

н р ж р а





TRACE

TRACE GROUP HOLD PLC

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

e-mail: tracegroupsrb@trace.bg

www.tracebg.com

Нека нас светлост Божића инспирише да идемо напред са мудрошћу,
захвалношћу и добротом!

Срећни и благословени новогодишњи и божићни празници!



Сињали будућности

Година за нама била је још један корак у дугом и захтевном процесу обнове српских железница. Иако бенефици великих инфраструктурних захвата на нашој колосечној мрежи нису били видљиви у први мах, данас је већ и лаицима јасно да се у Србији и паралелно тради и ствара оно што је свакој модерној железници неопходно. Поуздана инфраструктура, савремени системи управљања и квалитетан возни парк. Центријализација управљања кроз обједињавање безбедносних и надзорних функција у диспетчерском центру наомак центра тради, није само технолошки искорак, већ предуслов за ефикасан, и безбедан железнички систем. У Макишу се не обнавља само стара зграда, тамо се тради јединствени централни сервер који ће уједначеним ритмом обухватити све пруге, од регионалних деоница до брзог коридора на северу. Тај ритам увелико се осећа на модерној двоколосечној прузи ка Суботици, а од фебруара наредне године, „свржаће“ даље кроз бананску равницу до Будимешће. Новим међународним коридором према централној Европи враћили смо возу некадашњи значај. Променили смо навике путника и истовремено остворили простор за већу мобилност и снажнију привреду. Савремене генерације „Флиршових“ гарнитура удахнуле су комфор, поузданост и тишину. Железница није више тема носилације. Постала је реалност садашње шренушка. Са сињалима будућности, у нову годину улазимо аисолуно сиремни да преузмемо улогу која нам припада. Са вером и самопоуздањем да ћемо бити бржи, безбеднији и технолошки зрелији него икада.

Александар Ранковић
Главни и одговорни уредник

ИНФОРМАТИВНИ ЛИСТ "ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ" АД



У овом броју:



4-6

Бранко Стаматовић, директор Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије

„Добро пази – воз наилази!“

7-8

Горан Аџић, в.д. генералног директора „Железнице Србије“ ад

Седам и по деценија железничке баштине



9-11

Љубиша Пејичић, в.д. генералног директора Акционарског друштва за железнички превоз путника „Србијавоз“

Крупним корацима ка модерној железници Балкана



12-13

Матеј Закоњшек, директор Сталног секретаријата Транспортне заједнице

Дух сарадње и заједништва пре свега



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

Тираж
3.000 примерака

Лист је бесплатан

Штампа
DONAT GRAF DOO GROCKA



Бранко Стаматовић, директор Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије

„Добро пази – воз наилази!“



Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја

Несреће на путно-пружним прелазима у највећем броју случајева завршавају се смртним исходима и великим материјалним штетама. Статистике у свим европским земљама, па и у Србији, показују да су кривци за готово 95 одсто несрећа учесници у друмском саобраћају. О новој националној кампањи за безбедност на путно-пружним прелазима разговарамо са Бранком Стаматовићем, директором Агенције за безбедност саобраћаја Републике Србије.

„ПРУГА“: Када је зайочетиа и шта је био кључни моћив за њокрејтање кампање „Добро пази – воз наилази!“ и који су главни циљеви кампање?

Кампања „Добро пази – воз наилази!“ је започета крајем новембра и трајаће до краја године, а цео пројекат трајаће три месеца. Прва фаза пројекта обухватила је истраживање како и на који начин се дешавају несреће на пружним прелазима, анализирали су карактеристични случајеви и на основу тога смо одредили поруке кампање, која је покренута како би се смањило број несрећа на путним прелазима које настају због непоштовања саобраћајне сигнализације. Главни циљ кампање јесте да се упозоре учесници у саобраћају о ризику и о опасностима приликом преласка пута преко пруге, да се информишу о брзини кретања воза, дужини воза, зауставном путу, да се фактички „подсети“ свега онога што су учили када су полагали вођњу: да имају троугао прегледности, да су путни прелаз иако немају рампу обележени Андријиним крстом и осталим знацима сигнализације.

„ПРУГА“: На који начин се реализује кампања и на које учеснике у саобраћају је посебно усмерена? Како едукујеће најрањивије групе – младе возаче, бициклизисте, пешаке, децу и да ли је кампањом обухваћена и обука професионалних возача (аутобуса, камиона), с обзиром на то да они често учествују у саобраћају на прелазима?



Реализација кампање обухвата обилазак пружних прелаза, упозоравање грађана и разговор са грађанима на тим путним прелазима, активности на друштвеним мрежама, активности у медијима, заједничке активности са партнерима у пројекту и локалном самоуправом. Снимљен је радијски спот који се емитује на свим популарним радио-станицама.

Када је у питању едукација, сваки предшколац и првак добија књижицу „Пажљивкова правила у саобраћају“, у којој постоји и део о безбедном преласку пруге, бојанку, прслук, држимо семинаре

Према подацима Агенције за безбедност саобраћаја, на пружним прелазима годишње ствара 6-7 особа, више од 60 људи буде повређено. У последњих пет година поинуле су 33 особе, а 279 је повређено. Анализе показују да се највећи број незгода на путно-пружним прелазима деси збој пролска исцод сцушћених браника, иинорисања свейлосне и звучне сијнализације, преласка без смањења брзине или заустављања.

Годишње се поломи или украде више од 1.000 браника и полу-браника, што додатно повећава ризик. Последице судара с возом су најчешће тешке јер збој масе и зауставној љушта избјегивање ударца је јошвено немојуће.

за учитеље и васпитаче, за средњошколце имамо такође одличне радионице – ангажовали смо човека који је остао инвалид у саобраћајној несрећи, који им држи радионице и прича о свом искуству. Када су у питању професионални возачи, они су од 2020. године у обавези да сваке године обнављају професионалну лиценцу и то је усаглашавање са прописима Европске уније и мора да се спроведе. Обнова лиценце подразумева присуство једнодневном семинару ради унапређења знања из области саобраћаја.

„ПРУГА“: Највећи број несрећа настаје збој невошћовања сијнализације и ризичној њонашања возача. На који начин се кажњава невошћовање саобраћајних ѡройиса на прелазима и да ли сматрајте да су казне адекватне?

Од 2009. године када је донет Закон о безбедности саобраћаја на путевима до данас, јасно се види пад у броју страдалих у саобраћајним незгодама, с тим што се последњих четири, пет година бележи стагнација. Новчане казне 15 година нису мењане



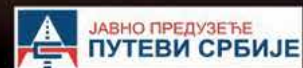
Република Србија
Агенција за безбедност саобраћаја



ДОБРО ПАЗИ, ВОЗ НАИЛАЗИ!



Министарство грађевинарства,
саобраћаја и инфраструктуре



и ако узмемо у обзир инфлацију, као и могућност да се плати у року од осам дана, па се добија преполовљен износ, казне немају очекивани ефекат.

У припреми је нови Закон о безбедности саобраћаја на путевима, где ће бити предложено, између осталог, и повећање казни. Кажњавање само по себи нама није циљ, али јесте, нажалост, једини начин да се превентивно делује на узроке

саобраћајних незгода. Примера ради, најбезбедније земље у Европи, ако узмемо у обзир ризик од смртог страдања, јесу Норвешка и Шведска. Тамо су казне енормне и дају очекиване резултате.

„ПРУГА“: Пракса у свету је указала да су без обзира на техничка решења и ниво опремљености ушћно-уружних џрелаза веома важне националне и међународне едукацивне



кампање за подизање свесности о безбедности на људно-људским прелазима. Српске железнице су још од 2009. године укључене у кампању ILCAD (International Level Crossing Awareness Day), коју организује Међународна железничка унија. Како оцењујете сарадњу са српским железницама и локалном самоуправом када је реч о унапређењу безбедности на људно-људским прелазима и подизању свесности о безбедном понашању?

Кампању под слоганом „Добро пази – воз наилази!“ покренули смо у сарадњи са Инфраструктуром железнице Србије, Министарством грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Министарством унутрашњих послова и ЈП „Путеви Србије“. Само заједнички можемо утицати на подизање свесности у саобраћају и допринети бољој безбедности свих учесника у саобраћају. Агенција има националну базу података о незгодама, железница има своју базу, тако да ћемо имати довољно података за статистичку анализу у наредном периоду. А свакако ће добро доћи и ваша медијска подршка кроз извештавање и праћење кампање.

„ПРУГА“: Сви људно-људски прелазни на мрежи српских људских путева су обезбеђени: неки људским, а неки активним системима осигурања. Најфикаснији начин за превенцију несрећа на људно-људским прелазима свакако је дивелација изградњом надвожњака или подвожњака. Таква решења, нажалост, нису увек ојављена нишом извођача, а изискују високе материјалне издаци. Шта Ви, као саобраћајни инжењер, сматрајте да може да доведе до повећања безбедности, осим спровођења националних едукативних кампања?

Брзе саобраћајнице су класичан пример тога. Постављени су кружни токови да би остали у нивоу, да би смањили цену, а опет изграђена је саобраћајница која је и брза и безбедна. Направљена је апликација, рецимо, прати се где су незгоде и онда полиција на основу прегледа незгода, на основу прекршаја, поставља патроле

на тим местима или видео-надзор и реагује.

То није могуће испратити увек и свуда и зато упоредо мора да се ради на едукацији.

Најтеже је мењање свесности одраслих, што захтева континуитет. „ПРУГА“: Који су љанови Агенције за наставак кампање и љанирајте ли неке конкретне активности у наредном љериоду ради унапређења безбедности на људно-људским прелазима?

За наредну годину планиране су кампање усмерене ка деци, младима и возачима под дејством алкохола и возачима који прекорачују брзину.

Тренутно је у изради Акциони план националне стратегије безбедности саобраћаја у који ће бити укључено преко 30 институција са својим активностима, како бисмо достигли тај национални циљ да се смањи број смртно страдалих и повређених за 50 одсто и постигне НУЛА погинуле деце до 2030. године, тзв. „Визија нула“. Апсолутни приоритет и нешто на чему радимо сви заједно јесте да ниједно дете не изгуби живот у незгодама до 2030. године.

Оно што посебно охрабрује јесте да је „Инфраструктура железнице Србије“ у сарадњи са Министарством грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре направила план како ће и на који начин опремити пружне прелазе у наредне три године – од 2026. до 2028. године

„ПРУГА“: Која би била Ваша кључна љорука возачима и љанацима када је у љишању љонашање на људно-људским прелазима?

Поштовање сигнализације није ствар избора, већ одговорног понашања у саобраћају! Апелујем на све возаче да обавезно зауставе возило испред прелаза, да поштују светлосну и звучну сигнализацију и да НИКАДА не прелазе пругу када је воз у видокругу или су рампе спуштене!

РАМПА НИЈЕ ПРЕПРЕКА, ОНА ТИ ЧУВА ЖИВОТ!

Б. Гордић
Н. Аврамовић



Горан Аџић, в.д. генералног директора „Железнице Србије“ ад

Седам и по деценија железничке баштине



У времену модернизације, инфраструктурног и транспортног повезивања, железничка индустријска баштина спаја прошлост, садашњост и будућност, представља синергију технолошког прогреса и културног наслеђа, постаје део колективног памћења и идентитета.

О Железничком музеју као чувару наслеђа, о железничком здравству, али и железничком интегралном транспорту разговарали смо са вршиоцем дужности генералног директора „Железнице Србије“ ад Гораном Аџићем.

ПРУГА: У њој експоната неколико година досија је урађено на афирмацији железничкој културној наслеђа и промоцији техничке баштине. Поводом обележавања седам и по деценија постојања Железничког музеја остворена је прва репрезентативна изложба уметничких слика Василија Резникова из Фонда Железничког музеја. Овај јубилеј био је и повод да „Пошта Србије“ изда њихову поштанску марку „Музејски експонати – 75 година Музеја железнице“. Током јесени изузетно је била зајажена изложба „Ложионица: У јојоу од 1925“, која је рађена њоводом остварања старог ложионичког комплекса у Београду. Која је стваријеија развоја Железничког музеја у наредним годинама?

Историјски значај овог важног железничког комплекса, али и вредна архивска документација коју Железнички музеј поседује, природно су се наметнули као могућност за заједничку сарадњу привредних друштава „Ложионица“ д.о.о и „Железнице Србије“ ад, тј. Железничког музеја у саставу. Обележавање стогодишњице изградње Ложионице и свечано отварање реконструисаног ложионичког комплекса важан је допринос очувању културе и индустријске баштине, али и снажан економски и друштвени покретач који повезује уметност, науку, технологију и бизнис, отварајући простор новим креативним идејама и могућностима за запослење младих.

Железнички музеј је различитим изложбеним и излагачким активностима, учешћем у све већем броју културних манифестација, као и активнијом сарадњом са осталим музејима постао „видљивији“ у последњих неколико година, приступачнији јавности. Приоритетни задаци у наредном периоду били би модернизација изложбеног и излагачког простора, дигитализација Фонда, првенствено архивске документације, потом израда виртуелне туре, заштита и рестаурација техничке баштине, још активнија медијска промоција, али и стручно усавршавање запослених.

Не треба заборавити ни на Одељење узаних пруга у Пожеги, које последњих неколико година бележи све већу посећеност. С обзиром на то да велики број посетилаца чине странци, ове године урађене су двојезичне табле за предмете из Техничке збирке и

постављене уз експонате на отвореном. Табле су информативног карактера, садрже важне техничке карактеристике предмета и опште информације на српском и енглеском језику. Унутрашњост реплике типичне станичне зграде узаних пруга, са аутентичном чекаоницом и шалтером за продају карата, такође је уређена новим паноема, на којима је приказан историјат развоја Одељења узаних пруга у Пожеги.

ПРУГА: Прошло је нешто више од јодину дана како је новоизрађени контејнерски терминал ЖИТ-а у Макишу почео са радом. Захваљујући модернизацији њоново је постојао важан функционалан део логистичке мреже у Србији. Како оцењујете тренутно половање Железничког индустријског терминала?

