

н р ж р а





### Челични коридор националног поноса

Некада је воз био начин живота. Данас, са брзом двоколосечном пругом до Суботице, тај дух се враћа у сасвим новом облику. Од Београда преко средњих салаша и бачких равница, ове јесени стигну један друштво ризам.

Осмог октобра 2025. године отворили смо нову станицу у нашем вековном дневнику. Станицу на којој су се јачно у јодне среде технологија и традиција. Новоствореним пружним коридором спојили смо градове и генерације, челик и емоције, стварање и понос. Враћали смо железници централно место у саобраћајној мрежи и пробудили машину људима који су на шине одувек ледали као на стубове кретања и наде. Није ово само грађевински подухват. Ово је граница између две епохе. Сваки километар модерне челичне прасе сведочи о прецизности, знању и издржљивости стручњака који су српске железнице извели на колосек будућности. Од прве лопате до првог поласка, овим пројектом Србија се дефинитивно успоставила на маји модерних железничких нација. Тихо клизање електричних карниџа кроз Војводину више није подсећник на прошлост, већ доказ да је железница поново ту где је била. Симбол поузданости, удобности и најрејка.

Деценијама су очеви причали синовима како се некада путовало возом, како су „шине левале кроз равницу“. Данас синови воде своју децу брзом пругом до Новог Сада и Суботице, показујући им шта значи путовање срцем. Са више енергије, више вере и више разлога за понос.

**Александар Ранковић**  
Главни и одговорни уредник

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

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

Електронска пошта  
medijacentar@srbrail.rs

Директор Медија центра  
Биљана Гордић

Главни и одговорни уредник  
Александар Ранковић

Дизајн и техничко уређење:  
Марина Миловановић Кушић

Фото насловна:  
Јосип Вебер

Фото корице:  
Јелена Жарковић

Тираж  
3.000 примерака  
Лист је бесплатан

Штампа  
DONAT GRAF DOO GROCKA



### У овом броју:

**4-6**



Ложионица Београд  
**Место где уместо возова круже  
идеје и иновације**

**7**

Ка јединственом европском транспортном тржишту  
**Први састанак Регионалне мреже  
железница Западног Балкана**



**8**



Преко 200 фирми учествовало у изградњи деонице  
Нови Сад – Суботица  
**Заједнички подухват Србије, Кине и  
Европске уније**

**9**

Разменом искустава до унапређења управљања  
модерним железничким системима  
**Српски железничари на конференцији  
о брзим пругама у Пекинг**



**10**



Од Београда до Суботице редован саобраћај  
брзом пругом  
**"Соко" вози 79 минута**

**12-13**

"Железничка станица Београд 1884. године"  
Николе Граовца  
**Сведочанство времена на  
поштанској маркици**



Ложионица Београд

# Место где уместо возова круже идеје и иновације

Посетом председника Републике Србије Александра Вучића, 7. октобра, званично је отворен **креативно-иновативни, мултифункционални и дигитални центар „Ложионица“**.

Отварању некада старог ложионичког комплекса присуствовали су председница Народне Скупштине Републике Србије Ана Брнабић, министар науке, технолошког развоја и иновација Бела Балинт, а обилазак су водили директор Канцеларије за ИТ и еУправу др Михаило Јовановић и директорка „Ложионице“ и платформе „Србија ствара“ Ана Илић.



Фото: Председништво Србије / Димитрије Голл

„Срећан сам због овога што смо направили и поносан што ово имамо у Србији. Ложионица ће бити место за све грађане Србије који ће моћи да дођу на изложбе, предавања, представе, филмове, концерте, сајмове, а постојаће посебан едукативни и забавни садржај“, поручио је председник Вучић и истакао да „Ложионица“ изгледа чудесно и да такве објекте није лако имати било где у свету.

„Све су ово урадиле наше архитекте и сада је то постао један од најлепших делова Београда. За годину дана имаћемо још много пројеката за Београд и градове широм Србије. Биће то једна другачија земља“, истакао је председник Вучић.

Председник Србије најавио је да ће до краја године бити отворен и обновљени Водоторањ у оквиру Ложионице:

„На овоме сам инсистирао, да се уреди Водоторањ, пошто је то било ругло кад се пролазило Газелом. До краја године и Водоторањ ће да буде отворен и биће место за изложбе“, рекао је председник Вучић.

Идејни творац пројекта „Ложионица“ је Национална платформа „Србија ствара“. Пројекат је реализован у партнерству са Канцеларијом за информационе технологије и електронску управу, која је инвеститор у име Владе Републике Србије. Укупна инвестиција у цео комплекс и опремање је 63 милиона евра.

Радови на обнови Ложионице започети су пре две године, а циљ реконструкције био је очување културно-историјског наслеђа са додавањем модерних елемената и његово програмско оживљавање.

Комплекс Ложионице чини пет целина.



Фото: Председништво Србије / Димитрије Голл

Први, главни објекат је обновљена зграда Ложионице, затим Анекс зграда у којој је смештена и „Кућа еУправе“ – прва зграда јавне управе отворена за све грађане, Водоторањ са пасарелом, подземна гаража и спољашњи простор. На 4.800 квадратних метара Ложионица пружа бројне могућности за различите активности креативаца, за организовање догађаја, различитих програмских садржаја, конференција, састанака, затим за презентације, проба, концерте, изложбе.

Обновљена зграда Ложионице има приземље, галерију и велику мултифункционалну салу за догађаје, тзв. „Black box“, пројектовану и опремљену према елаборатима највећих стручњака за акустику, а која ће се користити за разне

видове догађаја и окупљања. Водоторањ ће служити за мулти-медијалне и дигиталне изложбе. Он је са комплексом Ложионице повезан



Фото: Председништво Србије / Димитрије Голл

пасарелом која прелази преко нове Улице идеја, како би посетиоци директно улазили у изложбени простор.

Простор на отвореном, око бивше окретнице, део је комплекса на око 10.000 метара квадратних и намењен је догађајима на отвореном. Овај простор биће 30 одсто покривен зеленилом. Пети део комплекса је подземна гаража са око 180 паркинг места.

**Центар креативних индустрија**

Тачно сто година након настанка, Ложионица је реконструисана и потпуно трансформисана и биће посвећена подршци креативним индустријама, као и развоју конгресне понуде Београда. Данас је то, заправо, први центар креативних индустрија и иновација у Србији, који ће директно утицати на развој чак 52 делатности које припадају креативним индустријама у Србији, а индиректно на побољшање квалитета живота свих грађана Србије, пружајући додатну вредност свим традиционалним индустријама.

По речима директорке „Ложионице“ и платформе „Србија ствара“ Ане Илић мисија Ложионице јесте да изгради модел који показује да је могуће бити и креативан и економски одржив, да повеже области које традиционално не сарађују – уметност,

науку, бизнис и технологију, омогући инфраструктуру креативцима и покаже да су креативне индустрије реалан и снажан економски и друштвени покретач. Циљ је да „Ложионица“ кроз извозни потенцијал креативних индустрија постане центар за промоцију Србије у свету као модерне и креативне земље и да привлачи нове инвестиције.

До сада је „Ложионица“ успоставила сарадњу са партнерима из САД, Кине, Русије, Јужне Кореје, Аустрије, Немачке, Велике Британије, Француске, Финске,

Белгије, Данске, Мађарске, Турске, Холандије, Грчке, Естоније, Чешке, Бугарске.

**Изложба „Ложионица: У погону од 1925.“**

Поводом отварања центра креативних индустрија и иновација – Ложионице и обележавања сто година од њене изградње, Железнички музеј и „Ложионица“ д.о.о. приредили су изложбу под називом **„Ложионица: У погону од 1925.“**



Фото: Председништво Србије / Димитрије Голл



Одлична сарадња друштва „Ложионица“ д.о.о. и „Железнице Србије“ ад

На изложби је преко богате архивске грађе и сачуваних фотографија из Фонда Железничког музеја приказан кратак историјат развоја једног од најзначајнијих објеката индустријског наслеђа Београда. Изложба је употпуњена моделом парне локомотиве серије ЈДЖ 01-112.

Ложионица је изграђена између 1925. и 1926. године, по пројекту инжењера Николе Раичковића. Имала је облик полукружне хале лепезасте структуре, са 31 колосеком и била је центар за одржа-

вање и сервисирање парних локомотива у оквиру комплекса Главне железничке станице.

У оквиру ложионичког круга налазили су се и окретница (ротациона платформа) за маневрисање локомотива, Водоторањ за снабдевање водом, као и специјализоване радионице попут стругаре и ковачнице. Овакав систем обезбеђивао је ефикасан и организован рад, а велике стаклене површине и вентилациони отвори обезбеђивали су оптимално природно осветљење и проветравање.



Фото: Председништво Србије / Димитрије Голл



Изложба „Ложионица: У погону од 1925.“

Интересантно је напоменути да историјски значај можда и превазилази њену функционалну улогу. На месту где се данас налази, 21. јула 1881. године, краљ Милан Обреновић положио је камен темељац за прву српску државну железницу.

Иако је током Другог светског рата претрпела знатна оштећења, обновљена је након рата, чиме је очувана као сведок техничког прогреса и симбол индустријског развоја Србије.

Изложба „Ложионица: У погону од 1925.“ је отворена у изложбеном простору „Терминал“, у оквиру центра креативних индустрија и иновација – Ложионица и уједно је и прва изложба организована у овом центру. Улаз у изложбени простор „Терминал“ је слободан, а поставку је могуће погледати сваког радног дана од 10 до 20 часова.

Током трајања изложбе организоваће се ауторска вођења кустоса Железничког музеја кроз поставку за све заинтересоване групе посетилаца.

Б. Гордић

Ка јединственом европском транспортном тржишту

# Први састанак Регионалне мреже железница Западног Балкана

Први заједнички састанак Регионалне мреже безбедносних органа, истражних тела и регулаторних тела железница Западног Балкана одржан је јесенас у Београду.

