





Брза веза са Евройом

Модерна, новоизграђена пруга за возове великих брзина почетком октобра довезала је Београд и Суботицу, чинећи пружни коридор без премеца када су брзина, удобности и безбедности утицавања у путовању. Брзином до 200 km/h данас се од пресјонице до Суботице стиже за 80, односно 99 минута, у зависности од ранијег воза. Свакодневно, од Београда ка Суботици, и обротно, саобраћа 26 возова – 18 „Inter City“ и 8 рејсних возова.



Први шерејни воз ову релацију прешао је за мање од сат и по времена, што иде у прилог очекивањима да ће се ефекти повећања брзине и скраћења времена путовања позитивно одразити на шерејни саобраћај, који на овај начин стиже све предуслове да испуни најважнији транзитни правац у региону. Модерна инфраструктура, савремени возови и опрема по европским стандардима уносе сасвим нову динамику на само у саобраћај већ и у економију, привреду, образовање, туризам и друге делатности, повезујући људе, идеје и стварајући нове прилике. Брзе пруге више нису иланови за будућности Србије. Оне су испунале наша стварност и историја коју у овом тренутку испуњавамо за наредна постојења!

Биљана Гордић
Директор Медија центра

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

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

Електронска пошта
medijacentar@srbrail.rs

Директор Медија центра
Биљана Гордић

Главни и одговорни уредник
Александар Ранковић

Дизајн и техничко уређење:
Марина Миловановић Кушић

Фото корице: Лука Де Лука
„Инфраструктура железнице Србије“

Тираж
3.000 примерака
Лист је бесплатан

Штампа
DONAT GRAF DOO GROCKA

ИНФОРМАТИВНИ ЛИСТ "ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ" АД



У овом броју:



4–5

Пуштена у рад деонице брзе пруге
Нови Сад – Суботица

**Од Београда до Суботице
за 68 минута**

6

Рођендан српских железница

**Министарка Софронијевић
честитала Дан железничара Србије**



7

„Србија Карго“

Сертификат на пет година



8–9

„Колосек у боји“

**Изложба слика Василија
Николајевића Резникова**



10

Завод за здравствену заштиту радника
„Железнице Србије“

Најмодернији мамограф у служби дама



Фото: Ј. Вебер

Пуштена у рад деоница брзе пруге Нови Сад – Суботица

Од Београда до Суботице за 68 минута

Председник Републике Србије Александар Вучић присуствовао је 3. октобра промотивној возњи и пуштању у рад нове деонице брзе пруге између Новог Сада и Суботице.

„Много сам срећан што смо завршили брзу пругу до Суботице. На овај начин, преко Будимпеште, повезујемо се са целом Европом“, истакао је председник Вучић током возње.

„Ова железничка линија ће донети много за развој привреде. Поносан сам на ово што смо изградили. Захвалан сам кинеским пријатељима који су ово професионално завршили и грађанима Србије на великом поверењу“, поручио је председник Вучић.

Председник је изразио очекивање да ће пруга Београд–Будимпешта за теретни саобраћај бити пуштена у рад у року од два месеца, а за путнички саобраћај крајем фебруара или почетком марта наредне године.



Фото: Председништво Србије / Димитрије Голл

Пројекат изградње пруге за возове великих брзина до 200 километара на сат између Новог Сада и Келебије обухватао је трасу двоколосечне пруге и станице са објектима на прузи, реконструкцију и модернизацију железничких чворова Нови Сад, Врбас и Суботица, денивелацију укрштања пруге са друмским и пешачко-бициклическим стазима, као и уградњу електричне инфраструктуре која омогућава безбедан саобраћај пројектованим брзинама и увођење европског система управљања.

На траси пруге Нови Сад–Суботица изграђено је више од 120 нових објеката: 4 моста и 2 вијадукта укупне дужине 2.330 метара, пет галерија, 15 подвожњака, 27 надвожњака дугом скоро четири километра. Први пут у Србији изграђена су 3 едукти, сваки дужине од 46 метара који ће омогућавати да животиње безбедно пређу преко пруге.



Фото: Председништво Србије / Димитрије Голл

„Остало нам је да решимо много међусобних питања због задржавања на граници како бисмо стварно за 2 сата и 45 минута стигли у Будимпешту“, рекао је председник и додао: „Већ имамо „Штадлерове“ возове, имаћемо и кинеске и нешто шпанских, биће то најмодернији возови.“

„Морамо да почнемо преговоре о изградњи железничке пруге од Београда до Ниша и преговарамо са нашим кинеским пријатељима и о траси Ваљево–Врбница ка Црној Гори“, изјавио је председник и додао да је у разговору са амбасадором Кине потенцирао важност изградње читаве мреже, не само њених појединих траса. Председник је објаснио да не постоји

потреба да то увек буду пруге за возове великих брзина, већ реконструкција и изградња регионалних пруга.

„Сад радимо на томе да обезбедимо новац за изградњу и реконструкцију пруга између Панчева, Опова, Зрењанина и Кикинде, као и Суботице, Сомбора и за повезивање са Врбасом.“

Након возње, председник се обратио грађанима на свечаној церемонији поводом пуштања у рад нове деонице брзе пруге Нови Сад–Суботица.

„Поносан сам на то, драги грађани Суботице, што ће кроз историју остати записано да сте баш ви и ваша генерација заслужни за овај велики пројекат. Посебно сам срећан што данас могу да кажем да



Фото: Ј. Вебер



Фото: Ј. Вебер

смо то радили заједно ми, Мађари и Срби, братски и пријатељски, градећи мостове између наших народа. Молим вас да овде у Суботици чувате мир, стабилност и братске односе са нашим мађарским пријатељима“, поручио је председник Вучић.

Он је истакао да овај пројекат значи бржи економски напредак, долазак нових инвеститора, отварање радних места и изградњу хотела. „То значи и да ћете виђати више Београђана и Новосађана у Суботици, али и да ћете ви моћи брже да путујете“, додао је председник Вучић.

Амбасадор Кине у Србији Ли Минг изјавио је да је пуштање у рад деонице брзе пруге Београд–Будимпешта на територији Србије историјски тренутак и да ће она знатно ојачати стратешки положај Србије као регионалног транспортног чвора и пружити ширу перспективу за економски просперитет земље.

„Ово је пут који води ка средишту Европе. Пруга Београд–Будимпешта не само да повезује север и југ Србије, већ ће постати главна артерија која спаја балкански регион са самим срцем Европе“, рекао је Ли Минг, амбасадор Републике Кине у Србији.

Ли Минг је истакао да је ово прва пруга за возове великих брзина коју је Кина изградила у Европи и изведена је уз примену најсавременије кинеске технологије и опреме.

На брзој прузи Београд–Суботица редован путнички железнички саобраћај биће успостављен у среду, 8. октобра 2025. године, у 12.00 сати. Тада ће кренути први редован путнички воз из железничке станице Београд центар за Суботицу

За шири и бољојине, од како је упуштена у редован путнички железнички саобраћај, деоницом брзе пруге између Београда и Новог Сада упуштено је око дванаест и по милиона путника, од којих око 6,1 милион најсавременијим возом „Соко“.



Фото: Председништво Србије / Димитрије Голл

брзином од 200 километара на сат, а након тога ће возови између ова два града саобраћати према утврђеном реду возње. Повратна карта од Београда до Суботице износиће 2.000 динара. Између Београда и Суботице брзом пругом путовање се око 80 минута, од Београда до Врбаса 53 минута, а до Бачке Тополе 64 минута. Од Новог Сада до Суботице путовање ће трајати 42 минута.

Подсетимо, пре реконструкције возом из престонице до Суботице путовало се четири и по сата, јер је на прузи дугог 183 километара само 35 километара било двоколосечно. Просечна брзина возова на овој деоници била је само 45 километара на сат.

Б. Гордић



Фото: Председништво Србије / Димитрије Голл

Рођендан српских железница

Министарка Софронијевић честитала Дан железничара Србије

Министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Александра Софронијевић, поводом Дана железничара Србије и 141. године постојања српских железница, упутила је честитку свим запосленима у српским железничким предузећима, истакавши њихову значајну улогу у очувању и развоју овог вида саобраћаја.

„Свим радницима у железници, онима који тек започињу своје каријере, и посебно онима који завршавају свој радни век, желим да изразим велику захвалност. У најтежим тренуцима, када је овај систем био занемарен, нисте одустали и сачували сте веру у будућност српских железница. Данас, захваљујући подршци и одлукама државног руководства на челу са председником Републике Србије Александром Вучићем, уз ваше ангажовање и посвећеност заједничком циљу, српске железнице заузимају место које им и припада на мапи европских развијених саобраћајница. Наставићемо заједно да радимо на модернизацији и изградњи нових километара пруга, јер је ефикасна железница један од главних покретача економског развоја наше

земље. Градећи модерну железницу, градиммо и модерну Србију. Хвала вам на томе и нека вам је са срећом ваш дан – Дан железничара у Србији“, рекла је министарка Софронијевић.

Министарка Софронијевић је истакла да је у протеклој деценији реконструисано скоро девесто километара пруга широм Србије, да је изграђено 108 километара нових пруга, као и да је у наредним годинама планирана изградња и модернизација још око две хиљаде километара колосека.

„Радимо на модернизацији пруге Ниш–Димитровград и Ниш–Брестовац, градиммо нови нишки железнички чвор, најсавременији Јединствени диспечерски центар, као и нови железнички мост у Томашевцу. У наредним годинама предстоји нам изградња брзе пруге од Београда до Ниша, као и реконструкција и модернизација пруга Београд–Шид, Ниш–Прешево, Сталаћ–Краљево–Рудница, Остружница–Батајница и многих других“, напоменула је министарка Софронијевић.

Петнаестог септембра 1884. године кренуо је први редован воз из Београда

до Ниша и на тај начин успостављен је железнички саобраћај на првој прузи изграђеној у нашој земљи. Тадашња Краљевина Србија уписала се на железничку мапу света. Краљевина Србија са својих 243 километра пруга ушла је у малобројно друштво држава које су крајем деветнаестог века имале изграђену железницу, као најсавременији вид транспорта тога доба.