Након дугогодишњих проблема у пословању, ЖИТ је у фази финансијског опоравка и ради у пуном капацитету. Успостављена је сарадња са глобалним лидерима у контејнерском транспорту. Ако се посматрају параметри за последња два месеца, обави се преко 5.000 манипулација контејнерима, што је са постојећом механизацијом и бројем запослених близу процењеног максимума од 6.000. Бележи се и повећање броја возова, посебно од августа, а реализација планираног проширења складишне плоче и обнова претоварне механизације у наредном периоду могли би да резултирају додатним повећањем обима рада.

ПРУГА: Завод за здравствену заштитну радника „Железнице Србије“ је медицинска установа која нуди широку спектар здравствених услуга и њура свеобухватну, индустријску, ефикасну и квалитетну здравствену заштитну железничарима, члановима њихових њородица и дружим корисницима, а све захваљујући набавци најмодерније опреме за дијагностичку и професионалном медицинском кадру. Да ли Завод у њерсејиви може да ѡперације у здравствену установу секундарног нивоа?

Брига о здрављу железничара, посебно извршног особља, пресудна је за безбедност саобраћаја и зато Завод за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ има веома важну улогу у железничком сектору. Уз подршку „Железнице Србије“ ад као оснивача и ресорног министарства Завод је у протеклих неколико

година купио најмодернију опрему која обезбеђује прецизну дијагностику, реновиране су амбуланте, како у Београду, тако и у другим градовима, урађена је кровна конструкција, завршена фасада и уграђени соларни панели у Београду, чиме је побољшана енергетска ефикасност и смањена емисија штетних гасова. Ради се, дакле, упоредо, како на набавци савремених медицинских апарата, тако и на едукацији и професионалном усавршавању здравствених радника, али и на опремању простора који је у потпуности у функцији бољег и ефикаснијег рада свих служби ради пружања боље и квалитетније здравствене заштите пацијентима. Уз планирано повећање броја лекара специјалиста и субспецијалиста, са најмодернијом опремом којом располаже, Завод је спреман да одговори још већим захтевима пацијената, а у

перспективи прерасте и у установу секундарног типа.

ПРУГА: Руководиће железничким предузећем чије пословање није директно у функцији саобраћаја, али извршава задатке утврђене планом савезне управе. Из шој асијекта, како видиће будућност српских железница?

Сведоци смо времена у коме су покренути највећи инвестициони инфраструктурни пројекти и програми модернизације возних средстава. Србија први пут у историји железнице на овим просторима паралелно ради на модернизацији инфраструктуре и набавци и осавремењавању возног парка. Пруга за возове великих брзина до Суботице, модернизација целокупне железничке мреже и нови возови јасно показују пут којим српске железнице иду.

Б. Гордић



Ложионица Београд / Комплекс железничке станице Београд (снимио Г. Матијевић, јуна 1995. г, Ф.д. 15/95)



Ложионица данас

Љубиша Пејичић, в.д. генералног директора Акционарског друштва за железнички превоз путника „Србијавоз“

Крупним корацима ка модерној железници Балкана



О успостављању брзе железничке везе најмодернијим возовима од Београда до Суботице, о набавци нових возних средстава и плановима јединог националног оператора за железнички путнички саобраћај разговарамо са вршиоцем дужности генералног директора „Србијавоза“ Љубишом Пејичићем.

ПРУГА: Влада Републике Србије именовала Вас је за вршиоца дужности генералног директора Акционарског друштва за железнички превоз путника „Србијавоз“ 18. јуна. Колики је изазов водићи компанију која је једини национални оператор у железничком превозу путника и како оцењујете досадашње пословање?

Обављање функције генералног директора „Србијавоза“ за мене лично чини велику част и уједно носи велику одговорност, имајући у виду да је „Србијавоз“ а.д. једини железнички оператор на територији Републике Србије који се бави превозом путника.

У тренутку када „Србијавоз“ а.д. великим корацима осваја тржиште и постаје конкурентан вид превоза, где се посебно истиче пруга Београд – Суботица, указано поверење треба оправдати, што представља изазов за менаџмент „Србијавоза“ а.д. на челу са мном као генералним директором.

Са циљем да „Србијавоз“ а.д. буде препознатљив и међу осталим европским железничким управама које се баве превозом путника, у наредном периоду ће се радити на развоју свих пројекта који ће допринети да наша компанија буде један од лидера у области железничког превоза међу земљама из окружења и ширег Балкана.

ПРУГА: Израдња пруге за возове великих брзина и успостављање железничке везе најмодернијим возовима између Београда и Новог Сада, а још и Суботице, ошва сасвим ново поглавље у историји железнице на нашим просторима од њеног настанка 1884. године до данас. Колико је овај национални пројекат важан за „Србијавоз“, а колико за железнички сектор и Републику Србију уопште?

Уз велику подршку Владе Републике Србије, која је препознала развој железничког саобраћаја као национални пројекат од стратешког значаја за развој републике, обезбеђена су финансијска средства за куповину нових возних средстава, чиме је „Србијавоз“ а.д. у великој мери унапредио превоз путника железницом у Републици Србији.

Набавком возних средстава створени су предуслови да „Србијавоз“ а.д. као државни оператор може да пружи квали-

тетну понуду корисницима услуга и тиме постане један од конкурентнијих видова превоза. Уз помоћ државе „Србијавоз“ а.д. са својим запосленима гради свој бренд, који је већ постао запажен на територији Републике Србије, а у будућности очекујемо да то буде и ван границе наше државе.

ПРУГА: Недавно сте имали радни састанак са делегацијом Мађарске. Како ће функционисање међународних железничких саобраћаја између Београда и Будимпеште у будућности и како ће се обављати царинске процедуре?

У току су договори и усаглашавање потребних процедура везаних за успостављање саобраћаја међународних возова на релацији Београд–Будимпешта–Беч, и обратно, и одвијају се на нивоу надлежних министарстава и железничких оператора за путнички саобраћај Републике Србије и Републике Мађарске.

На основу закључака са претходних састанака два оператора направљен је прелиминарни ред вожње, којим ће се Београд повезати са Будимпештом и Бечом. Задржавање возова биће минимално за обављање царинских процедура и вршиће се у станици Келебија.

ПРУГА: Колико је превезено путника од октобра када је пуца до Суботице у саобраћају до сада?

Саобраћај возова за превоз путника на релацији Београд центар – Суботица – Београд центар успостављен је 8. октобра 2025. године. На овој релацији саобраћа 18 Inter City возова (СОКО) и 8 Inter Regio возова.

У периоду од 8. октобра до 12. децембра 2025. године укупно је превезено 258.582 путника. Током промотивног периода, од 8. до 12. октобра, издавале су се бесплатне возне карте до и од Суботице.

ПРУГА: Нови железнички Ред вожње ступио је на снагу 14. децембра. Има ли неких новина у путничком саобраћају? Кака је ситуација у међународном железничком саобраћају?

Као и у важећем реду вожње, задржан је саобраћај међународног ноћног воза Земун–Бар–Земун, с тим што је полазак воза из станице Земун померен раније, и то у 19.35, уместо у 19.40, а из станице Београд центар у 19.54, уместо у 20.00 часова.

У саставу воза саобраћају кола са седиштима, спаваћа кола, кола са лежајевима и кола за превоз праћених аутомобила.

Што се тиче других међународних возова, планиран је саобраћај пограничних возова на релацији Суботица–Хоргош–Röske–Сегедин, и обратно. На овој релацији за нови ред вожње је планирано 5 пари возова, као и у претходном реду вожње. Заједно са мађарским националним оператером саобраћај возова се организује уз ангажовање дизел моторних возова.

Дневни воз за Бар саобраћаће током летње сезоне и то од Суботице уместо Новог Сада као до сада, до Бијелог Поља и Бара, и обратно. Преседање путника биће у станици Бијело Поље. Од Суботице до Бијелог Поља, и обратно, „Србијавоз“ ће ангажовати нове електромоторне возове серије 413/417, а на релацији Бијело Поље – Бар – Бијело Поље гарнитуре ће обезбеђивати Жељезнички превоз Црне Горе.

Са железничким управама Мађарске и Аустрије „Србијавоз“ а.д. је договарао и саобраћај међународних возова према Будимпешти и Бечу. У току су финални преговори, а организација саобраћаја ће бити објављена посебним документом, када се добије званична потврда од мађарских железница да се пруга од Будимпеште до Келебије отвара за редован саобраћај.

ПРУГА: Били сће са колејама у Кини, у њосеији комјанији „СRRC“. Познајто је да Република Србија набавља кинеске возове намењене градском и приградском саобраћају. Колико је возова сћиито и када ће бићи у саобраћају? Како изледају нови кинески возови?

У складу са потребама за набавком и одржавањем ЕМВ за брзине 120 km/h за потребе градско-приградског железничког система у Београду, као део припрема за БЕОГРАД ЕХРО 2027, представници „Србијавоз“ а.д. и Дирекције за железнице су, у сарадњи са представницима СRRC, усагласили и потписали 5. новембра 2024. године Техничке спецификације за испоруку ЕМВ за градско-приградски железнички систем за брзине до 120 km/h.

Комерцијални уговор за испоруку 9 нових ЕМВ за градско-приградски железнички систем закључен је 22. новембра 2024. године између Министарства грађевинарства, саобраћаја и

инфраструктуре Републике Србије, „Србијавоза“ а.д. и СRRC Changchun.

Возови ће, у складу са уговореним распоредом испоруке, бити испоручени у 2026. години (4 ЕМВ) и 2027. години (5 ЕМВ до 28.2.2027). Укључење у саобраћај се очекује одмах по завршетку неопходних тестирања на пругама, а најкасније до почетка Специјализоване изложбе ЕХРО 2027.

Возови ће саобраћати на железничкој мрежи у Београду која почиње од станице Београд ранжирна и пролази кроз станице Раковица, Београд центар, Земун Поље, Аеродром Никола Тесла и завршава на Националном стадиону. Возови су развијени на провереној, поузданој и безбедној платформи кинеских регионалних и приградских ЕМВ-ова, као и у складу са карактеристикама мреже градских железница у Београду и техничким захтевима српске стране (МГСЦ, Србијавоз а.д., Инфраструктура железнице Србије а.д. и Дирекција за железнице), уз примену техничких норми SRPS EN, UIC, IEC, SRPS ISO и др.

У питању су троделне електромоторне гарнитуре, дужине 63,2 метра, са напајањем из контактне мреже од 25kV, 50Hz, батеријском аутономијом од 5 km. Имају 380 места (90 за седење и 290 за стајање) и опремљени су модерним сигнално-сигурносним системом ETCS ниво 1.

ПРУГА: У шоку је њроцедура набавке 6 вишесистемских локомотива из зајма ЕУРОФИМЕ у вредносћи од 40 милиона евра. Друи зајам ЕУРОФИМЕ односи се на средсћва намењена модернизацији њушничких кола и дизел моторних возова 711 (вредносћи обе набавке 50 милиона евра). Када очекујеије да ће ова средсћва бићи ојерасћивна на срјским њрујама?

„Србијавоз“ а.д. је расписао Јавну набавку за испоруку 6 вишесистемских електричних локомотива, које би требало да буду испоручене и укључене у саобраћај током 2028. године.

ПРУГА: Свеишка банка обезбедила је зајам за модернизацију железничкој секћора у Србији, која укључује различиие њројекћие железничких друшћвава „Србијавоз“, „Србија Карјо“, „Инфрасћрукћура железнице Србије“ и Минисћарсћва грађевинарсћва, саобраћаја и инфрасћрукћуре.



Посета кинеској компанији „СRRC“ (Фото: „Србијавоз“)



У ноћи преласка на нови ред војње додељене награде најбољим радницима (Фото: „Србијавоз“)

Како ће се реализација ове, друге фазе модернизације железничког сектора?

Пројекат модернизације железничког сектора у Србији има вишефазни приступ. Прва фаза програма била је усмерена на побољшање ефикасности и безбедности железничке мреже Србије и еколошке одрживости транспортног система Србије, а реализација друге фазе Пројекта треба да допринесе управљању железничком инфраструктуром стављањем у фокус одржавање железничке имовине и одрживост железничког сектора, како кроз инвестиције, тако и кроз институционални развој.

Држава је од Светске банке и Француске агенције за развој обезбедила 130 милиона долара за реализацију друге фазе Пројекта модернизације железничког сектора Србије, а тај износ намењен је реализацији развојних циљева Пројекта: одржавању квалитета инфраструктуре и безбедности рада железнице кроз појачано одржавање постојеће железничке имовине на деоницама које су изграђене, унапређене или обновљене. Пројекат се спроводи активностима подељеним на три основне компоненте.

У Компоненти 1 фокус је стављен на управљање инфраструктуром и имовином „Инфраструктуре железнице Србије“, модернизацију средстава за одржавање и имплементацију система за управљање имовином.

Компонента 2 Пројекта се бави јачањем институција и управљањем пројектом, подржава секторско управљање и комерцијални приступ развоју ИТ стратегија и решења за „Србијавоз“ и друга железничка предузећа. Настављају се активности за унапређење људских ресурса у железничком сектору, укључујући процедуре, изградњу капацитета и развој академских наставних планова и програма са специфичним активностима за подршку даљем укључивању жена.

Компонента 3 подржава теретни саобраћај, развој интермодалне стратегије, уз промовисање железничких/друмских и железничких/водних услуга, а за путнички саобраћај реализацију пилот пројекта „Интегрисаног територијалног развоја“.

Пројекат ће омогућити институционално јачање и управљање пројектима кроз усвајање ИК технологија, система пословне подршке, система управљања имовином, система финансијског извештавања и система за управљање документима и унапређење

система „Србијавоза“ за издавање карата. Наставиће се са подршком имплементацији маркетиншке стратегије „Србијавоза“. Радиће се на развијању и усвајању стратегије људских ресурса пружањем техничке помоћи и активностима изградње капацитета запослених у „Србијавозу“, „Србија Каргу“ и „Инфраструктури железнице Србије“. Један од циљева јесте и развијање академских наставних планова и програма образовања стручног особља за потребе железничког сектора.

Посебни делови Пројекта односе се на повећање учешћа жена у железничком сектору спровођењем програма образовања и праксе и настојањем да се у стални радни однос запошљавају полазнице праксе у техничким и руководећим областима у којима доминирају мушкарци.