За председника Мреже изабран је Александар Адамовић, директор Дирекције за железнице, а за заменика Денис Лукач, директор Управе за жељезнице Црне Горе. На састанку је усвојен пословник и договорена динамика будућег рада.

Несреће на пружним прелазима, реформе у железничком сектору Србије и налази студије Европске банке за обнову и развој (ЕБРД) о јачању улоге железничких регулатора биле су неке од тема овог састанка коме су присуствовали бројни национални железнички стручњаци, представници влада и међународни партнери с циљем успостављања ближе регионалне сарадње.

Посматрачи из Украјине и Молдавије упознали су окупљене са својим искуствима и плановима реформи у железничком сектору, наглашавајући заједничке изазове

и могућности за ближу сарадњу у ширем региону.

Будући да железнице имају суштинску улогу у повезивању Западног Балкана са транспортном мрежом ЕУ, стварање овог регионалног тела сматра се важним коракром ка хармонизацији, побољшаном надзору безбедности и дугорочној модернизацији сектора.

Подсетимо, ЕБРД и Стални секретаријат Транспортне заједнице уз подршку ЕУ организовали су Конференцију о политици железничког сектора Западног Балкана у Подгорици, 29. маја 2025. године. Том приликом потписан је Меморандум о разумевању којим се успоставља Регионална мрежа органа за безбедност, тела за регулисање железничког тржишта и националних тела за истраживање несрећа. Циљ новоуспостављене мреже, прве овог типа у региону, јесте јачање безбедности у железничком саобраћају, унапређење истрага нестреха, размена искустава и усклађивање регулативе са европским стандардима. Оснивање



Директор Дирекције за железнице Александар Адамовић и Наташа Церковић, начелник одељења

мреже, практично, део је иницијативе за интеграцију региона у јединствено европско транспортно тржиште.

Београдски састанак одржан је у просторијама Сталног секретаријата Транспортне заједнице, а следећи скуп планиран је за 2026. годину.

С. Јочић



Фото: Транспортна заједница

Преко 200 фирми учествовало у изградњи деонице Нови Сад – Суботица

# Заједнички подухват Србије, Кине и Европске уније



Након промотивне возње којој је присуствовао и председник Србије Александар Вучић, 3. октобра, редован путнички саобраћај између Београда и Суботице успостављен је 8. октобра.

Деоница Нови Сад – Суботица, дуга 108 километара, представља трећу и завршну фазу брзе пруге Београд – Суботица – државна граница са Мађарском. Ова деоница део је пруге за брзине до 200 километара на сат, која повезује Београд, Нови Сад и Суботицу са границом у Келебији и обухватила је реконструкцију некада једноколосечне пруге и изградњу другог колосека, како би се формирала савремена двоколосечна пруга високих перформанси за мешовити (путнички и теретни) саобраћај и брзину до 200 km/h.

Радови на прузи отпочели су 22. новембра 2021. године у станици Нови Сад Ранжирна, а извођач је био кинески конзорцијум „China Railway International“ и „China Communications Construction Company“. У реализацији пројекта учествовало је више од 200 подизвођача и добављача, од којих је највећи део из Србије, а остатак из земаља Европске уније – Аустрије, Чешке, Немачке, Италије,

Швајцарске, Француске, Словеније, Пољске и Хрватске.

У изградњи је било ангажовано око 100 лиценцираних инжењера Инжењерске коморе Србије, у својству одговорних извођача и надзорних органа.

На траси брзе пруге Нови Сад – Суботица изграђено је четири моста и два вијадукта укупне дужине 2,3 километра, 27 надвожњака, 15 подвожњака и три екодукта који омогућавају животињама безбедан прелаз преко пруге — први те врсте у Србији.

Укупно је постављено више од 270 километара нових колосека и уграђено 302 скретнице, док је изведено око осам и по милиона кубика земљаних радова и утрошено више од 760.000 кубика туцаника. Пруга је потпуно електрифицирана и опремљена савременим сигнално-сигурносним и телекомуникационим системом ETCS ниво 2, у складу са европским стандардима интероперабилности. Сва укрштања са друмским саобраћајем су денивелисана, чиме је постигнут највиши ниво безбедности — више не постоје путни прелазни на траси брзе пруге од Београда

до државне границе са Мађарском.

Пре изградње ове модерне пруге, време путовања између Београда и Суботице износило је више од четири и по сата. Данас ће нови возови ту раздаљину савладати за знатно краће време, што српску железницу сврстава у ред најмодернијих у овом делу Европе.

## Србија на железничкој мапи Европе

Изградњом и модернизацијом пруге за возове великих брзина од Београда до Суботице, Србија се чврсто позиционирала као најважнији транзитни железнички правац у региону. Овај пројекат који заједнички у оквиру иницијативе „Један појас – један пут“, реализују Србија, Мађарска и Кина, као део глобалног инфраструктурног повезивања Европе и Азије, представља мост који повезује економије земаља централне и источне Европе и Кине.

На овај начин, нове брзе пруге и возови не само што мењају слику домаћег саобраћаја већ Србију јасно уцртавају на пословну и транспортну мапу Европе – тамо где и припада.

**Б. Гордић**

Разменом искустава до унапређења управљања модерним железничким системима

# Српски железничари на конференцији о брзим пругама у Пекингу

Железнички стручњаци из Србије учествовали су крајем октобра у Пекингу на међународној конференцији о брзим пругама, коју су организовале Кинеске железнице. Током двонедељног студијског боравка, представници Дирекције за железнице, „Инфраструктуре железнице Србије“ и Саобраћајног института ЦИП имали су прилику да се упознају са најновијим технологијама и праксом у области изградње и управљања брзим пругама, као и са искуствима у изградњи српско-мађарске пруге Београд–Будимпешта.

„Током боравка у Кини упознали смо се са стањем железничке инфраструктуре домаћина и развојним плановима за брзе пруге, али и са учешћем Кине у међународним инфраструктурним пројектима“, каже за „Пругу“ Ивица Маркићевић, заменик директора Медија центра у „Инфраструктури железнице Србије“.

Српски инжењери посетили су Националну лабораторију за системе железничких транзитних возила при Универзитету „Југозападни Ђаотонг“. Лабораторија се бави најсавременијим истраживањима и иновацијама у области железничких возила, у шта су гости могли да се увере, и има кључну улогу у унапређењу кинеске железничке технологије.



Музеј кинеских железница

„Кинески домаћини организовали су техничке посете компанијама као што су „China Railway Eryuan Engineering Group“, која се бави истраживањем, пројектовањем и консалтингом у железничком сектору, и „China Merchants Transportation Technology“, која је специјализована за путеве, мостове и тунеле“, наводи Маркићевић и додаје да их је посебно импресионирао подводни тунел који је заправо експонат под водом, са прозорима као у авиону.

У оквиру програма обишли су и седишта



Учесници конференције

компанија CRSC (China Railway Signal & Communication Corporation) и CCECC, које су међу најзначајнијим партнерима у светским железничким пројектима.

Учесници су присуствовали бројним стручним предавањима и презентацијама, међу којима је „Тренутно стање и планови развоја брзе железнице у Кини“ привукла највеће интересовање. Посебна пажња инжењера била је усмерена и на области које су се односиле како на интелигентну изградњу тунела и праћења инжењерских система мостова, тако и на нове технологије изградње, али и процене буџета за инвестициона инфраструктурна улагања.

Српски инжењери посетили су Музеј кинеских железница – један од највећих у земљи, који представља развој железнице

од парних локомотива до савремених брзих возова. Комбинација поставки на отвореном и у затвореном простору показује колико Кина улаже и у очување своје железничке традиције и техничке културне баштине.

„Посета у организацији Кинеских железница омогућила нам је да се упознамо са најбољим светским праксама и технологијама које ће бити од велике користи у развоју српских брзих пруга,“ закључује Маркићевић. Према његовим речима, размена искустава са кинеским стручњацима допринеће још бољем разумевању процеса изградње и унапређењу инфраструктуре и управљања модерним железничким системима.

**Б. Гордић**



Фото: „Инфраструктура железнице Србије“

Од Београда до Суботице редован саобраћај брзом пругом

## “Соко” вози 79 минута

Редован путнички железнички саобраћај на релацији Београд центар – Суботица – Београд центар успостављен је 8. октобра. На овој релацији саобраћа укупно 26 Inter City („Соко“) и Inter Regio возова који деоницу од 108 километара брзе пруге прелазе за 79, односно 99 минута.

Како се наводи у саопштењу „Србијавоза“, свакодневно, из станица Београд центар и Суботица полази укупно 18 Inter City возова, по девет у оба смера, у интервалу од по два сата. Први јутарњи полазак је у 6.00 сати, а последњи у 22.00 сата.

Inter City воз, популарни “СОКО”, ову релацију прелазе за 79 минута, са заустављањем у станицама: Нови Београд, Петровардин, Врбас Нова и Бачка Топола.

На истој релацији свакодневно саобраћа и осам Inter Regio возова и то по четири у оба смера. Поласци из станице Београд центар су у 7.00, 11.00, 15.00 и 19.00 сати, а из Суботице у 5.00, 9.00, 13.00 и 17.00 сати.

Inter Regio возови се заустављају на станицама: Нови Београд, Нова Пазова, Стара Пазова, Инђија, Петровардин, Змајево, Врбас Нова, Ловћенац–Мали Иђош, Бачка Топола и Жедник. Због већег броја успутних станица путовање од Београда до Суботице траје 99 минута, а у повратку из Суботице за Београд 98 минута.

Возна карта за путовање „Соко“ возом



Привремена благајна у Суботици

у првом разреду до Суботице кошта 1.458 динара у једном смеру, док је повратна карта 2.376 динара, што је износ који укључије 20 одсто попушта на повратно путовање. На додатних 10 одсто попушта могу да рачунају путници који возне карте купују путем мобилне апликације.