РЕД ВОЗИДВЕ			
ПЕНТЕ-БЕОГРАД И НИША			
Држав:			
1. Ниш	(по поштоматском сајату)	7—30 на дну	
2. Београд	(по поштоматском сајату)	8—15 на дну	
3. Београд	(по поштоматском сајату)	1—10 на дну	
4. Ниш	(по поштоматском сајату)	11—15 на дну	
Држав:			
1. Ниш	(по поштоматском сајату)	2—30 на дну	
2. Београд	(по поштоматском сајату)	4—10 на дну	
3. Београд	(по поштоматском сајату)	1—10 на дну	
4. Ниш	(по поштоматском сајату)	11—15 на дну	
Држав:			
1. Ниш	(по поштоматском сајату)	2—30 на дну	
2. Београд	(по поштоматском сајату)	4—10 на дну	
3. Београд	(по поштоматском сајату)	1—10 на дну	
4. Ниш	(по поштоматском сајату)	11—15 на дну	

Први ред вожње, *Српске новине*, Београд, 1. септембар 1884, Фонд Народне библиотеке Србије



Београдска железничка станица 1884. године, Фонд Железничког музеја

„Србија Карго“

Сертификат на пет година

Акционарском друштву за железнички превоз робе „Србија Карго“ други пут за редом додељен је Сертификат о усаглашености лица задуженог за одржавање (ЕЦМ – Entity in Charge of Maintenance) на максимални период од пет година, до 13. јула 2030. године.

Овај сертификат представља потврду да је систем одржавања возних средстава у компанији у потпуности усклађен са важећим домаћим и европским прописима и стандардима и представља значајно признање за „Србија Карго“.

Првих сѐо година

Сертификат о усаглашености лица задуженог за одржавање железничких возила додељен је компанији „Србија Карго“ први пут средином јула 2020, на максимални период од пет година. Европски систем сертификације успостављен је 2019. године и има важну сигурносну улогу у европском железничком систему јер потврђује да су шеријна кола безбедна за саобраћај и да имају најсигурнији систем одржавања.

Сертификацију је спровела Дирекција за железнице као надлежно регулаторно национално тело, током дводневног надзорног аудита спроведеног у Управи компаније „Србија Карго“ у Београду и у Секцији за одржавање возних средстава (ЗОВС) у Нишу. Провера је обухватила интервјуе са запосленима, контролу документације, узорковање и посматрање процеса рада. Након обављених провера потврђено је да Сектор за одржавање



Фото: „Србија Карго“

возних средстава испуњава све техничке и законске захтеве и да је целокупна документација уредна, ажурна и усаглашена са прописима. Захваљујући стручном и посвећеном раду запослених у Сектору за одржавање возних средстава, „Србија Карго“ још једном је потврдио своју техничку и организациону способност да возна средства одржава у складу са највишим захтевима безбедности,

интероперабилности и поузданости на међународном нивоу. Добијање сертификата, по други пут на максимални период од пет година, резултат је континуираног рада на унапређењу система одржавања – кроз едукације, увођење нових стандарда и доследно поштовање прописа Европске агенције за железнички саобраћај

Љ. Богдановић



„Колосек у боји“

Изложба слика Василија Николајевича Резникова

Поводом обележавања седам и по деценија постојања, у Железничком музеју половином септембра отворена је изложба слика Василија Николајевича Резникова под називом „Колосек у боји“.

Радоси сиварања будућности

За Резникова, изградња омладинских пруга представљала је посебну инспирацију јер кроз њу уметник сагледава ентузијазам, заједничтво и рад младих грађевинара, живописно сликајући пределе кроз које пруге пролазе, обасјане сунцем, али и нагом и вером у будућност. Насиљале у периоду од 1946. до 1952. године, поред изузетне уметничке вредности, слике овог циклуса дају изложби изразити историјску важност јер је изградња омладинских пруга снажан симбол послератне обнове и народног покрета.

Већ на први поглед на сликама се уочавају симболи, уметничке меџафоре, савремене семантичке ознаке које остављају порук дубоко урезане у колективну свес: радоси сиварања, руке које граде будућност и говоре о снази заједничтва, изазови грађње и савладавање препрека, њихова трајање и, коначно, вечност дела и његова ванвременска вредност.

Овај јединствени циклус слика Василија Резникова сведочи не само о монументалном поухваћу изградње пруга већ и о људима тог времена.

Следећи колективни занос, добровољно, без довољно алатија и материјала, без икакве механизације и са доста пошешкоћа, млади ударници градили су пруге и осигуравали железничку инфраструктуру потребну за неометан и безбедан саобраћај возова. Више од 280.000 омладинаца са простора Југославије и близу 8.000 младих из иностранства градили су и додизали омладинске пруге, међу којима су најпознатије: Брчко–Бановићи, изградњена током 1946. године, дужине 90 km, Шамац–Сарајево, 1947. године, дужине 243 km, Никшић–Титоград, изградњена током 1947/48, дужина 53 km и Добој – Бања Лука из 1951, укупне дужине 90 km.



Вишеструка и уметнички „интригантна“ као и сам аутор, она представља јединствен културни догађај, јер је уједно прва ретроспектива уметничких слика које припадају Фонду Железничког музеја, као и једина самостална поставка ликовних дела Василија Резникова након његове самосталне изложбе из 1940. године у Павиљону „Цвијета Зузорић“. Централни део изложбе чини циклус слика „Мотив са Омладинске пруге“, који је наменски рађен за потребе Југословенских железница и посвећен је изградњи омладинских пруга, што га чини изузетно вредним, а осим тога и вероватно једини је у потпуности сачуван циклус слика овог аутора. Након

што су деценијама биле раздвојене по железничким станичним зградама, железничкој школи и другим просторима, ово је први пут да су слике груписане заједно и приказане јавности након основних конзерваторских радова.

„У Галерији Железничког музеја изложено је шеснаест слика овог уметника и представљени су аутентични предмети из тог периода, пажљиво одабрани из музејских збирки и Архивског фонда“, каже Страхиња Вуковић, директор Железничког музеја.

Вуковић је нагласио да ови предмети, сведоци времена, додатно обогаћују поставку и помажу публици да потпуније



Василије Николајевич Резников (1884–1965)

Рођен у Вороњежу у царској Русији, Василије Резников је био уметник широким интересовања и израженог талента, а његов живописни поглед, услед бурних историјских догађаја, делом био је везан за Београд. Резников је био руски емигрант, који је након Октобарске револуције пронашао нови дом у Краљевини Југославији, где је између два светска рата дао велики допринос културном животу престонице. Зајослен као сценариста Народних позоришта, Резников је својим визуелним решењима остварио бројне позоришне представе, остављајући неизбрисив траг у историји ове индустрије.

Након Другог светског рата, Резников се ојубоао и у филмској сценарији, сарађујући на неколико раних југословенских остварења, чиме је допринео развоју југословенске кинематографије у њеним почецима.

Резниково сликарско умеће, које се одликовало „сребрним, флуидним сликама“ блиским импресионизму Сислија, Тулуз-Лоотрека и Монеа, први поглед је представљено београдској публици на изложби руских уметника у Руском дому, 1934. године. Прву самосталну изложбу одржао је 1940. у Уметничком павиљону „Цвијета Зузорић“, допринујући својим значајним уметничким у београдском културном мљеу. Осим у Железничком музеју у коме се чува циклус слика овог уметника, јојединачна ликовна остварења Резникова чувају се у Народном музеју у Београду, Музеју Војводине у Новом Саду и другим институцијама културе, сведочећи о бојашном сиварањем ојусу и њиховом доприносу српској култури.

текстом на паноима, изложба пружа јединствену прилику да се сагледа феномен омладинских пруга из више углова – кроз призму уметности, историје и материјалне културе.

Посетиоцима изложбе биће доступан и каталог изложбе у коме могу прочитати о животу и раду руског уметника који је већи део живота провео у Београду, дајући велики допринос културном животу престонице, посебно између два рата.

Изложба „Колосек у боји“ Василија Николајевича Резникова биће отворена до почетка децембра, а улаз у Железнички музеј је бесплатан.

Б. Гордић



Аутори изложбе: Јована Колунџија и Страхиња Вуковић

разуме друштвени и историјски контекст у којем су дела настала.

„Василије Резников, руски емигрант, сведок и хроничар времена, кроз свој специфичан импресионистички израз забележио је не само грандиозни подухват изградње пруга већ и колективни портрет једне генерације. Његова дела, изложена

у циклусу „Мотив са Омладинске пруге“, нису пука репродукција стварности, већ интимна рефлексија ентузијазма, жртве и заједништва – хумани траг у материјалном сведочанству“, каже Јована Колунџија, један од аутора изложбе.

Обогаћена аутентичним предметима из тог доба, фотографијама и пратећим



Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“

Најмодернији мамограф у служби дама

Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ у Београду добио је савремени 3Д мамограф. Овај апарат представља најмодернију технологију у области радиологије и омогућава прецизније и брже откривање болести дојке код жена, што је од пресудног значаја за успешно лечење.

„Дијагностички 3Д дигитални мамограф са томосинтезом обезбеђује тродимензионално снимање са веома ниском дозом зрачења и има веома важну улогу у раном дијагностиковању карцинома дојке. Снимци добијени помоћу овог апарата повећавају поузданост дијагнозе потребне за даља испитивања. Овим поступком се обезбеђује ефикасно скенирање сумњивих зона. Нови дијагностички апарат умногоме ће помоћи нашим радиолозима у раду да на време открију промене и на тај начин помогну нашим пацијенткињама“, истиче прим. др Владо Батножић, директор Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“.



По речима директора Батножића, преглед мамографом саветује се свим женама преко 45 година, млађима које имају позитивну породичну анамнезу или су самопрегледом напилале промене у ткиву дојке, онима које од раније знају за промену али се нису контролисале дуже од годину дана, женама које су користиле хормонску терапију, као и свима које доктор приликом прегледа упуту на даљу дијагностику.