ПРУГА: Осим њоменијих набавки које се реализују захваљујући њојазјмљеним средствима, да ли су у плану још неки њројектиј набавке возних средстава?

„Србијавоз“ а.д. планира да у 2026. години објави тендер за набавку 12 нових спаваћих кола. Уговор о зајму и Уговор о гаранцији за финансирање набавке 12 нових спаваћих кола закључени су са EBRD 31. октобра 2025. године. Испорука нових спаваћих кола очекује се до краја 2028. године.

ПРУГА: Докле се стишло са њројектијом реконструкције и модернизације регионалних депоа у Србији, њрвенствено у Нишу, који се финансира из кредитија Евројске банке за обнову и развој?

Пројекти модернизације регионалних депоа су у завршној фази израде Пројектне документације, а објава тендера за извођење радова планирана је за април и мај 2026. године.

ПРУГА: Какви су њланови за „Србијавоз“ у наредном њериоду?

Основи циљевии задаци „Србијавоз“ а.д. јесу да без заустављања настави свој даљи развој, како би оправдали поверење наших корисника, а и поверење које су нам указали Влада Републике Србије и наше надлежно министарство.

Уз радно ангажовање запослених из свих делатности нашег друштва, који су препознали потенцијал за развој и модернизацију „Србијавоза“, можемо очекивати испуњење задатих циљева и задатака.

Б. Гордић

Матеј Закоњшек, директор Сталног секретаријата Транспортне заједнице

Дух сарадње и заједништва пре свега



Након готово шест година на челу Сталног секретаријата Транспортне заједнице у Београду, Матеј Закоњшек приводи крају мандат током којег је регионална сарадња у области саобраћаја, а посебно железнице, направила видљив искорак ка европским стандардима уз поштовање принципа безбедности, интероперабилности и одрживе мобилности. Разговарали смо са господином Закоњшеком о томе шта је урађено, шта нас још чека и како види будућност железничког саобраћаја и транспортног повезивања Западног Балкана.

ПРУГА: *На месџу дирекџора Сџалног секретаријата Транспортине заједнице у Београду џровели сџе безмало шест џодина. Пиџаћу Вас заџо џрво о личним уџисцима које ћеџе џонети из нашеџ града и земље, а џоџом и како оцењујеџе сарадњу Србије са Транспортином заједницом џоком Вашеџ мандаџа?*

Београд је готово шест година био мој дом и са собом ћу понети само најлепше утиске. То је град који дочекује топлином, аутентичношћу и духом који је истовремено европски и јединствено балкански. Србија ми је пружила професионално окружење пуно енергије и амбиције, али и лична пријатељства која ћу ценити дуго након завршетка мог мандата. Када је реч о сарадњи са Транспортном заједницом, Србија је била активан и поуздан партнер. Пре свега, Транспортна заједница има седиште у Београду као прва међународна организација са седиштем у главном граду Србије, што је разлог више за понос на наше партнерство. С друге стране, током ових година Србија је показала посвећеност усклађивању са стандардима ЕУ, укључујући и железнички сектор. Велике реформе, попут јачања регулаторног оквира, унапређења интероперабилности и модернизације кључних железничких коридора биле су могуће захваљујући јасној стратешкој оријентацији ка европским транспортним стандардима. Наша сарадња са српским институцијама била је конструктивна, прагматична и усмерена ка будућности.

ПРУГА: *Када је у џиџању усклађивање са сџангардима Европске уније у железничком саобраћају, колики је џројрес реџион досеџао и које земље су џосџиџле највећи искорак, а како видиџе џренуџио сџање Србије у џом секџору?*

Регион је остварио јасан напредак у усклађивању са железничким стандардима ЕУ, иако је темпо и даље неуједначен. Неколико партнера са Западног Балкана ојачало је своја регулаторна тела, раздвојило управљање инфраструктуром од операција и увело савремена правила безбедности и интероперабилности, што су кључни кораци за приступање ширем европском железничком тржишту.

Србија је, посебно, остварила видљив напредак. Пуштање у рад брзе пруге Београд – Нови Сад – Суботица ставља Србију технолошки испред. Подједнако је важно и систематско усвајање директива ЕУ релевантних за железнички сектор. Изазови и даље постоје, нарочито у погледу одржавања инфраструктуре, као и

пуне примене и спровођења стандарда ЕУ, али је правац развоја несумњиво позитиван и амбициозан.

ПРУГА: *Колико је реџион најреговао у обласџи безбедности и интероперабилности железничког саобраћаја и да ли смо ближи јединственом железничком тржишту чије је усџо сџавање један од џлавних циљева Транспортине заједнице?*

Током последњих шест година видели смо истинску промену у начину на који регион разуме и приступа железничкој безбедности и интероперабилности. Готово сви партнери су ојачали своја тела за безбедност и започели усклађивање правила за прекогранични саобраћај. Рад на интероперабилности и безбедносним индикаторима приближава нас транспарентном и предвидивом систему.

Овде бих посебно истакао нашу сарадњу са Агенцијом Европске уније за железнице (ERA), која је била кључни партнер у преносу европског знања и експертизе у регион, укључујући и Србију.

Да ли смо ближе јединственом железничком тржишту? Апсолутно. По први пут Западни Балкан не само да расправља већ активно примењује принципе на којима почива железничко тржиште ЕУ: отворен приступ, недискриминаторне накнаде за инфраструктуру, усклађене безбедносне процедуре и дигитализација управљања саобраћајем. Још нисмо у потпуности стигли до циља, али су темељи сада чврсти, а политичка посвећеност јача него икада.

ПРУГА: *Шџа бисџе издвоџили као најважније инфра сџрукџурне џројекџе коџи су до сада џроменили слику железнице у реџиону?*

Неколико пројеката је видљиво трансформисало железничку мапу Западног Балкана. Брза пруга Београд – Нови Сад – Суботица поставила је нови стандард у региону када је реч о брзини, квалитету и корисничком искуству. Најављене железничке везе ка Аеродрому Београд и Аеродрому Тирана такође ће бити прекретнице. Будућа рехабилитација деоница Коридора Х у Србији и Северној Македонији унапредиће време путовања и безбедност. Велики радови на Коридору VIII, посебно између Албаније, Северне Македоније и Бугарске, преобликоваће повезаност у правцу исток–запад, као и улагања у пругу Бар–Београд, једну од стратешки најважнијих линија у региону. У том контексту вреди поменути и недавно отворени интермодални терминал у Батајници, као и успостављање заједничког же-

лезничког граничног прелаза између Црне Горе и Србије у Бијелом Пољу. Модернизација сигнализације и увођење ETCS/ERTMS инфраструктуре на више регионалних мрежа кључни су кораци ка испуњењу TEN-T показатеља учинка.

То су пројекти који мењају начин размишљања, показујући да су модерне железнице могуће и да регион не заслужује ништа мање од инфраструктуре европског нивоа.

ПРУГА: Шта видиш као највећу препреку у тежњој модернизације железнице у Србији, колико су то истраживања процедура, савремена техничка најрешија, а колико, евентуално, људској фактору?

Сваки од наших регионалних партнера суочава се са сопственим скупом изазова, а Србија није изузетак. По мом мишљењу, препреке су комбинација процедуралне и административне сложености у припреми и одобравању великих инфраструктурних пројеката, застарелих техничких система којима је потребно знатно време и улагања за замену или модернизацију, као и људског капитала и институционалних капацитета, који захтевају континуирани развој, посебно у областима управљања пројектима, дигитализације и интероперабилности.

Међутим, најважнији је тренд, а у Србији је он недвосмислено узлазни. Улагања расту, капацитети се унапређују, а стратешки фокус на железнице јачи је него у било ком периоду последњих деценија.

ПРУГА: Да ли сматраш да су државе Западне Балкана довољно искористиле фондове Европске уније за пројекте модернизације и реализације најважнијих инфраструктурних пројеката?

Финансијски инструменти ЕУ, попут IPA и WBIF-а, већ су донели огромну вредност региону. Многи водећи пројекти не би били могући без подршке ЕУ. Само да подсетим, инвестициони грант од готово 600 милиона евра, највећа бесповратна донација ЕУ за један пројекат у Србији до сада, намењен је модернизацији железничког Коридора X у Србији, на деоници Београд–Ниш.

Ипак, и даље постоји простор за боље коришћење средстава и бржу припрему квалитетне пројектне документације.

Потребно је јачати административне капацитете и унапредити дугорочно инвестиционо планирање. Европска унија је спремна да помогне, али регион мора да обезбеди да се добре идеје преточе у зреле, исплативе пројекте. План раста и WBIF оквир нуде без преседана прилике – сада је прави тренутак да се оне искористе.

ПРУГА: Које су најважније реформе које би регион требало да спроведе у наредних пет година и шта бисте саветовали Вашем наследнику?

У наредних пет година, сматрам да регион треба да се фокусира на четири кључна приоритета када је реч о железницама: продубљивање регулаторног усклађивања са стандардима ЕУ, посебно у областима безбедности, интероперабилности, права путника и отварања тржишта; убрзање дигитализације, укључујући системе управљања саобраћајем, доделу капацитета и прекограничну размену података; завршетак кључних TEN-T железничких коридора, како би Западни Балкан постао интегрални део европске транспортне мреже; и улагање у људе – омогућавање новој генерацији инжењера, диспечера, менаџера пројеката и стручњака да предводе трансформацију железница.

Када је реч о мом наследнику, мој савет је једноставан: неговати дух регионалне сарадње и заједништва међу нашим партнерима. Транспортна заједница је најјача када се партнери крећу заједно, уче једни од других и посматрају повезаност не као конкуренцију, већ као заједнички европски циљ. Ако регионална сарадња остане водећи принцип, Западни Балкан ће остварити истински модеран, интегрисан и одржив транспортни систем, укључен у тржиште транспорта ЕУ.

На крају крајева, Транспортна заједница је управо то – заједница коју заједно градимо, и управо зато наш слоган гласи – Together Connected (Заједно повезани).

С. Јочић



Фото: Транспортна заједница

Железнички саобраћај

Нови ред вожње на српским пругама



Нови железнички ред вожње на пругама широм Србије ступио је на снагу 14. децембра и примењиваће се до 12. децембра 2026. године. Поласци возова планирани су у складу са расположивим возним средствима и стањем инфраструктуре, а с циљем боље повезаности градова и ефикаснијег железничког саобраћаја.

У новом железничком реду вожње највећа новина биће увођење возова у међународном саобраћају и то на брзој прузи између Београда и Будимпеште, након завршетка деонице кроз Мађарску. На барској прузи неће бити већих промена у односу на досадашњи ред вожње. Ноћни воз саобраћаће на линији Земун – Београд центар – Бар, а дневни воз ће саобраћати само током летње сезоне од 12. јуна до 14. септембра и то између Суботице и Бара.

Путницима у унутрашњем саобраћају на располагању су четири категорије возова: Inter City, Inter Regio, Regio Express и Regio. Пругом за возове великих брзина између Београда (Београд центар) и Суботице свакодневно ће саобраћати по 13 возова у оба правца. Оно што је новина у новом реду вожње јесте већи број полазака возова на релацијама: Нови Сад – Сомбор, Нови Сад – Каравуково, Сомбор – Суботица и обратно.

Будући да станица Нови Сад још није отворена за пријем и отпрему путника, сви возови који повезују Суботицу и Нови Сад са Београд центром, Сремском Митровицом, Шидом и Ужицем примаће путнике у станици Петроварадин. Станица Нови Сад ранжирна користиће се за пријем и отпрему возова који повезују Нови Сад са

Каравуковом, Богојевом и Сомбором.

Од овог реда вожње, регио возови од Панчева до Војловице продужени су до Земунa, уместо до Београд центар, како је било по старом реду вожње.

Локални путнички саобраћај у новом реду вожње не разликује се знатније у односу



на претходни, а организација саобраћаја и број полазака БГ Воза остао је исти.

Прелазак на нови ред вожње обележен је традиционално, рапортом, тј. предавањем извештаја, поделом награда запосленима и обиласком железничких чворова.

Б. Гордић



Фотографије из обиласка железничких чворова у прелазној ноћи (ИЖС)

Кустоси Железничког музеја на регионалној конференцији о међугенерациском учењу

„Колосек сећања“ представљен у Краљеву

На регионалној Конференцији музејских педагога, одржаној 6. и 7. новембра у Галерији Народног музеја Краљево, кустоси Железничког музеја у Београду, Јована Колунџија и Страхиња Вуковић, представили су рад под називом „Колосек сећања: међугенерациско учење и изградња идентитета у Железничком музеју“.

Рад се бави примерима добре праксе у подстицању интеракције различитих генерација и очувању железничке техничке и културне баштине унутар породичног окружења.



Фото: Народни музеј Краљево

Природњачког музеја у Београду, Народног музеја у Зрењанину и Кикинди.

Договорена је размена стручних публикација, искустава, а позитивне критике и добијени увиди подстаћи ће Железнички музеј на даљи развој иновативних педагошких програма намењених „породичној“ публици.

Конференцију под називом „Музејска едукација и породица: међугенерациско учење, стицање заједничког искуства и развој идентитета“, организовали су Национални комитет ICOM Србија (поткомитет СЕСА),

Народни музеј Краљево и Центар за музеологију и херитологију Филозофског факултета у Београду.

Током дводневног програма разговарало се о најновијим тенденцијама у музејској едукацији, а по речима наших кустоса, најзапаженије сесије биле су оне посвећене дигитализацији и алатима за комуникацију са публиком у 21. веку, што је од изузетне важности за повезивање с млађим генерацијама.

Б. Гордић



Посебно су истакнути иновативни едукативни програми који доприносе позиционирању Железничког музеја као кључног места за стицање заједничког породичног искуства и јачању колективног идентитета.