Како наводе у „Србијавозу“ на станицама у мањим местима као што су: Змајево, Ловћенац–Мали Иђош, Бачка Топола и

Жедник још није организована продаја карата на благајнама или путем картомата, те је препорука путницима да карте купују преко интернета или мобилне апликације.

У Суботици је привремена благајна постављена у монтажном објекту у оквиру станице.

Љ. Богдановић



Фото: Ј. Вебер

Српска и мађарска престоница после неколико година поново повезане железницом

## Путовање од Београда до Будимпеште уз два преседања

Отварањем нове деонице брзе пруге од Новог Сада до Суботице и успостављањем редовног железничког саобраћаја, после неколико година прекида, грађанима Србије поново је омогућено путовање до Будимпеште, али уз два преседања - у Суботици и Сегедину.

На релацији Београд–Будимпешта најповољније везе возова, са поласком из станице Београд центар су у 6.00, 12.00 и 14.00 сати. Inter City воз, који из станице Београд центар полази у 6.00 сати, у Суботицу стиже у 7.19 сати. Из Суботице се преседа на воз број 7303, који за Сегедин полази у 7.37 сати. Друго преседање је у Сегедину на Inter City воз 737, са поласком у 9.44 сати за Budapest Nyugati, где стиже у 12.14 сати. Возови који из станице Београд центар полазе у 12.00 и 14.00 сати, до крајње дестинације - станице Budapest Nyugati, уз преседања, стижу у 18.14 и 21 и 14 сати. Први полазак из Будимпеште (станица Budapest Nyugati) за Београд је у 5.35 сати. У Сегедин се стиже у 8.16 сати. Ту се преседа на воз број 2302, који за Суботицу полази у 8.58 сати. Долазак у Суботицу, по реду вожње, је у 10.24 сати. Из Суботице се преседа у воз број 547, који за Београд полазу у 12.00 сати и у Београд стиже у 13.19 сати. Долазак возова у Београд, који из Будимпеште крећу 11.45 и 14.45 сати, по реду вожње је у 18.38, односно 21.19 сати.

Уколико путници желе путовати до мађарске престонице возом уз два преседања, возне карте могу купити по специјалним понудама које важе за други разред возова, кажу у железничкој компанији за превоз путника „Србијавоз“. Цена карте до Будимпеште из Београда је 32 евра, из Новог Сада 28, а из Суботице 19 евра у динарској противвредности. Осим возне карте, за путовање у Inter City (IC), популарним „Соко“ возовима, од Београда до Суботице потребно је платити и обавезну резервацију места у износу од 120 динара у једном смеру.

За Inter City возове мађарског превозника на релацији Сегедин–Будимпешта резервација места је обавезна само за климатизовани део воза и износи 3 евра. Исти услови за цене возних карата и резервације седишта важе и у супротном смеру.

Љ. Богдановић



Фото: Ј. Вебер

"Железничка станица Београд 1884. године" Николе Граовца

# Сведочанство времена на поштанској маркици



музеј и „Поште Србије“. За израду издања коришћена је фото-документација из Фонда Железничког музеја, а уметничку реализацију потписује Анамари Бањац, академски сликар.

На поштанској марки приказан је цртеж Стефана Рафаја „Нова зграда Министарства саобраћаја и Генералне дирекције Београд“, који је део сталне поставке Железничког музеја, затим орден опточен смарагдима који је компанија Wagon Lits доделила свом службенику Милану Цигановићу 1938. године и модел парне локомотиве Џорџа Стивенсона из 1875. године. Мотиви на коверти су: Ваза Поморишац „Цистерна на прузи Добој – Бања Лука“, уље на лесониту, орден опточен смарагдима који је приказан и на поштанској марки, Станоје Цветковић „Отправник са лопарићем“, одливак у гипсу, као и модел локомотиве No 1 – Џорџа Стивенсона.

*Никола Граовац, истраживач српски сликар 20. века, изостао је у свом реалистичном приказу живописа и ижежа. Граовац је био један од најзначајнијих предшавника колористичког експресионизма у српском сликарству, а његова дела одликују се снажним колоритом, изражајношћу и личним доживљајем света око себе.*

„Железничка станица Београд 1884. године“ Николе Граовца мотив је на максимум карти. Ова слика део је Уметничке збирке Железничког музеја и представља драгоцену сведочанство о изгледу Београда и станице у 19. веку.

Железничка станица изграђена је између 1882. и 1885. године, по пројекту архитекте Драгана Милутиновића. У време изградње, зграда је представљала једно од најмонументалнијих здања и била је симбол тадашње краљевске престонице. Данас, она има статус споменика културе од великог значаја.

Железнички музеј, у саставу "Железнице Србије" ад, чувар богате и живописне историје железнице на овим просторима, смештен је у монументалној згради некадашњег Министарства саобраћаја, у Немањиној улици. Зграда је саграђена 1931, по пројекту архитекте Светозара Јовановића.

Музеј је основан 1. фебруара 1950. са циљем да се прикупе, сачувају и изложе материјали који сведоче о развоју железнице. У то време био је једини музеј те врсте у тадашњој ФНРЈ.

Данас, Железнички музеј живи је споменик времену када је железница била главни покретач развоја, симбол



напредка и повезивања.

„Железнице Србије“ ад већ неколико година сарађују са „Поштом Србије“ на припреми и објави пригодних поштанских издања како би се јавности приказали важни моменти у историји српских железница. У оквиру серије „Грађевина“, априла 2021. године објављена је пригодна поштанска марка „75 година од обнове друмско-железничког моста преко Дунава“, а поводом јубилеја српских железница, прошле године објављена је маркица „140 година изградње железничке инфраструктуре у Србији“.

**Б. Гордић**



Јавно предузеће „Пошта Србије“ у сарадњи са надлежним Министарством информисања и телекомуникација већ неколико година издаје пригодне поштанске марке с циљем да се обележе значајни јубилеји, догађаји и датуми из националне и светске историје, културе и уметности, науке, природне лепоте и богатства наше земље. У Програм издавања пригодних поштанских марака за 2025. годину уврштено је издање „Музејски експонати“, које за тему има јубилеј две музејске установе у Београду – 75 година Железничког музеја и 75 година Музеја примењене уметности.

Издање пригодне поштанске марке „Музејски експонати – 75 година Музеја железнице“ пуштено је у оптицај 15. октобра и резултат је сарадње „Железнице Србије“ ад у чијем је саставу Железнички



Александар Манчић, шеф станице Београд центар

# Између градилишта и скретница



Први човек станице у Прокопу један је од најревноснијих читалаца нашег часописа. Када смо га средином прошлог месеца посетили на радном месту, скинуо је са полице у својој канцеларији и поређао пред нас буквално сва издања „Пруге“, почев од августа 2020. године, закључно са последњим бројем. Ишчитавање информативног гласила српских железница за Александра Манчића (33), актуелног шефа станице Београд центар, све је осим пуког прелиставања новина уз јутарњу кафу. Ужива, каже, у сваком тексту и илустрацији од корице до корице, што је дефинитивно куриозитет будући да у фамилији Манчић нико пре њега није обукао плаву отправничку униформу. Мада је родом из лесковачког краја (село Зољево), са јужном пругом имао је посла, бар до данас, једино као путник. Професионалним ангажманом у београдском чвору стекао је оперативну рутину на најразличитијим позицијама у саобраћајној бранши, а на платном списку „Инфраструктуре“ званично је од маја 2019. године.

„Са дипломом техничара друмског саобраћаја дошао сам на студије у Београд. Саобраћајни факултет завршио сам 2017. године, а затим и мастер у року. Могао сам се ја и те 2018. запослити у компанији „Србија Карго“, али само у нишкој испостави. Пошто на југ нисам желео да се враћам, прихватио сам краткорочно, у

## Државни њројекат

*Током изградње брзе двоколосечне њрује Београд – Нови Сад, колеџа Манчић имао је скоро ња нейрекидну комуникацију са бројним њодизвођачима на железничкој њраси кроз Срем.*

*„Сећам се зимској јуњра, радови су њада били њојрилично одмакли. Звони њелефон. Подизвођач ми јавља да радници морају, на одређено време, исећи каблове. У њињању је, кажу, државни њројекат. Скретничара убрзо осњваљају без сњрује, њињо максимално усложњава рењлисање саобраћаја. Најољу мраз, ња ња одмах шаљем код осњиваника да се уњреје. Неколико минуња касније, ењо ња већ њрчи њрема скретницама како би ручно оградио маневар. Зањим се њоново враћа у зњрагу и њако у круњ. Довијали смо се њих месеци како смо умели и знали. Покањкада и без сњрује и без инњернења“, евоцира свеже усњомене на највећу инњрасњрукњурни њоухвањи у новијој осњорији земље акњуелни шеф сњанице Прокопњ.*

два наврата, послове код приватних предузетника. Убрзо се отворила шанса да почнем са радом у „Инфраструктури“, а већ у пролеће 2019. кренуо ми је приправнички стаж у Секцији за СП „Београд“. Тада је, сећам се, примљено нас петоро инжењера и двадесеторо отправника“, прича за

наш лист колега Манчић, који се првих годину дана калио по приградским станицама српске престонице, упијајући практично знање најчешће од старе гарде железничара у Реснику.

У двадесет и осмој години преузима командно место у станици Батајница. Организовањем посла у важној саобраћајној испостави, са шеснаесторо отправника и петнаесторицом скретничара, пролази озбиљан шестомесечни дрил којим постепено стиче лидерске вештине за потоње шефовање у станици Земун.