„Преглед могу да обаве све колегинице из железничког сектора, Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре и све остале даме“, каже прим. др Владо Батножић и додаје да је Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ 6. септембра организовао бесплатне превентивне ултразвучне прегледе дојки, па је то била прилика да и све суграђанке Савског венца, на чијој се територији налази ова медицинска установа, одвоје време да се прегледају.

Обука радиолога

Медицинско особље Завода недавно је прошло обуку за рад на овом апарату. Инструктор за 3Д мамограф, Милан Орлић из компаније „Сименс“, пренео је радиолозима знање у читавању добијених снимака.

„Томосинтеза је најпоузданија мамографска метода. 3Д снимање омогућава више танких пресека ткива у циљу јасни-



јег приказа дубљих структура дојке и представља методу избора код густих (жлезданих) дојки. Увођењем нове дијагностичке методе Завод потврђује своју посвећеност очувању здравља и подизању квалитета превентивне заштите“, објаснио је инструктор Орлић.

Према његовим речима, стандардна мамографска опрема приказује проблеме на ткиву у једном снимку, док овај уређај омогућава више дигиталних делова снимака који дају комплетну дигиталну слику груди. Ова карактеристика елиминиса могућност превида у проблематичним регијама. Снимање је врло слично, доза зрачења је мања или једнака, а дијагностика изразито побољшана у смислу броја новооткривених малих карцинома и у дијагностичкој тачности. Ова метода се посебно препоручује млађим женама које раде мамографију, онима са повећаним ризиком за рак дојки и женама за густим жлезданим дојкама.

А. Стојковић

Трошкови електричне енергије знатно умањени

На згради Завода у Булевару краља Александра Првог Карађорђевића 23 (бивша Савска) монтирано је током лета седамдесет соларних панела. Уградњом панела знатно ће се побољшати енергетска ефикасност објекта и истовремено умањити емисија штетних гасова у градском језгру престонице. Утрошак електричне енергије у овој медицинској установи биће, према речима прим. др Влада Батножића, само на годишњем нивоу нижи за око 40 хиљада киловат сати. Просек је одличан чак и када се посматра искључиво дневна потрошња, тврди инжењер Душан Гладовић, „Завод је међу првим медицинским установама у

Београду уградио соларне панеле. Монтажа је била донекле отежавајућа због нагиба крова. Ипак, тај проблем смо успели да решимо, па ће сунчева енергија бити максимално искоришћена. Након монтаже, панеле смо повезали са инвертером, који претвара једносмерну струју у наизменичну, погодну за рад. Наравно, систем смо тестирали како би се осигурало да све функционише како треба“, објашњава инжењер Гладовић.

Ефикасност соларних панела најчешће се креће између 15% и 22% с обзиром на то да конвертују неведени проценат сунчеве светлости у електричну енергију. Квалитетни соларни панели обично имају



дуг век трајања (20–25 година) са гаранцијом. Према речима инжењера Гладовића, функционишу углавном исправно и ефикасно.

А. Стојковић

TRACE

TRACE GROUP HOLD PLC

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

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

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

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

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

Заједничким напорима трасирамо успех у корист будућности и живота!



Делатност:

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

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

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



www.tracebg.com

e-mail: tracegroupsrb@trace.bg

Александар Пенезић, шеф станице Ужице

Најдуговечнији шеф станице на српским железницама



Каријерног ужичког саобраћајца Александра Пенезића (57) затекли смо у истој оној канцеларији где се још у јесен 2004. године, са тек откуцаним решењем о именовању усталичио као први човек службеног места у граду на Ћетињи. Након двогодишњег усмереног образовања, одлази у београдски ЖТШ, где похађа наставу на Смеру за саобраћајно-транспортног техничара. Ипак, те 1987. године он још увек не размишља о лопарићу и црвеној отправничкој шапки, па уместо дежурстава на станичним колосецима, радије бира студије у престоници.

„Саобраћајни факултет сам завршио у року (девет семестара) и након одбране дипломског рада, отишао на одслужење војног рока. На железницу сам примљен 1. септембра 1996. године као дипломирани саобраћајни инжењер. По убрзаној процедури положио сам стручни испит, што ме је квалификовало за позицију помоћника шефа станице Пожега. Врло брзо отпочела је НАТО агресија на нашу земљу. Хронично смо кубурили са отправницима воозова, па сам често имао ноћна дежурства. Наместило се у два наврата да баш у мојој смени бомбардују каце са бензином на индустријском колосеку (блок 1)“, сећа се свог ватреног дебија у компанији ко-

Аудио-инжењер

И без фамилијарне традиције у српским железницама, колеџа Пенезић је својом беспрекорном професионалном каријером обележио једну саобраћајну епоху на нашим пругама. Будући да син Андрија (23) увелико „ћлива у водама“ музичке индустрије, колеџа из „Инфраструктуре“ осмислиће, њој свој љилици, једини Пенезић који је за живоћа хлеб зарађивао уз скрејнице и шерејне вајоне на станичним колосецима.

лега Пенезић, који се у међувремену као оперативац избрусио у неколико службених места дуж барског коридора.

Све до краја рата режим железничког саобраћаја остао је непромењен, што је у Пенезићевом случају подразумевало присутност на колосеку и у касним ноћним сатима. Неретко је излазио у сусрет колегама из удаљених вароши, одрађујући по неколико везаних (трећих) смена у ситуацијама када то није морао. Убрзо је прекомандован у теретну станицу Ужице, где је у наредне две године руководио „војском“ од 67 железничара, распо-

ређених у неколико организационих јединица.

„Имали смо тада робни магацин, ауто батаљон, радионицу са ковачким мехом, камионе, дизалицу, багер, виљушкар. Било је то време када је рађен истовар вагона за ваљоницу бакра и ваљоницу алуминијума. Сећам се да смо само од претовара робе зарађивали преко милион динара месечно. Све те послове одлично сам разумео. Отац ми је био озбиљан занатлија, ауто-лакирер, па сам врло добро знао шта ради ковач, а шта ауто-електричар“, прича за „Пругу“ прекаљени оперативац „Инфраструктуре“, који је до преласка на позицију заменика шефа Секције за СП Ужице (2001. године) савладао све што је било неопходно за руковођење важним сектором једног великог система.

Као други саобраћајцац барског коридора и пружног потеза од Пожеге до Чачка, командовао је Аца Пенезић, раних 2000. година, армијом од готово 1.200 људи. Превоз путника, превоз робе, инфраструктура, све су то биле службе којима је дириговано из исте управне зграде, лоциране тик до фудбалског стадиона у Ужицу.

„Памтим и данас феноменалну сарадњу

коју сам, у том периоду, имао са двојицом транспортних контролора. Распоређивао сам приходе од перонских карата, пратио рад технолога, али укупно узев, слабо сам владао својим временом. Много људи, много и проблема. Дешавало се да један дан одем у Лајковац, а већ следећег у Пријепље или Мокру Гору. Када се сетим колико пута ми је супруга доводила дете на трг, само да га видим, буквално у пролазу. Није тада било аутопута, па док скокнеш на једну или другу страну како би се макар накратко састао са шефовима станица – оде ти читав дан“, каже најдуговечнији шеф неке железничке испоставе на пружној мрежи Србије.

Након још једне кратке епизоде у теретној станици Ужице, Пенезић је дефинитивно „загосподарио“ шинским саобраћајем јужно од престонице, чим су се оба службена места у граду на Ћетињи подредила истој команди. Под његовом ингеренцијом тренутно је седамнаесторо извршилаца. Од Севојна до Јабланице (60 километара), уз оних 16 километара

музејско-пужне деонице на Шаргану, распоређени су железничари за које одговара управо наш саговорник.

„Осамнаесторо људи, фактички, управља комплетним саобраћајем на овим трасама које у збиру чине готово 80 километара колосека. Данас су поседнуте само четири станице (Ужице теретна, Ужице путничка, Шарган и Мокра Гора). У обавези смо да дамо замену и Пожеги, односно, Косјерићу, што нам представља велики проблем с обзиром на то да последњих десет година немамо човека задуженог за чишћење скретница. Дугачка је то деоница. Севојно, Ужице теретна и путничка, Стапари, Сушица, Бранешци, Златибор, Јабланица, плус три станице на Мокрој Гори. Да бих обишао сва службена места на траси под ингеренцијом домицилне станице Ужице, треба ми барем девет дана“, вели Аца Пенезић.

Кадровски одлив железничара у сектору највише је закомпликовао функционисање службених места на отвореним пругама. Није ту у питању само рад саобраћајних

секција на пружним деоницама Србије већ и сијасет „споредних“ активности које су оку лаика, најчешће, ван домаћаја. Догађало се у минулих десет и више година да колега Пенезић са тримером покоси све травњаке у станичном кругу или ћускијом сам крене да подбија скретнице јер то нема ко да учини. Све се то, каже, „хендловало“ у ходу, што је напоследку и кумовало чињеници да од 2004. године, осим спорадичних железничких инцидената, међу ужичким саобраћајцима није забележен иоле озбиљнији неспоразум. Заслуга је то свакако и Александра Пенезића, који је морао поседовати безброј социјалних вештина током свог дводеценијског ангажмана на шефовском месту.

Руководити толико дуго и ауторитативно у железничкој испостави од стратешког значаја, за то је већ потребан озбиљан таленат.

А. Ранковић



Драган Цветковић, машиновођа у пензији

Шешир у ваздуху

Иако је у војвођанској равници настањен пуне четири деценије, Драган Цветковић и данас говори јаким јужноморавским дијалектом. Док испијамо јутарњу кафу у његовом ушушканом дому на периферији Новог Сада, чини нам се као да са бившим колегом ћаскамо усред Врањске Бање, којом је као дечак ходао тек колико да прохода и побегне у свет. Писак „Кенедијеве“ локомотиве (661) будио је у њему наду за бољим и срећнијим животом још давних седамдесетих година. Ни у чему, каже, није толико уживао као у клапању челичних точкова по старој нишкој прузи. За децу из пасивних планинских крајева на југу Србије био је то звук будућности.

„Чим сам завршио механичарски занат у Врању, отишао сам на грађевину у Истру. Тада су се масовно зидали хотели и зграде по Ровињу, па сам са својим Црнотравцима ишао у надницу где год је било посла. Једно време сам радио у загребачкој рафинерији, да би се, средином осамдесетих година, коначно скрасио у новосадској транспортној фирми“, прича о свом младалачком добу пензионисани машиновођа.

Тек што се навикао на нову средину, чуо је да у железници траже људе за рад на отвореном колосеку. Указану прилику није испустио, па је у наредна два месеца сваког јутра шпартао дрезином са колегама по бачкој равници. Подбијао је прагове по врелом августовском сунцу, крчио шибље на доњем строју према Сомбору, разгртао туцаник и дотезао шине у Каравукову. Упоредо са физичким пословима полагао је испите у новосадском „Пинкију“ не би ли у што краћем времену стекао звање техничара вуче и помогао се кабине путничких и теретних возова. Помисао да ће у релативно кратком времену зацементирати свој радни статус у Секцији за вучу била је за Драгана толико снажна да је могао бити будан на ногама 24 сата без прекида.

„Возило се тада широм Југославије. Привреда је у оно време била јака, па су ме слали на све стране. Годину и по дана радио сам у нишкој вучи, тако да сам до краја деведесетих година, прокрстарио српским пругама, буквално, до последњег километра. Не постоји возачка лиценца у железничком саобраћају коју током каријере нисам стекао. Истина, нисам стигао да возим „Штадлерове“ електромоторне гарнитуре, пошто сам у

пензију отишао баш када су „413“ почели да укључују у саобраћај. Најрадије сам управљао „Кенедијевкама“, док у „Руса“ (412) нисам волео чак ни да седнем, а камоли да њиме управљам“, прича за наш лист новосадски пензионер, који је и данас активан у управљачницама приватних оператера задужених за транспорт брута.

Тренутно, каже, вози „Људмилу“, дизелку (662) са озбиљним погоном у управљачници. Из локомотиве, фактички, никада и није изашао од како је у њу (1987. године) први пут закорачио и покренуо машину. Накупио је вели, само на точку, уз припадајуће бенефиције, 41 годину радног стажа и неки месец преко. У шали воли да каже како је као машиновођа прошао вероватно и више од онога што су обични смртници могли да домаштају кроз филмове и ТВ серије. Била је заиста права привилегија слушати Драгана у опуштеној кућној атмосфери, дистанцираног од возова и скретница. Прибележити тог другог септембарског јутра нека његова сећања из давно прохујалих времена југословенских железница.

„Кренуо сам у јесен 1990. из Бача према Каравукову. „Кенедијевком“ (661) са пет вагона, али без ваздуха. Само је кочила локомотива, пошто је била потргана она спојка коју нису успели да замене. Вукли смо тог јутра неку белу технику и баш на улазу у Дериње, на последњој кривини у оном усеку, стоји стадо оваца насред колосека. Огласих се одмах сиреном, кретох да кочим, мада је то већ касно. Није лако зауставити теретни воз на малој раздаљини, чак и при брзини од 30 km/h. Почеше мученице да беже, на једну па на другу страну. Успаничиле се. Видим да ћу преполовити стадо упркос заведеном кочењу. Не можеш ту апсолутно ништа. Улазим у Каравуково, стајем на први колосек. Вуна се заплела по точковима и оним полугама, не питај. Сутрадан, чиста да малер буде потпун, преузимам теретњак у Суботици. Идем из Ловћенаца оном „падином“ према Врбасу најмање 80 km/h. Видим још на километар да ће камион који иде испред мене уз пругу, скренути баш на путни прелаз. Возач као да ме не примећује?! Нема на том прелазу полубраника, само знак „Стоп“ и „Андријин крст“ на споредном земљаном путу. Гледам шта ради, све нешто рачунам – стаће, није луд. Немогуће је да ме не види. Не управљам дрезином, већ озбиљним



теретним возом са најмање седам вагона. Мајок, нити он успорава, нити се зауставља. Излази који секунд касније на пругу као да је његова. Не престајем да свирам од како сам га спазио на оној чистини. Брзину сам успео да спустим на 20 km/h када је камион скренуо ка путном прелазу. У моменту када је предњим трапом изашао на колосек, једва ако ми је и стотину метара фалило да га ударим директно у приколицу. Заустављам композицију, бувално, на петнаест метара од оног његовог сандука са шећерном репом. Возач у камиону држи слушалице на ушима. Лагано прелази пругу и наставља даље као да гази преко плитког планинског потока у шуми“, илуструје Драган саобраћајну ситуацију од пре тридесет и кукур година, која тек пуким случајем у полицијском записнику није заведена као „налет теретног воза на (обележеном) путном прелазу.

„Добро је мајсторе, жив сам“

Професионалну каријеру нашег саговорника обележиле су и бројне саобраћајне трауме од којих се не може побећи на отвореном колосеку. Мада је већину њих искусио на равничарским пружним деоницама, спорадичних железничких инцидената било је и на јужном коридору. Средином деведесетих година плату је, кратко време, зарађивао у нишкој вучи. Из тог периода чак и данас памти ситуацију са путничким возом на линији Софија–Ниш–Београд.

„Одвукао сам гарнитуру из Ниша у Димитровград, где су је преузели Бугари и одвезли у Софију. Путници сутажвоз, ушали, некада звали и „шверцерски“. Преспавао сам у Димитровграду и сутрадан (26.

фебруара 1994) кренуо истом гарнитуром назад у поподневним сатима. На улазу у Ниш код „Електронске индустрије“ излете ми ниоткуда човек и претрча као дух испред локомотиве. Журио ваљда да сачека аутобуску линију, тридесетак метара ниже. Често су људи након радног времена користили ту пречицу до стајалишта. Наставих опрезно да клизим низ шине према центру града. Секунд касније, ето га још један са шеширом на глави. Решио ваљда да испрескаче оне прагове у трку,

али наједанпут стаде као укопан. У делићу секунде повуче (сећам се) и главу уназад, мада сам већ био убеђен да је читавим телом прешао колосек. Очекивао сам туп ударац у месо, кад оно ништа, тишина?? Погледам у ретровизор, видим шешир лебди у ваздуху два метра изнад земље. Заустављам воз триста метара даље, излазим „блед као крпа“. А онда иде сцена коју ћу памтити док сам жив! Гледам човека како оншалатно гази по туцанику, сагиње се и узима шешир. Отреса прашину

са њега низ ногувицу и лагано капу ставља на главу. Као да му је случајно испала при изласку из бакалнице. Гледам и не верујем шта видим. Крстим се десном па левом руком. Осмотрисмо се тако у тишини неколико тренутака, без речи. Таман када сам заустео да га прекорим, он ми махну руком да ућутим.

„Добро је мајсторе, жив сам“. Рече само то и нестане. Са главом на раменима и шеширом приде.

А. Ранковић

Сарадња техничких музеја

Експонат Железничког музеја на изложби о Првој индустријској револуцији

У Музеју науке и технике 25. септембра отворена је изложба „Кад се свет убрзао – Прва индустријска револуција“, аутора Милана Вуковића, кустоса поменутог музеја.

Отварајући изложбу, директор Музеја науке и технике Зоран Левић рекао је да без прве индустријске револуције ниједан технички музеј у свету не би изгледао овако како изгледа данас.

Аутор изложбе Милан Вуковић захвалио



се Железничком музеју на одличној сарадњи и уступању предмета из свог Фонда за излагање на овој изложби.

У питању је модел парне локомотиве из 1875. године, који припада Техничкој збирци Железничког музеја. Модел је израђен 1949. године у размери 1:5.

Осим макете парне локомотиве, посетиоцима су представљена технолошка достигнућа прве индустријске револуције и то предмети и макете из Музеја науке и технике, Народног музеја Лесковац, Етнографског музеја и из Збирке минерала

и стена Рударско-геолошког факултета Универзитета у Београду.

За почетак прве индустријске револуције узима се 1769. година када је Џејмс Ват усавршио и патентирао парну машину, што је омогућило развој железничких пруга у деценијама које су уследиле.

Прва јавна железничка линија у свету отворена је 27. септембра 1825. године. Локомотиву за њу конструисао је Џорџ Стивенсон, омогућивши тако први редован превоз робе и путника.

Р. Ковачевић

Заваривач

Посао условљен дугогодишњим радним искуством

Поред ковачког заната, једно од најста-ријих занимања на железници јесте и спајање металних делова поступком заваривања. Заваривачки занат данас се обавља помоћу електричних и гасних апарата, ма-да се код варења и спајања шина користи специфичан технички поступак. Према речима Горана Ђукановића, цењеног мајстора металске струке запосленог у панчевачком ЗОП-у, заваривање није ни-мало једноставан процес. Методологија посла је таква да се заваривање увек ради на високим температурама. Тада се метал топи, а његови делови спајају у компактну целину. Добијени спојеви су чврсти и изузетно отпорни на физичке контакте и временске прилике, па се овај процес примењује не само на железници већ и у аутомобилској индустрији, бродоградњи, мостogradњи, грађевинарству. Ђукановић истиче да је приликом заваривања најва-жнија чврстина вара. Управо због тога веома је важно да спојеви метала буду



Интервенција након дојаве о шинском дефекту

Чим се добије дојава да је љукла ши-на (најчешће током зиме), дежурна екипа одмах излази на терен и носи комплетну опрему за заваривање, као и шину „ћровизоријум“ дужине шест метара. На месту где је на-стало најснупе, брениером се сече хаварисана шина, али и други крај. Та два краја се након сечења механички сјајају и ћричвршћују везицама. Тако сћије све док се не сћекну љоволни временски услови. Када шемје-рашћура буде у љлусу, онда се најпре уклања шина „ћровизоријум“, а љо-шом се (на два месћа) ради АТМ заваривање.

која су отпорна на варнице.