Јована Колунџија нагласила је значај музеја као места сусрета различитих генерација: „Музеј је много више од места за чување предмета; он је ‘колосек сећања’ на којем различите генерације путују заједно, обнављајући породичне везе и сећања на сопствену историју кроз призму железнице. Тиме директно доприносимо развоју идентитета млађих генерација.“

Учешће кустоса Железничког музеја на конференцији осим професионалне размене искустава и знања, резултирало је успостављањем нових контаката са колегама из Народног музеја у Београду, Етнографског музеја, Музеја Војводине,



Фото: Народни музеј Краљево

Четрдесет други ликовни конкурс „Железница очима деце 2025“

Креативност најмлађих је безгранична



„Дечја машта је неисцрпни извор идеја, што потврђује и овогодишњи 42. ликовни конкурс „Железница очима деце 2025“. Традиционални ликовни конкурс, који дуже од четири деценије организује Железнички музеј у саставу „Железнице Србије“ ад намењен је учесницима основних школа, предшколцима у вртићима, али и члановима ликовних радионица и атељеа узраста до 14 година. Ово је јединствен железнички ликовни конкурс у региону и надамо се да ће и убудуће возови бити инспирација малим и младим уметницима“, рекла је директорка Медија центра „Железнице Србије“ ад Биљана Гордић на отварању изложбе.

Дипломе награђеним учесницима конкурса доделио је директор Железничког музеја Страхинја Вуковић.

На овогодишњи конкурс приспело је укупно 3.356 радова, од тога 2.174 рада из основних школа и ликовних радионица и 1.182 рада из предшколских установа, вртића и забавишта, као и радови из три специјалне основне школе.

У ери дигиталних технологија и вештачке интелигенције дечја машта забележена на белом папиру блока број 5, показала нам је како је креативност малишана без граница. Возови, вагони, пруге, али и парне

или електричне локомотиве, сигнали, пружни прелази железничке станице и железничари, све је то била инспирација за мале уметнике. Различитим ликовним техникама, коришћењем оловке, туша, темпере, акрилних боја или колажа, старији ученици су показали свој таленат, а они најмлађи оригиналност.

Жири овогодишњег ликовног конкурса у саставу Марина Миловановић Кушић,

академски уметник, Јована Колунџија, историчар уметности, и Александар Пфићер, фотограф документариста, имали су тежак задатак да од више од три хиљаде изузетних дечјих ликовних радова изабере најмаштовитије и најоригиналније.

И ове године награде су додељене у две категорије и то за ликовне радове деце школског узраста и радове деце предшколског узраста.

Девет равноправних награда у категорији деце школског узраста деле: Нађа Русковски, I/3, ОШ „Братство јединство“, Куцура, Лорена Брајковић, II/a, ОШ „Петар Кочић“, Риђица, Мила Миленковић, III/3, ОШ „Хајдук Вељко“, Зајечар, Дора Радуловић, IV/1, ОШ „Ратко Митровић“, Нови Београд, Ленка Ивковић, V/2, ОШ „Светозар Марковић“, Лапово, Петра Стаменковић, VI/1, ОШ „Олга Милутиновић“, Годачица, Стефан Лазаревић, VII/2, Специјална школа за ученике са сметњама у развоју „Бошко Буха“, Београд, Мирјана Филиповић, VIII/1, ОШ „Вук Караџић“, Доњи Милановац, и Павле Милосављевић, VIII, ОШ „Ђура Јакшић“, Сумраковац.

У категорији деце предшколског узраста награђени су: Леон Живков, ПУ „Драгољуб Удицки“, Кикинда, Софија Будаи, ПУ „Дечја радост“, Вртић „Петар Пан“, Панчево, Ми-



Мила Миленковић, III/3, ОШ „Хајдук Вељко“, Зајечар

лица Младеновић, 5 година, ПУ „Ђулићи“, Зајечар, Сања Бончић, 5 година, ПУ „Звездара“, Вртић „Змајчић“, Београд, Алекса Јованов, 6 година, Вртић „Лилипут“, Нови Сад, и Алекса Татарски, 6 година, ПУ „Нарру Плесе“, Нови Сад.

Жири је поред награђених изабрао и близу 300 радова који су по идеји, уметничком изразу и креацији заслужили да буду приказани на овогодишњој изложби.

Изложба 42. ликовног конкурса „Железница очима деце 2025“ отворена је у Галерији Железничког музеја 15. децембра 2025. године и трајаће до 16. јануара 2026. године. Музеј је за посетиоце отворен радним данима од 8 до 16 часова, а улаз је бесплатан.

Љ. Богдановић

Реч жирија

Дечји ликовни конкурс „Железница очима деце“ већ више од четрдесет година представља један од најлепших примера нејована децеј сиваралаштва и јодсистицања маште најмлађих. Ова дуа традиција није само доказ трајне везе деце и железнице већ и сведочанство о томе колико су деца отворена, слободна и маштовита када им се јружи прилика да уметношћу изразе соистивени доживљај света.

И ове године интересовање је било ојромно. Број радова јрисиитлих на конкурс не јовори само о великом одзиву већ и о чињеници да деца широм Србије, уз јодршку својих васиитача и наставника, радо учесивују у јројектима који јодсичу креативно размишљање и слободно исшраживање уметничкој језика.



Жири је кроз радове сусрео изузетно бојит сиктар шехника: акварел, цртеж оловком и тушем, шемера и акрил, ланорез, суву илу, зирафио, као и бројне колаже и комбиноване шехнике. Посебно је вредно наласити да су деца, како школској, иако и јредшколској узраси, јоказала високу ликовну зрелост и смелост да екшериментирату. Свака шехника, било шрадиционална или савремена, у њиховим рукама добила је свеж и искрен карактер. Жири овим јуштем јућује искрене јохвале ликовним једајозима и васиитачима који су деци јружили јодршку, моштивисали их да исјробају нове јрисиује и охрабрили да своје идеје обликују на орииналан начин.

Дечја уметност, јо својој јрироди, јоседује јединствену нејосредност и чистоту израза. Она не јознаје ојраничења, ниши сшрах од јрешке, зашто су дечји

радови увек изузетно снажни сведоци унутрашњеј свеија најмлађих. Деца јоворе језиком уметности који је истовремено универзалан и дубоко личан, а јураво је шема железнице ове јодине јослужила као мост између њихове маште и реалности која их окружује.

У бојитој и разноврсној конкуренцији, жири је изабрао да наиради девет ученика основних школа и шесторо најмлађих учесника из вршћа.

Наирађени мали уметници јохађају основне школе у Беојраду, Куцури, Риђици, Зајечару, Лайову, Годачици, Доњем Милановцу и Сумраковцу, а наирађени јредшколци су из Новој Сада, Кикинде, Беојрада, Зајечара и Панчева.

У њиховим радовима јрејознаија је изражена иновативност, јосебан сензибилитет за композицију и боју, као и шад јединствени, искрен дечји рукојис који их је за нијансу издвојо од осталих. Њихови радови јредсшављају јример како се кроз иру, радозналост и уметничко исшраживање јради самојоуздање и развија осећај за лейо.

Иако, сваки рад који је сшито на конкурс, без обзира на узраси, шехнику или сшетен уметничке зрелости носи своју вредност и свој мали свет. Збој шото сви јрисиитли радови заслужују да буду део изложбе, која осшјаје један од најзначајнијих јростора јде се нејује јубав јрема уметности, железнице и сшваралаштву уошште.

Изложба ће и даље живети, баш као шито живи и шрадиција овој конкурса, јодсешајући нас сваке јодине да кроз дечји јоилед видимо најјоетичнији, најискренији и најјшворенији свет.

Марина Миловановић Кушић
председница жирија



Павле Милосављевић, VIII,
ОШ „Ђура Јакшић“, Сумраковац

Промоција српског железничког наслеђа

Чланице Клуба интернационалних жена у посети Железничком музеју

Чланице Клуба интернационалних жена посетиле су, 30. октобра, Железнички музеј у Београду, где су им кустоси представили историјат и развој железнице на нашим просторима. Гошће су погледале сталну поставку Музеја и изложбу посвећену уметнику Василију Резникову.

„Драго нам је што смо имали прилику да будемо домаћини чланицама Клуба интернационалних жена и представимо им богато железничко наслеђе Србије и део техничке и културне историје наше земље“, истакли су кустоси Музеја.

Клуб интернационалних жена чине суйрује дийломаџа, амбасадора, уїледне Срїкиње које живе и раде у Србији и иносїрансїву заинїтересоване да ѝромовишу ѝри-јашељсїво и разумевање међу свим чланицама. Клуб је основан ѝре 30 ѝодина, а званично реїсїрован 2011. Тренуїно има око 150 чланица из 52 земље.

Сваке ѝодине Клуб оріанузује доброїворне базаре, хуманиїарне акције и сајмове, ради ѝрикуїљања средсїава за ѝомоћ уїроженима у Србији, деци без родиїељскої сїа-рања, женама жрївама насиља и груїим социјално уїрожим кашїеоријама. До сада су у својим хуманиїарним базарима ѝрикуїили више од 700.000 евра. Хуманиїарни базари оріанузују се ѝоком децембра сваке ѝодине, а 22. ѝо реду, одржан је 7. децембра у Ценїїру „Сава“.



Посебно интересовање гошћи изазвала је прича о развоју саобраћаја и индустријског наслеђа у Србији, као и Техничка збирка Музеја. Импресионирао



их је податак да поједине локомотиве и вагони из колекције могу да се виде у Одељењу узаних пруга у Пожеги.

Кустоси су их подсетили на значајан тренутак у историји српске железнице – пуштање у рад прве пруге Београд–Ниш 1884. године – и на њену кључну улогу током Првог и Другог светског рата, као и у периоду интензивне послератне обнове, када су у изградњи учествовале омладинске радне бригаде.

Управо тај период представљен је на актуелној изложби „Мотив са Омладинске пруге“ Василија Резникова, која је изазвала

велико интересовање чланица Клуба. Реч је о једином сачуваном целивитом циклусу слика из тог времена, који је први пут у целисти изложен у јавности.

Чланице Клуба изразиле су захвалност домаћинима на гостопримству и прилици да се ближе упознају са делом културне баштине земље у којој борава.

Посета је протекла у пријатној атмосфери и допринела међусобном упознавању, културној размени и промоцији српског железничког наслеђа међу чланицама међународне заједнице.

Б. Гордић



Железнички механичар

Звање које обједињује више заната

Успешно функционисање железничког саобраћаја немогуће је замислити без стручних служби, нарочито без појединаца који се баве конкретним пословима и занатима. У овом броју фокусираћемо се на компанијске механичаре, мајсторе који су се дуги низ година обучавали и усавршавали у својој професији. На железници је тај посао доста комплексан, јер обухвата сервисирање шинских и друмских возила, железничке лаке и тешке механизације, алата и разних уређаја. Према речима Горана Ђукановића, врсног мајстора запосленог у Занатској радионици панчевачког ЗОП-а, рад на железници је један од ретких који може да обједини више заната.

„Занатска радионица панчевачког ЗОП-а представља једну од ретких и специфичних на српским пругама, имајући у виду велики број различитих послова које обавља. Иако је мали број запослених, сваки од њих се поред свог основног занимања током година усавршавао и за остале занате, па тако и за механичарски. Сваки железничар у радионици, заправо је мајстор више заната. Ја сам се као младић запослио мислећи да ћу углавном радити послове у вези са металском струком. Међутим, поред редовних послова, на терену су се дешавале разноврне ситуације које су захтевале хитно реаговање. Ту су били и ванредни догађаји, непредвиђене ситуације током поправки и сервисирања возила, машина и алата. Све нас је то на одређени начин „терало“ да се сналазимо како знамо и умемо, па је то од нас на крају створило мајсторе са искуством. Сви ти послови које обављамо су од велике важности за компанију. Возови не смеју да

стоје, железница мора да функционише. На првом месту, за тај посао примамо плату, а познавањем свих тих заната чинимо велику материјалну и временску уштеду фирми“, истиче Ђукановић.

Приликом сервисирања и одржавања возила, лаке механизације и алата, мора постојати приоритет. Иако запослени имају своје радне задатке, један од најважнијих је тај да сва расположива друмска и шинска возила морају бити исправна и

Додајно усавршавање

У време када развој рачунарске и машинске технике најбрже великом брзином, тешко је ирилати се новинама и изазовима које захтева данашње време. За нека нова возила, а посебно алата који долазе на наше ирује, није довољно да иосији само уиуиство за уиошребу.

Уираву у итаквим сиуиуацијама долази до изражаја оиромно искуиство и жеља железничких механичара. „Доскочији“ новим возилима са модерним уређајима, уиознаји се са основним иринцијиима и итехникама њиховој функционисања. Сијасеи је ирилика да се механичари у „ad hoc“ сиуиуацијама догајно обуче и усаврше. Знања никада није досија, иоошово ииих „дешифрованих“ иновација које ће убрзо иримењиваији и колеје у друиим ораианизационим јединицама.

редовно одржавана. Њима се иде на теренски рад, као и на хитне интервенције које су приоритет и за које увек постоји кућно дежурство. Панчевачка занатска радионица је протеклих десетлећа изне-

дрила бројне мајсторе и занатлије. Младим железничарима била је велика привилегија радити са старијим и искусним мајсторима од којих су много тога научили. Док се радило са њима, радно време практично није постојало, долазак је био увек у 7 сати ујутро, а одлазак тек када се заврши посао и испуне радни задаци. О ноћном раду и интервенцијама не треба говорити, јер то је овде редовна и честа појава. Много пута се догађало да се за резервне делове чека данима, недељама, па чак и месецима. Није



се посао механичара обављао увек само у радионицама, често је било интервенција и на терену. Високе температуре, јаки ветрови, киша, снег, лед и велики мразеви никада нису били изговор панчевачким механичарима да свој посао одговорно ураде и заврше до краја. Механичари, поред основног знања свакако морају познавати и основе електротехнике, машинства, браварског, машинбраварског, као и заваривачког заната. Појава нових возила, механизације и алата изискује додатно школовање и обуку, јер техника сваким даном све више напредује, нарочито у домену електронике.

Оно што би колегу Ђукановића, чини се, највише обрадовало јесте да у наредних неколико година (колико му је остало до пензије), своје богато знање и искуство пренесе железничарима који су тек дошли у компанију.