„Када сам у марту 2021. године прекомандован у земунску станицу, имао сам пред собом војску од педесет и троје људи. Отправнике у ТПС-у, Земун Пољу, али смо убрзо отворили и стајалиште Алтина, пошто се брза двоколосечна пруга до Новог Сада полако приводила крају. Све у свему, имао сам тада у смени истовремено на дужности четворо отправника и шесторицу скретничара. Дакле, десеторо људи нон-стоп на прузи. Саобраћај смо баш тих месеци пребацили на леви колосек, јер су се Кинези и Руси у међувремену фокусирали на десни и штеловали доњи строј наредних годину и по дана. Читав период, колико сам руководио станицом, возове смо пуштали тим једним колосеком уз честе „затворе пруге“, реферише Аца Манчић, који се у финалној фази радова на најзначајнијем пружном коридору у овом делу Европе истакао као веома вешт саговорник руским и кинеским партнерима на терену.

За само шест година, колико ради на пругама београдског чвора, искусио је све оно што железнички позив чини јединственим и другачијим од осталих занимања.

„Највише изазова имао сам током двогодишњег ангажмана у Земуну (2021/23). Морао сам свакодневно хендловати дефицит извршилаца на колосеку, пошто је „Србијавоз“ у ТПС-у имао своје људе на маневри, док смо ми са по једним отправником и скретничарем заправо регулисали комплетан тај „железнички мравињак“. Примера ради, мој отправник возова истовремено је, док регулише саобраћај, морао водити рачуна и о чистачицама „Неге кола“ и о радницима „ЗОВС-а“. Било је то баш пренапрегнуто, нарочито у ситуацијама када имаш тек једног човека „на уском грлу“, каже енергични Лесковчанин, који у овдашњој секцији поодавно ужива репутацију вансеријског стручњака.

Ступањем на дужност главнокомандујућег у станици Београд центар (26. маја 2023), Александар поново затиче грађевинске скеле и раднике са шлемовима. Они су га, каже, „судбински пратили“ током највећег дела каријере. Станична зграда у Прокопу завршавала се управо тог лета, па се колега Манчић упоредо старао и о саобраћајном транспорту и о техничким детаљима инсталације перонских лифтова и ескалатора.

„Недавно су овде били представници Светске банке. Добили смо зелено светло за наставак изградње првог и другог станичног колосека, затим првог перона и доњег станичног трга. То практично значи

и нових десет хиљада квадрата пословног простора“, саопштава за наш часопис први човек највеће железничке зграде на Балкану.

Да „Инфрина“ двадесетчетворочлана екипа у станици Београд центар ради као швајцарски сат, уверили смо се на лицу места. Са неким од њих смо и попричали, уживајући у феноменалној радној атмосфери које се овде, већ са врата, може осетити. Поздрављамо се са нашим домаћином, тик до улазног сигнала и трећег станичног колосека у Прокопу. Светла „БГ воза“ увелико се помаљају из тунела. Линија за Батајницу зауставља се тачно у минут.

А. Ранковић



## Изложба фотографија

# „Долазак жељезнице у Никшић“

У галерији Дворца краља Николе у Никшићу, 23. октобра отворена је изложба фотографија „Долазак жељезнице у Никшић“, аутора проф. др Трипка Драганића и новинара Јосипа Вебера. Културни догађај уприличен је поводом деведесете годишњице од почетка изградње пруге Билећа–Никшић.

„На основу одлуке Владе Краљевине Југославије од 31. августа 1935. године, радови на прузи Билећа–Никшић почели су 25. септембра исте године. Камен темељац за њу је лично поставио председник југословенске Владе, господин Милан Стојадиновић. На градњи пруге било је ангажовано између 1.500 и 2.000 радника, већином домицилног становништва. Пруге су биле ширине 0,76 метара, као и друге пруге узаног колосека у Краљевини Југославији. Сама траса пролазила је кроз веома неприступачне пределе, без прилазних путева и извора воде. Из тог разлога грађене су цистерне за воду и кишицу. Треба посебно напоменути да за време изградње ове пруге није било ниједне грађевинске машине. На прузи је било седам тунела укупне дужине 962 метра. Поред стајалишта, изграђено је и шест станица са станичним зградама, службеним објектима и становима за железничаре, тзв. стражарама. То су биле станице: Петровићи, Вилуси, Подбожур, Трубјела, Стуба и Никшић. Пруга од Билеће до Никшића, у дужини од 71,3 километара завршена је крајем јуна 1938. године, а свечано је отворена 12. јула 1938. на велики црквени празник Петровдан“, рекао је на отварању изложбе проф. др Трипка Драганић.

Коаутор изложбе, новинар Јосип Вебер,



Са отварања изложбе „Долазак жељезнице у Никшић“

присутнима је у кратким цртама дочарао како и на који начин је сакупио изложене фотографије. Он је том приликом подсетио јавност да баш ове године Никшић слави још један значајан датум – 60 година од када је пруга узаног замењена пругом нормалног колосека, што је дало велики замајац Руднику боксита, Железари и целокупној никшићкој привреди. Те, 1965. године, град Никшић коначно је добио железничку везу са луком Бар, рекао је између осталог новинар «Пруге» и успут истакао да железница поред крајева и градова, првенствено, спаја људе.

Градоначелник Никшића, Марко Ковачевић, истакао је као важну ствар управо чињеницу да је поменути догађај,

заправо и први културни перформанс од како је Никшић промовисан у европску престоницу културе за 2030. годину.

„Овом лепом изложбом дефинитивно смо се отворили према Европи и њеним токовима. Када је почела изградња ове пруге, давне 1935. године, она је наговештавала везу коју ће Никшић имати са читавим континентом. То се не односи само на сферу културе, већ и на друге области живота. Титулу европске престонице културе желимо да посветимо свим људима који су радили на изградњи ове пруге“, истакао је Ковачевић, који је потом и званично отворио изложбу.

Ј. Вебер

Ацо Шимшић, машиновођа у пензији

# У смену и са сломљеном ногом

Са пензионисаним колегом ужичке вуче разговарали смо уз јутарњу кафу на његовом омиљеном месту. Шетњом уз Ђетињу, Ацо Шимшић (65) започиње сваки нови дан без обзира на временске прилике. Током минуле деценије прешпартао је Србију, као умировљени железничар, уздуж и попреко, транспортујући бруто за различите приватне оператере. Готово да не постоји парче колосека које точком није прегазео теглећи путничке и теретне композиције. Иако је рођен у Добруну, тик изнад некадашње узане пруге према Сарајеву, са возовима и скретницама „није имао посла“ све до окончања средње железничке школе у Суботици. Раних седамдесетих година прошлог века доста је момака из Вардишта, Мокре Горе и Добруна хрлило на крајњи север Бачке како би стекли звање електромеханичара за шинска возила. Запослење је било извесно одмах по стицању дипломе, па је и наш саговорник кренуо овим путем. Имао је, каже, безрезервну подршку породице, пошто се од очевог кројачког заната у она времена скромно живело.

„Родитељи су ме саветовали да изучим један од железничких заната, будући да си за сваку годину стипендирања морао потом одрадити две године у компанији. Постојала су у суботичкој железничкој школи најмање три смера (механичари контактне мреже, механичари СС и ТТ уређаја) са којих су обучене стручњаке распоређивали по организационим јединицама српских железница. Први посао добио сам у Макишу, 1979. године, у радионици за одржавање шинских возила. Када сам почео да радим, локомотиве 461 тек су стигле на наше пруге и све су биле под гаранцијом. Ако би наши радници евентуално и интервенисали на машини, морао је то потом одобрити и мајстор из Румуније. Тек пошто би он потписао папир, возило је могло у саобраћај“, прича за наш лист Ацо Шимшић.

Чим је завршио шестомесечни приправнички стаж, указала му се прилика да промени радно место. Он се својеволно прекомандовао у Пожегу. Ужички крај одувек је доживљавао као свој. Одатле је, вели, лако и брзо стизао у родни Добрун и на другу страну, у Београд. Возови су барским коридором, крајем седамдесетих и почетком осамдесетих година, развијали озбиљне брзине, чак и за европске стандарде.

„Железница је баш тих година формирала у Пожеги сервис за дневне прегледе и ванпланске поправке. Све се практично радило под отвореним небом. Постојао је само тај један покривени канал за преглед дизел локомотива. Ту сам примао плату наредне две и по, можда и три године, док нису отворили конкурс за преквалификацију у ужичкој вучи. За посао машиновође био сам заинтересован и раније. Тада се, ето, отворила могућност да ми признају опште предмете из Суботице“, каже за „Пругу“ наш бивши колега који је у управљачницу „Швеђанке“ (441) сео далеке 1985. године. У почетку је вукао искључиво теретне гарнитуре, с тим да је уобичајни период возачког каљења Ацо максимално скратио. У време летњих сезона недостајало је машиновођа у путничком саобраћају. На релативно младој и атрактивној прузи за јужни Јадран, у секцијама вуче укључивали су младе (тек обучене) извршиоце у једнопоседе путничких композиција. Тако је Шимшић након само осамнаест месеци возачког искуства потерао свој први брзи воз према Бијелом Пољу.

„Било је тада у летњој сезони пет брзих возова само за Бар. Исто толико из Бара за Београд у току једне ноћи. Возно време пословне линије између Београда и Бијелог Поља није прелазило четири и по сата. У двадесет шестој години већ сам уживао репутацију вредног и поузданог радника у компанији. Ужичка вуча бројала је онда 116 људи“, сећа се златног периода српских железница легендарни добрунски саобраћајац.

У богатој професионалној каријери, што на точку, што на одржавању вучних возила, фактурисано му је 42 године и 8 месеци радног стажа. Са таквим „си-ви-јем“ давно је завредео страницу у нашем часопису. Сијасет је, каже, веселих и стресних моментата са отвореног колосека. Требало је све то доживети, покатакада и заобићи у широком луку, али опет – динамичнијег посла од оног у кабини локомотиве, тешко је, вели, чак и замислити.