„Велики део свог радног века провео сам на железници. У ЗОП-овој занатској радионици у Панчеву испекао сам многе занате. У основи сам машински техничар, али поред тога успео сам да савладам браварски, машинбраварски, аутомехани-чарски, ковачки и наравно, заваривачки занат. Имао сам ту привилегију да занате учим од прекаљених железничких мајсто-ра и врло радо бих ове занате препоручио млађим колегама. Догађаја из радионице и терена било је толико да би се могла написати књига. Ванредни догађаји који су се дешавали на пругама јужног Баната захтевали су хитне интервенције које смо увек хитно отклањали. Највише вре-ња шина сам имао на терену, током зиме, када су температуре падале и до минус 20 степени. Тада често пуцају шине. Веома сам задовољан што и поред мањка запослених у служби у којој радим, имам уиграни тим колега. Са њима решавам најзахтевније задатке, нарочито оне који су везани за заваривање. Захваљујући железници усавршио сам своје знање и стекао искуство које ми омогућава да извршавам све поверене задатке. Био бих веома срећан када би моје дугогодишње богато искуство успео да пренесем и на младе колеге. Искрено се надам да ће се коначно појавити неки заваривач у нашој радионици.

Сваки занат има својих чари, а зава-ривачки, убеђен сам, највише. Да није овог заната на железници, шински саобраћај на српским пругама био би незамислив“, каже колега Горан Ђукановић.

Ј. Вебер



поуздано и квалитетно заварени. Изузетно је важно да се користе квалитетни и ате-стирани апарати за заваривање (немачки, јапански и италијански), уз квалитетне електроде и техничке гасове. У нашем региону квалитетне електроде производе се најчешће у Словенији и Црној Гори. За заваривање шина, као и пуштање колосека у такозвани дуги трак, користе се посебни уређаји и комплети за заваривање (са-чињени од неколико прашкастих ко-мпонената и калупа), који морају бити изузетног квалитета. У супротном, долази до брзог хабања и пуцања шина, што може имати последице по безбедност железничког саобраћаја. За посао зава-

ривача важни су прецизност, фокус на предметима који се заварују, изузетно по-знавање читавог процеса, врста метала и могућности апарата за заваривање. За сваког заваривача, заштитна опрема је од кључног значаја. Процес рада одвија се у затвореном простору, али неретко и „под ведрим небом“. Опрема за заваривача подразумева маске за заваривање као основни елемент. За мање послове заваривања могу се користити и посебне наочаре за заваривање. Оне штите од топлоте, зрачења од трунке метала и варница. Због специфичности посла оба-везне су и кожане рукавице, као и заштитне кецеље или специјализована радна одела

Косинска јединица интервенисала у кањону Градца

Уклоњена сва ризична стабла

Крчење високог растиња на стрмим литицама у клисури реке Градац урадила је, као и много пута до сада, екипа прибојских железничара обучених за компликоване интервенције на непри-ступачним теренима. Косинска јединица ужичког ЗОП-а била је ангажована да уклони сва ризична стабла изнад (предметног) дела барског колосека, нар-чито на најпроблематичнијим усецима између станица Ваљево и Самари. Према речима првог човека ваљевске секције, мр Драгана Милутиновића, санације у горњем појасу пружног коридора могу спроводити искључиво оперативци са посебном здра-вственом групом, а таквих је у компанији неколицина. Прибојска јединица једина је организациона формација у овом делу земље са сертификатом за превентивну сечу габаритних стабала високо из-над тунелских сводова и контактне мреже. Будући да осим обучености за најсложеније интервенције поседују и адекватну планинарску опрему, коле-ге из западне Србије су по изласку на терен интервенисали углавном на најкритичнијим местима. Реч је о пунктовима којима је немогуће прићи расположивом механизацијом надлежног ЗОП-а.

„Са колегама из КМ-а прецизно смо дефинисали позиције до којих не бисмо успели доћи чак ни физички, а камоли да нешто на тим висинама санирамо. Одре-дили смо десет радних дана, тако да су железничари из Прибоја овде, фактички, били у испомоћи у два наврата по пет дана (од 11. до 15. августа, односно, од 25. до 29. августа). Кренули смо заједно дресином из станице Ваљево, па најпре интервенисали на 81, а затим и на 84, односно 85. кило-метру. Ту смо уклонили неколико дебелих стабала граба под ризичним нагибом за железнички саобраћај. Напон у контактної мрежи искључивали смо приликом сваког изласка на терен. У станици Самари, код обилазног вода, постојала је претња од пада неколико великих багремова са озбиљном дрвном кубикажом и то директно на носећу ужад. Имали смо на том правцу да санирамо и једно активно клизиште где се земља често сурвава на пругу. Коначно смо средили и ону, вероватно, најпроблематичнију кривину на траси барске пруге кроз Србију. Косина „Орловица“ на 97. километру имала је не-када давно чак и свог косинског чувара

који је тамо био ангажован у четири смене. Читав тај простор захвата површину од близу 600 хектара. Највећи део виса је под управом „Србијашума“, али постоји знатан



Драган Милутиновић, шеф ваљевског ЗОП-а

део тог превоја за који смо одговорни управо ми у „Инфраструктури“, реферише за „Пругу“ шеф ваљевског ЗОП-а, Драган Милутиновић.

Будући да је тло испод највише тачке на поменутом делу барске пруге махом кречњачког порекла, често се догађа, вели Милутиновић, да се стене почну дробити природним процесом још док су високо изнад усека. Док стигну до колосека који је трасиран добрих пет стотина метара

на лицу места, упоредо са захватима на највишим kotaма градачке клисуре радило се и на хемисјком третирању ве-гетације у доњем колосечном строју. Специјални воз са цистерном за прскање корова у међувремену је пребачен на же-лезничку мрежу северно од Београда, па је ваљевским железничарима остало довољно времена за наставак редовног одржавања деонице Ресник – Дреновачки Кик. Овогодишњи биланс замењених прагова више је него импресиван, сматра шеф грађевинске испоставе при „Инфраструктури ЖС“. Он наводи чи-њеницу да су људи из организационе јединице под његовом командом, за само два месеца (од 22. априла до 23. јуна) смањили број тзв. грешака на колосеку (заменом дотрајалих прагова) са 639 на 505. Када је реч о проширењу колосека на пружној траси (од неких стотинак километара) јужно од Ресника, ту је такође остварен озбиљан помак. Средином лета детектовано је само 62 проширења, што је у поређењу са последња два дијаграма (након проласка мерних кола), изузетан резултат.

А. Ранковић



Кадровски оглив

Мањак радне снаје хроничан је љроблем са којим су суочене љо-шове све орјанизационе јединице грађевинској секћора у унушра-шњосћи. Таква је сћћуација и у Ваљевској секцији када су у љишћану кадрови. С обзиром на љо да ће у наредне љри љодине скоро љоловина зајослених ошћићи у заслужену мировину, „звон за узбуну“ већ је укључено. Без озбиљније љрилива младих људи који ће у најхћћнијем времену љроћи адекватну обуку за широкуюлейзу љослова на ошћвореној љрузи, судбина ваљевској ЗОП-а биће озбиљно доведена у љишћане. До краја 2029. љодине, само у о вдашњој секцији законски услов за љензију сћћиче сегамнаесћоро радника. Реч је о најсћћручнијим шћхничким лицима.

ниже, то је само крупније камење. Ипак, ти повремени одрони никако се не смеју потценити. Након августовске акције ко-ју су потпомогли и радници ваљевског ЗОП-а, опасне тачке изнад шинског ко-ридора јужно од града на Колубари све-дене су на минимум! Како смо сазнали

Мали Зворник

Историјска варош на обали Дрине



Мост на Дрини

Путујући возом кроз Мачву, преко Шапца и Лознице, уз обалу Дрине стиже се до Малог Зворника. Ова занимљива варош одувек је словила за привредни, културни и историјски центар српског дела Подриња. Већ по изласку са станице, уверили смо се да овдашњи житељи и те како воде рачуна о одржавању зеленила, као и станичног околиша и мобилијара. Уређеном приступном стазом долази се до дринске магистрале која се налази у непосредној близини реке. Одатле води асфалтни пут ка центру места.

Најмлађи град

Мали Зворник је најмлађа општина у Србији. Налази се у непосредној близини границе са Босном и Херцеговином, на десној обали реке Дрине. Мали Зворник је познат и по планини Гучево, природном крајолику око акумулационог језера и Хидроцентрале „Зворник“. Изградњом бране на Дрини се формирало вештачко Зворничко језеро, дугачко 25 километара. Оно се простира од Малог Зворника до Велике Реке. Наведени туристички потенцијали чине овај крај идеалном дестинацијом не само за љубитеље природе и авантуриста већ и за туристе који траже одмор у природном окружењу без градске буке.



Железничка станица Зворник

Железнички саобраћај

Историја железничког саобраћаја у Малом Зворнику новијег је датума и у вези је с изградњом Хидроцентрале „Зворник“, средином педесетих година прошлог века. Претходница железнице у овом крају била је Подринска окружна железница, која је одржавала пругу узаног колосека од Шапца до Бање Ковиљаче (отворена 18. јула 1910. године). На тој прузи се одвијао редован саобраћај све до 1950. године



Стари железнички вијадукт у центру Малог Зворника



Станична зграда

када је укинута и када је на њеној траси направљена пруга нормалног колосека. Тада је железница код Брасине премостила Дрину и спојила се са Зворником у Босни и Херцеговини. У исто време почела је и изградња Хидроцентрале „Зворник“, где је за потребе градилишта саграђена пруга која је пролазила и кроз Мали Зворник. Она је била у функцији снабдевања градилишта хидроцентрале, и након завршетка радова пруга је била демотирана од центра Малог Зворника (од некадашње железничке станице Зворник град) па све до



Центар Малог Зворника

саме хидроцентрале. Путнички саобраћај од Руме до Малог Зворника редовно се одвијао све до 2005. године, када је због лошег стања пруге обустављен. Саобраћај путничких возова поново је обновљен након ремонта пруге од Руме до Лознице, односно, данас до Шапца, Руме и Београда. На овој релацији свкодневно саобраћају по два пара путничких возова.