Ј. Вебер

Други Сајам запошљавања и стручних пракси у железничком сектору

Мост између знања и праксе

Други Сајам запошљавања и стручних пракси у железничком сектору и сродним делатностима одржан је 11. децембра у Железничкој техничкој школи у Београду, окупивши под истим кровом велики број заинтересованих компанија, стручњака из области железничког транспорта, студената, као и ученика средњих школа железничког усмерења који желе своју каријеру да развијају у области железничког саобраћаја и инфраструктуре. Циљ Сајма био је да се младима приближе могућности запошљавања, стручног оспособљавања и пракси у железничким компанијама, али и фирмама које послују у повезаним секторима, попут електротехнике, машинства, логистике и безбедности железничког саобраћаја.

Железничка техничка школа и Академија техничких, уметничких и струковних студија из Београда – Одсек Висока железничка школа по други пут удруженим снагама организују овај значајан догађај, за који се надају да ће с годинама постати традиционални, и с циљем да он прерасте у препознатљив национални, а потом и регионални догађај у области железничког сектора.

„Овај догађај није само место сусрета, он је мост између знања и праксе, између младих који желе да уђу у пословни свет и компанија које управо такву енергију и знање траже.

Железнички сектор данас пролази кроз значајну трансформацију. Модернизација инфраструктуре, дигитализација процеса, унапређење безбедности, развој интермо-



Руководилац Одсека Високе железничке школе др Сандра Касалица отвара Сајам

далног транспорта, све то отвара простор за нова радна места, нове компетенције и нове перспективе. Управо зато је важно да се млади људи, образовне институције и привреда повезују, размењују информације и граде односе који воде ка стабилној и развијеној будућности железничког система“, истакла је, отварајући Сајам, др Сандра Касалица, руководилац Одсека Високе железничке школе, Академије техничко-уметничких струковних студија Београд.

Она је истакла да се значај овог сајма огледа, пре свега, у прилици да се директно разговара са послодавцима, да се сазна шта се очекује на тржишту рада, да се разуме којим корацима се долази до посла, али да је уједно и одлична прилика да за-

На овој годишњем, другом по реду Сајму запошљавања и стручних пракси у железничком сектору и сродним делатностима учествовале су следеће компаније: „Железнице Србије“ аг, „Србија Карго“, „Инфраструктура железнице Србије“, „Галеб синдикализација“ доо Шабач, CRRC – Кина, „Eurorail Logistic“ доо, „Комбиновани превоз“ доо, Милшпег, Инстийшпег, Михајло Пујин“ доо, „Igmako Smart Solutions“ доо, „Желвоз“.

интересовани ђаци и студенти покажу своју мотивацију, спремност и амбицију.

„Компаније које данас учествују на Сајму доказ су да сви железнички сектори који су заступљени имају потенцијал да понуде стабилну каријеру, могућност напредовања и развој. Наш заједнички циљ јесте да млади стручњаци не буду само „тражиоци посла“, већ прави партнери у развоју железничког система. Управо зато, пракса, менторство и стручно усавршавање морају бити приоритет“, оценила је Касалица.

У складу са овим опредељењем истакнуто је да је Одсек Високе железничке школе акредитовао центар стручног оспособљавања за занимања на железници, као први од центара које планира да отвори, а у новембру ове године кренуле су и прве обуке за стручно оспособљавање.

Директор Железничке техничке школе из Београда Златко Радосављевић захвалио се свим компанијама и организацијама које су учествовале на Сајму и објаснио



Поздравни говор Златка Радосављевића, директора Железничке техничке школе



да железничко školstvo мора пратити актуелна дешавања у железничком сектору.

„Модернизација железнице иде у свом правцу, а у том истом правцу иде и модернизација образовних профила. Модернизација модула на средњој и на вишој железничкој школи и све оно што ми радимо, радимо заједно са железничким предузећима, јер без такве сарадње нема користи од школе и од школовања ученика који касније не би имали потребна знања и вештине да обављају свој посао онако како би требало“, подсетио је Радосављевић.

На Сајму су се представили послодавци дванаест компанија из јавног и приватног сектора, који су посетиоцима пружили информације о отвореним радним позицијама, условима рада, потребним квалификацијама, као и о програмима стручних пракси и усавршавања. Посебан акценат стављен је на значај континуираног образовања и стицања практичних знања, с обзиром на све веће потребе тржишта рада за квалификованим кадром у железничком сектору.

Осим ученика Железничке техничке школе и Одсека Високе железничке школе, Сајам су посетили ђаци Саобраћајне школе Пинки из Новог Сада, као и представници и студенти Машинског факултета, Катедре за шинска возила и Саобраћајног факултета –Здружене катедре за управљање на железници, вучу и возна средства.

Посетиоци су имали прилику да директно разговарају са представницима компанија, предају своје биографије и

добују савете у вези са избором занимања, професионалним развојем и запошљавањем. Осим тога, за студенте и ђаке организовани су и информативни разговори и презентације, током којих су представници компанија представили своје фирме, развојне планове и могућности дугорочног запошљавања.

Организатори су истакли да је интересовање за други Сајам запошљавања и стручних пракси у железничком сектору и сродним делатностима било веће него претходне године, што још једном потврђује растуће интересовање младих за железничке и сродне делатности, као и потребу за оваквим догађајима који

повезују образовање и привреду.

Железнички музеј приказао је учесницима Сајма историјат железничког образовања кроз изложбу „Железничко školstvo кроз време“ постављену у просторијама школе за време трајања манифестације, где је била постављена и изложба „Железничко školstvo данас“.

Овогодишњи сајам још једном је показао значај сарадње институција, образовног система и привреде у циљу јачања кадровских потенцијала и унапређења железничког сектора у Србији.

Н. Аврамовић



Зоран Радивојевић, шеф станице Чачак

На опрезу и викендом

За првог човека службеног места Чачак, железнички позив никада није имао алтернативу. Тако је, ваљда, када ти пруга пролази тик уз кућу, а до првог стајалишта имаш једва стотину метара. Управо тим речима нас је дочекао, а затим увео у станичну зграду колега Зоран Радивојевић (42), руководилац „Инфраструктурине“ саобраћајне испоставе у срцу Шумадије. Имајући у виду да потиче из села Каменица, недалеко од Лепосавића, било је, тврди, сасвим логично да се ишколује за отправника возова. Од двадесет и пет кућа колико је, осамдесетих година, бројало његово родно село, у сваку је барем једна плата стизала директно из српских железница. Уосталом, и отац га је отхранио ремонтујући пруге у новосадском ЗГОП-у, мада сина јединца никада није убеђивао да у плавој отправничкој униформи зарађује за хлеб.

„Када сам почео да радим 2008. године, само из мог села у исту смену је петоро отправника свако јутро одлазило на посао. Распоредили су их у пет различитих станица (Рудница, Лешак, Лепосавић, Ибарска Слатина, Звечан). Био сам одличан ђак. Могао сам да бирам шта ћу да напишем после основне школе, али је за мене отправник возова увек био „све и свја“. У ЖТШ-ов интернат сам стигао уочи НАТО агресије, па сам већ у првом разреду искусио уништавање железничке инфраструктуре. То ме није омело у учењу, а звање „саобраћајно-транспортног техничара“ стекао сам у року, са просечном оценом 4,25. Убрзо сам наставио да похађам наставу у Вишој школи и након три године, са дипломом струковног инжењера железничког саобраћаја, кренуо активно да тражим посао. У међувремену сам похађао и специјалистичке студије у Високој железничкој школи, иако сам тада већ увелико зарађивао плату на отвореној прузи. Често сам мењао службена места у раној фази професионалне каријере, што ми је касније доста помогло у руковођењу“, говори за „Пругу“ шеф станице Чачак.

Након обављеног приправничког стажа у станици Краљево, добија решење за посао отправника у станици Рашка, а недуго затим и уговор „за стално“ у српским железницама. Све до 2016. радио је у овом живописном градићу, ушуханом између две планине и три реке. Одлазио би на посао „српском долином краљева“,



Пошребни возови

Сугећи љрема љжви коју смо љої новембарскої јуїра заїшекли на љуїничком љерону у чачанскої сїїаници, уїїисак је да љресїїоници Моравичкої округа недосїїају љуїнички возови. То нам је на индирекїан начин љоїтврдио и колеїа Радивојевић, уз оїаску да би „љраву меру“, љоред акїїуелних линија, чинила и годаїшна два љара возова. Оно на чему би се, евенїуалним укључивањем у саобраћај нових љуїничких љарниїљура, морало инсисїїираїїи – уїраво су љермини долазака и љолазака.

најчешће из родне Каменице, покаткада и из Краљева, где се пар година касније дефинитивно скрасио. Учио је занат од прекаљених железничара, усвајао њихове оперативне вештине са завидном лакоћом. То, наравно, није промакло старешинама у Секцији за саобраћајне послове.

„Бројала је тада станица у Рашки преко тридесеторо људи. Поред нас у „Инфраструктури“, била је ту путничка благајна са троје, затим робна са петоро

радника. Сећам се да је баш тих година, мимо она два редовна пара путничких возова, у саобраћај укључен и брзи воз за Звечан. У класичном турнусу радио сам све до маја 2016, када прелазим у Трстеник. Врло брзо добијам и шефова овлашћења. То је онај период када су услед исказаних вишкова текла и кадровска „препакивања“ по унутрашњости“, казује за наш лист Зоран Радивојевић.

У јединој станици која је радила на потезу од Крушевца до Краљева, али и једино у читавом ОЦ-у са електрорелејним осигурањем, Радивојевића су у неком моменту ангажовали чак и као скретничара у станици Кнић.

„Када су ме именовали за шефа станице Трстеник, то службено место имало је само троје људи из „Инфраструктуре“. Ускоро је стигла и наредба да сви путни прелази у станичном подручју морају бити поседнути, па смо (до 2018) добили још једног човека. Руководио сам станицом пуне три године, а 2020. су ме прекомандовали у станицу Чачак. Под нашом јурисдикцијом данас су и транспортно отпремништво Мршинци, станица Заблаће, станица Пријевој, укрсница Овчар бања и станица Дра-

гачево”, реферише први оперативац саобраћајне јединице у граду на Западној Морави, док истовремено свом дежурном отправнику у Драгачеву телефоном саопштава детаље у вези с транспортом робе кроз Овчарско-кабларску клисуру.

У чачанској станици тренутно је ангажовано десет отправника и седам скретничара. У функцији су укупно два индустријска колосека. Поседају их повремено НИС и Техничко ремонтни завод „Чачак”, што је доста скромнији обим саобраћаја у поређењу са периодом када су „Слобода”, „Литопапир” и предузеће „Цер” одавде упућивале своје маршрутне возове са знатним количинама терета.

„Често имамо поседање станичног колосека у Драгачеву. Фирма „Милан Благојевић – Наменска Лучани” бруто углавном одвлачи ноћу, па се маневра најчешће ради тамо, али и код нас у Чачку. Неретко се дешава да су на свих седам станичних колосека истовремено поређане путничке и теретне гарнитуре. У току двадесет и четири сата кроз станицу Чачак прођу тек четири пара путничких возова”, каже колега из „Инфраструктуре”.

Под јурисдикцијом домицилне станице је око педесет километара колосека, што у конкретном случају такође „уме бити озбиљан проблем”.

„Овде једноставно немаш слободног дана. Дешавало се да у суботу или недељу зазвони телефон. Да ли је исклизуће воза из шина, сунчана кривина или је можда прегорео изолатор конзоле контактне мреже, устајеш одмах и крећеш на терен. Нема ту дискусије, таман да си на ћеркиној свадби. Напушташ прославу, па кад се вратиш – вратиш”, сликовито илуструје рад на отвореној прузи Зоран Радивојевић.

„Осим „Штадлерових” возова који, у току дана, кроз Чачак прођу осам пута (четири из правца Пожеге, четири из Краљева), по реду вожње имамо и три редовне теретне линије. Из Крагујевца према Бару, готово свакодневно, саобраћа „Фијатов воз” са новопроизведеним аутомобилима. Реч је о композицијама, неретко дугачким и по пет стотина метара. Сав тај бруто мора да прође кроз ову станицу, тако да си нон-стоп на опрезу.

Најмлађи скретничар у станици има преко тридесет година стажа. Шта да Вам кажем, од расположивих људи буквално смо извукли максимум”, закључује на крају разговора шармантни шеф станице, који се у међувремену безболно и лако уклопио у нову средину а, чини се, и потпуно привикао на чачански менталитет.

А. Ранковић



Милорад Пантелић, машиновођа у пензији

Првом електролокомотивом уз успон до Колашина

Са легендарним златиборским машиновођом, Милорадом Пантелићем (76), срели смо се на његовом омиљеном месту. И док је био активни железничар, често је волео да заседне у „Ђири“ (ужички ресторан, прим. аут.) и уз мезе, натенане прођаска са колегама о опасним усецима и ризичним превојима на мокрогорском колосеку. Возио је пре више од пола века чувену четрдесет петицу, која већ деценијама као експонат стоји тик до популарног железничког састајалишта у граду на Ћетињи. Као послератном детету из железничке породице, професионална каријера у управљачници била му је трасирана и пре него што је дошао на свет. Када се родиш у ужичком селу Шљивовица, одакле до станице Врутци имаш двадесетак минута лаганог хода, јасно ти је, вели наш саговорник, да ћеш у животу или терати возове или командовати неким гарнизонам. На крају је испало да баш он седне у парњачу, а брат догура до генералског чина. Након завршене осмољетке, одлази у Ужице на занат. У тамошњој ложионици обучен је за машинбравара на поправци парних локомотива.

„Тај посао имао сам у малом прсту. Могао бих и сада, у овим годинама, потпуно сам направити парну локомотиву уз одговарајуће услове. Ми смо у оно време, крајем шездесетих, радили комплетан ремонт. Све се најпре растури, цеви из котла поваде, па котао испита у детаље. Проверавали смо чак и притисак у котловима са оним воденим пумпама. Сваки део сам тада радио и ако ми верујете, знам га напамет и дан-данас“, евоцира изгледеле успомене давно умировљени машиновођа, који у осмој деценији живота плени пажњу својом маркантном појавом и виталношћу.