„Поред свог образовања, искуства и праксе, срећа је у овом послу можда и најважнији фактор. Морао си у управљачници водити рачуна о сваком детаљу и увек бити максимално сконцентрисан на оно што радиш. Без обзира на све те уређаје будности (ауто-стоп прекидачи, итд.), непрестано



*Познавао је Ацо Шимшић људе, јужно од Црне Горе, боље него своје двористице у Добруну. Волео је да вози „Швеђанку“ (441). Биле су њој лакорадне машине, једносигналне за послуживање. Иако, „Румунка“ (461) му је највише лежала. Када је изравна могао је, вели, њоме управљати без стијања све до Владивостока.*

размишљао да ли си прошао лагану вожњу, да ли си је испоштовао. Сећам се једног јутра, давно је то било. Кренуо сам брзим возом са Главне станице у Београду према Црној Гори. Већ сам био пред Ваљевом када сам на путном прелазу „Јаблица“, такорећи, у градској зони, угледао велики камион са трупцима. Удаљеност није била већа од шест стотина метара, а камион је милио према колосеку натоварен буковом обловином скоро до врха. Кренуо је, сећам се, да маневрише под углом од деведесет степени пењући се истовремено на шине као да на пушкету нема живог створа. Баш у том тренутку вукао сам дугачку композицију, приближавајући му се брзином од 100 km/h. Моментално прерачунавам у глави, да ли да заведем кочење или да само успорим, рачунајући да ће у „задњем часу“ успети да пређе преко пруге. Ипак, почињем да кочим и готово лежем на сирену која се, вероватно, тог тренутка чула до центра Ваљева. Тек тада човек у камиону схвата шта се дешава. Починје изнемишљено да мота оним

воланом као да сам се појавио ниоткуда, па се он као изненадио?? Сачувај боже! Мислим да су му задњи точкови прешли преко шина једва секунду или две него што ћу раоником локомотиве бити изнад оних гумених панела положених преко туцаника. Гледам га како, оншалатно, скреће десно и наставља „мртв ладан“ ка индустријској зони као да се ништа ванредно не догађа. Посматрамо један другог тупо кроз прозоре својих кабина возећи у истом правцу, пошто се пруга на тој деоници протеже уз пут бар две стотине метара. И даље пиљимо један у другог, без икаквих гестикулација. Ваљда људи у стресним ситуацијама, када су на „трептај ока“ од трагичног исхода, само занеме. Не стигнеш ни да се нађутиш, а камоли да викнеш или вулгарно одреагујеш. Останеш без гласа, па зађутиш и некако „дотаљигаш“ до следеће станице. Зауостављам воз у Ваљевоу и примећујем да ми је кожа на руци хрпава као црвора кора. Црвена са неким чудним осипима као да сам пузао по коприви. Не памтим да ми се икада раније коса на глави тако

накострешила и стајала усправно десет минута. Чини ми се да сам са „новом“ фризуром управљао „барцем“ бар до Ластре“, сећа се умировљени ужички машиновођа.

## Посао је био светиња

Догађај од пре четврт века вероватно и најсликовитије илуструје Шимшићев однос према железничком позиву. У један сат иза поноћи, требало је по распореду да преузме ноћни „барац“ и настави даље ка Београду. Живео је тада у центру града, па је у смену пошао пешице. У главној улици, недалеко од Општине, једва десетину метара од пешачког прелаза, подлетео је под ауто. Остао је неким чудом при свести, али су повреде биле тешке. Усправио се на сломљеној нози, трпећи ужасан бол у десној потколеници. Само што су кренули колима према болници, Ацо схвата да га надзорник вуче увелико очекује у станици. Брзи воз већ се спуштао са Златибора. Морало се одмах реаговати како би машиновођу у приправности експресно оба-

вестили око преузимања локомотиве.

„Кажем је овом момку што ме је ударио колима, ајде молим те, вози ме прво на паркинг код железничке станице. Зовем телефоном надзорника да сиђе на плато испред путничке благајне, а са обе руке придржавам сломљену ногу коју више скоро да и не осећам. Силази колега Рацко, успаничен, видим блед као крпа. Чини ми се, више је он у шоку, него ја. Велим, друже, све је у реду, жив сам. Него, удари ме ауто мало пре на улици. Морам хитно у болницу. Пробуди неког у секцији да дође и преузме воз.“

Посао је за његову генерацију увек био светиња.

„Тако смо, ваљда, били васпитани. Сви ми који смо, у послератном периоду, одрастали уз Рзав и узани мокрогорски колосек“, рече на крају шармантни Ужичанин, поздрави се и продужи пешице према центру. Право кроз јесењу маглу која се лагано спуштала на Ђетињу.

А. Ранковић

## Из наше фотоархиве

# Локомотива серије 51 у сомборској ложионици



Парне локомотиве серије Ж 51 биле машинама на пругама Југословенских железница. Саобраћале су на свим коло-

сецима некадашње државе, осим на пружној мрежи Црне Горе.

Произведене су у Будимпешти, а на нашим пругама било их је укупно 166. Од тог броја 15 их је произведено по лиценци у Фабрици вагона и локомотива у Славонском Броду (51-132 до 51-146). Развијале су брзину до 60 km/h, а саобраћале су углавном на пругама са малим осовинским притиском. Највише су експлоатисане у Војводини, где су вукле путничке и теретне композиције. Неколико оваквих локомотива сачуване су као музејски експонати испред железничких станица у Новом Саду, Зрењанину, Кикинди, Вршцу, док се једна налази у Лапову. На фотографији коју је 9. августа 1970. године снимии Херберт Штемлер, љубитељ железнице из Немачке, приказана је парна локомотива серије Ж 51-129 у сомборској ложионици приликом дневног прегледа.

Ј. Вебер

Суботица

# Лепотица са севера Бачке



Градска библиотека

Путовање новим пругама за возове великих брзина од Београда до Суботице сада траје нешто више од сат времена. Савремени електромоторни возови швајцарске компаније „Stadler“ лагано клизе преко Петроварадина, Врбаса и Бачке Тополе право до северне капије Србије. Недавним отварањем ове деонице Суботица је постала ближа него икада. Са 13 полазака дневно повезана је са престоницом.

## Град са шармом и историјом

Суботица је можда и најпрепознатљивија по сецесијској архитектури, салашима и свом јединственом ритму живота. С једне стране налази се Суботичка пешчара са бројним салашима, а с друге чувено Палићко језеро, бисер туристичке понуде овог краја. Близина граничних прелаза Хоргош и Келебија чини да је град природна спона са Мађарском и европском мрежом путева. Са околним местима град броји око 125.000 становника и четврти је по величини у Србији. Његову мултиетничку слику чине Срби, Мађари, Буњевци, Хрвати, Црногорци, Словенци и многи други. Административно обухвата

двадесет насеља, од Бајмока и Чантавира до Палића, Љутова и Таванкута.

## Град културе и духовности

Бачка лепотица одувек је словила за мултикултурни и мултиконфесионални центар читаве регије. У њој се преплићу различити уметнички и верски утицаји, о чему најбоље сведоче њени бројни споменици и храмови. Међу најпознатијим

грађевинама издвајају се Градска кућа, Градска библиотека, Зграда СДК, Палата Лазара Мамужића, као и Споменик цару Јовану Ненаду. Од сакралних објеката истичу се Саборна црква Светог Вознесења Господњег, Катедрала Свете Терезе Авилске, Франјевачки самостан, као и Мала синагога, једна од најлепших у овом делу Европе. На Палићу, надамок језера, налазе се и два знаменита верска здања: Православна црква Светог Димитрија и



Народно позориште

## Градска кућа

Градска кућа, грађена од 1908. до 1910. године по пројекту Марсела Комора и Дежеа Јакаба, представља прави драгуљ мађарске сецесије. Њене фасаде украшавају флорални орнаменти и керамички детаљи који је чине једном од најлепших грађевина не само у Суботици већ и у целој Србији. У њој се данас налази градска управа, а свечана сала, позната по уметничким делима и намештају, често је домаћин културних догађаја и концерата.



Градска кућа

Католичка капела Марије краљице света и Светог Урбана папе, које једнако посећују и верници и туристи.

## Манифестације и дух града

Гостопримство и ведар дух Суботичана огледају се и у бројним културним догађајима током године. Међу најпознатијим су: Фестивал европског филма „Палић“, Дужијанца, Међународни фестивал позоришта за децу, Ноћ музеја, Бербански дани, Етнофест, Guitar Open Festival, као и Светски дан сецесије. Свако од ових дешавања доноси нешто од шарма и духа града који живи на граници култура.



Градски парк

## Палићко језеро

Само осам километара од центра града налази се Палићко језеро. Чисте обале, ишчани сјрудови, бициклистичке стазе и уређене ишчачке руше чине га идеалним местом за одмор и рекреацију. Језерско блаво бојито минералима користи се у лечењу и рехабилитацији, а шемјераштура извора досиже 25°C. До Палића се стиже и возом. Железничка станица се налази свега десетак минута хода од језера, на линији Суботица–Сеједин, где дневно саобраћа ишчачи возова.



Палићко језеро (Фото: Михаило Богдановић)

## Богатство кулинарских укуса

Разноликост народа донела је и богатство укуса. У суботичким ресторанима сусрећу се српска, мађарска, буњевачка и аустроугарска кухиња. Најпознатији специјалитети су гулаш чорба, пилећи паприкаш, јела са роштиља, као и чувени фиш паприкаш припремљен од рибе из Палићког језера. Уз чашу вина са северобачких винограда, сваки залагај има укус традиције и топлине домаћина.



