (1893–1961), једног од најзначајнијих, али често недовољно схваћених, српских сликара 20. века, крајем маја добиле су своје место у сталној поставци Железничког музеја.

Слике припадају Уметничкој збирци и пружају дубљи, готово интиман, увид у стваралаштво поменутог сликара, његов стилски развој и допринос српској модерној уметности. Поморишац, чији се опус креће од раног, суптилног импресионизма, преко бурног експресионизма и смелог кубизма, до величанствене синтезе различитих утицаја у зрелом периоду, био је уметник који је непрестано трагао за новим изразима и формама, често пркосећи конвенцијама и изазивајући границе уметничког израза. Његова дела су неретко прожета симболиком, дубоким емоцијама и филозофским промишљањима, чинећи га једним од најкомплекснијих и најинтригантнијих аутора свог времена.

Васа Поморишац, рођен у Мољу, школовао се у Београду, Минхену и Паризу, пролазио је кроз бурне уметничке центре Европе, који су обликовали његов немирни дух. У Паризу је, у чувеној школи Андре Лота, упијао авангардне идеје, али никада није изгубио везу са својим коренима и традицијом. Његов живот је био испуњен изазовима – од ратних година које су га дефинисале, преко уметничких експеримената који су га често водили на руб разумевања, до повратка у домовину где је тражио своје место у новој стварности. Управо

да ухвати дух времена, чини његова дела вечним сведочанством епохе. Период након Другог светског рата, обележен обновом земље и великим радним акцијама, понудио му је нове инспирације. Омладинска пруга Добој – Бања Лука, симбол обнове и заједништва, постала је платно на коме је Поморишац изразио своје виђење нове епохе.



Прва од постављених слика, „Мост на Омладинској прузи Добој – Бања Лука“, настала око 1951. године, представља изврстан пример Поморишчевог зрелог

сцену изградње железничког моста у величанственом планинском пејзажу. Снажни, одлучни потези четкицом и интензиван, живописан колорит дочаравају атмосферу неуморног рада и динамику природе која се покоравачовековој вољи. Мост, са својим монументалним лучним конструкцијама и привременим скелам, доминира ко-

Изградња пруге Добој – Бања Лука, дуге око 90 километара, представља један од најзначајнијих посљератних инфраструктурних подухвата у Федеративној Народној Републици Југославији. Ова пруга, трађена у оквиру великих омладинских радних акција током 1951. године, симбол је колективног духа и посвећености.

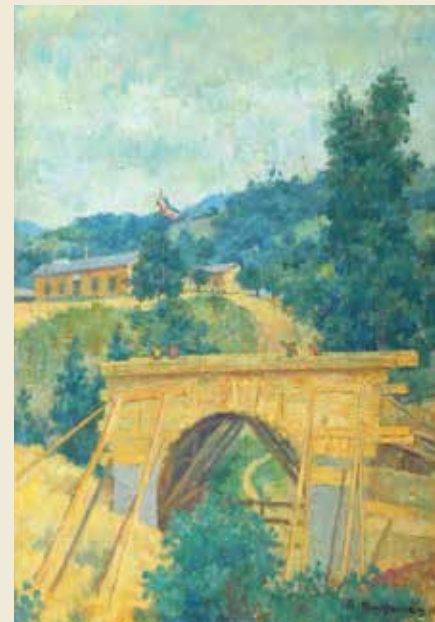
У изградњи је учествовало преко 87.000 младих, који су се суочавали са инжењерским изазовима током изградње 31 моста и 3 тунела (укупне дужине око 4 километра), те уградње 2 милиона кубних метара земље и камена.

тај спој европске авангарде и дубоког осећаја за домаћу реалност учинио га је јединственим. Његова способност

реалистичког приступа, прожетог снажним лириком и готово епским осећајем. На овом платну уметник приказује

мпозицијом, симболизујући не само напредак и везу већ и тријумф људског духа над препрекама. Колорит је богат и слојевит, са доминацијом дубоких зелених и небеско плавих тонова планина и неба, док земљани тонови и смели акценти на грађевинским елементима доприносе реалистичности сцене и њеној монументалности. Ова слика сведочи о Поморишчевој изузетној вештини у приказивању индустријског пејзажа и о његовом дубоком интересовању за велике градитељске подухвате свог времена, који су обликовали нову будућност.

Друго дело, „Надвожњак на Омладинској прузи Добој – Бања Лука“, датирано такође око 1951. године, приказује Поморишчево несвакидашње умеће у хватању атмосфере железничког окружења, претварајући обичан пролаз у симбол трајности. У овом пејзажу уметник се фокусира на лучни пролаз за пругу, смештен у бујном зеленилу брдовитог терена. Композиција је наизглед ста-



Надвожњак на Омладинској прузи Добој – Бања Лука, уље на лесониту

тичнија, али са нагласком на чврстину конструкције и њеној хармонији са природом, стварајући осећај вечности. Палета боја је светлија, готово прозрачна, са доминацијом свежих зелених и плавих тонова, што ствара осећај спокоја

и савршене интеграције човекове творевине у природни амбијент. Ова слика је важна за разумевање Поморишчевог трагања за равнотежом између индустријског и природног, као и његовог дубоког интересовања за архитектуру у контексту пејзажа, где се функционалност претвара у уметност.

Трећа, „Цистерна на прузи Добој – Бања Лука“, настала у истом периоду, око 1951. године, демонстрира Поморишчеву изванредну способност да ухвати суштину индустријског пејзажа и његову симболичку тежину. На овој слици доминира монументална црвена цистерна, постављена на железничким шинама, док се у позадини назиру радници и елементи градилишта. Ова композиција је жива, готово пулсирајућа, са нагласком на индустријској снази и енергији која покреће изградњу. Уметник користи богату, експресивну палету боја, посебно интензивну црвену боју цистерне, како би створио осећај динамике и виталности. Текстурални ефекти додатно наглашавају материјалност објеката и људски напор. Цистерна, као симбол транспорта и индустријализације, постаје централни мотив, док радници у позадини, иако мањи, представљају колективни дух и посвећеност. Ова композиција је пример Поморишчевог дубоког интересовања за социјалне теме и његову способност да прикаже индустријски рад и машине као симбол напретка, стваралаштва и изградње нове будућности. Она представља врхунац његовог уметничког развоја, где се фо-

рма и садржај преплићу у јединствену целину, позивајући посматрача на дубље промишљање о значају градитељства и људске издржљивости у ери обнове.