Раних седамдесетих година, другачије се улазило у управљачницу. Морао си, каже Милорад, после одслуженог војног рока, напабирчити бар годину дана рада на поправци локомотива како би евентуално стекао услов да у ЖОЦ-у учиш за машиновођу. Прву парњачу потерао је 1972. године, у време када је електровуча тек спорадично пуштана у саобраћај дуж пружних деоница са инсталираним контактним водовима. Претходно је по-



Са „Ђиром“ у њиви

Нема љуно машиновођа у Србији који се и данас моју ђохвалији да су били активни у време ђарне вуче. Милорад Пантелић један је од доајена узаној мокрогорској колосека. Човек који је, након ревитализације музејске „Руше 8“ на Шаргану, годинама обучавао младе колеге о финесама уривљања ђохуларном ђарњачом. Ипак, судећи ђо анегдоти из његове ране каријере у зајечарској ђарној вучи, рекло би се да она народна изрека „не може да сване ђре зоре“, и ђе како има смисла.

„Дошао сам ђај дан на окрејници локомотивом серије 33. Колега ми након само ђар секунди викну: „Може мајсторе“. Нашиљелујем локомотиву, ђаакорећи у милиметар, али се, нажалост, ђреварић. Осђаде ми онај ре-визир окренуђ „за најрег“. Сђиснух ђедалу, мислећи – ђидем назад како ђреба, ђраво на ђрују. Јок брале, ђољеш машина најрег. Док се ђрибраћ и сна-ђох, већ сам био у ђиви.“

ложио ложачки испит, јер без тог знања није се могло управљати путничким композицијама на парни погон.

„Када сам почео да возим шарганском „Рутом 8“ на линији Ужице – Вишеград, били смо озбиљна секција. На платном

списку организационе јединице никада нисмо имали испод стотину техничара вуче. Сваки час би у клисури Ћетиње одјекнуо писак „Ђире“. У току двадесет и четири часа стизали би (наизменично) у станицу путнички и мешовити возови. Волели су ђуди железницу, а ми запослени буквално смо живели за компанију. Није те онда нико питао, да ли си између две смене имао некаквог предаха. Посао би се радио, док се не уради. Сећам се да је оптерећење за једну локомотиву било 300 тона, уколико би нпр. кренуо из Ужица парњачом према Вишеграду. Отуда би, за исти терет, биле неопходне две локомотиве због захтевног успона на Шарган. Често су нас слали на испомоћ у Вишеград да гурамо путничке и теретне гарнитуре све до Кремне“, прича за наш лист корпулентни пензионер из Шљивовице, посматрајући са сетом музејску локомотиву коју је као младић „знао у душу“.

Када је 1976. отворена барска пруга, уследила је озбиљна експанзија електровуче на српским пругама. То је, наравно, условило и додатно дошколовање нашег бившег колеге. Милорад се поново упутио у ЖОЦ-ов интернат како би се едуковао за нове модерне машине. Врло брзо му се указала прилика да и званично постане први железничар који ће „утрати

електролокомотиву у Бар“. Шинску жилу куцавицу између југословенске престонице и јужног Јадрана управо су тих месеци комплетно електрифицирали, па је требало проверити снагу популарних „Швеђанки“ (441) у савлађивању успона од 25 промила на потезу Подгорица–Колашин.

„Када је барска пруга, 1977. дефинитивно електрифицирана, ваљало је тестирати тадашња вучна возила на захтевном црногорском успону и истерати теретни воз по прописаним брзинама у складу са редом вожње све горе до Колашина (на 1.032 метра надморске висине). Дизелке су у то време саобраћале сигурно неких дванаест месеци, али оне су ишле доста споро. Надзорник ме је једног дана само позвао и саопштио: „Мораш Милораде са локомотивом отићи хитно у Бар“. Колега који је, иначе, већ био одређен за тај подухват, остао је негде у квару, па су изабрали мене као „ad hoc“ решење. До тада никада и нисам ишао даље од Бијелог Поља, будући да се јурисдикција ужичких машиновођа завршавала управо у тој пограничној станици. Отишао сам са помоћником у Бар, фактички, без пре-

тходног упознавања пруге, директно из Пожеге. Локомотива млада, пруга тазе отворена, а ја тек навршио 28 година. Шта да ти причам. Закачише они сутрадан композицију са пуним оптерећењем, стартових ја одмах и машину, па кренусмо лагано према Подгорици. Од станице Биоче нагазих максималну брзину (70 km/h). Носи она „Швеђанка“ вагоне као играчке, само грува. Ишла са мном тада и екипа у службеним колима, одушевили се бре сви до једног. Изађосмо горе на Колашин срећни и насмејани. Почесмо честитати једни другима, крете славље, не питај. Огроман успех за компанију, за запослене. Тешко је данас дочарати ту еуфорију међу колегама, јер била су то нека друга времена. Тада се за железницу дословно живело“, каже за „Пругу“ Милорад.

Одрон у клисури Градца

У управљачници је потрошио најлепших тридесет година живота, теглећи најчешће путничке, покаткада и теретне композиције. На точку је оседео и никада се, тврди, није покајао због младалачке страсти према плавој железничкој уни-

форми. Уосталом, глад за авантуром ни где се није могла боље утолити него на отвореном колосеку.

„Потерао сам те сејење вечери кратак теретни воз из Пожеге према Ваљеву. Вагони су били празни, пошто смо руду товарили у Радинцу. Већ сам прошао Ластру и лагано клизио шинама кроз клисуру, управљајући композицијом по јакој месечини. Барска пруга била је у експлоатацији десетак година, па су тунели и мостови изнад реке изгледали ново и импресивно. Ливаде уз пругу све прекривене сланом, а одсјај шина од месечине, чини ми се, снажнији од рефлекторског снопа. Видиш из кабине низ пругу, бар педесет метара као да возиш по дану. Таман што сам дужином локомотиве изашао из оног усека код манастира Ђелије, кад у делићу секунде нестале онај одсјај и шине се само зацрнеше. Моментално кретох да кочим, али већ је било касно. Знао сам да се нешто сурвало на пругу са литице. Огромна стена прекрила је обе шине, али ударац није био толико снажан. Скоро да сам успео да зауставим воз. Јесте се, додуше, она челична греда савила, а и одбојници, богами лепо надскочили преко камена. Ма да ти кажем пријатељу – оста ипак глава на раменима. То је најважније“, закључи уз шеретски осмех наш саговорник.

Дуго је возио плаве електрогарнитуре (412), тзв. „Горбачовке“, које данас углавном крстаре по престоничком чвору као БГ возови. До појаве модерних „Штадлерових“ композиција, скоро све регио линије биле су премрежене овим руским возовима. Стигао је скоро и до пензије када је „под старе дане решио да свлада и вештину управљања дизел локомотивом“. Тек да не оде у мировину без једине преостале возачке лиценце. Последња линија у каријери пала му је по распореду баш на Огњену Марију 2000. године. Потерао је тог јутра регио воз из Београда према Ужицу, не пропустивши прилику да телефоном претходно јави отправницима у Пожеги када ће тачно и којом линијом окончати своју саобраћајну одисеју. Од Пожеге до Ужица сви сигнали били су отворени, специјално за златиборског ветерана парне вуче. Протутњао је Милорад, тог 30. јула, кроз ранжирно-распоредну станицу неколико минута раније, нехотице преваривши чак и своје колеге које су му у Пожеги спремале спектакуларан испраћај.

Нису, ваљда, рачунали да ће и у таквој ситуацији, железничару његовог калибра, актуелни ред вожње бити важнији од пуке церемоније и успутних дарова.

А. Ранковић



Електронско боловање

Све почиње у ординацији изабраног лекара

У последњих неколико година Србија је сведок интензивног увођења електронских система у различитим областима. Један од најзначајнијих корака ка модернизацији здравствене система свакако је и имплементација дигиталног система Е-боловања. Завод за здравствену заштиту радника „Железница Србије“ придружио се овом систему 21. октобра 2025. године. Наиме, сада је могуће неупоредиво брже и ефикасније управљање боловањима, мада сам систем има потенцијал и да додатно унапреди функционисање здравствене администрације како би олакшао рад запосленима.

“Е-боловање представља дигитални систем који омогућава лекарима да потврде о привременој неспособности за рад издају и електронским путем. Ове потврде се аутоматски шаљу надлежним институцијама, као што су здравствени

и пензиони фондови, чиме се смањује потреба за папирним документима и административним процедурама. Процедура око отварања електронског боловања почиње у ординацији изабраног лекара. Након прегледа и потврде да постоји основ за привремену спреченост за рад, лекар електронски уноси све релевантне податке у информациони систем здравствене установе, укључујући и предлог трајања боловања и датум контроле. Уколико се пацијент не појави на заказаном контролном прегледу, систем ће аутоматски закључити боловање”, објашњава Лидија Симоновић, начелница Одељења опште медицине и напомиње да се у Заводу пацијентима још издају дознаке и у папирној форми.

Како истиче наша саговорница, за боловања дужа од 30 дана систем аутоматски креира упут за лекарску комисију РФЗО-а, а лекар шаље комплетну доку-



Др Лидија Симоновић

ментацију електронским путем. Након одлучивања комисије, боловање се продужава или затвара, а пацијенти добијају одговарајуће информације кроз дигиталне канале.

“Једна од кључних предности овог система је брзина и ефикасност. Електронски систем омогућава бржу обраду захтева, што значи да запослени могу брже добити потребне потврде. Такође, смањује се могућност грешака које се често јављају приликом ручног уноса података. У претходном, традиционалном систему, процес издавања боловања често је био спор и подложен грешкама. Сада, са електронским боловањем, запослени могу брже добити потребну медицинску документацију, а послодавци имају лакши приступ подацима о боловањима својих радника”, закључује др Симоновић.

Дигитални систем Е-боловања представља значајан корак ка модернизацији система здравственог осигурања. Његове предности, као што су брзина, ефикасност и смањење бирократије, могу знатно побољшати искуство запослених.

Како би се у потпуности искористиле предности овог система, неопходно је превазићи изазове који се јављају током његове имплементације. Улагање у обуку и заштиту података биће кључни фактори у успеху е-боловања.

А. Стојковић



Студија о предиабету код радника железнице

Промена животних навика корак ка здравом животу

Поводом Светског дана борбе против шећерне болести – 14. новембра – у Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ током октобра и новембра спроведено је истраживање о предиабету. Истраживање је обухватило железничаре који су у том периоду обављали редован или ванредни периодични преглед у Заводу.

„Од укупно 415 прегледаних радника, код 94 су утврђене повишене вредности шећера у крви наште, тј. учесталост предиабетеса је била 22,65%. Ово указује на чињеницу да је заступљеност предиабетеса међу железничким радницима у Србији знатна. Од укупно 100 људи са предиабетесом, 5 до 10 ће развити манифестну шећерну болест за годину дана, али исто толико особа може да врати вредности гликемије на нормалне вредности променом животног стила. Веома је важно подићи свест о томе колико и мале промене у навикама, као што је избор здравих намирница и увођење свакодневних полчасовних шетњи, могу позитивно да утичу на наше здравље“,

каже за Пругу др медицине рада Миријана Џамић Николић.

„Циљ Завода за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ јесте да унапреди здравље радника, спречи развој шећерне и других болести и компликација и дугорочно очува радну способност. Зато је битно да подигнемо свест запослених да схвате да је предиабетес нека врста упозорења, позив на акцију и корак напред према свеснијем и здравијем животу“, каже др Џамић Николић.

По речима докторке, истраживања у свету показују да железнички радници имају 1,5 до 2 пута већи ризик од развоја предиабетеса у поређењу са општом популацијом и да је учесталост предиабетеса међу железничким радницима од 12 до 20 %. Разлог за ово лежи у специфичним захтевима посла и психосоцијалним оптерећењима којима су изложени железнички радници на својим радним местима, као што су: сменски и ноћни рад са дугим и нерегуларним сменама, седење приликом рада, психичка оптерећења и стрес на радном месту.

С тим у вези развијају се непожељни животни стилови: нередовна и неправилна исхрана, конзумирање брзе хране, нерегуларни ритам сна, пушење. Према неким истраживањима, чак 70% железничких радника у свету има прекомерну телесну тежину.

На питање шта је то што може свако од нас да уради ради превенције предиабетеса и шећерне болести, а посебно неко ко има генетску предиспозицију, тј. позитивну породичну анамнезу, докторка објашњава да је важна промена животних навика: здрава исхрана, регулисање телесне тежине, редовна физичка активност.

„Чак и када се појави, код 5 до 10 % особа са предиабетесом гликемија може да се врати на нормалне вредности само кориговањем животног стила. Уколико сама промена животног стила није делотворна, код одређеног броја особа уводи се медикаментна терапија, о чему одлучује лекар специјалиста ендокринолога“, наглашава докторка.

А. Стојковић



Докторке Мирјана Џамић Николић и Јелена Ивковић



Добривоје Божић

Визија и изум: Како је Добривоје Божић обликовао модерну железницу



У историји светске железнице постоје имена која су неупитно utkана у њен развој, а међу њима посебно се издваја име Добривоја Божића (1885–1967). Иако је широј јавности познат као проналазач, у стручним круговима Божић се сматра оцем савремене пнеуматике кочења. Инжењер машинства, проналазач и конструктор, Божић је био визионар чији је рад поставио темеље безбедности и ефикасности железничког саобраћаја широм планете.

Инжењерски корени и контекст проблема

Рођен 1885. године у Рашки, Божић је своје школовање започео у Крагујевцу, да би се потом отиснуо у Немачку, где је стекао врхунско машинско образовање. Студирајући у Карлсруеу код професора Рудолфа Дизела, Божић је развио дубоко разумевање термодинамике и механике флуида.

По повратку, 1911. године, свој инжењерски пут започео је у Железничкој радионици Ниш. У то време, доминантни систем кочења био је Вестингхаусов (Westinghouse) систем. Иако револуционаран за 19. век, овај систем је имао озбиљна техничка ограничења: био је "исцрпан" (свако кочење је трошило ваздух који се није могао надокнадити без потпуног откочивања) и није омогућавао постепено откочивање. То је значило да машиновођа на дугим низбрдицама мора да бира између ризика да остане без ваздуха или да отпусти кочице да би напунио резервоаре, при чему воз нагло убрзава.

Техничка суштина Божићевог изума

Упоредо са практичним радом, Божић је неуморно посветио свој истраживачки дух усавршавању система кочења железничких возила. Његов бриљантни прона-

лазак долази 1913. године – железничка ваздушна кочица.