Култура и манифестације

Скоро сва места у Општини Мали Зворник имају домове културе у којима се организују разна културна дешавања. Што се тиче самог Малог Зворника носилац многих културних манифестација, и приредби је Библиотека „17. септембар“. Библиотека располаже свечаном салом, знатним фондом књига, као и Завичајном збирком, која чува библиотечки материјал у вези с историјом културног и просветног живота овога краја. Од многобројних



Зграда Општине Мали Зворник



Православна црква Часног крста у Малом Зворнику

културних програма и манифестација треба истаћи „Месец књиге“, који се сваке године организује у октобру. Следе „Осмомартовска изложба народне радности зворничког краја“, Ликовна колонија, те традиционална смотра рецитатора „Песнице народа мог“, која се организује сваког пролећа. Треба споменути и Риболовачко-културну манифестацију „Сомовијада“ последњег викенда у јулу, Дринску регату и „Јесен у Радаљској бањи“.

Туризам и гастрономија

Мали Зворник има великих могућности за развој туризма захваљујући рекама, богатим шумама и оближњим планинама, што је одличан потенцијал за развој ловног и риболовног туризма. Дрина са Зворничким језером и комплекс Радаљска бања са језером, уз објекте културно-историјског наслеђа, главна су потврда да је туризам најперспективнија грана привреде овог дела Србије. У Малом Зворнику обавезно треба посетити и „Подземни град“ (тајно склониште Војске краљевине Југославије) који је уз залагање локалне самоуправе отворен за посете туриста. Овај крај надалеко је познат и по гастрономији, будући да је овде подједнако присутна традиционална српска, као и оријентална кухиња. То додатно обогаћује гастрономски мени у локалним угоститељским објектима на десној обали Дрине.

J. Вебер

Личности и дела која су обликовала епоху

Гојко В. Тодић: Архитекта са душом сликара

У ретким случајевима, једна особа може да споји наизглед супротне светове – строгу прецизност инжењерства и слободну, интуитивну сензибилност уметности. Гојко В. Тодић био је управо таква личност српске културе. Рођен је у Босанској Градишци 12. августа 1896. Његово стваралаштво успешно је спојило суштину логике архитектуре са дубоким осећајем за уметност, остављајући траг не само у монументалним грађевинама које су обликовале Београд већ и у ретким ликовним делима која су овековечила дух једне епохе. Као архитекта и сликар, Тодић је био изузетни сведок и хроничар свог времена.

Тодићева дела која се чувају у Железничком музеју грађено су сведочанством његовој двојној шаленци, али и визуелни документи који омогућавају дубље разумевање историје. Она нису само уметничка дела, већ и мотиви који сјајају архитектури, сликарству и ирину о развоју железнице и нашеј друштва.

Архитекта краљевског двора и модернистичких здања

Гојко В. Тодић је образовање започео дипломирањем архитектуре на Техничком факултету Универзитета у Београду. Ово темељно разумевање структуре, форме и функционалности постало је камен темељац његовог целокупног стваралаштва. Од двадесетих до тридесетих година 20. века радио је у Министарству грађевина Краљевине СХС (касније Југославије), где је стекао драгоцену искуство. Његова стручност и углед довели су га до позиције дворског архитекта краљевске породице Карађорђевић.

Под његовим надзором изграђени су или реконструисани неки од најзначајнијих објеката у земљи: краљевска резиденција Бели двор (1934–1936), Скупштина Краљевине Југославије (1936) и Народно позориште у Београду (1941). Његов импозантан архитектонски опус обухвата широк спектар пројеката, попут зграда Радио Београда у Земуну (1938) и Министарства грађевина Краљевине Југославије (1939), који представљају изванредне примере прератног српског монументализма.



Посебан значај имају његови пројекти у Црној Гори, где је пројектовао Банске станове на Цетињу (1931). Ове две колективне стамбене зграде, изграђене за службенике Зетске бановине, један су од првих примера колективног становања за више социјалне слојеве у Црној Гори. Њихов стил комбинује модерну са наглашеним приморским и неороманичким елементима, чиме сведочи о Тодићевој способности да иновира и прилагоди стил локалном контексту.

Градитељски дух у боји и цртежу

Осим као архитекта, Гојко Тодић се бавио и сликарством, а његова дела која се чувају у Железничком музеју посебно су драгоцене јер је због своје примарне професије сликао ретко. Његове слике представљају уметничко сведочанство које на јединствен начин повезује грађевински свет са ликовном уметношћу. Кроз неколико изузетних дела из колекције можемо разумети његов уметнички гениј, који је техничке и индустријске мотиве претварао у уметничка дела.

„Радови на обнови Срема, градња железничке станице Сремска Митровица 1945.“

Ова слика, настала у ратном и послератном периоду, представља значајан визуелни документ и уметничко дело.

Први утисак јесте снажна композиција која комбинује уметничку експресију са историјском документарношћу. Слика при-



казује градилиште железничке станице у Сремској Митровици 1945. године, док се у позадини назире зграда које се обнављају, а у првом плану су радници и коњи који вуку материјал.

Централни део слике оживљава раднички покрет. Група радника је ухваћена у динамичним позама док преносе грађевински материјал. Њихова тела су наглашена, а енергија коју одају ствара осећај колективног напора и оптимизма упркос тешком раду. Доминирају пригушене, али експресивне боје, са топлим и благим тоновима земље, пријатним за око. Светлост игра кључну улогу, стварајући контраст између светлих и тамних делова и наглашавајући волумен фигура и објеката. Плаво небо, које као да се тек смирује после олује, симболично одражава послератну наду.

Коњи у првом плану су снажан симбол радничке моћи и традиционалног начина

градње. Они, заједно са радницима, представљају животну снагу и вољу народа да обнови земљу. Натпис у горњем левом углу, „РАДОВИ НА ОБНОВИ СРЕМА, ГРАДЊА ЖЕЛЕЗНИЧКЕ СТАНИЦЕ У СР. МИТРОВИЦИ 1945.“, додатно наглашава документарни карактер слике и даје јој историјску тежину.

Тодић је овом сликом показао свој двојструки таленат: прецизност архитекте у приказивању грађевинских радова и дубоку емоционалност сликара у приказивању људског напора и наде.



„Механичка радионица Батајница“: Цртеж, сведочанство нереализоване идеје

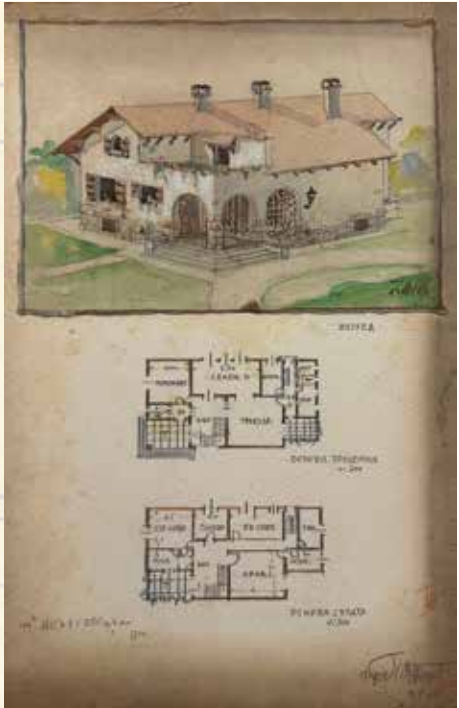
Ово дело, рађено темпером на картону, заправо представља скицу нереализованог плана за радионицу. Тодић је на њему приказао детаљан план радионице који никада није изграђен, што овом делу даје посебну димензију. На основу цртежа архитекте Гојка В. Тодића могу се анализирати његова визија и детаљи пројекта у Батајници. Ови цртежи су посебно значајни јер приказују јединствени спој техничке прецизности и уметничке визије.

Тодић је пројекат приказао из птичје перспективе, користећи туш и акварел. Цртеж приказује цео комплекс са уредним распоредом зграда, зеленим површинама и стазама. У доњем десном углу налази се технички нацрт, који објашњава намену сваке појединачне зграде. Натпис „ПРОЈЕКТАНТ: арх. Г. В. Тодић“ и његов потпис наглашавају ауторство овог импресивног плана.

Планирани елементи комплекса на

основу легенде на цртежу су између осталих и управа, ученички дом, ливница, водоторањ, магацин, базен, задруга, станови и др.

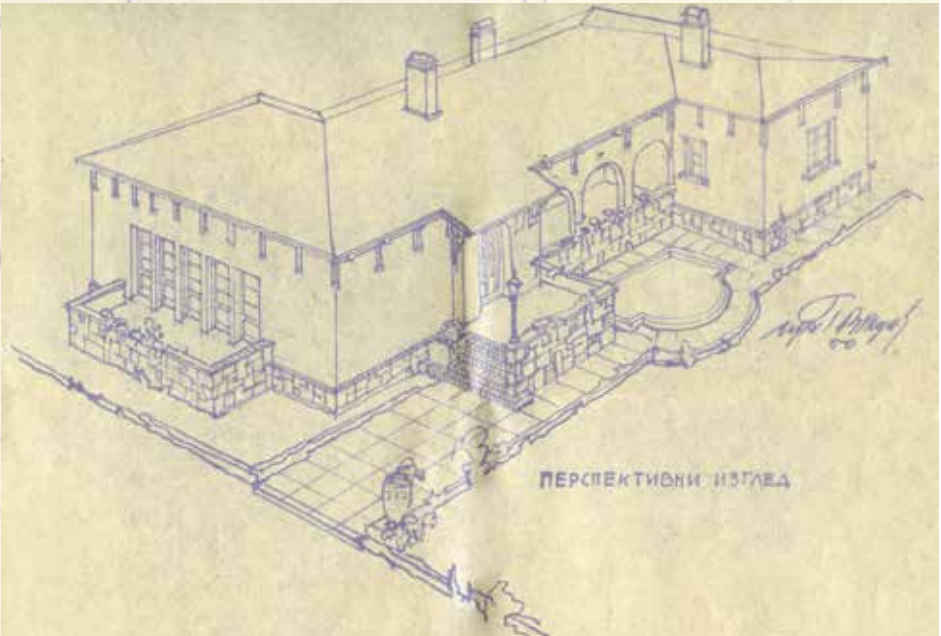
Пројекат радионице сведочи о далекосежној визији развоја железничке инфраструктуре. Тодић је створио свеобухватан план који је предвиђао и функционалне објекте за рад и пратеће садржаје попут базена и стамбених зграда, показујући модерну концепцију планирања индустријског комплекса. Иако комплекс није изграђен, овај цртеж остаје вредан документ који илуструје амбиције и уметнички



еној архитектури. Овај цртеж је посебно значајан јер даје увид у Тодићев рад на мањим, приватним објектима, показујући његову свестраност.