Пешачка зона

**Ј. Вебер**  
**Извор:**

Туристичка организација Суботице

Прегледач кола

# Важна карика у безбедности железничког саобраћаја

Служба прегледача кола или техничко-колска служба, како је називају на српским пругама, важна је карика са становишта безбедности у функционисању железнице као јединственог транспортног система. Историјски гледано, ова служба је почела да функционише оног тренутка када су прва возила почела да се котрљају по шинама. Прегледачи кола, поред свог редовног ангажовања морају владати и основама браварског, механичарског, а у неким случајевима и заваривачког заната. Да би се било које шинско возило могло кретати по шинама, пре самог покретања потребно је обавити визуелни преглед на самом возилу. То подразумева преглед механичких склопова, обртних постоља, ваздушних водова, вучних механизма, одбојника, вентила, терета на вагону. О детаљима који овај посао чине комплексним и одговорним, за наш лист је говорио Јовица Богданов, искусни прегледач кола, који је каријеру започео још 1990. године. Тада је у оквиру некадашњег ЖТО „Нови Сад“ расписан конкурс за школовање, односно, преквалификацију саобраћајних техничара у прегледаче кола. Школовање се организовало у Зрењанину, трајало је годину дана, а многи који су ишли на преквалификацију, путовали су из Београда, Панчева и осталих места дуж пруге Панчево–Зрењанин–Кишкиња.

„Посао који обављам веома је одговоран и један је од захтевнијих на железници. За нас, прегледаче кола, не постоје временски услови нити годишња доба када ћемо обавити прегледе композиција. Свака

гарнитура која има приспеће у станици мора се прегледати, а иста ситуација је и приликом отпреме. Често се дешава да на композицијама морамо поправљати терет, што значи да терет доведемо у стање које је било приликом утовара. Ово повлачи за собом и замену заштитних трака. Није редак случај да у току месеца из саобраћаја искључимо по неколико вагона, а разлози могу да буду: истекла ревизија, појава равних површина на точковима, оштећен механизам за вучу, неисправан ваздушни вод или кочиони цилиндри, смањена дебелина венца бандажа, дотрајале папуче за кочни механизам, неисправни вентили (код вагон цистерни), дотрајали патос или оштећена оплата вагона, механизми за отварање врата вагона и још неколико других разлога. Сваки дефект на свој начин може утицати на безбедно одвијање саобраћаја“, истиче Богданов.

Бити прегледач кола у Панчевачком железничком чвору некада је била „привилегија“, јер су ту могли радити само најбољи оперативци. Један од најпрометнијих чворова у бившој Југославији и данас има исту репутацију у Србији, захваљујући великим индустријским гигантима. Прегледачи кола доскора су имали и своја истурена места за преглед у ранжирној станици ХИП „Азотаре“ и ХИП „Петрохемије“, у Гранекспорту“, Индустрији стакла Панчево, Фабрици авиона, камионских приколица и металних конструкција „Утва“. За Рафинерију нафте Панчево важио је посебан режим за пријем, преглед и отпрему композиција.



## Радно мeстo љуно изазова

*У случају ванредног догађаја, међу људима који љискачу у љомоћ уђраво су љрећедачи кола. Знањем и искућвом чeстћо су усћевали да сћрече нежељене љоследице и маћтеријане шћећће. Цурење оћасних маћтерија из цистерни, обрушавање шћерейћа, љуцање ваздушних црева, намешћтање кочионих љајуча, љрећлед ућшварених сћивари, ванредни љревози, љраћење нарочићћих љошићљки, давање услова љревоза љод нећвољћним временским условима – само су део изазова са којима се љрећедачи суочавају док обављају свој љосао. Све наведено овај занайћћини усћћину друћачијим од остћалих.*

У случају кварова и одређених недостатака, на терен излазе мобилне екипе из железничких радионица, док се за озбиљније кварове вагони шаљу у Колску радионицу у станици Београд ранжирна у Макишу.

Јовица Богданов истиче да посао прегледача кола обавља са истом посвећеношћу и интересовањем као када је почињао да ради. Овај занат, препун изазова и занимљивих ситуација и данас има важну улогу у железничком транспортном систему.

Ј. Вебер



Кина тестира свој најбржи воз на свету – CR450

# Воз постигао брзину од 450 километара на час



Најбржи електрични моторни воз на свету CR450, започео је пробне вожње на брзој железничкој линији од Шангаја до Ченгдуа, где је постигао брзину од 450 километара на час. Прототип воза CR450, представљен крајем прошле године, подвргнут је бројним тестирањима по свим техничким параметрима, укључујући и постизање максималне брзине од 450

километара на час. У завршној фази тестирања овај брзи воз мора да пређе 600.000 километара, пре него што добије дозволу за комерцијални превоз путника. Захваљујући аеродинамичким и структурним унапређењима, брзи воз достиже убрзање од 350 километара на час за само четири минута и 40 секунди. То је 100 секунди брже него код постојећих

Fuxing EMU возова, којима је потребно 6 минута и 20 секунди да достигну исту брзину. У поређењу са претходним моделом CR400, воз CR450 има дужи и аеродинамичнији нос од 15 метара, висина воза је смањена за 20 центиметара, а маса за 50 тона. Овим иновацијама у дизајну, аеродинамични отпор је смањен за 22 процената. Пројекат CR450, покренут 2021. године, већ је донео револуционарне резултате. Његов прототип, представљен крајем прошле године, поставио је нове светске рекорде приликом тестирања, укључујући и максималну брзину од 453 километара на час током једне пробне вожње. Тиме је Кини осигурао константно глобално лидерство у технологији возова за велике брзине. Циљ развоја кинеског транспортног сектора је ефикасни путнички саобраћај и несметан ток робе. Ова земља изградила је највеће светске мреже брзих возова и аутопутева, што чини део интегрисане транспортне инфраструктуре која сада укупно износи преко 6 милиона километара.

Љ. Богдановић  
Извор: www.cgtn.com

Револуција на шинама у Чешкој

# Пуштен први путнички воз без машиновође

Чешка је пустила у саобраћај први европски путнички воз без возача на отвореној железничкој прузи. Гарнитура користи вештачку интелигенцију (AI) за контролу и детекцију препрека. Први аутономни воз „Едита“ саобраћа у Копидлну. Воз, који је развила технолошка компанија AŽD Praha, користи камере, ласерске скенере и вештачку интелигенцију за откривање препрека и безбедну навигацију. За разлику од предходних аутономних возова који су саобраћали само у затвореним системима попут метроа, „Едита“ савладава услове из стварног света као што су време, животиње и непредвидиве ситуације.



Технологија коју воз користи заснована је на Европском систему за управљање возовима (ETCS). AŽD Praha је уложила више од осам милиона евра у пројекат који је подржала Европска унија, а воз за сада

саобраћа сваког првог викенда у месецу.

В. Гојић Вучићевић  
Извор: Србија данас

Из ризнице Железничког музеја

# Ликовни дијалози индустријског пејзажа – Хутер и Зламалик осликавају живот Ложионице



Уметничка ризница Железничког музеја чува две слике које интимно доживљавају и интерпретирају Београдску ложионицу, кључни индустријски комплекс: „Ложионица“ Антона Хутера и „Оправка локомотиве“ Матије Зламалика. Ова два дела пружају изузетну прилику за компаративну анализу која дочарава овај индустријски простор.

Текст који следи представља промишљену конјункцију два уметничка виђења овог комплекса. Обојица уметника, стасали у првој половини 20. века, прошли су кроз формално уметничко образовање у Београду, али су њихови индивидуални развојни путеви и афинитети обликовали различите приступе истом мотиву, нудећи вишеслојно разумевање индустријског наслеђа кроз призму ликовне уметности.

## Уметнички профили: Трагом поетског реализма и класичног жанра

Лирски интимиста индустријског пејзажа, Антон Хутер (1905–1961), рођен је у Цриквеници, а детињство је провео у Трсту, Риједи и Земуну. Уметничко образовање стиче у Београду на Уметничкој школи (1923–1927), где су му значајни педагози били Милан Миловановић, Петар До-

бровић и Љуба Ивановић. Кратко усавршавање у Паризу 1928. године у атељеу Андреа Лота било је пресудно за његово окретање ка интимизму и поетском реализму. Хутер је био активан учесник у уметничком животу Београда, члан групе "Облик" од 1929. године, која је тежила аутономији уметничког израза. Учествовао је на значајној "Божкоташкој изложби" групе "Живот" 1936. године, показујући своју критичку позицију према уметничким установама тог времена. Током Другог светског рата био је ангажован у пропагандном одељењу Врховног штаба НОБ-а. После рата, посветио се педагошком раду као професор на Академији примењених уметности у Београду од 1948. године.

Матија Мате Зламалик (1905–1993) рођен је у Сарајеву. Након завршетка Уметничке школе у Београду 1935. године, где су му преносили знање афирмисани уметници Милан Миловановић, Иван Радовић, Бета Вукановић и Љубомир Ивановић, Зламалик је активно учествовао у уметничком животу Београда. Био је члан групе "Независни уметници", која је тежила слободи изражавања и алтернативним формама деловања на уметничкој сцени. Зламалик је остварио знатан допринос

у области примењене уметности, креирајући иконичне дизајне за поштанске марке, новчанице и плакате, укључујући и прве послератне југословенске новчанице и грб Србије. Његов рад у овој области био је међународно признат. Од 1949. године радио је као предавач на Академији примењених уметности у Београду, преносећи своје знање на нове генерације уметника. У свом ликовном стваралаштву био је наклоњен класичним жанровима и интимистичком сликарству у традицији европског модернизма.

А. Хутер

## „Ложионица“ Антона Хутера: Студија светлости и геометрије

Хутерова "Ложионица" представља визуелно промишљену студију унутрашњег амбијента ложионице. Композиционо, слика је организована око централно постављених локомотива, чија масивност и геометријска сложеност доминирају простором. Перспектива је контролисана, води поглед посматрача кроз халу, али без наглашавања динамике кретања. Светлост игра кључну улогу у обликовању атмосфере: филтрирана кроз високе прозоре, она обасјава површине стварајући меке прелазе и наглашавајући материјалност метала и опеке. Хутерова палета је префињена и уздржана, са доминацијом тонских градација сиве, браон и бледоплаве, што доприноси осећају спокоја и унутрашње тишине, упркос индустријској функцији приказаног места. Присуство људских фигура је минимално и функционално – они су део сцене, али нису у фокусу наратива. Њихова мала размера у односу на машине подвлачи импозантност индустријског окружења. У стилском смислу, Хутер се ослања на вешт цртеж и реалистичне приказе форми, али са дозом лирске интерпретације која превазилази пуку документарност.



М. Зламалик

## „Оправка локомотиве“ Матије Зламалика: У хронци индустријског живота

За разлику од Хутера, Зламаликова "Оправка локомотиве" уводи нас у динамичан центар радне активности. Композиција је фокусирана на интеракцију између радника и локомотиве, са наглашеним дијагоналним линијама које сугеришу акцију и покрет. Светлост је директнија и интензивнија, концентришући се на зоне рада и истичући напоре фигура. Колорит је богатији и контрастнији, са топлим тоновима људске коже и црвених елемената локомотиве који се издвајају из претежно сивог и браон окружења. Фигуре радника су детаљније приказане, са индивидуалним карактеристикама и ангажованим у процесу поправки, што уводи наративни елемент у слику. Зламаликов реалистички приступ је директнији, са видљивим потезима четкице који доприносе осећају животности и непосредности. Фокус је на људском

труду и вештини у савладавању машине, што осликава активну улогу човека у индустријском процесу.

Поредећи ове две слике у контексту Београдске ложионице, постаје јасно да сваки уметник бележи различите аспекте живота овог комплекса. Хутер се фокусира на простор као такав, на његову атмосферу и на монументално присуство индустријских гиганта унутар њега, евоцирајући осећај трајања и историје. Зламалик, са друге стране, у центру пажње има људску активност, радни процес и динамику односа између човека и машине, бележећи свакодневни живот и пулс Ложионице.

Кроз различите уметничке приступе и сензибилитете, ови уметници нам омогућавају да промишљамо о значају Београдске ложионице као места рада, напретка и важног сегмента колективног сећања града. Њихове визуелне нарације постају драгоцене сведочанства једног времена, обogaђујући наше разумевање индустријског наслеђа и његовог места у културном идентитету Београда.

## Ј. Колунџија С. Вуковић

### Библиографија:

Л. Трифуновић, *Лексикон уметника Југославије*, Просвета, Београд, 1987.  
С. Живковић, *Српско сликарство XX века*, Савре-

мена школа, Београд, 1975.

М. Б. Протић, *Модерна у српској уметности*, Нолит, Београд, 1970.

В. Ристић, *Анџон Хуџер*, Галерија уметности, Приштина, 1988.



Успон железнице у Зрењанину

# Четири пруге зрењанинске

Како је Пожаревачки мир 1718. године означио повлачење Турака и почетак двестогодишње власти Хабсбурговаца, јавила се потреба да се на опустелом простору насели становништво. Осим Срба који су на простору данашњег Зрењанина живели још од средњег века, власти насељавају Немце, Румуне, Мађаре, Италијане, чак и Каталонце. Одмах по ослобађању од Турака, аустријске власти започињу обимне радове на исушивању до тада мочварног терена и тако почиње привредни успон Великог Бечкерек, како се овај град у прошлости звао.

Прву школу град је добио 1722. године, а већ 1745. године Себастијан Крацајзен отвара први индустријски погон у граду – пивару. Статус трговишта Велики Бечкерек добио је 1769. године, а 1779. постао је седиште Торонталске жупаније. Почетком деветнаестог века, 1832. године, стекао је статус слободног краљевског града.

У таквим условима, привреда почиње убрзано да се развија. Занатство цвета, а подручје је познато и по трговини житом. У граду ничу индустријски погони. Велики пожар почетком деветнаестог века изменио је лице града јер су, после њега, започети радови на изградњи неких од најзначајнијих грађевина као што је данашња Градска кућа. Прво јавно осветљење град је добио већ 1832. године. Овакав убрзан привредни и културни развој изискивао је изградњу најзначајнијег вида саобраћаја тог доба – изградњу железнице.



Стара станица у Зрењанину  
Извор: <https://rail4v4.com/sr/rail4v4-sites/zeleznicka-stanica-zrenjanin-veliki-beckerek>

## Велики планови за Велики Бечкерек

Суштину угарске железничке политике 1867. године чинила је изградња 25 приоритетних пруга, од којих је једна била и Будимпешта–Панчево, која би пролазила кроз Велики Бечкерек. У ствари, планирано



Зрењанин XIX век, Фонд Железничког музеја

је да се настави градња пруге од Кикинде до Панчева, а за њену изградњу се, током шездесетих и седамдесетих година XIX века, залагала компанија St.E.G. (Staats-Eisenbahn Gesellschaft). Седамдесетих година поново је актуелизовано питање изградње источне пруге, а ова компанија се и даље залагала за идеју из 1855. године, тачније, за изградњу линије Беч–Будимпешта–Сегедин–Темишвар, која би, краком од Сегедина, преко Кикинде, Великог Бечкерек и Панчева била повезана са Балканом и даље са Истоком.

Бечка компанија је у Торонталској жупанији имала безрезервну подршку будући да су колски путеви били лоши, а водени преоптерећени. Осим тога, цена превоза је варијала, а железнички транспорт је сматран за стабилан и, свакако, јефтинији.

Но, 1873. године установљена је нова државна политика градње железница по којој су планиране пруге подељене у две групе: главне и локалне. У прву групу стављена је пруга Будимпешта – Земун јер је одлучено да се веза са Балканом гради овом трасом, а у другу железница Велика Кикинда – Велики Бечкерек. Како је St.E.G. имао огромну подршку у Торонталској жупанији, једна група жупанијских посланика упутила је Парламенту предлог резолуције закона о градњи пруге. Пре-длог је одбијен с образложењем да су у току преговори о прикључењу на српску и турску железницу. Нешто касније упућена је још једна делегација која је добила нека обећања, а убрзо се у Великом Бечкереку појавио представник једне енглеске же-

лезничке компаније и предложио два модела за градњу пруге: шкотски модел који је подразумевао акционарско друштво без државних субвенција и каматних гаранција и алзашки модел који је означавао градњу путем самодоприноса уз државне субвенције и каматне гаранције.

Будући да је преостала само могућност градње путем самодоприноса, у јануару 1877. године Жупанијска скупштина донела је једногласну одлуку да се из Фонда за јавне радове издвоји 600.000 форинти у виду 300.000 форинти годишње, које би биле уступљене предузимачу. Но, овај план је оспорило надлежно министарство будући да је већ донета одлука да ће се главна пруга која ће Будимпешту повезати са Београдом градити преко Земуна.

## Градња пруге Велика Кикинда – Велики Бечкерек

Након што је у децембру 1881. године одобрен закон о градњи пруге и пошто су фирма „Deutsch und Naas“, Мађарска земаљска банка и жупан Торонталске жупаније Ерне Даниел потписали споразум, 8. јануара 1882. године одржана је, у Будимпешти, оснивачка седница „Железничког акционарског друштва Велика Кикинда – Велики Бечкерек“. Убрзо је прихваћен пројекат и све је било спремно за почетак изградње прве пруге на подручју Торонталске жупаније, односно прве железнице у Великом Бечкереку. Пруга је грађена без већих проблема и већ је 8. јула 1883. године била завршена и предата

саобраћају. Пруга нормалног колосека у дужини од 76,7 km имала је осам станица опремљених у типским станичним зградама у складу са Законом из 1881. године, што је значило да су сви објекти морали да буду скромни, а од материјала коришћеног за изградњу станичних зграда коришћена је опека, док су други објекти грађени од ћерпича.

Тако је и прва бечкеречка железничка станица била скромна. Реч је о приземном објекту са подрумом који одговара четвртој категорији станичних зграда. У згради су се налазиле чекаоница са билетарницом и канцеларија, као и службени стан. Ова зграда била је у употреби десет година.

## Даља изградња пруга

Године 1885. основано је ново друштво под називом „Торонталске вициналне железнице“, којим су руководили најугледнији људи Торонталске жупаније. Акционари овог друштва били су становници жупаније, али и општине преко чијих територија су прелазиле пруге и поједини племићи. С временом, ово друштво је управљало најгушћом железничком мрежом на тлу Баната преузевши у једном тренутку све пруге које су прелазиле преко територије жупаније. Постоји податак да је 1899. године компанија поседовала шест пруга у укупној дужини од 353 km.

Две године по оснивању, 1887, друштво је примило концесију за градњу пруге Велики Бечкерек – Пардањ (данашња Међа) са огранком од Сечња до Маргите. Године 1889. саобраћају је предата пруга нормалног колосека Велики Бечкерек – Модош (данашњи Јаша Томић), а, истовремено и крак у дужини од 3 km до Пардања. Деоница Маргита – Вршац такође грађена у режији „Торонталских вициналних железница“ завршена је и предата саобраћају 1891. године. Тиме су железницом спојена два важна банатска привредна центра, Вршац и Велики Бечкерек, што је допринело њиховом даљем привредном и културном развоју.

Стара железничка станица у Великом Бечкереку више није задовољавала потребе железничког саобраћаја, па је било неопходно изградити нову. Нова станица изградња је на обали Бегеја, на позицији која је одговарала индустријској зони града. Била је то једносратна зграда грађена по типском пројекту. У приземљу су се налазиле просторије за путнике, као и службене просторије, док су на спрату били службени станови. Једно време функционисала је паралелно са првобитном железничком станицом.



Станица Зрењанин Фото: И. Јовичић Ђурчић

## Велики Бечкерек постаје велики железнички чвор

Још 1885. године општинство торонталске жупаније поднело је Муниципији молбу за градњу пруге која ће Велики Бечкерек повезати са Панчевом. Прихваћена је понуда једног минхенског друштва, а заинтересоване општине биле су у обавези да плате 6.000 форинти по километру пруге. „Торонталске вициналне железнице“ добиле су дозволу за све преградње у вези са градњом ове пруге. Нису све општине биле срећне због градње, тако је Орловат одбио да допринесе суму, у Уздину је физички ометана градња, а у Црепаји је избила крвава побуна. Са друге стране, Томашевац је 1892. године допринео 30.000 форинти, те је одлучено да се железничка станица изградити у Томашевцу. Уз све тешкоће, пруга је за теретни саобраћај предата 1893. године, али само до моста на Тамишу, да би 8. априла 1894. године свечано била предата и за путнички саобраћај.

Од 1895. до 1898. године грађена је једина пруга уског колосека на територији Баната која је повезивала Велики Бечкерек са Црњом и Кларијом. Пругу дугу 67,6 km

је за потребе свог имања градио гроф Чекоњић преко управе „Торонталске вициналне железнице“. Ова железница полазила је од станице Велики Бечкерек – Обала Бегеја и пролазила кроз центар Великог Бечкерек. Ова пруга је 1899. године спојена са Жомбољом. Од почетка, пруга је у центру града правила гужве и представљала сталну опасност од пожара, али је измештена тек 1932. године.

Изградња нових пруга и интензивирање железничког саобраћаја довели су до нових грађевинских захвата на станици Велики Бечкерек – Обала Бегеја, тачније данашњој зрењанинској железничкој станици. Тако је 1899. године станица добила свој данашњи изглед, а изградњене су и нове околне зграде и магацини.

Постоји податак да су 1911. године у Великом Бечкереку радиле три станице и четири стајалишта. Како је шећерана изградња 1910. године, појавила се потреба за изградњом станице Зрењанин фабрика. Типски објекат станице са једносратним централним делом и два приземна анекса са леве и десне стране изграђен је 1912. године.

И. Јовичић Ђурчић



Зрењанин фабрика, Фото: И. Јовичић Ђурчић

Млади уметници и железница

# Расписан 42. ликовни конкурс „Железница очима деце 2025“



„Железнице Србије“ ад у чијем је саставу Железнички музеј расписале су традиционални ликовни конкурс „Железница очима деце 2025“ и позвале све основце, предшколце, полазнике ликовних радионица и атељеа из целе Србије да и ове године учествују на јединственом ликовном железничком конкурс у региону.

Право учешћа на Конкурсу имају деца узраста до 14 година. Радови треба да одражавају самосталан, аутентичан дечји ликовни израз, остварен применом различитих ликовних техника: оловка, туш, темпера, гваш, акварел, акрилне боје, колаж, комбиноване технике, на папиру величине до блока бр. 5.

За конкурс може да се пошаље највише 20 радова по установи.

Тема овог традиционалног ликовног конкурса отворена је за све креативне интерпретације из света железнице као што су: возови, локомотиве, вагони, пруге и станице, живописни пејзажи, железнички предмети попут капе, лопарића, фењера, сатова, сусрети са

људима који раде на железници – све оно што симболише путовања, склапање међусобних веза и пријатељстава. Толико разноврсних моти-ва може се наћи само на железници, зато и не чуди што је она увек била и остала неисцрпна инспирација уметничког лико-вног стваралаштва.

Железнички музеј више од четири деценије организује овај конкурс и окупља хиљаде малишана који својим цртежима, одабиром боја и разиграном дечјом маштом изражавају своје виђење железнице, њен зачај, лепоту путовања. Основни циљ ове „дечје ликовне смотре“ јесте да се сачува бар део њихових мисли везаних за доживљај пруге, возова и људи на железници. У времену када је доминантан утицај електронских медија, циљ нам је да најмлађима понудимо што више комуникације са вршњацима, у заједничким дружењима и креативним надметањима. Учествујући на оваквим изложбама деца имају прилику да развијају креативност и самопоуздање,

подстиче се њихово слободно изражавање и добијају прилику да покажу свој рад пред другима, што их додатно мотивише да даље раде, истражују и ставарају. Истовремено, добијају прилику да виде радове својих вршњака и уче из њих, као и да се сусретну са различитим уметничким стиливима и техникама.

Из године у годину, дечји ликовни конкурс „Железница очима деце“ промовише дечју уметност и стваралаштво као важан сегмент образовања и друштва у целини, доприносећи култури заједнице и њеном обогаћивању.

Награђени и одабрани радови овогодишњег конкурса биће изложени у Галерији Железничког музеја од 15. децембра 2025. до 16. јануара 2026. године, као и у виртуелној галерији на веб-презентацији Друштва: <http://www.zeleznicesrbije.com/zeleznica-ocima-dece/>, где се могу пронаћи и све информације о пропозицијама Конкурса.

Б. Гордић

Планинарско друштво „Железничар 1948“ Београд

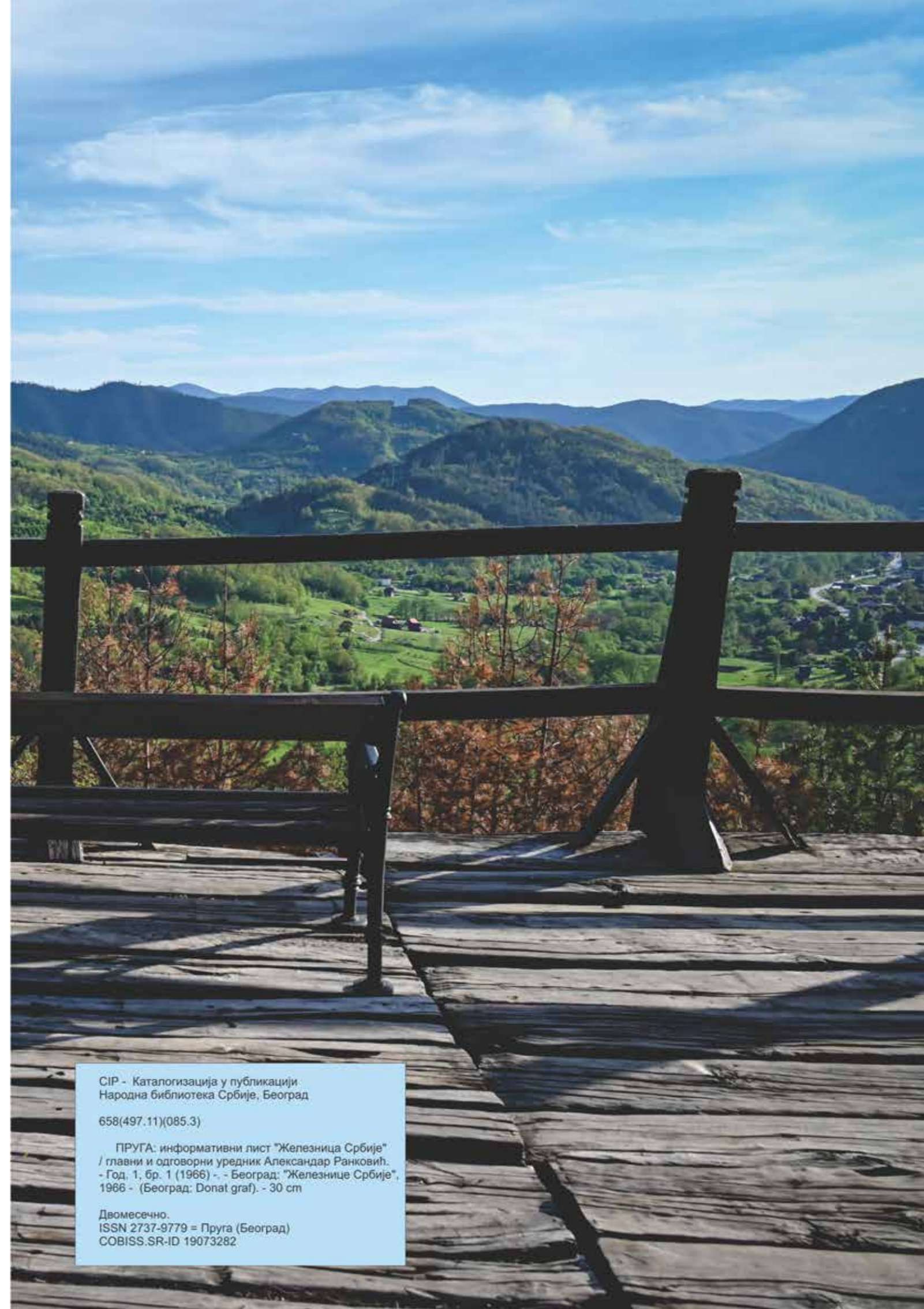
## Реализоване бројне акције током јесени

Београдско планинарско друштво „Железничар 1948“ једно је од најактивнијих не само у Србији већ и у региону. Многбројне акције, занимљиве дестинације уз наративно надарене професионалне водиче, све су то особености спортског колектива изниклог из нашег саобраћајног система. Током октобра, планинари београдског „Железничара“ реализовали су велики број пешачких тура по обронцима Јелице, Маљена, Равне горе, Космаја и Суворора. Упоредо су организоване акције у Мађарској, а како смо сазнали у Клубу, било је довољно времена и да се освоје захтевни висови Олимпа и Велебита, те на кратко сиђе до Плитвичких језера.

До истека ове календарске године планирано је још десетак акција, док ће

у званичном програму за 2026. годину бити и неких нових дестинација. Када су у питању едукативни програми у вези с овом спортском дисциплином, њих су у минулом периоду стандардно спроводили чланови београдског друштва „Железничар 1948“. Основна обука о знањима и вештинама планинарења изводила се у складу са актуелним планом и програмом Комисије за обуку и усавршавање у планинарству. Због показаног интересовања и позитивног мишљења досадашњих полазника, друштво ће наставити са организовањем планираних активности све до краја месеца. Заљубљеницима у природу током новембра на располагању је био планинарски дом „Богољуб Ђурић“ у Овчар бањи.

Ј. Вебер



CIP - Каталогизација у публикацији  
Народна библиотека Србије, Београд

658(497.11)(085.3)

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

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