Божићев систем је увео неколико кључних техничких иновација које су дефинисале модерну пнеуматику возова:

1. Распоредник са три радна притиска (Distributor Valve)

Док су претходни системи користили једноставније вентиле, Божић је конструисао софистицирани распоредник који балансира три кључна притиска:

- притисак у главном воду (који контролише машиновођа);
- притисак у радном (помоћном) резервоару ваздуха;
- притисак у кочином цилиндру.

Овај баланс, који се често назива "систем три притиска", омогућио је прецизну контролу силе кочења која је директно пропорциона паду притиска у главном воду.

2. Решење проблема неисцрпности (Inexhaustibility)

Божић је решио термодинамички проблем допуњавања помоћних резервоара током самог процеса кочења. Његова кочница је била "неисцрпна", што значи да је систем могао да одржава жељени притисак у кочним цилиндрима неограничено дуго, чак и при учесталим кочењима, чиме је елиминисана опасност од губитка кочионе силе на дугим падовима.

3. Постепено откочивање (Gradual Release)

Можда највећа техничка иновација била је могућност постепеног откочивања. За разлику од Вестингхаусовог "директног" система (који је радио по принципу све или ништа), Божићев распоредник је омогућавао да машиновођа делимично попусти кочнице, прецизно регулишући брзину воза без потпуног губитка кочионе силе.

4. Повећање пробојне брзине (Propagation Speed)

Божић је математички дефинисао проблем простирања таласа притиска кроз главни вод. Његово решење је повећало брзину реакције кочница дуж композиције (тзв. пробојну брзину) са тадашњих 80 m/s на преко 150 m/s. Ово је драстично смањило "трзаје" и сударе између вагона приликом наглог кочења, јер су задњи вагони почињали да коче готово истовремено са предњим.

Глобално признање и стандардизација

Кључни тренутак за глобални успех десио се 1924. године, када је његова кочница тестирана пред међународном комисијом на прузи Лич–Сушак, познатој по великом нагибу и тешким условима. Систем је положио испит савршено. Већ 1928. године, Међународна унија железница (UIC) признала је Божићеву кочницу као стандард, након чега су је усвојиле железнице тадашње Чехословачке, Швајцарске и Алзас-Лорене, мада је његов изум патентиран још 1922. године у Америчком патентном заводу.

Његово име постало је синоним за безбедност – чувена кочница „Божић“.



Бранко (Боб) Божић у посети Железничком музеју, 2012.

Њена супериорност била је одмах препозната, те је исте године почела да се уграђује у возове. Ово је био технички преседан – Божићева кочница је постала прва стандардизована кочница у Европи која је задовољила строге захтеве за међународни саобраћај.

Живот у Крунској 69 и ратна трагедија

Успех је Божићу донео и материјално благостање. Са супругом Радмилом и децом живео је у велелепној породичној вили у Крунској 69, у Београду. Други светски рат, међутим, доноси преокрет. Токм немачке окупације породица је била приморана да живи у подруму сопствене куће. Највећа трагедија задесила их је 1941. године, када им умире ћерка Весна од упале слепог црева.

На крају рата Божић са супругом и сином Драганом (рођеним 1935.) бежи у Канаду. Нове комунистичке власти га проглашавају за издајника и државног непријатеља, а целокупна имовина, укључујући вилу у Крунској, бива конфискована. Поступак реституције окончан је 2014. године, када је вила враћена наследницима. У егзилу у Канади, Божић добија другог сина, Бранка (Боба), 1950. године, али се убрзо након тога разводи од супруге. Боб Божић посетио је Железнички музеј 2012. године.

Иако светски признат, Божић је већи део старости провео далеко од земље коју је задужио. У Београд се коначно вратио 1964. године, где је и преминуо три године касније, 13. октобра 1967. Сахрањен је на Новом гробљу, у Београду.

Наслеђе у савременом инжењерству

Значај проналазака Добривоја Божића тешко је преценити. Ова решења ваздушне кочнице постала су основа за све типове савремених ваздушних кочница које се и данас користе. Савремени системи произвођача као што су Knorr-Bremse или Oerlikon у својој основи и даље користе принципе рада Божићевог распоредника и његове "радне коморе" као референтног волумена притиска.

Божићев рад био је фундаментална иновација која је радикално повећала безбедност и ефикасност железнице.

Данас се његов рад сматра темељем на коме почивају системи кочења савремених произвођача, а "Божићева кочница" остаје један од најзначајнијих српских технолошких брендова 20. века.

Ј. Колунџија С. Вуковић

Литература:

- Српски биографски речник. Књ. 1, А-Б. Нови Сад: Матица српска, 2004.

- Добривоје С. Божић – изумитељ савременог система кочења воза: тематски зборник, Краљево: Факултет за машинство и грађевинарство Универзитета у Крагујевцу, 2016.

- Добривоје Божић – проналазач прве савремене кочнице / Слободан Росић. - У: Пинус записи. 2/1995 - Београд: Заједница техничких факултета Универзитета: Музеј науке и технике: Лола институт, 1995, стр. 103–110.



Бачка Топола

Мирна варош у срцу Бачке



Центар Бачке Тополе

Путујући новом пругом од Београда, преко Новог Сада према Суботици, стиже се у Бачку Тополу, мирну варош у срцу бачке равнице. На самом излазу из станице путници ће приметити лепо уређени приступ станичној згради, која просто блиста од чистоће. Шетајући новоизграђеном пешачком стазом испод крошњи дивљих кестенова и липа, за свега двадесет минута стижемо до центра овог живописног градића.

Мултикултурално богатство

Према задњем попису становништва (2022), у Бачкој Тополи данас живи нешто више од 12 хиљада житеља. Становништво је мешовито, а већину чини мађарска национална мањина. Становништво живи у потпуном складу негујући међусобно поштовање и мултикултуралност.



Градски музеј Бачке Тополе

Околина коју треба доживети

Панонска регија је трећа највиша тачка у Војводини, после Вршачких планина и Фрушке горе. Захваљујући бројним парковима и зеленилу, цела регија подсећа на шумовито-планински крајолик, иако се налази у војвођанској равници. Захваљујући природним одликама, овај

крај представља право место за одмор, јер пружа идеалне услове за рекреацију, боравак у природи и спортске припреме. У близини Бачке Тополе налази се каштел породице Фалционе из 1846. године, вештачко језеро Сава са изграђеним шtrandом и могућношћу за рекреацију и спортски риболов. Ту је и позната Ергела коња „Зобнатица“. Једно од омиљених излетишта Топољана је Криваја, која се налази на свега петнаестак километара од овог насеља, са уређеним парком под заштитом државе. На обали вештачког језера Моравица постоји изграђен део



Бачка Топола

за излетнике и купаче, уз могућност спортског риболова. Овде се налази и каштел-летњиковац породице Фернбах, саграђен крајем деветнаестог века. Још једно од излетишта које туристи посећују у овом крају јесте и Бања Пачир, позната по језеру розе боје. Температура термалног језера износи (у просеку) 30 степени целзијуса. Језеро је веома слано и лековито, а вода погодна за лечење разних обољења током летњих месеци.

Манифестације за све укусе

Током јуна сваке године, традиционално се приређује манифестација „Јун у љубичастом“. Тада се на обали језера бере лаванда, а могућност за бербу имају сви који дођу. Ово је једна од ретких манифестација која је посвећена лаванди. Веома је добро посећена, не само када су у питању домаћи гости, већ и посетиоци из земаља у региону.

Сваког септембра Дом културе у Бачкој Тополи организује културно-туристичку манифестацију „Дани Бачке Тополе“. Неки од најпосећенијих програма су: такмичење у спремању ајвара „Изаћи ми на теглу“, Сајам меда, Винска улица, те Дечија кавалкада. Реч је о свечаном дефилеу и поворци са коњима, уз бројне изложбе и концерте који се традиционално завршавају великим ватрометом. Одлично је посећен и зимски ваљар, а нарочито гастрономска манифестација „Сармијада“.

Недавно отворена пруга за велике брзине, умногоме је допринела бољем животу и привредном развоју читавог



Станична зграда са улице стране

краја. До Суботице се стиже за десетак минута, док се до Београда путује свега сат времена. Цена карте је много јефтинија у односу на аутобуску. Возови су бржи и комфорнији, па сада многи студенти и запослени не морају да изнајмљују станове у Суботици, Новом Саду и Београду, већ на студије и посао иду новим возовима. Постоје неке најаве да ће возовима у Бачку Тополу долазити велики број не

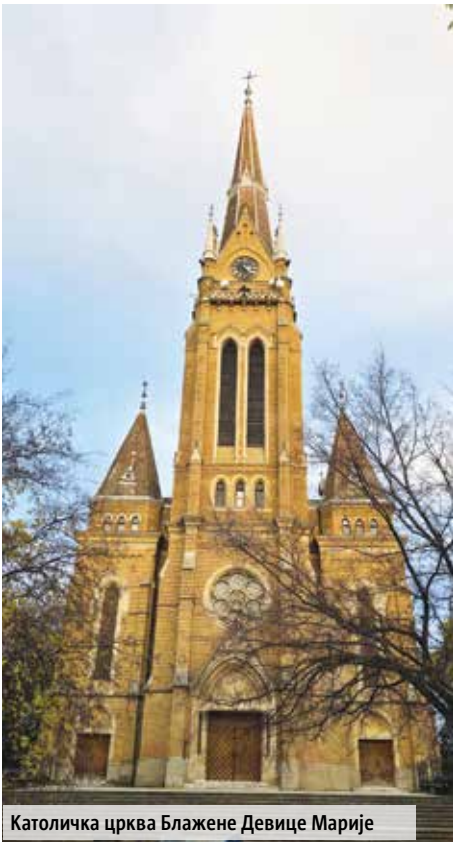
само путника намерника већ и туриста који ће допринети да се овај крај и његови туристички потенцијали још снажније афирмишу.

Гастрономија

Понуда у угоститељским објектима квалитетна је и веома разноврсна. Поред бројних мађарских традиционалних јела, у понуди су и српски, односно, војвођански специјалитети. Ту су и ђаконије из италијанске, грчке и турске кухиње. Посебно су

тражени торте и колачи од војвођанског брашна и осталих намирница које су произвели домаћи произвођачи из овог дела Бачке.

Ј. Вебер



Католичка црква Блажене Девце Марије



Ватрогасни дом



Градски парк

Из наше фотоархиве

Путнички воз у старој ужичкој станици



Историја железнице у Ужицу везана је за прво десетлеће 20. века. Држава Србија чврсто је одлучила да све веће градове повеже железницом, што је и радила у складу са својим финансијским могућностима. Један од градова где

је требало да дође железница било је и Ужице, важна саобраћајна тачка на новопроектваној прузи узаног колосека од Београда до Јадрана. Први воз је у ужичку станицу приспео 20. августа 1912. године. Стигао је из правца Чачка, па је

цео овај крај коначно добио железничку везу са остатком Европе. Укидањем пруге узаног колосека до Вишеграда и отварањем пруге Београд–Бар, у мају 1976. године, западни део Србије добио је бржу и краћу везу са Београдом и Нишом. Ипак, остао је жал за популарним „Ћиром“, који је захваљујући локомотивама (ЈЖ 85) са парним котловима, обележио један важан период у развоју Ужица. У ондашња времена, била је то велика ствар, па не чуди што су људи у зимским месецима (када је температура неретко у минусу), најчешће путовали железницом. На фотографији коју је 29. децембра 1973. године снимии Херберт Штемлер, љубитељ железнице из Немачке, приказан је путнички воз у ужичкој станици пред полазак за Вишеград. На челу композиције је парна локомотива серије ЈЖ 85-045, једино сачувано вучно возило те серије, у Србији. Ова стара машина већ деценијама краси плато старе железничке станице у Ужицу, чувајући успомену на време и епоху која је обележила историју града.

Ј. Вебер

Историјске занимљивости

Новогодишњи историјски мозаик

Електрификација и модернизација пруга

По завршетку рата, Југославија почиње велики пројекат модернизације железнице. Свака република прихвата електрификацију и модернизацију на својој територији. Србија прихвата електрификацију и модернизацију пруга од Товарника до Прешева, а рок је од 1964. до 1968. године. Непредвиђена инфлација и пораст трошкова омили су и успорили извршење задатка. Са радовима се започело 1964. године код Товарника.

У склопу овог пројекта дошло је до измена у самом београдском железничком чвору. Укинута је деоница од станице Земун Нови Град – Земун – Мост на Сави и изграђена пруга Земун Нови Град – Нови Београд (кроз Бежанијски тунел) – Мост на Сави, чиме је, коначно, решен проблем саобраћајних гужви на територији растућег Новог Београда. Осим наведеног, изграђена је нова ранжирна станица у Макишу.

Први воз са електровучом ушао је у београдску станицу 30. маја 1970. године. Стигао је из Загреба, а довукла га је локомотива серије ЖЖ 441.



Први Србин на филмском платну

Светислав Петровић, први Србин који се прославио на филмском платну 1928. године посетио је Нови Сад и Београд. На перонима београдске станице, тог дана је владала велика пометња. Претпоставља се да је дочеку присуствовало између 30. 000 и 40. 000 људи, махом девојака које су похрлиле ка свом љубимцу. На фотографијама објављеним у „Илустрованом листу“, види се део те атмосфере и мноштво младих жена како се нагињу преко оградe од кованог гвожђа која је ограничавала перонску башту ресторације.



Станица Земун

Последња станица Европе

У децембру 1883. године, први воз је стигао у Земун. Већ наредне године, гради се деоница од земунске станице до Савског моста. Зграда земунске железничке станице налазила се преко пута данашњег хотела „Југославија“. Будући да се радило о пограничној станици, дакле првој станици у коју би путник са Истока ушао, истовремено ушавши и на аустроугарску територију, придата је велика пажња изгледу овог објекта. Станични комплекс је имао, осим путничке зграде, царинарницу, али и ложионицу са окретницом.

У периоду између два рата ова станица

преузима део послова везан за денчане пошиљке, као и послове ранжирања. Као ранжирна служи све до 1970. године, до градње ранжирне станице у Макишу. Рушена је у етапама, а последњи објекти станичног комплекса порушени су децембра месеца 1974. године.