Поред овог цртежа постоји још један изузетно занимљив план куће који је радио. Овај цртеж приказује фасаду куће са базеном, што сведочи о савременом приступу стамбеној архитектури који је укључивао и додатне луксузне елементе. Присуство базена у плану куће указује на то да је Тодић био у току са светским трендовима у архитектури и да је својим клијентима нудио висок стандард живљења. Овај цртеж, као и остали, показује да је Гојко В. Тодић био визионар који је планирао објекте са савременим концептом живљења, узимајући у обзир и естетске и практичне елементе.

Јована Колунџија Страхиња Вуковић



„Оријент експрес“ поново на српским пругама

Гламурозно путовање у духу прошлих времена

Многи путници који и данас путују возовима широм Европе, сигурно су одгледали бар неку филмску верзију чувеног романа „Убиство у Оријент експресу“, светски познате списатељице Агате Кристи. Иако тог воза одавно нема у редовном саобраћају, неколико европских компанија успело је да путовање овим возом промовишу на различите начине. Десетодневно путовање од Венеције до Истанбула путницима воза „Златни орао-Дунав експрес“ прошло је у једном даху. Венеција, Постојна, Љубљана, Сарајево, Мостар, Београд, Скопље, Софија, Пловдив, Истанбул, само су неки од градова кроз који је протутњала ова луксузна гарнитура. Током лета овај воз је неколико пута пролазио и кроз Београд, у коме је имао целодневну паузу. Путовање кроз Србију организационо су помогли „Инфраструктура железнице Србије“ и „Србијавоз“. Након обиласка српске престонице, путници су путовање наставили из станице Београд центар.

Ова железничка линија успела је да дочара атмосферу некадашњег „Оријент експреса“, воза који је био симбол комфорног, гламурозног, удобног и елегантног путовања, нарочито међу европском елитом тог времена. Посебну драж, поред



врхунског смештаја, представљало је несвакидашње гастрономско искуство у возу, где су послуживани специјалитети и врхунска вина оних земаља кроз које је воз саобраћао. Путници који путују овим возом смештени су у луксузне вагоне са стандардом хотела са 5 звездица. Ту су вагони са кабинама за спавање, вагон-салони, вагон-ресторани са бифеима и пијано баром, вагони за смештај пртљага, вагони за логику и с малом импровизованом амбулантом. Док су путовали кроз Европу, путници су имали утисак да су се у потпуности вратили у златно доба некадашњег најгламурознијег и најпознатијег воза. Аутентично лакирано и полирано дрво, раскошни тапацирунг, антички детаљи и мириси француских парфема и тоалетних вода стварају

атмосферу где се стиче утисак да сте се вратили у нека давна времена. Воз има елегантне кабине са уметничким делима, богатим украсним детаљима, укључујући fine тканине, драперије, интарзије и сјајне дрвене панеле које на веродостојан начин осликавају златно време путовања железницом. Током дана, двокреветне кабине претварају се у купее из којих се ужива у пределима, а када падне ноћ, простор се трансформише у предивну спаваћу собу која путницима, уз тихо клапање точкова, омогућава да утону у раскошну удобност и дубок сан.

Путовање овим возом нешто је што се заувек памти као идеалан бег у авантуру о којој се може слушати само из прича.

Ј. Вебер



Мокра Гора

Ремонтована парњача поново на Шаргану

Средином августа на Мокру Гору стигла је ремонтована парна локомотива серије ЖЖ 83-052. Пробна возња обављена је у присуству представника ремонтера и ужичке вуче и то дуж читаве трасе (од станице Шарган Витаси до Мокре Горе) у оба правца. Поред путничког вагона, у композицији је био и један теретни вагон – цистерна за воду, уз дизел хидрауличну локомотиву као додатно оптерећење.

Према речима возопратног особља и комисије за пријем, локомотива је квалитетно ремонтована, па се очекује да ускоро буде уврштена у саобраћај на Шарганској осмици.

Ј. Вебер

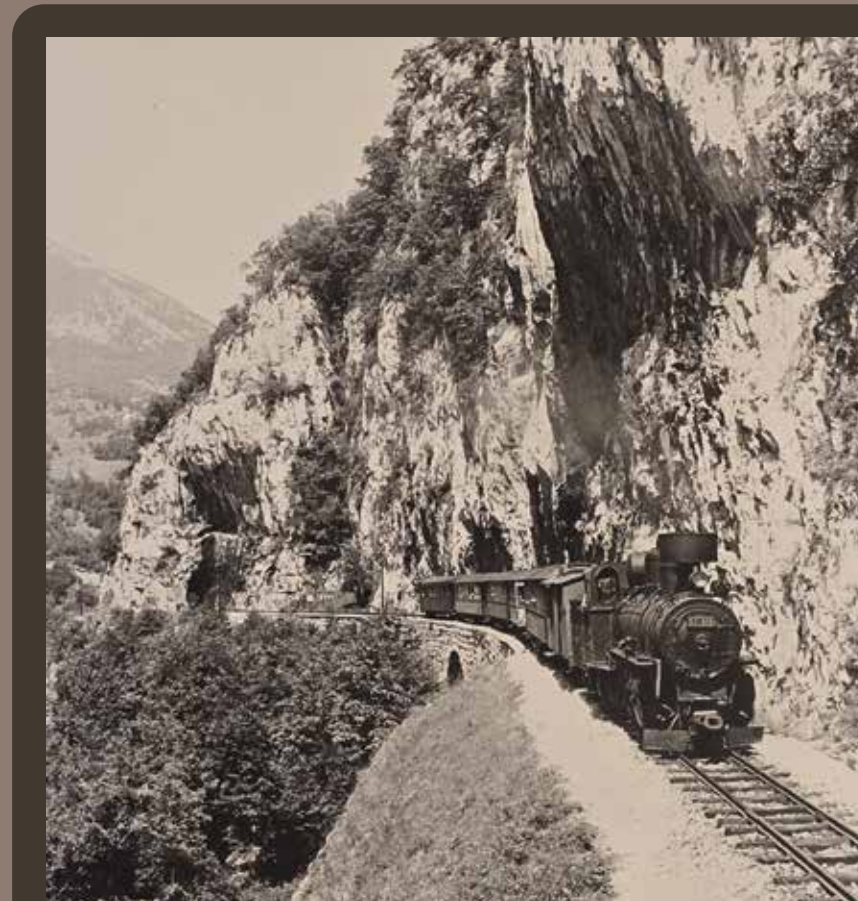


Из наше фотоархиве

Путнички воз у кањону Дрине

Железничке пруге узаног колосека близу стотину година повезивале су разне крајеве у Србији и у Босни и Херцеговини. Оне су саме по себи биле значајне јер су превозиле људе и робу по местима где није било путева нити је постојало друго превозно средство. Изградња пруге у првим годинама двадесетог века од Београда, преко Вишеграда, до Сарајева и даље до Требиња, Дубровника и Боке Которске, са краком пруге од Међеђе за Прибој, представљала је грандиозни грађевински подухват за оно време. Железница је била синоним за тачност, поузданост и сигурност. Предели кроз које је пролазила пруга изазивали су дивљење путника без обзира на доба дана и године. Возња кањоном реке Дрине представљало је својеврсну авантуру за љубитеље железница не само из наших крајева већ и из целе Европе и света. Захваљујући свом оштром оку, немачки љубитељ железница узаног колосека, Херберт Штемлер, снимио је 29. јула 1972. године веома лепу и занимљиву фотографију путничког воза који је ишао из правца Међеђе за Прибој. Композицију је вукла парна локомотива серије ЖЖ 83-016, која је у то време припадала вишеградској ложионици.

Ј. Вебер



Трагом заборављених пруга

Пруга Врдник–Рума

(Наставак из претходног броја)



Чудесна историја пруге
Врдник–Рума

Када је у децембру 1918. године основана Генерална дирекција железница Краљевине СХС у Загребу, преузела је све пруге које су се налазиле под управом Краљевских угарских државних железница. Међу њима била је и 18,9 km дуга пруга нормалног колосека која је спајала Врдник и Руму. До 1935. године ова пруга била је у надлежности Дирекције државних железница у Београду, а од 1936. године потпала је под надлежност Дирекције у Суботици, да би се неколико година касније вратила под београдску управу, тачније под управу Обласне дирекције Југословенских државних железница Београд – Север. У то доба, пруга је радила пуним капацитетом.

Градњом моста преко Саве између Кленка и Шапца 15. јула 1932. године и изградњом нормалног колосека до станице Шабац 1934. године, врднички угаљ је директном железничком везом транспортован до Шапца.

Такође, 1928. године изграђен је други колосек Београд–Новска, што је допринело растерећењу саобраћаја на најоптерећенијој прузи у земљи. Све то допринело је развоју саобраћаја на прузи Врдник–Рума.

Овом пругом саобраћале су парне локомотиве серије ЈДЖ 20. Биле су то одличне локомотиве намењене вучи махом теретних возова. Произвођене су у фабрикама „Борсиг“, „Хеншел“, АЕГ и „Раинметал и Краус“. Достизале су брзину од 60 km/h. Југословенске државне железнице су, на име ратних репарација, наручиле 200 оваквих локомотива.

Током Другог светског рата ово подручје, па и рудник и сама пруга, налазили су се у саставу НДХ, а пругом је управљало Равнатељство Хрватских државних железница. После рата, пруга Рума–Врдник дошла је под управу Дирекције Нови Сад, да би се њоме, нешто касније, управљало из Железничко-транспортног предузећа „Београд“. Било је то време када је значај рудника почео да опада. Постепено се смањивала потреба за угљем, а продор воде у рударска окна учинио је да се рад у руднику обустави, а он затвори 1968. године.

Путнички саобраћај на прузи обустављен је 31. маја 1969. године, а теретни 10. јуна 1972. године. Пруга је коначно демонтирана 1982. године.

Станице на прузи Врдник–Рума

Не рачунајући станицу у Руми, на овој, 18,9 km дугој прузи, постојале су само две

железничке станице – Врдник и Павловци. **Железничка станица Рума** изграђена је као станица на прузи Инђија – Сремска

Врднички дејо као ушочишће за музејске експонатне

Од оснивања Железничког музеја до остварања прве сталне поставке размишљало се о начину излајања предметна великих димензија – локомотива и железничких кола, а уједно је то време када су неки од најзначајнијих предмета постали део музејског фонда. У додељеном простору није било места за излајање експоната већих димензија, па је одлучено да они буду изложени на десетом колосеку београдске железничке станице. Године 1961. започета је велика реконструкција колосека, па је било нужно измешти ове вредне предмете на безбедну локацију. Избор је пао на дејо у Врднику. Ту су стајали до осамдесетих година XX века. Данас су неки од њих изложени у Одељењу узаних предмета у Пожеји.

Наш врднички саговорник, јосиодин Војислав Машић, имао је ове предмете. Каже нам да су представљали праву атракцију за врдничке малишане који су се ту окућали и играли око њих. Деца су се играла не слушајући да су се уједно тим колима возиле чак и крунисане лаве.

Митровица 1883. године. У то доба Рума је била успутна станица па је, сходно томе, имала и скромнију путничку зграду. Судећи по ретким старим фотографијама, реч је било о типској згради карактеристичној за пруге под управом МАВ. Грађевина је имала приземље и спрат, а састојала се из централног дела са забатима окренутим ка перонској и уличној страни и два крила, такође на спрат, која су се пружала уз пероне.

Како је железница у Руми добијала на значају, тако је и ова зграда расла и мењала се. Године 1912. железничка станица је реконструисана. Према разгледницама из тог периода закључујемо да су крила путничке зграде продужена, па читаву грађевину добија издужену правоугаону основу која се пружа уз колосек. Такође, највероватније тада је и добила перонску надстрешницу.

Није познато када је рађена следећа реконструкција путничке зграде. На каснијим фотографијама видимо да је централни део проширен и ојачан, као и да је добио нови кров развијеног облика уместо дотадашњег једноставног, двоводног крова. Са леве и десне стране запажамо два приземна крила са равним крововима. Касније, највероватније у једном тренутку после Другог светског рата, зграда је добила нову бетонску надстрешницу. Данашња зграда је недавно реновирана, па на приземним крилима запажамо кровове на две воде.

Испред станице, попут споменика, стоји стара парна локомотива серије ЖЖ 62-074, вредан експонат из Фонда Железничког музеја.

Данас румска железничка станица представља важну станицу на прузи Београд – Сремска Митровица, одакле се пруга рачва у три смера: ка Вогњу, ка Путинцима и ка Буђановцима и има петнаест колосека.

Железничка станица Павловци била је једино успутно стајалиште на прузи Врдник–Рума. Ово мало село које, према попису из 2022. године, броји свега 342 становника, први пут се помиње давне 1315. године као „ville Beati Pauli, a parte superioris ville Rednuk“.

Пруга Врдник–Рума пролазила је тик уз руб села. Станица се налазила на крају места у улици чији назив и данас чува сећање на стару пругу – Железничка. И други називи улица враћају сећање на железницу, па видимо улице Пруга и На прузи.

Старе железничке станице више нема. На њеном месту налазимо Ловачки дом и малени воћњак. На тлу јасно разазнајемо обриси темеља некадашње станичне

зграде. Судећи по њима, без коришћења мерних инструмената, може се закључити да је то била невелика грађевина готово квадратне основе. И то је све. Можемо само да замишљамо давнашње узбуђење мештана када је у њихово место стигао први воз, сва путовања до Руме, Врдника, утовар пољопривредних производа, дочек најдражих који се враћају из далеког света, ђаке који иду у школу, драге госте и композиције натоварене угљем из оближњег Врдника.

Паралелно с путем види се траса некадашње пруге – утабана стаза по којој расте цвеће. Ипак, може се осетити енергија давнашњих возова, парњача, свега онога што је ово месташце повезивало са великим светом.

Почетком педесетих година, заједничким снагама, мештани су изградили Спомен-парк и у њему поставили плочу на којој је уписано 89 имена мештана који су страдали у Другом светском рату. Управо је овај парк место у којем се окупљају сељани. Као кроз маглу сећају се старе

Поилед с Врдничке куле

Долазак у уходе Врднику не би био исти уколико се не би дојели до Врдничке куле. Са врха Куле уједно се може видети и Руму, на 18,9 km дугој историји уједно врдничкој уједно у далеки свет. Иако уједно више нема, негде у уједно ваздуху још једно да може да се види шрап – оштак у времену. То јарна локомотива серије ЈДЖ 20 вуче композицију јуну уједно негде ка Руми, а одакле ка Зворнику или још даље.

пруге. Неки, староседеоци, памте и како су возом путовали у школу, а они други сећају се напуштеног колосека који је стајао од укидања саобраћаја до уклањања 1982. године. Кажу да је село мртво. На питање о бициклическој стази која прати стару железничку трасу кажу да она полази од Павловачког језера и води до Врдника.

Железничка станица Врдник изграђена је и предата кад и пруга, 1889. године. И овде је реч о скромној грађевини пројектованој по стандарду МАВ. Зграда је једносpratна са централним делом квадратне основе које је нешто истуреније према уличној страни и два спратна крила која се се пружала дуж колосека. Углови зграде као и оквири око прозора и врата били су израђени од декоративне опеке, а на забатима се запажају кружни прозори. Зграда, судећи по старим фотографијама, није имала перонску надстрешницу. Преко пута станице налазила се ло-

жионица и, највероватније, окретница. У склопу станичног комплекса налазили су се магацини.

Данас је од свега остала само путничка зграда. Одавно је изгубила своју првобитну намену и део ње је претворен у стамбени објект, док други део у приземљу служи као локал. Фасада је трошна, жута боја изbledела, само црвене опеке сведоче о некадашњем сјају. Уместо колосека стоји травњак, уместо перона дрвене које је својим крошњама надвисило зграду стварајући угодну хладовину. Да не постоји табла, тешко да би неко помислио да су некада овуда тутњале парњаче вукући теретне и путничке композиције. Улица прати трасу колосека, а некадашњи магацински објекти претворени су у куће и локале.

На месту некадашње ложионице стоји бело окречена вишеспратница новијег датума. Иза ње, из дубоке траве, извирује део зида ложионице – једино преостало сећање. Све одише миром.

Врдник је чудновато место, живаво што би рекли неки. Кроз историју, више пута је губио на значају. Од важног одбрамбеног утврђења деградиран у село, потом васкрсао захваљујући руднику квалитетног каменог угља, потом, кад му је поново запретила опасност да нестане, прерастао у бању, најмлађу бању у Србији (1997).

И. Јовичић Ђурчић
Н. Аврамовић



Културно-уметничко друштво железничара и бродара „Бранко Цветковић“

Баскијци одушевлени Србима

На педесетом јубиларном концерту у шпанском граду Билбау, учешће је овог лета узео и КУД железничара и бродара „Бранко Цветковић“. Смотра је одржана од 6. до 28. јула, а наш ансамбл је својим играма одушевио грађане баскијских градова Сан Себастијан и Сант Андер. Фестивал је организован по концепту да културно-уметничка друштва из читавог света, тј. са сваког континета – делегирају по један ансамбл. Овога пута из Европе су учествовали Србија, Грузија, Италија и домаћин Шпанија. Остали учесници дошли су из Мексика, Новог Зеланда, Камеруна, Палестине и Кубе.

„КУД „Бранко Цветковић“ је на ову турнеју кренуо са 40 учесника. Од тога, 25 играча првог извођачког ансамбла, 10 чланова оркестра и петоро људи као вође пута“, рекао је за „Пругу“ председник Друштва Јован Шијачки.



културно-уметничка друштва. У овој години фолклористи ансамбла „Бранко Цветковић“ уприличили су три концерта. Како је за наш лист изјавила Драгана

Нова сезона

Ујоредо са свешким турнејама и насљуйима, КУД „Бранко Цветковић“ има и нове чланове. Тренујно је у КУД-у око 250 фолклориста, али за децу наших железничара, места увек има. Нова сезона почела је у септембру, а за све заинтересоване полазнике, врати фолклорној ансамбла широм су оворена, јоручује Драгана Неделковић.

присуствовао је и министар културе Селаковић. У Дому културе „Звездара“ организован је, током године, скуп свих играчких генерација, а за октобар је планирана Свечана академија. Тада ће се одржати и Скупштина КУД-а, који ове године обележава осамдесет година постојања.

Б. Радојичић



Наш саговорник истиче да су учествовали искључиво ансамбли првог ранга, што је ишло наруку КУД-у „Бранко Цветковић“, будући да су три године заредом, без конкуренције, најбољи ансамбл Србије. Као најатрактивније културно-уметничко друштво, Срби су изашли на сцену на крају фестивала.

„Наше играчице и играчи су окупљеним посетиоцима представили игре из Србије (Гуљане, Влашке, Мачванске, Војводина). На репертоару су биле и женске игре „Водарке“, мада нису заборављене ни игре из Скопља и Црне Горе“, каже Шијачки.

Због спектакуларног наступа, домаћини су српски ансамбл касније водили у Сан Себастијан и Сант Андреју.

Осим у Португалету, наш ансамбл је наступао и на неколико концерата у околним местима (Апариага, Гечо, Егонибар), где су, иначе, наступала и остала

Неделковић, секретар поменутог КУД-а, на фебруарском наступу у Београду



ЖЕЛЕЗНИЧКИ МУЗЕЈ

Немањина 6

Београд, 2025.

ИЗЛОЖБА

Карасек у боји

Василије Николајевич Резников

Циклус слика

“Мотив са Омладинске пруге”



08.10.2025.

17:17

kolonak
track 2

552

Beograd Centar - Subotica

18:53

kolonak arrival

18:54

kolonak departure

0

kolonak delay



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