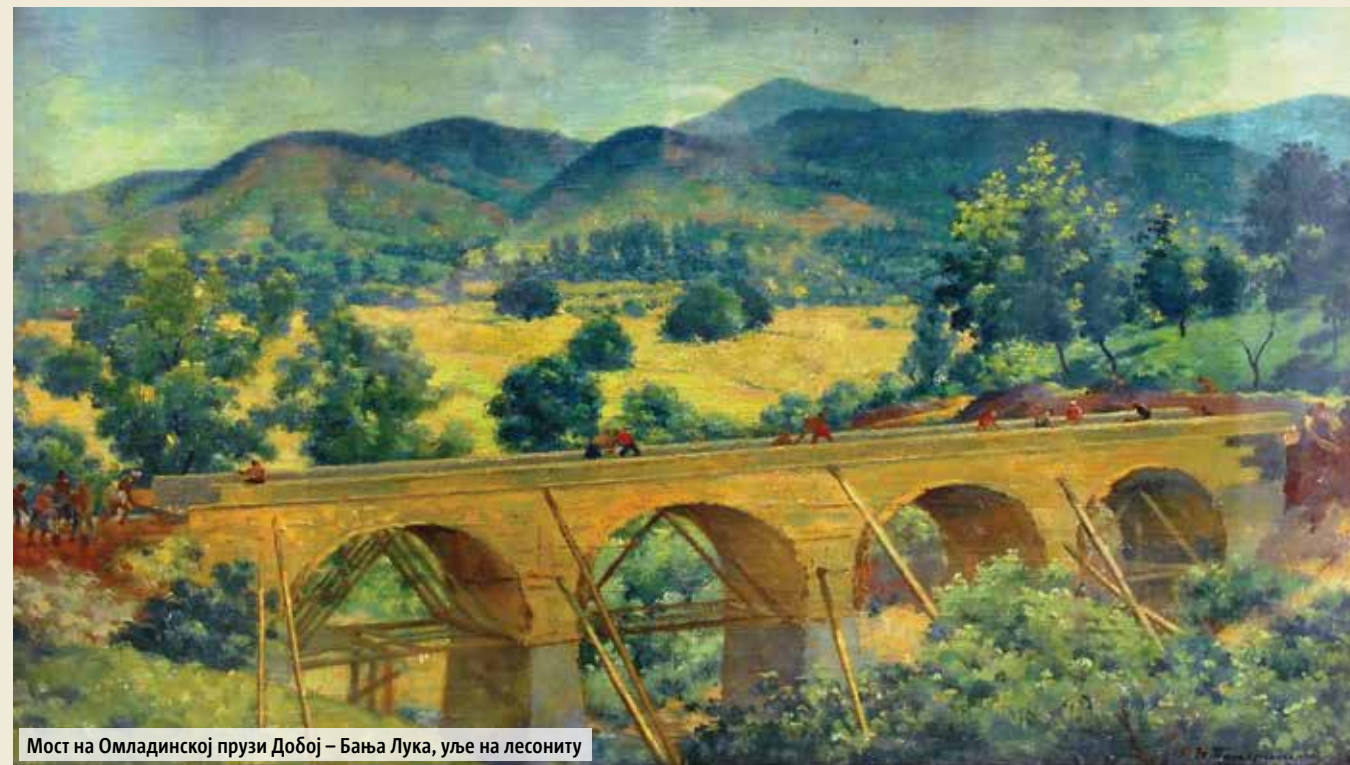
Ове три слике Васе Поморишца, дуго чуване у Фонду Железничког му-



Цистерна на прузи Добој – Бања Лука, уље на лесониту

зеја, пружају јединствену прилику посетиоцима да прате еволуцију његовог стваралаштва кроз различите фазе, посебно у контексту његовог ангажовања на теми Омладинске пруге Добој – Бања Лука. Оне су уметничка дела изузетне вредности и важни документи који сведоче о уметничким токовима и културном животу Србије у 20. веку, али и о духу времена који је обликовао генерације.

Ј. Колунџија
С. Вуковић



Мост на Омладинској прузи Добој – Бања Лука, уље на лесониту

Амбуланта Макиш

Велико поверење у медицинско особље

Ранжирна станица Макиш убраја се у најважнија чворишта железничког теретног транспорта у Србији. Овај комплекс, као специфичан радни екосистем, неодржив је без присуства адекватне здравствене заштите и помоћи, за коју је задужено медицинско особље Амбуланта „Макиш“.

Доктор Миле

Због њојојој др Мила Гвозденовића, многи пацијенти остали су верни овој амбуланци. Наш уважени колега радио је у Макишу јуних 20 година, водећи рачуна о запосленим железничарима којима је била неопходна хитна медицинска помоћ. Остале улазио као велики професионалац и изузетан колега.

„Од отварања станичног комплекса давне 1970. године, ту је и ова амбулатна Завода, тако да имамо прилично дугу традицију.

Опремљени смо да интервенишемо у хитним случајевима, а позиционирани тако да брзо можемо реаговати при сваком ургентном догађају. Поред запослених радника, и житељи околних насеља из Железника, Ресника, Жаркова, Раковице, такође се могу лечити у нашој амбуланти. Заиста се може рећи да смо на услузи свима којима је лекарска помоћ неопходна“, каже специјалиста опште медицине др Ирена Дамњановић Ђокић и напомиње да се у амбуланти Макиш дневно обави између 20 и 30 прегледа.

Према речима наше саговорнице, пацијенти којима су потребни специјалистички прегледи, као и детаљна дијагностика, упућују се у Завод.

„Амбуланта настоји да привуче још пацијената и да прошири неке медицинске услуге. За сада радимо само прву смену, па



Др Ирена Дамњановић Ђокић

је уз лекара у тиму и медицинска сестра. Комплекс амбуланта је велики, тако да су све просторије одвојене. Поседујемо картотеку, лекарску ординацију, собу за интервенције, просторију за особље, чекаоницу, три тоалета и велики паркинг. У оквиру амбуланта налази се архива Медицине рада са једним запосленим и вешерај са четири радника, који су задужени да све буде чисто у Заводу“, објашњава др Дамњановић Ђокић.

А. Стојковић

Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“

Одељење за хигијену и епидемиолошко-санитарну заштиту

У одељењу епидемиолошко-санитарне заштите раде двоје специјалиста епидемиологије и три санитарна техничара. Одељење за хигијену и епидемиолошко-санитарну заштиту оформљено је још давне 1976. године у склопу Железничке болнице.

По речима наших саговорника, у овом периоду повећан је број санитарних прегледа. У току су здравствени прегледи одређених категорија запослених лица који већ раде или се запошљавају у објектима под санитарним надзором.

На овом одељењу обавља се епидемиолошки надзор и третман клицоноша откривених на санитарном прегледу, појединачна експертиза при оцени радне способности, први и други специјалистички преглед. Спроводи се и епидемиолошко-хигијенско санитарни надзор над покретним и непокретним објектима, по захтеву, са контролом бактеријске контаминаности и давање стручног мишљења о затеченом стању, као и предлог мера превенције и мера за отклањање недостатака. Активно епидемиолошко извиђање терена при су-

мњи и појави заразних болести, у породици и колективу, епидемиолошко осматрање терена и узимање епидемиолошких анкета код појаве аерогених-капљичних, тра-



Мирјана Паић, виши санитарни техничар

нсмивних-векторских, венеричних и паразитарних заразних обољења и извођење масовне имунизације по епидеми-



Бобан Трајковић, санитарни техничар

олошким индикацијама такође су у домену овог одељења. Осим свега наведеног ова служба обавља Епидемиолошку обраду пријављених заразних и масовних незаразних обољења, као и израду периодичних извештаја о кретању ових болести, анализу појаве и кретања заразних и незаразних болести.

Нови фељтон на страницама „Пруге“

Када је кнезу Милану Обреновићу, у јуну 1881. године, свечано уручен сребрни будак којим је „заорао“ мочварно тло у близини данашње Мостарске петље, био је то велики дан за малу Србију. Изградња прве пруге ка Нишу отворила је нашу земљу према Европи, јер железница је тада и у свету значила нешто ново, савремено, велико. Упоредо са изградњом колосека, у новооснованој школи за железничаре, обучавани су кадрови чији су најбољи полазници касније одлазили на усавршавање у Белгију и Италију. Машиновође, отправници возова, благајници, скретничари, магационери, пружни радници, опходари, ковачи, прегледачи кола, кондуктери...сијасет је тих златних занимања без којих би железнички саобраћај био незамислив.

Прилика је да се на страницама „Пруге“, у новом фељтону, подсетимо неких давно заборављених, али и актуелних заната. Да их кроз приче наших саговорника прикажемо млађим читаоцима, који ће се сутра можда одредити баш за такав животни позив.

ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРОФЕСИЈЕ

Ковачки занат

Вештина за сва времена

Један од најстаријих стручних профила у српским железницама опстао је до данас, упркос свеprisутној модернизацији пруга на нашим просторима. Ковачки занат преваходно подразумева специјализовану вештину обраде разних металних предмета уз помоћ живе ватре и помоћних алата. Давно је уврштен на „Унескову“ листу нематеријалне културне баштине, будући да је кроз готово све историјске епохе био изузетно важан за развој људске цивилизације. Ковачи на железницама широм света постоје још од првог писка парне локомотиве, па се може рећи да поменути стручни профил егзистира међу нама готово две стотине година, колико и



ера шинског саобраћаја. Без обзира на то да ли су ковачи присутни током изградње пруга или су ангажовани у производњи возних средстава, у оперативном смислу они и даље важе за најзначајније кадрове у пружном саобраћају.

Трагајући за старим и искусним мајсторима по војвођанским пругама, новинара нашег листа пут је одвео у занатску радионицу панчевачког ЗОП-а, где упознаје Горана Ђукановића, квалификованог бравара-техничара, запосленог на железници пуне четири деценије.

„Захваљујући врхунским мајсторима ковачког заната Пери Шупуту, а касније и Милету Исакову, успео сам током првих година рада научити многе тајне ковачког заната. Ковачница се налазила у склопу занатске радионице у засебној просторији која и данас постоји. Није више толико активна као некада, али у њој се и даље обављају разне интервенције и поправке. Објекат је стар више од 130 година. Претпоставља се да је саграђен 1894. године када је железница стигла у Панчево. Тада се ковачка радионица налазила у склопу некадашње мале ложионице за парне локомотиве.

Дрвена врата радионице, стара колико и зграда – била су прави оријентир за прохујала времена и бројне интервенције које су се овде реализовале. Одмах до врата са леве стране налази се аутентично ложиште, данас у функцији, на коме су се загревали метални предмети. Ватра се ложила од посебне врсте угља – кокса, висококалоричног агрегата који је саставни и незаобилазни део сваке ковачке радионице.

Ретке су интервенције на пругама које могу да се ураде без присуства мајстора ковача. Према речима Ђукановића, широк је спектар радова и интервенција на железници који подразумевају учешће ковача: израда копчи и састава за шине, поправка елемената скретница, скретничарских брава и механизма, израда нових и поправка делова за све типове машина и механизације која се користе у изградњи или ремонту пруга, израда и поправка делова за мале и велике дрзине, друмска возила, као и за остале машине, алате, саобраћајне знакове који су у свакодневној употреби приликом одржавања пруга.

„Ближим се крају свог радног века на железници. Недостатак мајстора многих профила проблем је са којим се ја и моје малобројне колеге суочавамо из године у годину. Био би срећан када би ускоро у



радионицу примили младе колеге, жељне да науче оно што смо ми учили кроз наш вишегодишњи рад на железници. Данас, када је велики дефицит стручних кадрова, ја сам на неки начин принуђен да поред мог основног браварског и машинског заната обављам и послове још неколико заната који су везани за редовно и безбедно одвијање железничког саобраћаја (столарија, механика, електрика, грађевина, ковачки занат, молерај), речју све оно што је саставни део железнице. Наша ковачница, иако се налази у доста скромном стању, од велике је важности за многе послове. Постоје делови механизације који више не

Ручни мех

Према предању старијих мајстора, до краја Другог светског рата као њихови ваздуха користили су ручни мех. Након рата, поред ложишта је био уграђен електропомпатор који је покрећуо вентилатор за њиховање ламена ватре. Поред ложишта налазило се посебан лимени суд са хладном водом, у коме се обављало најло хлађење – каљење ужареног њожа. Ту се налазио и стари наковањ, који је служио за чекићање и обраду ужарених возовних предмета који су били вађени из ужареног кокса.

могу да се набаве по трговинама, па смо принуђени да поправљамо од старих оно што можемо или да једноставно покушамо да направимо исти такав део. Верујем да ће ковачки занат и даље бити од великог значаја за функционисање железнице и да се не сме дозволити његово гашење“, поручује Ђукановић.

Ј. Вебер

Железничка техничка школа потписала уговоре са компанијом „Србијавоз“

Младима нова шанса за запослење

Компанија „Србијавоз“ и деветоро ученика ЖТШ-а у Београду потписали су уговоре о учењу кроз рад. На овај начин започета је нова фаза сарадње између школског система и железничког сектора, усмерена ка стварању квалитетног и стручног кадра за будућност.

„Прошле године смо почели са пројектом дуалног образовања. Тада су ученици потписали уговоре са компанијама „Србијавоз“ и „Србија Карго“. Ове школске 2025/2026.

две недеље. У трећој и четвртој години ћаци сваке недеље проводе по један дан у фирми, а остала четири дана су у школи где имају блок наставу“, објашњава Вишња Манчев

Предности дуалног образовања

Поред деветоро ученика Железничке техничке школе који су потписали уговор са „Србијавозом“, јоједини ученици закључили су уговоре и са компанијама „Комбиновани превоз“ и „ПИМК“.



Вишња Манчев

и наглашава да после школовања фирма може ученику понудити посао.

Ученици који су потписали уговоре о дуалном образовању имаће прилику да практична знања и вештине стичу у радном окружењу у пословним јединицама „Србијавоза“. Кроз овај вид наставе, школарци ће радити уз менторе, учити о реалним процесима железничког саобраћаја и упознати се са пословном културом за будуће запослење.

„Уговори о учењу кроз рад ступају на снагу почетком нове школске године. Дуално образовање представља важан корак у модернизацији средњошколског система, јер омогућава младима да одмах примене теоријска знања у пракси“, каже Вишња Манчев.

Програм дуалног образовања у Железничкој техничкој школи реализује се другу годину заредом и представља пример успешне сарадње између образовних установа и привреде.

А. Стојковић

Предности дуалног образовања

Савремени модел средње стручног образовања које повезује теоријско знање из школе са практичним радом код послодавца омогућава ученицима да део наставног плана и програма реализују директно у компанијама и то на радним местима која су релевантна за њихову будућу струку. Циљ оваквог образовања јесте да се млади обуче за конкретне вештине и знања, а ипак повећају и социјалне шансе за запошљавање након школовања. Овим едукацијским концептом привреди се обезбеђује квалификовани кадарови.

године, девет ученика је потписало уговоре за дуално образовање са „Србијавозом“, истиче Вишња Минчев, координатор пројекта.

Према њеним речима, железничка компанија „Србијавоз“ тражила је по три ученика за три образовна профила: техничар вуче, транспортни техничар и техничар безбедности.

„Уговор важи три године и наши ученици добијају месечну надокнаду коју даје држава, а фирма плаћа превоз и у обавези је да обезбеди заштитну опрему. У овом случају „Србијавоз“ има лиценцу за дуално образовање које издаје Привредна комора Србије. Према образовном систему, у другој години школовања за поједине профиле, наши ученици имају праксу у трајању од



Железничка техничка школа у Београду

Уписана нова генерација

Железничка техничка школа у Београду и ове године је отворила врата будућим средњошколцима који желе да стекну квалитетно образовање, практичне вештине и знање. Упис у први разред за школску 2025/2026. годину после другог уписног рока је завршен. Укупно 168 ученика примљено је на пет смерова којима ова образована установа располаже. Реч је о више атрактивних занимања из области железничког саобраћаја и транспорта. На смеру „Техничар безбедности железничког саобраћаја“ 21 ученик уписан је на редовну наставу, док ће њих седморо стећи неопходне вештине по дуалном концепту. На смеру „Техничар вуче“ конкурисало је њих 49 за редовну наставу, а седморо ученика ће похађати дуалну наставу. На одсеку „Техничар управљања железничким саобраћајем“ уписано је 28 средњошколаца, а исто толико је и на профили за „Техничара за логистику и шпедицију“. За „Транспортног техничара у железничком саобраћају“ 25 ученика ићи ће на редовну наставу, док ће три ученика наставу похађати дуално.

После другог уписног круга остало је по девет слободних места на профили „Транспортни техничар у железничком саобраћају“ и смеру „Техничар вуче“. Железничка техничка школа позната је по моделу дуалног образовања, будући да



ученици ове установе део наставе похађају у стварном радном окружењу и тиме стичу практична знања током самог школовања. Предност за ученике ЖТШ-а је, између осталог, и сарадња са другим железничким компанијама уз могућност даље специјализације, односно, запослења.

А. Стојковић

Висока железничка школа

Конкурс за упис студената

Академија техничко-уметничких струковних студија Одсек Висока железничка школа расписала је Конкурс за упис студената на основне струковне студије првог степена и мастер струковне студије другог степена високог образовања. Школа изводи студијске програме, који оспособљавају студенте за укључивање у радни процес и примену стечених знања на решавању одговарајућих проблема. Основне струковне студије трају три године (шест семестара) и имају 180 ЕСПБ бодова, а будући студенти се могу поделити за следеће студијске програме:

- Саобраћај и транспорт:
 - Модул Железнички саобраћај – класични и дуални модул;
 - Модул Друмски и градски саобраћај;
 - Модул Логистика;
- Железничко машинство – класични и дуални модул
- Електротехника и рачунарство у саобраћају – класични и дуални модул

Мастер струковне студије трају две године (четири семестра) и имају најмање 120 ЕСПБ бодова. У структури студијског програма заступљени су стручно-

апликативни предмети, а постоје и два судијска програма (Саобраћајно инжењерство и Комерцијално пословање у саобраћају). После првог уписног рока расписан је други, а потом и трећи уписни рок. Подношење „online“ пријаве на **Конкурс за други уписни рок за основне струковне студије** је од 21. јула до 22. августа 2025. године. Документације за пријаву у папирној форми предаје се на шалтеру Студентске службе од 25. августа 2025. од 8.00 до 10.00 часова. Полагање пријемног испита је 25. августа. 2025. у 11 часова, а упис примљених кандидата биће 28. и 29. августа. 2025. од 09.00 до 15.00 часова.

Подношење пријаве на **Конкурс за трећи уписни рок за основне струковне студије** је од 1. до 10. септембра 2025. на шалтеру Студентске службе од 09:00 до 15:00 часова.

Полагање пријемног испита је 11. септембра. 2025. у 10 часова, а упис примљених кандидата 16. и 17. септембра 2025. од 09.00 до 15.00 часова. Подношење пријаве на **Конкурс за други уписни рок за мастер струковне студије**



је од 17. до 26. септембра 2025. године на шалтеру Студентске службе, од 09.00 до 15.00 часова. Упис примљених кандидата је од 1. до 3. октобра 2025. од 09.00 до 15.00 часова.

Д. Милошевић



ВОЗОМ ПО СРБИЈИ

Чока

Романтична варош на северу Баната

Путујући возом кроз равнице Баната, пругом од Кикинде ка Суботици, долазимо до Чоке, „зелене оазе“ са богатом и веома занимљивом прошлостју. Ова романтична варош, центар је привредних и културних дешавања читаве севернобанатске регије. На периферији општине протиче река Тиса, која као природна граница раздваја Банат и Бачку, а уједно Чоку и Сенту. Два

места спаја друмско-железнички мост који представља саобраћајну жилу куцавицу за житеље чак четири општине (Нови Кнежевац, Кикинда, Сента и Ада), мада се својим источним делом Чока скоро наслања и на суседну Румунију. Становништво овог места веома је хетерогено будући да на истом простору живе припадници чак 20 националности.



Црква Светих арханђела Михаила и Гаврила

Привреда

Прехрамбена индустрија веома је развијена, нарочито индустрије меса и млека. Производња вина има вишедесетилејску традицију, а с временом је постала цењена не само у нашој земљи већ и широм Европе. Развијена је такође и металска индустрија, као и прерада дувана. Ту су и надалеко познате занатске радионице за производњу пластичних предмета.

Железнички саобраћај

Железнички саобраћај у Чоки има веома дугу традицију. Први воз стигао је из правца Мађарске 15. септембра 1896. године. Тада је за саобраћај била отворена



Центар Чоке

пруга Сегедин–Ђала–Чока–Драгутиново (данас Банатско Милошево). У току Првог светског рата (1915. године) изграђен је друмско-железнички мост преко Тисе, којим се Чока повезала железницом са Сентом и Суботицом. У периоду између два светска рата, кроз Чоку је пролазио крак међународне линије Париз–Букурешт, којом је саобраћао чувени „Оријент експрес“. Након Другог светског рата, дуги низ година на том правцу ишао је и међународни воз Букурешт–Загреб–Ријека, који је престао да саобраћа осамдесетих година прошлог века. Данас кроз станицу Чока дневно прође шест путничких возова. Два пара саобраћају између Кикинде – Банатског Милошева



Дворац Ледерер



Хемијско-прехрамбена школа

и Суботице, док један пар саобраћа на релацији Зрењанин – Банатско Милошево

Култура и манифестације

Једна од главних културно-туристичких манифестација у Чоки јесте Међународни фестивал добошара "Даје се на знање". Ова атрактивна манифестација основана је 2006. године, а посвећена је добошу као некадашњем врло специфичном начину преношења информација. Поред лепе православне и католичке цркве, једна од знаменитости у овом делу Баната јесте и Ледереров дворац, који је заједно са оближњим парком под заштитом државе.



Католичка црква

– Сента – Суботица. Путнички саобраћај на прузи Ђала – Нови Кнежевац – Чока обустављен је крајем седамдесетих, а требало је да буде обновљен средином деведесетих година прошлог века. Ова пруга и данас постоји, али на њој нема саобраћаја.

Туризам и гастрономија

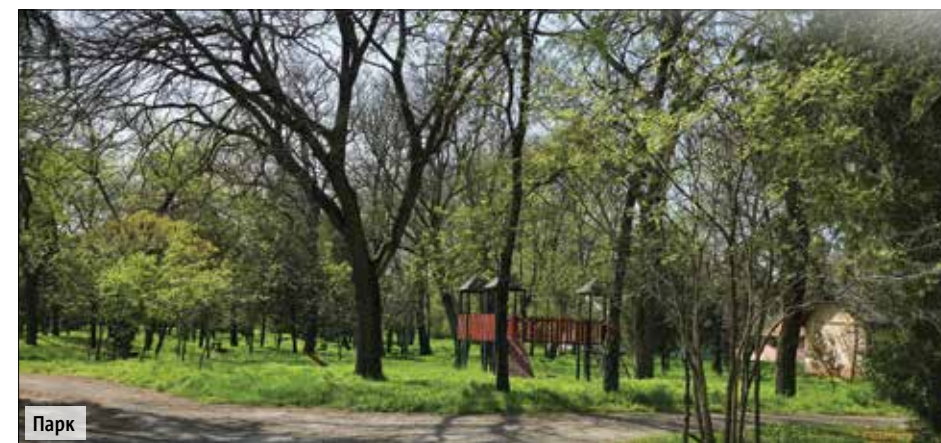
Захваљујући близини реке Тисе, потенцијала за развој туризма у овом делу земље никада није фалило. Терени око Чоке богати су шумама и пространим ритовима, што су кључни предуслови за развој ловног туризма. Овај крај уједно је познат и по гастрономији, имајући у виду



Зграда Општине и Пореске управе

да на релативно малом простору егзистирају кухиње различитих националних мањина. То додатно обогаћује већ богате и разноврсне меније, којима се са правом диче бројни ресторани у „зеленој оазис“ севернобанатске равнице.

Ј. Вебер



Парк

Железничка инфраструктура Црне Горе

Модернизација пруге Бар – Голубовци

Европска инвестициона банка (ЕИБ) предложила је финансирање од 168 милиона евра за реконструкцију железничке деонице Бар – Голубовци у Црној Гори. Пројекат је вредан 231 милион евра, а реализоваће га Жељезничка инфраструктура Црне Горе (ЗИСГ). Завршетак радова се очекује до краја 2029. године. Реконструкција обухвата 38,6 km електрифициране једноколосечне пруге, 17 km станичних и 6 km ранжирних колосека. На траси се налази пет железничких станица, четири стајалишта, седам пружних прелаза, десет мостова и четири тунела. Планирана је и модернизација сигнализације, телекомуникација, односно, електроснабдевања, што ће омогућити брзине до 120 km/h и знатно побољшати безбедност и поузданост саобраћаја. Наведена инвестиција ће допринети унапређењу капацитета и ефикасности железничког транспорта, смањењу трошкова и бољој повезаности унутар Црне Горе, али и бољој вези са регионом и Европском унијом. Очекују се значајне еколошке користи, укључујући смањење емисија гасова стаклене баште и загађења ваздуха. Пруга Бар – Голубовци део је главне железничке линије Бар – Врбница, која повезује луку Бар са Подгорицом те границом са Србијом. Рута је од кључног значаја за транспорт у Црној Гори, будући да се железницом превози око 60% терета и 20% путника. Европска унија је до сада подржала припрему и радове на овој деоници са више од 70 милиона евра бесповратних средстава, док је укупно фина-

нсирање пруге Бар – Врбница премашило 400 милиона евра, укључујући кредите од ЕИБ-а, ЕБРД-а и "КФВ" банке. Од отварања 1976. године, ово је највећа инвестиција у модернизацију овог железничког коридора. Овај подухват део је ширег Економског



и инвестиционог плана за Западни Балкан, којим ЕУ планира да мобилише до 9 милијарди евра за пројекте од регионалног значаја. Модернизација железнице у Црној Гори представља кључни корак ка бољој интеграцији са европским транспортним системом и подстицају одрживог економског раста.

Извор: Railway.pro
Припремила: Д. Милошевић

Приватни оператери и на бугарским пругама

Државне железнице добијају конкуренцију

Бугарска ће први пут дочекати приватне оператере у свом сектору путничког железничког саобраћаја. Према нацрту прописа који је објавило Министарство саобраћаја и комуникација, приватни путнички возови требало би да почну са радом 13. децембра



2026. године. Овим превозницима биће дозвољено да послују под условима који ограничавају њихову маржу профита на највише 5 процената. Државне железнице (БЖ) ће се од сада суочити са конкуренцијом

на тендерима за пружање железничких услуга. Оквир предвиђа реструктурирање националне железничке мреже у три главна региона – западни, северни и јужни. Сваки ће укључивати секундарне линије и опслуживаће га регионални депои са седиштем у Софији, Горњој Орјановици и Пловдиву. Према предложеним правилима, радни статус постојећих железничких радника биће сачуван. У складу са чланом 123 Закона о раду, уговори о јавним железничким услугама садржаће одредбе којима се осигурава да ће особље запослено код постојећег оператора задржати своја радна места, а прелазиће код новог оператора без престанка радног односа.

Западни регион, којим се управља преко депоа у Софији, преузме све ноћне и међународне возове, као и експресне када буду уведени. Ове возови мораће да одржавају просечну брзину од најмање 80 km/h и повезиваће само градове са популацијом већом од 20.000 становника или оне на главним раскрсницама. У понуди морају имати и прву и другу класу, као и обавезну резервацију места. Бугарска тренутно нема експресне возове, а нема

ни одговарајући возни парк који би испунио критеријуме постављене у нацрту. Планиране експресне линије обухватиће четири главне линије: Софија–Варна, Софија–Бургас, Софија–Петрич и Горна Орјановица – Русе. Од оператора ће се очекивати да користе комбинацију сопствених возова, изнајмљених возила и возног парка који обезбеђује држава. Државна опрема биће расподељена сразмерно обиму услуга потребном у сваком региону и мора бити враћена у првобитно стању на крају уговорног периода. Уговори ће важити 12 година, почев од датума ступања на снагу новог реда вожње, 13. децембра 2026. године. Планирано је да споразуми буду потписани до 31. децембра 2025. године, што ће извођачима пружити период мобилизације за припрему операција пре покретања. Министарство саобраћаја ће се укључити у консултације са свим заинтересованим странама – синдикатима, невладиним организацијама и другим заинтересованим групама – како би детаљније разговарали о нацрту.

Извор: novinite.com
Превео и приредио: С. Јочић

Краљевски воз "одлази у пензију"

После 156 година престаје да саобраћа воз краљице Викторије



Британски краљ Чарлс III донео је одлуку да укине краљевски воз, који датира још из времена краљице Викторије, због тога што више није исплатив. Краљ је прихватио чињеницу да је време да деактивира воз, јер је његов рад превише скуп и захтевао

би значајну надоградњу за напредније железничке системе, саопштила је Бакингемска палата, а преноси Асошијетед Прес. Овом одлуком окончаће се традиција воза дуга 156 година. Наиме, краљица Викторија, Чарлсова прапрабака, наручила

је прва два специјална железничка вагона за своја путовања још давне 1869. године. Она је била позната по својој љубави према железници, а њен воз је био луксузно опремљен, са свим погодностима које су тада биле доступне. Краљевски воз, састављен је од девет вагона који се могу прикачити на комерцијалне локомотиве, и биће повучен из употребе негде пре истека тренутног уговора о одржавању 2027. године. Одлука о укидању краљевског воза уследила је због смањивања трошкова Монархије. Током прошле године, воз је коришћен само два пута, а укупни трошкови тих путовања износили су близу 80.000 фунти. С обзиром на то да воз више није исплатив, краљ Чарлс је одлучио да га повуче из употребе. Краљевски воз је имао значајну симболику и био је често коришћен за званичне посете и догађаје. Његова историја је богата, а током година је био сведок многих важних тренутака у британској историји.

Приредила: Љ. Богдановић
Извор и фотографија: Associated Press

Из наше фотоархиве

Моторни воз на Палама



Почетком седамдесетих година прошлог века на пругама узаног колосека Југословенских железница, а највише на територији Србије и Босне и Херцеговине, интензивно је почео да се обуставља саобраћај. Најпре путнички, а затим и теретни. Једна од последњих линија била је Сарајево (Алипашин мост) – Прибој на Лиму, где је саобраћај обустављен 1978. године. На пругама узаног колосека уместо парне вуче примат над превозом путника преузели су дизел-моторни возови серије ЖЖ 802, који су били произведени у фабрици „Ђуро Ђаковић“ у Славонском Броду. Били су брзи, веома комфорни, а у саставу воза постојао је и мали бифе. На неким правцима возови су развијали брзину и до 60 km, па су путници били веома задовољни оваквим трансфером. Линије од Сарајева до Прибоја на Лиму и од Вишеграда до Ужица биле су веома искоришћене, нарочито у местима и крајевима где није постојао аутобуски превоз због лоших друмских саобраћајница. На фотографији коју је 29. августа 1973. године снимио Херберт Штемлер, љубитељ железнице из Немачке, приказан је путнички воз број 1713 у близини станице Пале (данас Република Српска), који је саобраћао на линији Сарајево (Алипашин мост) – Прибој на Лиму.

Ј. Вебер



Трагом заборављених пруга

Пруга Врдник–Рума

Насред сремске равнице сместила се Фрушка гора, својеврстан геолошки феномен, јер у састав ове планине улазе стене које потичу из свих геолошких доба. Ову острвску планину заплускивали су таласи Панонског мора.

Од праисторије, овај плодни део Срема је насељаван. Ту је један од најзначајнијих археолошких локалитета, Гомолава, код села Хртковци са својим културним слојевима који потичу још из доба млађег неолита и настављају се све до средњег века. На овом подручју смењивали су се бројни келтски и илирски народи. Потом су дошли Римљани у чије време је овај простор доживео експанзију. Уследила је Сеоба народа, да би, у XII веку, Сремом завладали Мађари.

Рудник Врдник

Давне 1315. године наилазимо на први помен Врдника у историјским изворима и то под називом Рендек. Било је то привилеговано место које је имало право да одржава вашаре. Изнад насеља уздизао се утврђени град са бранич-кулом коју су подигли Угри како би се заштитили од турских упада. Но, у шеснаестом веку, услед сталних турских освајања, значај куле, а самим тим и насеља слаби, те Врдник бива деградиран у обично село. У ствари, реч је било о два насеља: јужно насеље звало се Врдник Село, а северно Врднички Прњавор,

чији су становници били кметови манастира Раваница. Два насеља делио је поток.

Такво стање потрајало је до почетка деветнаестог века када су калуђери открили наслаге угља и 1804. године започели експлоатацију. Тада је отворен најстарији рудник угља на тлу данашње Србије и једини рудник угља у Војводини. Калуђери су експлоатисали рудник до 1817. године, када копање престаје.

Врднички угаљ био је високог квалитета, па 1845. године румски властелини, браћа Владислав и Павле Пејачевић узимају рудник под закуп, да би свега четири године касније он прешао у њихово власништво. Закупци су се неколико година смењивали да би, 1871. године, рудник прешао у власништво породице Понграц из Загреба, што је означило почетак озбиљне експлоатације. Средином осамдесетих година деветнаестог века отварају се главна окна. Озбиљна експлоатација захтевала је и озбиљан транспорт. Зато су се власници рудника одлучили на изградњу локалне железнице којом би се врднички угаљ транспортовао до локалног центра, Руме, а одатле даље у свет.

Рума – од села до среског центра

По окончању Великог бечког рата и потписивања Карловачког мира 1699. године, село Рума још неко време остало је у турском делу Срема, да би, после Аустро-



турског рата вођеног од 1716. до 1718. године потпало под аустријску власт.

Године 1728, државна власт престаје, а Рума прелази под управу породице Колоредо, а потом породице Пејачевић. Успостављањем војне границе, Митровица, дотадашње седиште Пејачевићевог властелинства, прелази под управу Границе, па барон Пејачевић седиште свог властелинства преноси у Руму, изградивши, 1745. године, ново насеље које је посебним указом царице Марије Терезије 1747. године добило статус трговишта. Био је то почетак развоја Руме као трговачког средишта.

С временом, у деветнаестом веку, Рума постаје центар среза.

И онда је железница стигла у Руму.

Пруга Инђија – Сремска Митровица

Приликом градње пруге Суботица–Земун одлучено је да се изгради одвојак који би повезивао Инђију, преко Сремске Митровице и Шида до Винковаца. На овој прузи налазила се и Рума.

Пруга је предата саобраћају 10. децембра 1883. године. Железницу и пратеће објекте пројектовао је инжењер Никола Станковић Стапарски. Радови су започети 1881. године, а изградњу је финансирала Влада Аустроугарске преко “Лендер банке” из Аустрије. Пругу је градила фирма “Лил” из Француске, са подизвођачем из италијанске Ломбардије.

Рума је, као важно трговачко место, одавно прижељкивала железницу. То питање је више пута потезано од почетка седамдесетих година деветнаестог века.

Румска железничка станица изграђена је на око два километра јужно од насеља. Судећи по изворима, била је то скромна зграда која је данашњи облик добила после реконструкције, 1912. године, када је Рума постала важно железничко чвориште.

Изградња пруге Врдник–Рума

Изградња железничке везе Руме са Инђијом и, даље, са Будимпештом, али и Србијом, означавала је нову могућност за бржи и бољи пласман врдничког угља на различита тржишта. Као врло оправдана показала се идеја да се Врдник железни-

да пруга има нормалан колосек, као и да се у Врднику и у селу Павловци које се налази на траси пруге изграде железничке станице. Концесионари су добили право да

174.000 тона робе. Разлог за толико повећање броја путника и количине робе можда лежи и у чињеници да је, врло брзо, ова пруга добила и својеврстан наставак.



Пруга Рума–Кленак

деведесет година експлоатишу пругу, а по истеку тог рока она би прешла у државне руке. Траса пруге је прелазила преко територије Павловаца где је планирано стационирање, Врдник села, Врдник манастира и Вогња. Станица за утовар угља планирана је на станици Врдник.

Дозвола за новоизграђену пругу дугу 18,9 km издата је 27. априла 1888. године, а пруга је предата за саобраћај 4. јула 1889. године. О овом догађају писао је “Браник” (29. јула 1889).

Почетком XX века, 1901. године, Рума је са реком Савом повезана пругом Рума–Кленак. Ова железница предата је за јавни саобраћај 15. септембра 1901. године. Право на њену градњу и експлоатацију добило је Деоничарско друштво вициналне железнице Рума–Кленак. Иако извори кажу да је главни разлог за градњу ове пруге био транспорт дрвне грађе из оближњих шума

Сџари железничар

У једном штренишћу, на шрозору на сџаришћу сџаре железничке сџанице у Врднику, јојавио се сџарији јосџодин – јосџодин Војислав Маџић, железничар у јенџији. Данас је он један од сџанара ове сџаре сџаничне зџраге. Железничку каријеру зајочео је давне 1965. јодине као радник у маџацину на железничкој сџаници у Руми. Посао му је био да расџоређује ујаљ коју је штрансџорџован из Врдника и да ја штрџрема за даље ошџремање. Пошћом, јосџодин Маџић је јосџио маневрисџа, јосле шџоја руковалац маневре. У јенџији је ошџишао као кондукџер.

Војислав се сеџа „злајшћој доба“ железнице у Врднику, чак и дирекџшћој воза Врдник–Беџоџаг. Са сеџшом се штрсеџа „сџаре железнице“ на којој је све било, како каже, као у војџци – шџачно, уредно и на време. Недџсџијаје му железница, каже, недџсџијаје му свакој дана.

За железничку сџаницу у Врднику каже да је имала десџшћ колосека, неколико рудничких и један војни којим је штрансџорџована нафџија. Иако не јамџији „злајшћој доба“ рудника, сеџа се како је ујаљ шџоварен у железничка кола, штрансџорџован за Руму џде је обављан даљшћ расџорџ.

Ујравно он нас је ујџишћо на месџио на којем се некада налазио дејџо. Каже да се најјајање водом обављало шреко водонајџијника који се налазио у склоју ложиџонице, али да водџшџроња није било. Мноџо шџоја јамџији јосџодин Маџић, ја нам штрџа како је, у доба њеџове младџсџији, Врдник био жив и леј. Имаџо је надалеко јџознајшћ биџоској, чувен у овом крају. Памџији сџиџару рударску колџонију, јамџији рударе и ујаљ. И, наравно, јамџији информџиџивни лисџш „Пруџа“ коју је редџовно чиџишаџо.

цом повеже са новоизграђеном пругом Инђија – Сремска Митровица.

Концесију за изградњу вициналне пруге Врдник–Рума добило је, 15. октобра 1885. године, загребачко Деоничарско друштво румско-врдничке локалне железнице, тачније, Гвидо, Оскар и Густав Понграц, власници рудника. Одлучено је

Железницом су управљале Краљевске угарске железнице (MAV).

Локално становништво прихватило је добро пругу, а бенефити од ње били су велики. Забележено је да је 1894. године овом пругом отпремљено 5.000 путника и 70.000 тона робе, а негуних десет година касније, 1906. године 19.000 путника и

до реке Саве, њом је превожен свакакав терет попут земље, песка, камена, шљунка и пољопривредних производа.

Изградњом овог, четвртог правца, Рума је постала важан железнички чвор.

(Наставиће се)
И. Јовичић Ђурчић
Фото: Н. Аврамовић

Лајковчани од наредне сезоне у вишем рангу

ФК „Железничар“ нови српсколигаш

Житељи спортске вароши на барској прузи протутњали су Зоном Дрина и након четири године тријумфално ушли у Српску лигу. Лајковачки љубитељи фудбала, као и бивши играчи, дуго су чекали да популарни



Председник Клуба Владимир Милић

„Жеља“ крене ка вишем рангу такмичења. Славље полако пролази јер су сви у клубу свесни обавеза у наредној сезони.

„Наша екипа је имала најефикаснију навалу и „најјачу“ одбрану протекле сезоне. Дали смо 61 гол, а примили само 11. Једини пех доживели смо у Осечини. Поносни смо што

смо рекордну посету имали баш у дербију са ФК „Радничким“ из Ваљева, када је меч посматрало 1.500 људи“, каже за „Пругу“ председник Клуба Владимир Милић.

Руководећа гарнитура преузела је Клуб пре три године, у моменту када су били пред гашењем. Дуг је нарастао на пет милиона динара, рачун је већ био у блокади, а постојала је само једна млађа селекција „Жеље“ поред првог тима

„За шест месеци измирен је вишемилионски дуг и уложено преко 7 милиона динара за комплетну расвету на стадиону. Обновљена је инфраструктура, урађен је „поп-ап“ ауто систем за заливање терена, постављен је и „лед“ семафор (билборд). Комплетно су обновљене свлачионице, мокри чвор и замењена столарија. На помоћном терену постављени су рефлектори за рад млађих секција. Од десетак малишана, колико смо затекли када смо дошли у Клуб, омладинска школа нарасла је до бројке од 180 клинаца. Активна је пионирска, кадетска, омладинска секција, као и школа фудбала. Тренутно је запослено осам тренера и један за голмане“, вели први човек лајковачке „Дизелке“ Владимир Милић.

Првобитна стратегија била је да се за четири године клуб врати у Српску лигу.

Уз помоћ локалне самоуправе и спонзора, циљ је остварен годину дана раније.

„Клуб послује позитивно, са визијом и талентованом децом. Реални су изгледи да се од Фудбалског савеза региона Западна Србија добију терени са вештачком травом. Услов је да нам локална самоуправа помогне око финансирања припремних радова.

За Фудбалски клуб „Железничар“ и њихових колеџа из југословенске вуче, Бојан Симоновић. Он и председник Клуба, Милош Коље Машиновоћа, раде у Секцији за вучу возова Београда.

У току су преговори око комплетирања играчког кадра. Окосница тима ће остати, а наше опредељење је да доведемо квалитетне српсколигашке играче. Циљ је да се задрже талентовани Бркић и Миливојевић, као и стручни штаб на челу са младим стручњаком Сашом Ђенесићем и Пећом Латковићем. Саша Ђенесић (38) предводи екипу са тренерске клупе. Реч је о младом и амбициозном стручњаку, бившем играчу „Жеље“, који је претходне сезоне показао да израста у врхунског фудбалског тренера“, каже за наш лист председник Клуба Владимир Милић.

Б. Радојичић

Планинари осмислили нове акције

Излети током читавог лета

Чланови београдског ПД „Железничар 1948“ настављају своје активности током летњих месеци. За чланове и симпатизере Клуба, без обзира на узраст, припремљен је разноврсан програм путовања по Србији, али и широм Европе. Према речима Јанице Моусе, лиценцираног водича и организатора програма, средином јула организован је обилазак Власинског језера и бугарске планине Пирин. Планиран је обилазак десет врхова, као и осталих културних знаменитости. Након пешчечења по Дурмитору од 11. до 13. јула (Савин кук, Шљеме, Милошев ток) организован је обилазак Вршачких планина (Ђаков врх, 449 m), а потом и Белоцркванских језера. Планиран је обилазак Манастира Манасија и околних споменика културе, као и посета Овчар Бањи, манастирима Овчарско-кабларске клисуре и пловидба бродом. Како су нам саопштили у планинарском друштву, за

август је предвиђено путовање до Јагодње и Мачковог камена. Потом следи успон на Проклетије, а онда и посета Пештерској

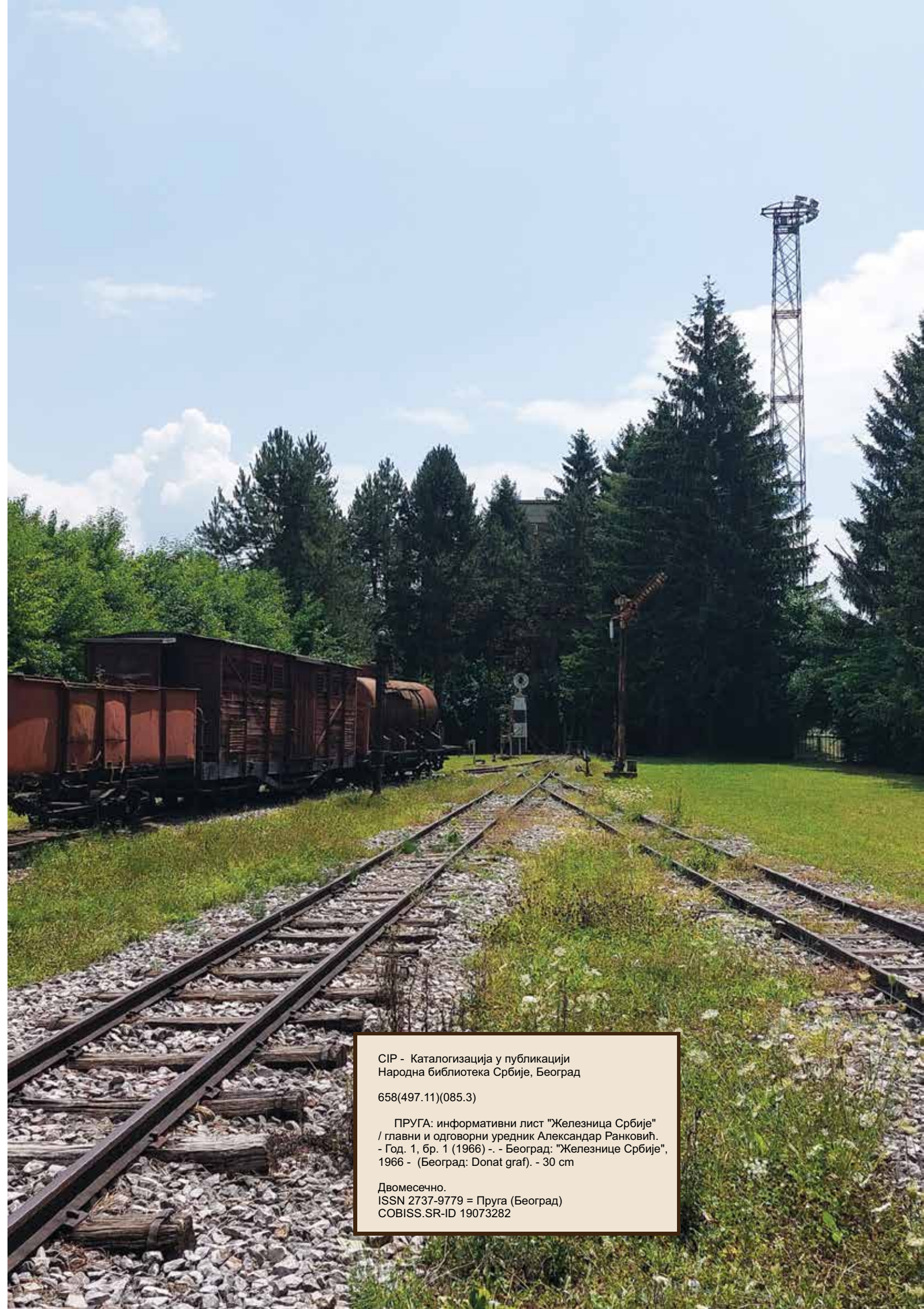


висоравни, те манастиру Сопотани. За крај лета предвиђена је посета Хомољским планинама и Врелу Млаве. Упоредо са

наведеним акцијама биће организоване и бројне планинарске туре у суседним земљама (Словенији, Италији и Аустрији). Сви детаљи путовања могу се видети на интернет страницама овог друштва. По речима пријатеља београдског клуба, оно што краси наведене излете, првенствено су професионални и љубазни водичи, занимљиве дестинације и повољне цене.

Ј. Вебер

Ипак, далеко најважније је дружење у позитивној атмосфери.



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 cm

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



TRACE

TRACE GROUP HOLD PLC

Trace Group Hold PLC Ogranak Beograd

Ul. Kneza Miloša 9/V

11000 Beograd

e-mail: tracegroupsrb@trace.bg

www.tracebg.com