О прошлости железничког спорта

Годину 1922. можемо сматрати годином када је настало прво железничко спортско друштво. На иницијативу Стевана С. Трифуновића, вишег чиновника Генералне дирекције, страственог ловца и риболовца, оснива се Железничко друштво спортских



Чланови Железничког спортског друштва Чачак, 1939.

риболоваца. Није то био класичан спортски клуб, већ више удружење железничара – љубитеља пецања, који су се окупљали око Железничког купалишта код „Шест топола“ и проводили време у природи. Поједини чланови удружења су учествовали у тада важном риболовачком „Купу Београда“, али нису остваривали запаженије резултате.

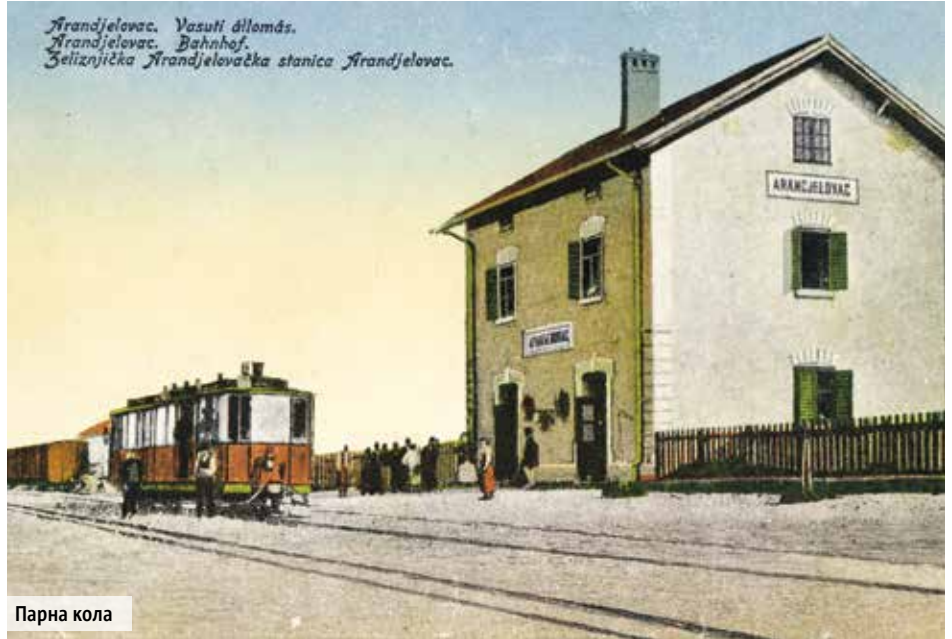
Први фудбалски тим који, истина, није имао „званични“ карактер, железничари Београда су основали 1924. године. Група заљубљеника у овај спорт се окупљала у „Бари Венецији“ и играла утакмице. Већ 1926. године Ђорђе А. Костић, шеф персоналног одсека Обласне железничке дирекције у Београду, оснива Спортски клуб „Железничар“. Био је то, на почетку, фудбалски клуб који је, у периоду до почетка Другог светског рата, успео да се издигне од обичног удружења заљубљеника у овај спорт до једног од важнијих градских клубова. Године 1934. клуб је коначно добио и игралиште које се налазило у близини „Шест топола“.



Станичне баште

Мало је познат податак да је, у неким прошлим временима, железница имала своје расаднике, одакле су се железничке станице снабдевале биљкама за потребе станичних башта. Један од тих расадника је постојао у Кикинди, а опскрбљивао је станице на територији Баната.

Свака станица је имала уређену површину на којој је сађено цвеће и коју су уређивали запослени. На споредним станицама баште су биле скромније, а сађене су биљне врсте карактеристичне за крај у којем се станица налазила. На ситуационим плановима станица из прошлости видимо да је свака станица имала тачно одређен простор за садњу цвећа. Часопис „Железнички венац“ је, у периоду између два рата, велику пажњу придавао станичним баштама. С времена на време, бирана је најбоља башта, па се особље утркивало ко ће боље и лепше уредити тај



Парна кола

простор.

Аранђеловац добија пругу

Узана пруга Младеновац–Аранђеловац саобраћају је предата 10. новембра 1904. године. Аранђеловац је и тада био препознат као туристичко место, бања са изворима киселе воде, али и као локалитет богат угљем, мермером и глином. Градња пруге до Аранђеловца започета је 1901. године. За потребе удобног превоза путника СДЖ 1903. године набављају моторна кола. Реч је, у ствари, о путничким колима која, на челу, имају малу парну локомотиву. Прва кола овог типа се у свету појављују 1890. године, па се може рећи да Србија није каснила за светом. Кола су имала дванаест седишта друге и четрдесет седишта треће класе, а развијала су брзину од 60 km/h. Због честих кварова, повучена су из саобраћаја три године касније.

Излетнички возови

Године 1885. уводе се „шетни возови“,



Топчидер

посебни возови намењени излетницима, који су саобраћали на релацији Београд–Раковица, на почетку само у летњим месецима, да би, касније, постали редовни возови. Постоји податак да је, 1891. године, само радним даном саобраћало 4-5 пари ових возова, а недељом и празницима још шест. Из исте године сачуван је податак да је, у летњим месецима, овим возовима превезено 10.825 путника. Из тога се да закључити да су Топчидер и Кошутњак, још тада, били омиљена београдска излетишта. Осим излетника, ове возове су користили и ђаци, радници и службеници. Наиме, за ове возове је важила посебна тарифа. Карта у једном смеру је била 33% јефтинија од редовне, а повратна чак 50%. Крајем XIX века постојали су и засебни излетнички возови за прославу Првог маја, а саобраћали су на релацији Београд – Топчидер.

Приредила

И. Јовичић Ђурчић

Ученици Железничке техничке школе посетили Сарајево

Историја, култура и технички изазови

Ученици Железничке техничке школе недавно су реализовали студијско путовање у Сарајево, како би се на лицу места упознали са железничким саобраћајем у Босни и Херцеговини. Током ове едукативне посете, посебан нагласак стављен је на упознавање карактеристика тамошње (шинске) инфраструктуре и проучавање њене улоге у економском и друштвеном животу региона. У посети Сарајеву били су ученици трећег разреда свих образовних профила београдског ЖТШ-а, школски педагог Милена Ракита, наставник енглеског језика Вишња Минчев, наставник ликовне културе Вук Перић и помоћник директора Александар Тошић.

„Ученици наше школе имали су прилику да се упознају са знаменитостима, ку-



лтурним наслеђем и етнографским карактеристикама града Сарајева, као и са историјским наслеђем и културом Срба у Босни и Херцеговини. Обилазак Сарајева започео је посетом „Железничком школском центру“, представљањем и обиласком школе. Одржан је и састанак наставника на којем су разматране могућности за унапређивање сарадње кроз нова студијска путовања и пројекте“, истиче Вишња Минчев, професорка енглеског језика.

Колеге из Сарајева упознали су ученике београдског ЖТШ-а са системом стручног образовања у БиХ, као и са начином реализације праксе дуалног модела образовања у њиховој школи.

„Представљени су нам принципи полагања матурског испита, мада је било речи и о проходности ученика ка

високом образовању са могућностима за запошљавање након завршетка средње школе. Такође, одржана је и једна радионица о емпатији и толеранцији, на којој су ученици двеју школа имали прилику да се упознају и повежу, размене искуства, упореде ставове и поделе идеје о томе шта толеранција значи у свакодневном животу“, објашњава за „Пругу“ наша саговорница.

По завршетку посете, учесници студијског путовања обишли су главну железничку станицу у Сарајеву и упознали се са свим могућностима превоза путника и транспорта терета, као и возним парком на територији Босне и Херцеговине. Уследио је обилазак депоа и главне радионице у Рајловцу, где су ученици били у прилици да се упознају са процесима редовног одржавања и поправки вучних и вучених

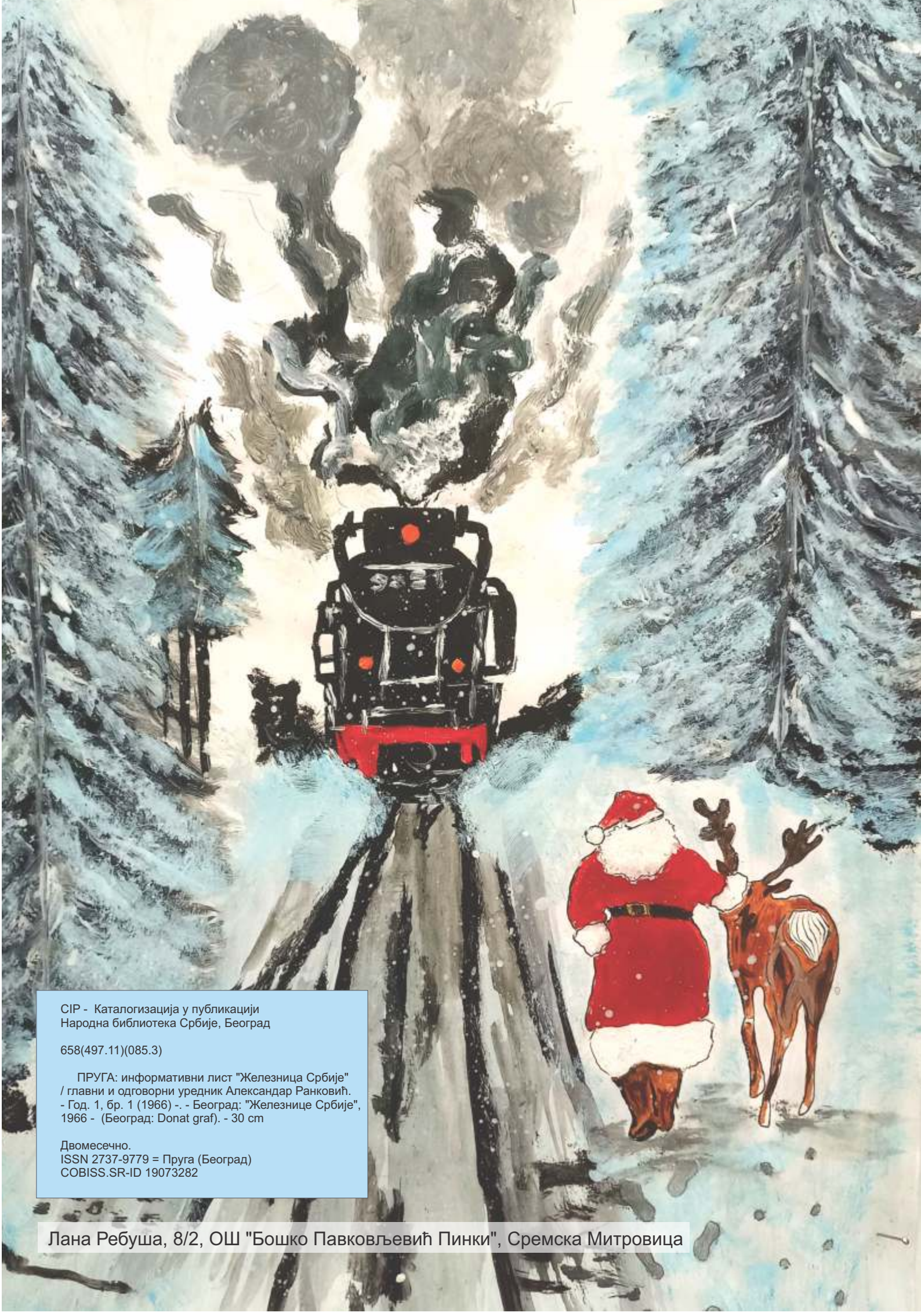
возила.

„Била је ово лепа прилика да наши ђаци науче не само о техничким аспектима железничког саобраћаја, већ и да схвате значај културног дијалога и толеранције у савременом свету“, истакла је наставница Минчев.

Искуство из Сарајева свакако је важно у образовању будућих инжењера, техничара и стручњака за железнички саобраћај. Ово путовање ће сасвим сигурно остати у сећању као инспиративна и образовно вредна активност. Реч је о заиста добром примеру међународне размене знања у области железничког транспорта, па у том смислу не треба да чуди велико интересовање које су учесници изразили за наставак учешћа у оваквим и сличним активностима.

А. Стојковић





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

Лана Ребуша, 8/2, ОШ "Бошко Павковљевић Пинки", Сремска Митровица



Никола Граовац, "Железничка станица Београд 1884. године"



2026.



ЈАНУАР

| ПО | УТ | СР | ЧЕ | ПЕ | СУ | НЕ |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | |

ФЕБРУАР

| ПО | УТ | СР | ЧЕ | ПЕ | СУ | НЕ |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | | | 1 |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | |

МАРТ

| ПО | УТ | СР | ЧЕ | ПЕ | СУ | НЕ |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | | | 1 |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| 30 | 31 | | | | | |

АПРИЛ

| ПО | УТ | СР | ЧЕ | ПЕ | СУ | НЕ |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | | |

МАЈ

| ПО | УТ | СР | ЧЕ | ПЕ | СУ | НЕ |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

ЈУН

| ПО | УТ | СР | ЧЕ | ПЕ | СУ | НЕ |
|----|----|----|----|----|----|----|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
| 29 | 30 | | | | | |

ЈУЛ

| ПО | УТ | СР | ЧЕ | ПЕ | СУ | НЕ |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | |

АВГУСТ

| ПО | УТ | СР | ЧЕ | ПЕ | СУ | НЕ |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | | | 1 |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| 30 | 31 | | | | | |

СЕПТЕМБАР

| ПО | УТ | СР | ЧЕ | ПЕ | СУ | НЕ |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | | |

ОКТОБАР

| ПО | УТ | СР | ЧЕ | ПЕ | СУ | НЕ |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | 1 | 2 | 3 |
| 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 |
| 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

НОВЕМБАР

| ПО | УТ | СР | ЧЕ | ПЕ | СУ | НЕ |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | | | | 1 |
| 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 |
| 30 | | | | | | |

ДЕЦЕМБАР

| ПО | УТ | СР | ЧЕ | ПЕ | СУ | НЕ |
|----|----|----|----|----|----|----|
| | | | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 |
| 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | |