

ИНФОРМАТИВНИ ЛИСТ "ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ" АД

ISSN 2737-9779

н р ж р а



Број: 1137

Јун 2026. • Година LXI



www.zeleznicesrbije.com

ИЗЛОЖБА

ЧЕЛИЧНИ КОЊИ: Век паре на српским пругама

*Мири паре и звук звиждука можда су нестали са пруга,
али њихов траг у нашој култури остаје неуништив.*

ЖЕЛЕЗНИЧКИ МУЗЕЈ

Јун 2026.



ИНФОРМАТИВНИ ЛИСТ "ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ" АД

пруга



У овом броју:

4-5

Национална стратегија „Србија 2030“

Планирана изградња и обнова
више од 1.200 километара пруга



6

**Пуштен у саобраћај железнички мост
преко Тамиша**

Нови мост за бржи и безбеднији
железнички саобраћај



7

Пруга Земун Поље – Национални стадион

Железничка станица Нови Београд
добила ново лице



8

Шездесет година „Пруге“

Шест деценија заједничког пута



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, излази двомесечно

Штампа
Birograf Comp d.o.o., Београд

Национална стратегија „Србија 2030“

Планирана изградња и обнова више од 1.200 километара пруга



Представљајући у Палати Србија, 7. марта, националну стратегију „Србија 2030“, као најобимнији и најамбициознији програм за развој Србије и убрзање раста српске привреде, председник Србије Александар Вучић изјавио је да је у области железнице и железничке инфраструктуре план да се уради 1.219 километара пруга.

Говорећи о пројектима чија је реализација у току, председник је навео пруге Земун Поље – Аеродром „Никола Тесла“ – Национални стадион (18,3 km) и Ниш – Брестовац (23,4 km).

„Обилазна пруга око Ниша (22,5 km) веома је важна и због несрећа које смо тамо имали, много живота изгубили и због свих грађана који тамо живе, али и због индустрије. Пруга Собовица – Лужница – крак Баточина, то је веома важно због повезивања на индустријску крагујевачку

зону, која не може да функционише ако то не урадимо и то је тај источни крак Крагујевца – 16,2 km. Идемо на деоницу пруге Ниш – Димитровград – 86 km, радимо Београд – Ниш, деоницу Сталаћ – Ђунис 23 km, део од Параћина до Трупала код Ниша, које је било и мета НАТО агресије, по томе су и познате – 79,7 km, и модернизацију Шарганске осмице, на западу Србије – 20 километара. То је 289,1 километар“, рекао је председник Србије Александар Вучић, представљајући железничке пројекте од 2026. до 2030. године.

Председник је затим говорио о томе шта ће све бити рађено у области реконструкције пруга до 2030. године, наводећи следеће пројекте, у укупној дужини 162,65 километара: Римски Шанчеви – Сајлово – Футог (8 km), Крагујевац – Краљево (18 km), Књажевац – Ниш (32 km), Мајданпек

– Вражогрнац (4 km), Брасина – Доња Борина – Зворник Град (5,6 km), Распутница 3 – Рготина (27,05 km), Дољевац – Житорађа (10 km), Соколовица – Неготин (18 km) и Шарганска осмица (40 km).

Када су у питању пројекти планирани за период 2026. до 2035. године, председник је навео деонице Велика Плана – Параћин (61,75 km) и Ресник – Велика Плана (85,5 km).

„То вам је све део велике железничке пруге Београд – Ниш, жила куцавица, која се надовезује на пругу Суботица – Нови Сад – Београд. И ту ће возови ићи негде 160, негде 200 километара на сат“, рекао је председник.

Реконструкција и модернизација обухватају пруге Панчево – Зрењанин – Суботица (200 km), Врбас – Сомбор (53 km) и Ваљево – Врбница – државна граница са Црном



Гором (209,8 km).

„Пруга Ваљево – Врбница – државна граница са Црном Гором је страшно велики пројекат. Ту имамо неке идеје, 210 најтежих километара, најтежег терена, за нас најкомпликованије, али страшно важно, пруга од животног значаја и огроман новац ћемо ту да уложимо“, појаснио је Вучић.

Председник је затим навео и пруге Рума – Шабац – Лозница (110 km), затим Зајечар – Прахово пристаниште (74 km), за коју је

рекао да је од изузетног значаја за исток Србије и Римски Шанчеви – Орловат (65 km).

Говорећи о изградњи пруга у периоду од 2026. године до 2035. године, председник је истакао четири пројекта.

„Изградња пруге Национални стадион – Обреновац (18 km). Не морам да говорим да Обреновац тиме постаје нешто попут Ниша и Чачка, чворно средиште за све излазе на важне инфраструктурне пројекте.

Бели поток – Винча – Панчево (Дунав) – 29,9 km, то је део укупне обилазнице око Београда, дакле сектори Ц, Д, Е. Док то не завршимо, неће бити краја обилазнице и док се не изгради тај велики мост код Винче, који већ сада према проценама треба да кошта више од милијарду и да буде велелепан, да подигне цео тај крај, и грочански крај, али и југоисточни део Београда. Суботица – Баја – 13 километара и Неготин – државна граница до Видина у Бугарској – 10 km. То је укупно још 929,95 километара.

Када се пругама које су планиране за период до 2035. године (929,95 km) дода и 289,10 km пруга чија је изградња до 2030. године, укупно ће бити изграђено 1.219,05 километара пруга.

„Ако то стигнемо, то је онда значајније и успешније, и биће много већи развој Србије него што је био после Другог светског рата. Говорим и о путној и о железничкој инфраструктури“, закључио је председник Србије Александар Вучић представљање дела националне стратегије „Србија 2030“ који се односи на железницу и железничку инфраструктуру.

Б. Гордић

Фото: Председништво Србије/ Димитрије Голл



Пуштен у саобраћај железнички мост преко Тамиша

Нови мост за бржи и безбеднији железнички саобраћај

Председник Републике Србије Александар Вучић присуствовао је, 20. априла, отварању за саобраћај „Томашевачког моста“ – новог железничког моста на прузи Панчево–Зрењанин, који спаја Орловат и Томашевац. Том приликом председник Вучић обратио се бројним окупљеним житељима Томашевца, Орловата и Зрењанина, напомињући значај овог инфраструктурног објекта не само за овај регион већ и за целу Србију.

„Нови железнички мост омогућиће бржи и безбеднији железнички саобраћај између Орловата и Томашевца, као и на читавом правцу од Панчева преко Зрењанина и Кикинде. Од данас ће се путовати безбедније и брже и то брзином од 100 километара на час“, изјавио је Вучић.

Председник је изјавио да су све фирме које су учествовале у градњи моста из Србије и да је он стопроцентна српска инвестиција. Најавио је и скорашњу градњу друмског моста преко реке Тамиш, чиме би се најкраћим путем спојило Панчево са Зрењанином, односно јужни и централни Банат.

Нови „Томашевачки мост“ налази се на регионалној, једноколосечној, неелектрифицираној прузи Панчево Главна станица – Зрењанин – Кикинда – државна граница са Румунијом, чија је модернизација у плану. Приликом изградње новог железничког моста



дужине 120 метара употребљено је око 500 тона челика и 2.600 кубика бетона, а на железничкој деоници је постављено 170 тона шина и 1.800 бетонских прагова, док је насип стабилизovan цементом, у који је утршено нешто више од 24.000 кубика материјала.

Начин изградње моста представљао је новину и велики изазов за извођаче радова и домаће неимаре јер су челичне конструкције рађене на обали, а потом су над реком спојене обе стране.

Инфраструктура железница Србије почела је 31. маја 2024. године градњу новог

моста, а уговор о изградњи склопљен је са фирмом „Extra Auto Transport“, која је посао урадила у сарадњи са фирмама „Брикен“ и „ЗГОП“ Нови Сад.

Вредност пројекта износила је 1,275 милијарди динара, док је вредност радова на самом мосту износила 680 милиона динара.

Отварању новог моста за саобраћај присуствовали су: министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Александра Софронијевић, помоћник министра за железнице и интермодални транспорт Милан Петровић, градоначелник Зрењанина Симо Салапура, генерални директори железничких компанија и директор Дирекције за железницу.

Нови железнички мост изграђен је поред старог железничко-друмског моста између Орловата и Томашевца, подигнутог крајем 19 века, који ће након реконструкције бити намењен пешацима и бициклистима.

Изградњом новог моста очекује се знатно смањење гужви у друмском саобраћају, јер возила више неће морати да чекају пролазак возова. На тај начин обезбедиће се бржи проток путника и робе, што ће допринети унапређењу квалитета живота у региону на правцу Панчево–Зрењанин–Кикинда.

Ј. Вебер



Пруга Земун Поље – Национални стадион

Железничка станица Нови Београд добија ново лице



Радови на изградњи комплекса железничке станице Нови Београд и реконструкцији мостовске конструкције преко Саве одвијају се планираном динамиком, а завршетак пројекта очекује се до краја 2026. године. Током обиласка градилишта, министарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Александра Софронијевић истакла је значај овог пројекта за даљи развој и унапређење железничке инфраструктуре у Београду и Србији.

Пројекат обухвата изградњу нове станичне зграде са централним вестибилем, постављање надстрешница изнад перона, изградњу дела топле везе према аутобуској станици, као и уређење станичног трга и околног простора. Посебан значај има реконструкција мостовске конструкције дужине 474 метра, која представља један од кључних елемената железничке инфраструктуре на правцу кроз Београдски железнички чвор.



Према речима министарке Софронијевић, железничка станица Нови Београд имаће важну улогу у будућем развоју путничког саобраћаја. Модернизацијом овог комплекса стварају се предуслови за ефикасније функционисање путничког саобраћаја на правцима ка Новом Саду, Суботици и даље према средњој Европи, али и за боље повезивање железнице са другим видовима транспорта. Посебно је значајно што ће станица бити интегрисана са системом јавног превоза и представљати важну везу са Аеродромом „Никола Тесла“, будућим Националним стадионом и комплексом ЕХРО 2027.

Из Министарства наглашавају да се радови изводе уз континуирани стручни надзор и примену свих прописаних мера безбедности. Завршетком пројекта Београд ће добити савремен железнички терминал, усклађен са актуелним европским стандардима у области путничког железничког саобраћаја.

Нови комплекс железничке станице Нови Београд представља још један корак у процесу модернизације српске железнице и развоју интегрисаног транспортног система јавног превоза, у којем железница има све значајнију улогу у одрживом и ефикасном превозу путника.

Б. Гордић
Фото: МГСИ

Шездесет година „Пруге“

Шест деценија заједничког пута



Пре шест деценија, 23. фебруара објављен је први број службено-информативног гласила ЖТП „Београд“ – листа „Пруга“. Основана са циљем да прати и објављује одлуке органа управљања, „Пруга“ је током деценија прерасла у информативни лист који је бележио кључне тренутке развоја српских железница.

Од повремено објављиваних информативних текстова у првим годинама излажења, лист је с временом обогатио садржај. Покретањем рубрике „Питања и одговори“ успоставио је активну комуникацију са

читаоцима, чиме је добио интерактивну и отворену форму, а објављивањем текстова о спорту, радним успесима и свакодневном животу запослених, „Пруга“ је постала глас железничара и место размене информација унутар система. Од 1970. године лист почиње да излази једном недељно и добија форму дневних новина, а од 1973. године, након издвајања „Службеног гласника“ као званичног службеног гласила, „Пруга“ наставља да излази искључиво као информативни лист – хроничар свих важних дешавања на српским пругама.

Б. Гордић



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

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

Trace Group Hold PLC Ogranak Beograd

Кнеза Милоша 9/V, 11000 Београд | tracegroupsrb@trace.bg | www.tracebg.com

Четрдесет седми међународни сајам туризма у Београду

Велико интересовање за путовања ка Будимпешти и Бечу и Шарганску осмицу



Колеге из „Србијавоза“ на Сајму туризма у Београду

Под слоганом „Једно путовање, једна прича“, од 19. до 22. фебруара у Београду је одржан 47. међународни сајам туризма. Сајам је окупио више од 350 излагача и привукао велику пажњу посетилаца.

Међу бројним излагачима из земље и иностранства посетиоцима су се својим разноврсним понудама представиле и железничке компаније „Србијавоз“ и „Инфраструктура железнице Србије“. Оба штанда била су веома посећена, а поред интересовања за стандардне понуде, највеће интересовање владало је за путовања новоизграђеном пругом за Будимпешту и Беч, као и за „Шарганску осмицу“.

Скоро сваки други посетилац штанда „Србијавоза“ интересовао се за путовање новим возовима, цене карата, за железничке везе које се могу остварити из Будимпеште и Беча ка дестинацијама широм Европе, каква ће бити угоститељска понуда у возу, какви ће бити услови превоза, да ли ће се у возовима моћи превозити кућни љубимци и бицикли, односно да ли ће бити неких посебних повластица и

Панчевачки „Клуб љубитеља железнице“ изложио је неколико макеја минијатурних железница на шпану „Србијавоза“. Макеје су привукле пажњу не само одраслих већ и најмлађих посетилаца овогodiшње сајма туризма.

специјалних понуда за породична путовања и организоване групе путника.

Запослени компаније „Србијавоз“ представили су на Сајму и понуду за воз „Носталгија“, који ће и ове године, од краја марта, поново саобраћати од Мокре Горе преко Јатара до станице Шарган Витаси.

Штанд „Србијавоза“ био је и место сусрета представника многих туристичких агенција и туроператера, који су разматрали могућности да поред редовних аранжмана у понуду уврсте и вожњу музејско-туристичким возом „Носталгија“ у програме путовања за ђачке екскурзије и организоване групе страних туриста. Вожња узаним колосеком облика осмице без сумње је права туристичка атракција и, по речима туриста, једна од најлепших и најзанимљивијих рута не само у Европи већ и у свету.

По речима надлежних, онедавно се у возном парку „Србијавоза“ поново налази

и парна локомотива узаног колосека серије 83, која ће у договореним терминима саобраћати током целе туристичке сезоне, што ће свакако утицати на још већи број заинтересованих за вожњу уским мокрогорским колосеком.

Поред постојеће понуде, владало је и интересовање посетилаца за путовање возом од Мокре Горе до Вишеграда, као и за излете који би се за туристе са „Шарганске осмице“ могли организовати током лета. Многи туристи поред Мокре Горе желе да обиђу град Вишеград и културне знаменитости, да плове бродом Вишеградским језером, да обиђу Андрић град и да упознају гастрономску понуду вишеградског краја.

Велико интересовање посетилаца Сајма, традиционално, влада и за смештајне капацитете на Мокрој Гори. Према речима Александра Милутиновић, заменице директора Центра за Музејско-туристички ком-



Колеге из „Инфраструктуре“ на Сајму туризма у Београду

плекс „Шарганска осмица“ при Медија центру „Инфраструктуре железнице Србије“, многе агенције и туроператери најавили су велики број гостију који ће користити смештајне капацитете и угоститељске услуге на Мокрој Гори.

„Од отварања музејско-туристичког комплекса „Шарганска осмица“ Мокру Гору и цео пратећи МТК комплекс посетио је велики број туриста из Србије, шире регије, Европе, као и земаља из целог света.

Радује чињеница да се њихов број из године у годину повећава и да се тај тренд и даље наставља. Драго нам је да од бројних туриста добијамо речи похвале, а од велике важности су нам и њихове сугестије и мишљења која нам помажу да наше пословање унапредимо и тиме гостима пружимо квалитетну услугу“, истакла је Александра Милутиновић.

На штанду „Инфраструктуре железнице Србије“ запослени су посетиоцима осим

туристичке, приказали и гастрономску понуду.

Посетиоце је интересовало како и на који начин се спремају бројни специјалитети у угоститељским објектима на Мокрој Гори, што је обрадовало куваре са Мокре Горе јер су тиме добили потврду да посао раде професионално и врхунски и да су мокрогорски специјалитети које они спремају надалеко познати.

Ј. Вебер



Вршилац дужности генералног директора „Србијавоза“ Љубиша Пејичић са пословодством и запосленима на Сајму туризма у Београду

Железничка станица Сента

Возови редовни, путника све више

Након ремонта пруге Суботица–Ором–Сента, железнички путнички саобраћај у северној Бачкој бележи повећање. Саобраћај по ремонтуваној прузи је сигуран, безбедан, и редовнији него раније. Дизел моторне гарнитуре серије 711 које из Сенте саобраћају пут Кикинде, Зрењанина и Суботице пружају пун комфор путницима, а оно што је најважније јесте цена возних карата, која је знатно јефтинија од цене аутобуског превоза, што највише одговара запосленима, као и ученицима и студентима који гравитирају из овог града ка Суботици.

Према речима Радослава Шеховца, шефа станице за саобраћајне послове, број путника из Сенте се повећава, али би свакако увођење додатних полазака утицало на то да број путника буде још већи.

„Кроз железничку станицу Сента у току дана у просеку прође од 150 до 200 путника. Највеће гужве су петком и недељом када највише путују ђаци и студенти, мада је и суботом знатна гужва јер сенћани путују возом у оближња места где имају викендице. Путничка благајна је затворена још 2015. године, али то за сада не представља већи проблем јер многи путници имају уредно купљене месечне карте, док остали карте купују у возу код кондуктера. Оно што је за похвалу јесте чињеница да су путници веома дисциплиновани, да на време долазе на станицу и да код себе увек имају ситан новац, чиме у великој мери доприносе да се у возу не праве гужве и да кондуктери могу на миру да раде свој посао.

Ако се деси да понеки воз касни, путници се и у тим случајевима не жале. Време до доласка воза могу сачекати у чистој и

уредно сређеној путничкој чекаоници. Често смо у ситуацији да нам се путници обраћају са разним питањима на која се трудимо да дамо адекватан одговор. Углавном су то питања и сугестије којима се указује да би број полазака требао да буде већи, нарочито између станица Сента и Суботице. Велики жал путника у овом региону изражен је због недавног укидања пруге Хоргош–Кањижа.

Полагањем новог колосека на постојећој траси некадашње пруге Сента–Кањижа–Хоргош–Сегедин добила би се и те како потребна веза која би путнике спајала са Сегедином, трећим по величини градом у Мађарској и важним железничким чвориштем. Исти је случај и са некадашњом пругом Сента–Ада–Мол–Бечеге – Нови Сад. Иницијатива локалних самоуправа за ревитализацију ових праваца и даље постоји, а да ли ће и када ће бити реализована зависи од надлежних државних институција“, истиче Шеховац.

Што се тиче теретног саобраћаја, он је почео нагло да опада од тренутка када је затворена сенћанска шећерана која је била једна од највећих у нашој земљи. Утовара и истовара у станици нема већ више од десет година.

Од железничких објеката у станици се налази и стари локомотивски депо, који није у функцији још од 2010. године. До те године су у овом делу Бачке на пругама саобраћале дизел локомотиве серије 642 и 643, које су у сенћанском депоу имале редовно одржавање.

Саобраћајно особље станице Сента тренутно броји 12 запослених, од којих су осморица отправници возова, двојица су скретничари, један обавља послове са-



радника за саобраћајне послове и шеф станице. Станична зграда је реновирана током 2022. и 2023. године. Том приликом су урађени кров и кровна конструкција, фасада и столарија. Зграда је заштићена као споменик културе, а радови су били извођени уз надзор Завода за заштиту споменика културе у Суботици.

Велике наде железничара се полажу у најављену изградњу железничког коридора од Панчева преко Зрењанина, Банатског Милошева и Сенте до Суботице. Тиме ће се у знатној мери створити услови да овај правац добије већу пропусну моћ, да се возови крећу већом брзином и да буде алтернатива правцу Београд – Нови Сад – Суботица.

Ј. Вебер

Плакати испред железничке станице и привремена аутобуска станица

Од пре неколико година Сента нема аутобуску станицу. На месту некадашње станице у центру града данас се налази новоизграђени шировински објект. Аутобуси у међуградском саобраћају привремено се заустављају на стацији које се налази на илацији испред зграде железничке станице. Путницима, а посебно онима који иду из илацијских насеља до Сенте, то свакако одговара јер осигурава директну везу аутобуској и железничкој саобраћаја.



Радослав Шеховац, шеф станице Сента

Три деценије под истим кровом

Ретки су људи у српским железницама који су тако посвећено организовали посао на отвореној прузи као што је то чинио Радослав Шеховац, дугогодишњи шеф станице за саобраћајне послове у Сенти. Провести, готово, пуне три деценије под истим кровом, на истом радном месту – то је, дефинитивно, успех вредан пажње.

Позив да посетимо овог скромног и преданог човека дошао је не једном и не само од наших колега са севера Бачке. О Радославу се поодавно прича и у Пословној згради железнице, па смо тим поводом дошли у варош где је традиција шинског саобраћаја дуга скоро тринаест деценија.

Наш уважени колега потиче из породице железничара, а основну школу и прва два разреда средње завршио је у родној Сенти, а затим је стручно усавршавање наставио у београдском ЖОЦ-у. Након стицања дипломе, 1984. године, отпочео је своју професионалну каријеру у станици Сента као отправник возова. Због одласка на одслужење војног рока, у једном кратком периоду чак је и прекинуо са радом, мада је касније уписао Саобраћајни факултет у Сарајеву, који је привео скоро до краја. Политичка ситуација у земљи (1990) и немогућност даљег студирања враћају га поново Сенту, где наставља да ради као отправник возова. Захваљујући способностима и богатом искуству, стеченом у једној од прометних станица у тадашњој Југославији, убрзо га постављају и за шефа станице Сента (1997. године).

„Прве године службовања у Сенти изискивале су велико радно искуство и озбиљно познавање економских прилика у региону. Станица је, сама по себи, била специфична. Представљала је уједно и велико железничко чвориште са четири крака пруга које су се пружале ка Суботици, Кикинди, Ади и Новом Књажевцу, уз активан локомотивски депо и велики број запослених. Све је то требало искористити и створити услове да станица нормално функционише. Железница је представљала важан део живота многих људи и била је заиста жила куцавица читавог овог краја. У тадашње време, док је Сента још деловала при ЖТО „Нови Сад“, кроз станицу је пролазило више десетина путничких и теретних возова, са прометом од хиљаду путника дневно.

Осамдесетих година прошлог века путо-



вало се ка свим крајевима не само Бачке и Баната већ и према суседној Мађарској (преко Суботице), Хрватској (преко Београда) и Румунији (преко Кикинде). Тада је у овим крајевима путовање железницом значило више и од саме традиције. Велико је задовољство видети да за возове и данас влада огромно интересовање, нарочито млађег путујућег света.

Породица на првом месту

У Сенти је Радослав уочио своју животињу сајушницу Елвиру, дипломирану информатичарку, с којом се венчао средином деведесетих година. Данас имају троје деце: Тамару, Николу и Ивану.

Охрабрује најава скорашњег ремонта и модернизације колосека од Панчева преко Зрењанина, као и деонице од Сенте до Суботице. То ће умногоме побољшати животне услове у овом делу земље“, каже за „Пругу“ први човек станице у Сенти.

У време када је Шеховац преузимао дужност, службено место на северу Бачке имало је скроман број утоварених и истоварених возова. Његовим ангажовањем железница се овде, дословце, пробудила: створени су услови да се поједина привредна предузећа добрим делом оријентишу и на превоз железницом. Случај сенћанске шећеране то најбоље потврђује, будући да се привредним субјектима углавном транспортује репроматеријал и готови производи.

„Један од најтежих периода у мојој каријери јесте време када је Србију напала

НАТО алијанса. У станици Сента, током првих дана бомбардовања, био је гариран велик број возова цистерни и теретних возова са различитим врстама опасних материја. Железнички објекти широм тадашње СР Југославије били су једна од могућих мета, тако да је рад у њима био високо ризичан. У то време сам у станици, заједно са колегама проводио и по 20 сати дневно. Кући сам одлазио само да ручам и да променим гардеробу. На разноврстане начине смо се сналазили да све те цистерне благовремено отпремимо ван града на манипулативне пруге, а све како би у случају евентуалних гранатирања, опасност за грађанство била мања. Радити маневре и организовати транспорт под сиренама и ваздушном узбуном, био је комплексан подухват. Захваљујући мојим колегама који су, сви до једног, дали максималан допринос у тим ратним данима, све је одрађено без иједног инцидента. То је за мене као шефа станице било од великог значаја“, каже колега Радослав.

Говорећи о прошлим и садашњим временима, колега из саобраћајних послова каже да је време када је почињао да ради на железници и када је постао шеф станице, неупоредиво у односу на ово данашње.

У међувремену је број возова знатно смањен, а иста ситуација је и с бројем запослених. Утовара и истовара практично да нема, а једина светла тачка јесу путници који су упркос смањеном броју полазака остали верни железници. То свакако даје наду да ће шински саобраћај овде постојати и у будућности.

Ј. Вебер

Бранко Петровић, машиновођа у пензији

Трагедија у пријеполском тунелу

Да ли пуким случајем или игром судбине, тек последњег јануарског дана набасасмо на некадашњег колегу Бранка, умировљеног машиновођу лајковачке вуче. Кренуо, каже, у бакалницу уобичајном стазом кроз варош, па се успут испоздрављао са тројицом или четворицом бивших железничара. Тако је увек у Лајковцу „кад баџиш корак уз пругу“. Готово сваки други пролазник или већ ради у компанији, или му је макар деда намиривао парњаче у овдашњој ложионици. Исти је случај са нашим саговорником. Отац Милован је још средином прошлог века био запослен као помоћник, касније као машиновођа на маневри у Београду и Вреоцима. То га је касније и понукало да се из родног Јабучја трајно пресели у легендарни чвор узаних пруга.

„Као син јединац кога су одгајили од железничке плате, нисам пуно размишљао којим ћу путем након осмољетке. Пошло нас је тада, само из моје генерације, бар четрдесеторо у суботичку железничку школу на механичарски занат. Завршио сам у јуну 1976, а у септембру исте године почео да

Увек у пријеполској

Када јој је било ситани-јани, на Бранка се озбиљно рачунало. Лаганим ходом ситицао би од куће до ситаничних коло-сека за мање од пет минута. То ја је, шврди, кошало и живаца и слободној времена.

„Једном је требало да довезем локални воз из Лајковца у Београд, у пет сати ујутру. Завршио сам смену, сећам се, касно јој одне, ја сам раније прилепао. Таман се јурих у кревет, кад око јоноћи звони телефон. Зове шеф Бора, моли ме да хитно дођем и преузем „Барац“. Тражи да скокнем у Бијело Поље?! Као да је то варош иза брда, боже ме ојроси. Снеј веје као бесан, најољу дебео минус. Мркли мрак. Колеја који је требало да вози не јавља се на телефон. Родио му се, ваљда, сесир, ја не може да вози. И која ће да зову нејо мене који сам ју иза ћошка, у ситом сокаку. Никада ми се војња у каријери није одужила као те децембарске ноћи. Ух, колико сам јуја у младоси јомислио, иде се бре скуписмо одмах уз јују. Да смо осили у Јабучју, боље бих јојлазио“, јовори кроз смех некадашњи машиновођа.



радим у лајковачкој ложионици. Куриозитет је да сам, иако квалификован за дизел вучу, прву плату зарадио управо овде, где су парне локомотиве још биле у функцији на узаној деоници према Аранђеловцу. Уз ту једну паузу због одласка у армију, провео сам на левој обали Колубаре скоро четири године. Били су то махом браварски послови, од штеловања пумпи за уље, до поправки и монтаже славина на парним локомотивама. Средином 1980-их изашао



Смрт у локомотиви

Збој изненадној јубишца колеје Живана, механичара на одржавању вучних возила, наш саговорник био је ојорчен месецима. Дујо је, вели, вукао ирационални шереј кривице, ја чак и неке личне срамје коју себи није умео да објасни.

„Чесјо је Жиле са мном у локомотиви јушовао на јосао у београдску секцију. У јоврајку смо, јој кобној дана, засјали (накрајко) у Вреоцима да ми нашјелује „будник“ (јајуча у кабинџи, јрим. аут). Само шјо је јроменио јлочицу, ојјравник нам лојарићем маше да насјавимо јуш јрема Лајковцу. У Шоићу се ојјварају врајја од машинској јросјора, видим Живана како јомаља јлаву. Нишја не јовори. Гледа ме блего без израза, са оним шрафцијером у руци. Тренујак-два, сјјоји шјако и ћушџи. А онда се само сруши и осјјаде нејомично да лежи. Док је санишјеско возило сјјило, већ је био мрјав“.

је конкурс за машиновође, па сам после положеног испита за помоћника, наставио обуку у београдском ЖОЦ-у за извршилачку позицију у управљачници. Прву теретну композицију, као самостални машиновођа, потерао сам 1. новембра 1981. године“.



говори за „Пругу“ ветеран путничког саобраћаја на шинском коридору за јужни Јадран.

У време када су Бранку фактурисани први сати на отвореном колосеку, електровуча увелико је доминирала кључним правцима некадашње Југославије. Отуда се неретко дешавало да су машиновође, почетком 80-их, каријеру отпочињале најпре у популарним „Швеђанкама“ (441), а тек касније би стицали остале возачке лиценце (за дизелке, „Руса“, „Гошу“).

„Када је оформљена јединица за вучу у Лајковцу доста мојих земљака вратило се кући из Београда. Старије машиновође одмах су распоређене у путнички саобраћај, док смо ми, млађи, у почетку вукли теретне композиције. Возило се свашта у оно време. Транспортивала се нафта из Топчидера за Пожегу, превлачио угаљ из Вреоца у Марковац, вукло се и старо гвозђе у Радица, воће из Албаније, цемент из Косјерића. Били су то маршрутни возови са брутом од по 1.100 тона, али је и барска пруга онда била „млада“, па се комплетан транспорт обављао неупоредиво течније“, сећа се Петровић.

У пензији је, формално, од 2012. године, мада је возачку каријеру окончао нешто раније. Са готово три календарске деценије на точку, међу реткима је на барском колосеку који су имали „наклоност фортуне“ током већег дела каријере. Судбина је ваљда хтела, да се баш у години када је исписивао последње радне листе, суочи са тешким шоферским бременом. Није се са тиме лако носити ни и у ситуацијама када је епилог унапред познат. Не вреди ти ту чврст карактер, искуство и вештина, правремена реакција. Човек се у тренутку једноставно сломи. Људски је то, без обзира на ризик посла са којим калкулишеш сваки пут када улазиш у локомотиву.

„Потерао сам класичну путничку гаритуру, са два вагона накачена на „Швеђанку“. Таман сам прошао Пријеполје. Остао ми још само онај тунел до станице Пријеполје теретна, где је требало да предам машину и одем да одмарам до наредне смене. Улазим у тунел који (испод земље) има благу кривину. Наравно, са упаљеним рефлектором. Чим сам изашао из завоја, примећујем да је нешто у колосеку. Не

стижем да закочим јер то је, буквално, секунда. Ма чуј, да је тунел прав, видео бих са оним светлом бар стотину метара испред, као по дану. У тој ситуацији, која ми се за тридесет година није догодила – сумњам да би и борд компјутер регистовао тело одмах иза кривине, при брзини од 70 km/h. Као сада да гледам гримасу колеге, који је био са мном у двопоседу.

Све се муњевито издогађало, да ми уопште није јасно како је и тих пар речи стигао да изусти: „О боже, човек седи на колосеку“. Само што је то изговорио, зачу се туп ударац. Моментално настаде ужасна тишина, а груди се стегоше од шока. Као да су ми испуппали последњи атом кисеоника из плућа. Обузме те нека тескоба, ако ми верујеш – речима је то немогуће дочарати“, прича о давно преживљеном стресу наративно надарени Лајковчанин, који се након поменуте трагедије, дефинитивно, повукао из саобраћаја.

Није хтео даље да искушава судбину. Накупило се, каже, довољно „знакова“ за достојанствени одлазак у пензију и пре тог пријеполског тунела.

А. Ранковић

Организациона јединица ЗОП Панчево

Возач дрезина и радних машина



Средином двадесетих година прошлог века, на европским железницама почеле су да саобраћају прве дизел-моторне дрезине и железничке радне машине. Од тада је почела и нова ера у развоју железничког саобраћаја. Дрезине су на пругама имале велику примену, почев од превоза радника и машина, па све до транспорта ситног алата и грађевинског материјала. Иако немају управљачки механизам као друмска возила, управљање њима нимало није једноставно. Возач и руковалац радним машинама мора најпре савладати сва теоретска знања како би их могао применити када возило дође на шине. С временом су се дрезине и радне машине усавршавале, али принцип рада и управљања остао је исти до данашњих дана.

Дописник „Пруге“ из јужног Баната имао је прилику да се и лично увери како пролази један радни дан возача дрезине. У панчевачкој занатској радионици ЗОП налазе се дрезине и радне машине које су у функцији одржавања пруга, али и за потребе изласка на различите интервенције дуж железничке мреже источно од престонице.

Према речима Ненада Костова, шефа

овдашње деонице за хитне интервенције, бити возач дрезина и радних машина није лак посао, будући да је реч о професији која захтева претходно знање и искуство. Све то, дабоме, носи и велику одговорност.

„Након завршених студија у Високој железничкој школи у Београду ступио сам у радни однос баш у овој занатској радионици. Тадашњи возач тешке моторне дрезине морао је у пензију, па сам свој ангажман, фактички и отпочео као нови возач. Имао сам срећу, па и привилегију да од колега добијем одговоре на многе „тајне“ овог необичног заната. Нешто више од годину дана провео сам управљајући као помоћни возач тешке моторне дрезине, што ми је умногоме олакшало да касније савладам све вештине које иду уз ову професију. Требало је познавати механику, затим и бројне принципе функционисања самог возила са елементима одржавања. Било је, такође, неопходно и знање из прве помоћи (шта радити уколико се деси неки ванредни догађај итд.). Након полагања стручног испита стекао сам звање „руковалац тешких моторних дрезина“. Мада се данас бавим организационим и логистичким пословима,

и даље припомажем колегама када им је потребна моја стручна или друга помоћ“ каже за „Пругу“ колега Костов.



Ненад Костов и Ненад Додевски, ЗОП Панчево

Панчевачки ЗОП у свом возном парку има тешку моторну дрезину 911-229, произведену почетком осамдесетих година прошлог века у словеначкој фабрици ТАМ у Марибору. Према речима Ненада Додевског, возача тешке моторне дрезине, ово шинско возило је мултифункционално и служи за превоз радника. Поседује товарни простор и хидрауличну дизалицу. Као мултифункционална машина користи се за третирање вегетације дуж пруге, као и превоз једног до два теретна плато вагона. Ова дрезина је zgodна и за транспорт машина, алата, грађевинског материјала, дрвених прагова, па чак и шина.

Поред тешке моторне дрезине, у возном парку панчевачког ЗОП-а од пре неколико година постоји и двојуги багер. Руковалац багера Саша Димитријевић истиче да специфична обука за управљање овом машином подразумева познавање и те како сложених операција. Тренутно се багер користи само за железничке намене, с обзиром на то да није регистрован за кретање по јавним путевима. Када се поменуто возило креће по шинама ван станичног подручја, онда се оно, кажу колеге у панчевачком ЗОП-у, третира као воз.

У време када нису распоређени на те-



рену, возачи ових машина најчешће су ангажовани на контролисању функционалности инсталираних уређаја и механизма. Не треба заборавити и уобичајене

интервенције попут намиривања горива, моторних уља и мазива, уз отклањање мањих недостатака.

Ј. Вебер



Покренута иницијатива за привлачење младих у железнички сектор

Занимања будућности – каријера на железници

У организацији SeConS групе за развојну иницијативу и Европске банке за обнову и развој (ЕБРД), недавно је одржана радионица посвећена изради смерница за свеобухватну информативну кампању чији је циљ привлачење ученика и студената у железнички сектор. Посебан акценат стављен је на мотивисање девојчица и девојака да се образују и професионално остваре у овој области.

Радионица је део ширег пројекта „Јачање родно одговорног пружања услуга у железничком сектору“, који финансира ЕБРД, а чији је циљ унапређење родне равноправности и јачање људских ресурса у Србији модернизацијом приступа запошљавању.

Скуп је окупио представнике „Инфраструктуре железнице Србије“, „Србијавоза“ и „Србија Карга“, Агенције за квалификације, Секторског већа за саобраћај, Железничке техничке школе, Саобраћајне школе „Пинки“ Нови Сад, Заједнице машинских школа Србије, Заједнице ЕТШ, као и представнике ЕБРД-а и SeConS групе.

Током дискусије издвојени су кључни изазови са којима се железнички сектор суочава – пре свега недостатак стручних кадрова одређених профила, као и недовољна видљивост железничких занимања у јавности. Посебно је указано и на постојеће друштвене стереотипе, према којима су техничке школе намењене искључиво дечацима или ученицима са слабијим успехом, те је наглашена потреба за њиховим превазилажењем.

Као један од приоритета истакнута је модернизација образовне понуде, кроз увођење нових профила и даље јачање дуалног образовања, у тесној сарадњи са привредом и железничким компанијама, како би се одговорило савременим потребама тржишта рада.

Према плану, прве активности кампање односе се на дефинисање стратегије комуникације која ће обухватити ученике основних и средњих школа, студенте техничких факултета, али и њихове родитеље као важне доносиоце одлука и то за упис школске 2026/2027. године. Пуна

реализација кампање очекује у школској 2027/2028. години.

Након верификације припремљених смерница, уз укључивање ширег круга партнера, међу којима су високошколске установе и приватни железнички оператори, оне ће бити доступне свим релевантним актерима, што је и први конкретан корак ка томе да железнички сектор у Србији постане привлачан избор за младе.

Посебан акценат биће стављен на представљање железнице као технолошки савременог система који нуди стабилне и дугорочне могућности професионалног развоја. Кроз промоцију дуалног образовања и јасно дефинисаних каријерних путева, циљ је да се младима, а посебно девојкама, приближе конкретне предности рада у овом сектору.

Ова иницијатива представља важан корак ка системском јачању кадровске базе и позиционирању железнице као пожељног избора за нове генерације стручњака.

А. Стојковић

Будућност саобраћаја у Србији: млади, технологија и безбедност у фокусу
57. међународног сајма аутомобила

Три школе, један циљ

Породични дан 57. међународног сајма аутомобила у Београду послужио је као кључна платформа за дијалог о трансформацији саобраћајног сектора у Србији. Конференција и панел-дискусија под називом „Млади и школе у саобраћају – Безбедност и едукација“ окупиле су водеће образовне институције и стручњаке како би указали на нераскидиву везу између модерног образовања и безбедности на путевима и пругама.

Отварајући догађај, Оливера Вуковић, извршна директорка SeConS групе за развојну иницијативу, нагласила је да је примарни циљ превазилажење јаза између образовног система и реалних потреба привреде, али и прилика да се млади упознају са атрактивним занимањима у саобраћају и железници.

Представници три образовне институције представили су савремене наставне програме из области железничког саобраћаја и нове технологије, усклађене са потребама 21. века.

Директор Железничке техничке школе из Београда Златко Радосављевић указао је на то да железница пролази кроз велику трансформацију:

„Потражња за квалификованим кадром никада није била већа. Наша школа то препознаје и интензивно ради на модернизацији програма како бисмо директно комуницирали са младима и показали им да професија железничара не представља прошлост, већ будућност зеленог саобраћаја“.

Помоћник директора Саобраћајне школе „Пинки“ из Новог Сада, Предраг Ђурановић, истакао је да дигитализација и аутоматизација нису само изазови већ развојне шансе. „Примена симулатора вожње и интензивна сарадња са компанијама омогућавају ученицима практична знања и брзо запошљавање у земљи и иностранству“, поручио је Ђурановић, позивајући будуће средњошколце да одаберу атрактивне профиле ове школе.

Са Одсека Високе железничке школе, једине високошколске установе у Србији која се бави образовањем за потребе железничког сектора, а коју је представљао асистент Филип Марковић, речено је да студенти данас раде на пројектима дигиталне трансформације железнице,

аутономних система и зелене логистике, што им омогућава лак прелазак у професионалне воде. Марковић је истакао да перспективе запошљавања расту брже него раније и да је важно да образовне институције и привреда сарађују како би

рекао је Радовић.

Учесници панела сагласили су се да је сарадња образовних институција, индустрије и стручних организација кључни предуслов за развој модерног и безбедног саобраћајног система.



студентима омогућили практична знања и лакши прелазак на тржиште рада.

Током панел-дискусије, Немања Радовић из Завода за унапређивање образовања и васпитања (ЗУОВ), упозорио је на недостатак стручног кадра и неопходност сталног унапређења безбедности.

„Ово је прилика да покажемо младима и њиховим родитељима да су саобраћајна и железничка занимања перспективна, савремена и друштвено изузетно важна“,

Истакнуто је, такође, да је неопходно додатно унапредити видљивост школа које образују будуће стручњаке, као и оснажити дијалог о могућностима запошљавања младих у сектору саобраћаја.

Главна порука овог догађаја била је недвосмислена и јасна: улагање у образовање и знање младих најисплативија је инвестиција у безбеднију будућност саобраћаја.

А. Стојковић



Организациона јединица ЗОП Ваљево

Одржавање колосека реализовано према плану

Након обимне превентивне сече ста-бала у кањону Градца, коју су ваљевски железничари спровели са косинском једи-ницом Прибој, спорадичних интервенција на колосеку јужно од престонице било је и током зиме. Према речима првог човека грађевинске испоставе „Инфраструктуре железнице Србије“ у Ваљеву, радило се махом о „ад нос“ захватима на потезу од Ресника до Дреновачког Кика, мада је до-ста тога реализовано и према редовном програму одржавања пруге у хладним условима. Одмах након новогодишњих празника, сређен је путни прелаз на деоници Борак–Степојевац (km 24.267), који је услед великих наноса блата угро-жавао саобраћај у најфреквентнијем де-лу железничке трасе према Црној Гори. У конкретном случају, демонтирани су гумени панели и ручно регулисан колосек, што је уз „ноћни затвор“ урађено за само пет часова. Снежне падавине, којих је ове зиме у ваљевском и ужичком крају било неупоредиво више него ранијих година, условили су интензивна дежурства на ста-ничним скретницама у Ластри, Ваљеву и Борку.

„Имајући у виду да већ дуже време ку-буримо са бројем запослених, солидно смо покрили све неуралгичне тачке на деоници под нашом јурисдикцијом. Пружне раднике у Барајеву нејачешће шаљемо на скретнице у Велики Борак, док Ваљево покривају наши заваривачи и возачи дрезина. Током



зимских месеци за непосредно деловање у борби против снега морамо увек имати по четири радника на свакој од ове три станице. На тај начин успевамо да у данима када су снежни наноси озбиљни распоредимо људе у турнус, чиме фактички имамо непрекидно поседање свих ових пунктова“, реферише за наш лист Славко Павловић, шеф ОЈ ЗОП Ваљево.

Високо растиње у критичним усецима Градца сечено је чим су престале падавине, а крајем зиме елиминисано је неколико габаритних стабала букве на потезу од Ластре до Самара. Реч је о деблима која су сва у просеку 40 и више центиметара „преко пања“. То се по правилницима грађевинске оперативе третира као најозбиљнија претња железничком саобраћају.

„С обзиром на то да је земља испод корења на тим високим и стрмим котама била прилично расквашена, интервенисали смо у најкраћем року како бисмо спречили могуће ерозивне процесе. Управо из тог разлога смо, на km 100 пруге Београд–Бар, за један дан санирали читав терен и отклонили потенцијалну претњу“, каже шеф ваљевског ЗОП-а.

Крајем зиме колеге из овдашње ин-тервентне деонице углавном су биле ангазоване на тзв. ручном регулисању ко-лосека по смеру и нивелети.

Детектовали смо око седам или осам прснућа шина и све смо их благовремено санирали, мада смо и у горњем делу пруге, код тунела Бела Река имали и једно важно решетање са подбијањем шина (km 12.100 – 12.200) због појаве блата у доњем строју“.

Проблем са здравственом групом није заобишао ваљевску организациону једи-ницу „Инфраструктуре“. Кадровски одлив пружних радника дуго постоји у овом делу Србије, што оперативу ЗОП-а у граду на Колубари ставља на озбиљна искушења.

„Од двадесет и шесторо људи колико имамо на платном списку за послове на терену, готово да је свакодневно, бар неколико њих „ван строја“. Управо смо због проблема са изгубљеним здравственим групама били принуђени да тражимо по-моћ од колега из новосадског ЗГОП-а на крчењу вегетације уз пругу.

Да се разумемо, тешко бисмо ми и са



Славко Павловић, шеф ЗОП Ваљево

постојећом људском ефективом успели самостално урадити посао крчења ве-гетације од Ресника до Дреновачког Кика. То је једна озбиљна траса од неких стотину и кусур километара. Нас је овде у ЗОП-у, са све администрацијом у Пословној згради, укупно тридесет и шесторо. Зато нам је новосадски ЗГОП свакога јутра слао десеторицу радника обучених за сечу испод далековода. Чак и у збиру са нашим радницима, то је буквално минимум минимума како би се комплетан посао окончао у разумном року“, сматра Славко Павловић.

А. Ранковић



Тридесет пет година успешног рада

Ентузијаста у функцији популаризације железнице

Панчевачки клуб љубитеља железнице крајем прошле године обележио је зна-чајан јубилеј, 35 година успешног рада и деловања на пољу промовисања же-лезнице. Много акција, медијских прилога, учествовања у разним изложбама, про-славама железничких јубилеја и желе-зничком издаваштву, само су неке од активности које је панчевачки клуб имао током протекле три и по деценије. Група панчевачких железничара, ентузијаста и макетара су на иницијативу Јосипа Вебера, почетком 1990. године, донели одлуку да оснују Клуб који ће имати задатак да популарише шински саобраћај. Прва акција коју је Клуб реализовао била је помоћ око реставрације вагона и парних локомотива у Одељењу узаног колосека Железничког музеја у Пожеги. Током наредних година уследиле су разне активности које је Клуб организовао не само у Панчеву већ и Београду, Новом Саду, Суботици, Нишу и већим градовима Србије кроз које је пролазила пруга.

У јесен 1997. организован је веома компликован и јединствен транспорт парне локомотиве серије ЖЗ 62-086 и вагона са станице Панчево главна, кроз центар града, до обале Тамиша. Панчево је



постао једини град у Србији који је добио овакво спомен-обележје.

Лета 2002. године, у железничкој ком-позицији на Тамишу, отворена је галерија „Зелени воз“, у којој су биле изложене макете минијатурних железница, фотогра-фије и разни експонати. Био је то јединствен простор у Панчеву где су се касније одржа-вале уметничке изложбе, књижевне вече-ри, чајанке, концерти класичне музике. Галерију је свечано отворио филмски режисер Емир Кустурица, који је том приликом дошао са делом екипе филма „Живот је чудо“. У поменутом филму, наш колега Јосип Вебер радио је макете железница и имао запажену епизодну

Пролећна акција уређења станице на Тамишу

Чланови Клуба су, како сазнајемо, успешно организовали акцију уређења илајџа стана-ре железничке станице на Тамишу. Акцију је помогло панчевачко ЈКП „Зеленило“, чији су радници били ангажовани око озелењавања површина и садње младих ситабљика око вагона. Тако је овај део панчевачког Пошмишја добио нову зелену оазу, што само говори да се заједнички све може лепо уредити.



улогу. Галерија је потом успешно радила све до 2006. године, када је одлуком председништва Клуба, из техничких разлога извршена пренамена простора у посебан галеријски кутак. Значајну по-моћ српским железницама чланови Клуба пружили су и приликом формирања Му-зејско-туристичког комплекса „Шарганска осмица“ на Мокрој Гори. За потребе за-вичајне збирке уступљена је и богата филмска документација са завидним бро-јем фотографија. Њима су илустровани вишегодишњи припремни радови на ревитализацији мокрогорске узане пруге. Данас се у туристичким објектима на Шаргану налази неколико макета ми-нијатурних железница новинара и пу-блицисте Јосипа Вебера.

У јесен 2004. године обележен је зна-чајан јубилеј „150 година железнице у Војводини“. Панчевачки клуб био је иницијатор и главни организатор про-славе која је обележена саобраћајем спе-цијалног воза најстаријом трасом пруге на нашим просторима. Композиција је била састављена од вагона Титовог „Плавог воза“ и „Романтике“.

Клуб данас броји тридесетак активних чланова и око стотинак симпатизера. Идеје за наредни период су веома амбициозне. Стална поставка фотографија о банатским пругама у чекаоници станице Панчево ва-рош биће, како нам је речено, допуњена са додатних двадесетак фотографија.

Уз завршетак радова на парној локо-мотиви, као и вагону на Тамишу, планирано је и реновирање фасаде старе станичне зграде, која ће коначно добити нову таблу са ознаком „Панчево“.

А. Ранковић

Традиција дужа од једног века

О прошлости железничког новинарства



Србија је своје прве новине, „Новине србске“ добила 1834. године, свега четири године пошто је стекла право на штампарију. Димитрије Давидовић успео је да убеди кнеза Милоша Обреновића да покрене новине које су, на почетку, излазиле у Крагујевцу да би, годину дана касније, почеле да излазе у Београду.

Први уредник био је Димитрије Давидовић. Ове новине су, 1845. године, преименоване у „Србске новине“, а 1869. добиле су коначни назив „Српске новине“. Излазиле су до 1919. године.

Од 1859. године проглашена је, и у Скупштини једногласно прихваћена, слобода штампе, али није донет никакав закон који

би регулисао ову област, тако да се ова одлука сматрала декларативном. Тек је Устав из 1869. године садржао одредбу о слободи штампе, а наредне године донет је и закон о штампи који је омогућио покретање више од деведесет нових листова. У другој половини деветнаестог века појављују се и доминирају страначко-политички листови.

Најстарији текстови о железници

„Гвоздени пут“ и „паровоз“ помињу се први пут на српском језику 1837. године у тексту „Гвоздени пут и паровоз“, објављеном у пештанском „Сербском народном листу“ од 7. јануара 1837. године. Текст говори о користи која се може остварити улагањем у градњу железнице. Много пре првих планова за изградњу железнице и српска штампа која излази у Србији бави се њом у контексту расправа о стању путева и утицају квалитетног саобраћаја на развој привреде. Већином се користе термини „гвоздени пут“ и „паровоз“.

Реч „железница“ први пут у српској штампи појављује се у тексту „Бумручки одношенија књажества Србије са граничњима се са њима владанијама“ објављеном у „Србским новинама“ бр. 24 од 24. марта 1845. године. Текст говори о путевима, воденим путевнима, а железницу помиње као жељу. Од тада, наредних двадесетак година, паралелно се користе називи „железница“ и „гвоздени пут“. У сваком случају, стиче се утисак да је јавност и те како била заинтересована за градњу железнице схватајући све бенефите овог вида саобраћаја – брзину и сигурност.

Од Берлинског конгреса до предаје пруге саобраћају

На Берлинском конгресу 1878. године Србији је призната независност, а Србија се обавезала да, у року од три године, изгради железницу од Београда до Бугарске и до отоманске пруге Солун–Коварска Митровица.

„Српске новине“ и остала, махом страначка штампа помно прате све догађаје и скупштинске дискусије и коментаришу их, свака из свог угла. Једино у „Српским

новинама“, званичном листу, наилазимо на вести у виду саопштења.

Тако овај лист у децембру 1878. године објављује низ текстова који се односе на нови Закон о уређењу Министарства грађевине који подразумева оснивање Железничког одељења.

Потписивање Уговора о зајму, грађењу и експлоатацији железнице (Општа конвенција) 1881. године такође је помно праћено.

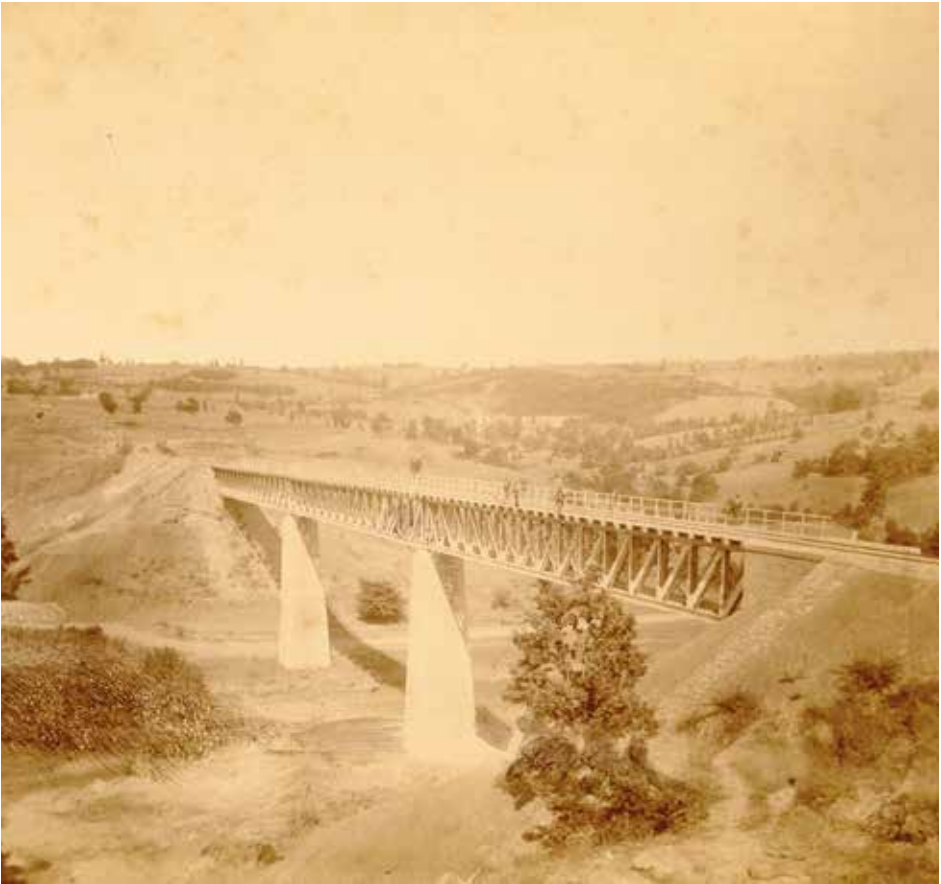
Свечаност поводом почетка радова на изградњи железнице 21. јуна 1881. године добро је испраћена у свим тадашњим листовима и, од тада, ток радова се помно прати. „Српске новине“ у броју 137 од 23. јуна 1881. године објављују веран опис свечаног почетка радова уз навођење извода из говора самог кнеза, министра и других званица. Детаљно описује црвени кадифени јастук на којем је сребрни будак принет „његовом Височанству“, пуцање топова и клицање окупљених радника и грађана. Свечаним почетком радова бави се и напредњачки лист „Видело“ у броју 76 од 21. јуна 1881. године. У наредном броју исти лист преноси говоре одржане на свечаности.

Сваког месеца „Српске новине“ објављују извештај о радовима, а провладине новине прате радове и пишу своје коментаре. У овом периоду јављају се први текстови који се баве радничким питањем, тачније безбедношћу радника ангажованих на изградњи пруге. По потписивању уговора са Народним контоаром за есконт 22. априла 1882. године и наставком радова на изградњи пруге Београд – Ниш, број текстова посвећених железници се смањује, само „Српске новине“ доносе месечни извештај о напретку радова.

Како је штампа видела предају пруге саобраћају

„Београдски дневник“ у броју 173, који је изашао 4. августа 1884. године у рубрици „Београдске вести“, објавио је кратку вест да је Дирекција Друштва за грађење и експлоатисање Краљевске Српске државне железнице направила распоред железничких питаоца, као и да им је плата остала иста као и до тада – 100 динара месечно.

Пред само отварање железнице и „Српске новине“ су објавиле програм најављеног свечаног отварања прве српске пруге у броју 174. од 8. августа 1884. године. „Београдски дневник“ 20. августа доноси текст у којем детаљно описује кола првог



Раљски вијадукт, 1881–1884. године, Фото Лазар Лецтер, Фонд Железничког музеја

и другог разреда грађена у Нирнбергу, наглашавајући да је реч о најмодернијим железничким вагонима какви су тек почели да се употребљавају и у Италији. Кола првог разреда описује као луксузна, са седиштима пресвученим црвеним плишем и опремљена посебним грејачима помоћу којих су путници сами могли да регулишу температуру, наглашавајући да такав уређај не постоји ни на аустријским ни на угарским железницама.

„Српске новине“ су, у броју 183 од 21. августа 1884. године, објавиле текст о поласку првог дворског воза којим је краљ Милан са породицом отпутовао у Беч.

У броју 185 од 23. августа исте године у рубрици „Домаће вести“ објављен је чланак о поласку свечаног воза са београдске железничке станице. Реч је о кратком извештају и веома штуром опису свечаности којом је обележен тако важан догађај. Текст се стилски битно разликује од текста објављеног поводом свечаног почетка радова на изградњи пруге сводећи свечаност поводом отварања железнице на вест другог реда.

Опширнији опис свечаности одржане 23. августа налазимо у броју 190 „Новог београдског дневника“, информативног листа намењеног најширој публици, од 24.

августа 1884. године. У тексту се наводи и број званица, описује окићена станица и атмосфера.

„Београдски дневник“, гласило првенствено намењено трговачком, занатлијском и фабрикантском свету, у броју 188 од 26. августа 1884. године објављује дужи текст о железници који се махом бави догађајима који су претходили њеној градњи, истовремено указујући на предности железничке везе Европе и солунске луке. Текст представља својеврсну најаву железничког саобраћаја у Србији, уз детаљну анализу бенефита које ће коначно повезивање са Солуном донети.

Најаву да ће редовни саобраћај путничких возова на прузи Београд–Ниш, односно Будимпешта–Београд–Ниш почети 3. септембра 1884. године пренеле су све тадашње новине.

Од тада, „Српске новине“ и велики број других гласила у сваком броју објављују ред вожње на Српским државним железницама уз обавезну напомену да „београдски часовник иде у напред од пештанског за 6 минути“.

(Наставиће се)

И. Јовичић Ђурчић

Одбојкашки клуб „Железничар“ Београд

Жеља опет прволигаш

Одбојкашки клуб „Железничар“ из Београда постао је поново прволигаш, након што је овогодишње такмичење у Другој лиги „Центар“ за сениоре завршио убедљиво на првом месту, са петнаест победа и само једним поразом, 47 освојених и само 15 изгубљених сетова.

На тај начин, београдски „Жеља“ поново се након годину дана паузе тријумфално вратио у Банка Поштанска штедионица Прву лигу Србије за сениоре, друго по рангу одбојкашко такмичење у земљи и међу 24 најбољих мушких одбојкашких клубова у Србији.

Иако резултатски убедљиво, „Жеља“ је до Прве лиге дошао суочавајући се током сезоне са бројним проблемима, па је успех београдског клуба још већи и значајнији. Поред већ хроничног проблема са финансијама, додатни проблем представљао је и недостатак адекватне спортске сале за тренинге и утакмице, а нижи ранг такмичења носио је са собом и промену играчког кадра, укључујући стварање потпуно нове екипе и већи број млађих играча.

„Постоје победе које се броје у сетовима, и победе које се броје у годинама. Оно што су играчи ОК „Железничар“ остварили ове сезоне – то је друга врста победе. Она за коју се не пада са столице кад падне задња лопта, него дуго после тога, кад схватиш шта си заправо урадио. Бројке говоре о доминацији, али бројке не говоре о свему. Говоре о форми, не и о карактеру. А карактер је овде био очигледан свима који су пратили свако коло“, део је објаве Одбојкашког савеза Београда којом се честита „Железничару“ на карти за Прву лигу, као награди за оне који нису одустајали. И заиста је то обележило претходних годину дана функционисања и рада „Железничара“.

Немерљив допринос раду и функционисању клуба из године у годину даје Дамир Стојчић, спортски директор и тренер, који успешно руководи свим млађим селекцијама клуба. Већ легендарном сениорском тренеру Срђану Стефановићу,

Кадеџи шрећу у Београду

Овосезонски „Жељин“ успех је још већи, јер су кадеџи овог клуба освојили шреће месџо на Првенству Београда, одмах иза Партизана и Звезде.



Пехар за прво место: управа и стручни тим Клуба

који је више деценија у клубу као играч и тренер, током сезоне се прикључио и млађи колега Ђорђе Павићевић, који је и довео „Жељу“ до титуле.

„Припреме за Прву лигу смо већ започели, јер нас чека изузетно озбиљна конкуренција и квалитетно такмичење. Циљ нам је да „Жеља“ постане стабилан прволигаш и по квалитету трећи клуб у Београду, одмах иза Звезде и Партизана. Нисмо клуб који може да доводи скупо плаћене играче, али квалитетном селекцијом и тренерским радом желимо да од младих и перспективних играча створимо добре и озбиљне прволигашке одбојкаше. У томе ћемо се у значајној мери ослањати и на млађе селекције клуба, са којима се марљиво и вредно ради и они ће имати своју шансу да се докажу и у сениорском тиму.

Уз неколико искусних и дугогодишњих играча, биће то „Жељина“ окосница наредних година. А онда, можда снови свих нас да се након петнаестак година „Жеља“ поново врати у највиши ранг и могу постати реалност“, каже Ђорђе Павићевић, тренер сениорске екипе „Железничара“, који је за свега неколико месеци колико је у клубу, донео нову енергију и дао пун допринос успешној такмичарској сезони.

Према његовим речима, да би се то постигло, приоритетан задатак већ сада је унапређење и јачање организације клуба и побољшање финансијске ситуације, а самим тим и стварање бољих услова за тренирање и такмичење.

„Верујемо да је „Жеља“ као прволигаш већ сада промотивно и пословно интересант бројним компанијама, имајући

Традиција

Одбојкашки клуб „Железничар“ постоји непрекидно од 1947. године. Највећи успех његовог је 1965. године, када је ОК Железничар освојио првак Југославије и играо у полуфиналу Купа европских шампиона. Одбојкашки клуб „Железничар“ је 2003. године на Светском првенству железничких одбојкашких клубова у Француској освојио друго место. Клуб је у скоро осам деценија дугој историји имао сениорских успона и падова, али се у свом њом периоду активно такмичио и непрекидно функционисао. Клуб је имао 19 репрезентативаца у сениорском тиму са укупно 702 наступа у државној селекцији, као и већи број младих играча који су представљали нашу државу на међународном такмичењима у млађим селекцијама.

у виду популарност одбојке, а клуб може понудити бројне могућности у обостраном пословном интересу“, поручио је Павићевић, позивајући пословне partnere на спортску сарадњу.

Након више деценија, „Жеља“ је пре неколико година оживео и женску сениорску селекцију, која се такмичи у Регионалној лиги Београда, са амбицијама да се и ова селекција наредних година укључи у борбу за виши ранг.

Н. Аврамовић



Трећи у Београду: кадетска екипа



Пласман у виши ранг: сениори „Железничара“

Осамдесет година КУД-а „Бранко Цветковић“ Београд

Мостови игре

Судећи по бројним наступима последњих неколико месеци, играчи Културно-уметничког друштва „Бранко Цветковић“ активни су као ретко који ансамбл у Србији. Турнеје се ређају готово у низу, па фолклористи једва да успевају похватати где су све демонстрирали своје умеће поводом великог јубилеја КУД-а. Након новембарског наступа у Подгорици, врло брзо су се реванширали гостопримством у Београду, те су, крајем истог месеца, дочекали неколико културно-уметничких друштава из региона.

„Наш наступ у Подгорици испратило је преко три стотине гледалаца, који су пре-задовољни отишли својим кућама. Играчи су перфектно одиграли кола „Мачва“, „Скопска Црна Гора“, „Влашко“ и „Гњилане“. На гостовању у Беранама смо се осећали као да играмо у Србији, а после концерта, извођачи оба ансамбла, дружили су се до раних јутарњих сати“, реферише за „Пругу“ председник београдског друштва Јован Шијачки. На београдском концерту који је уследио недуго по повратку у земљу, КУД „Бранко Цветковић“ угостио је ансамбл из немачког града Улма („Свети Николај Српски“), као и дечији ансамбл из Пљеваља (КУД „Јелече“). Смotra је изведена под слоганом „Цветковић и пријатељи“, а потрајала је, безмало, три пуна сата.

„Неколико дана после овог догађаја били смо домаћини и у Панчеву. Тамо смо одржали концерт под називом: „Цветковић 80/15“, посвећен нашем уметничком руководиоцу ансамбла – Братиславу Браци Живковићу. Током лета планирани су наступи у Грчкој (Ксанти) и у Француској (Шамбери)“, поручује Шијачки.



Б. Радојичић

Рођендан

Догађај из Панчева њојклоио се са рођенданом Брајислава Браце Живковића, уметничког руководиоца КУД-а „Бранко Цветковић“. Ујрава Друштва му је, ѿом њриликом, доделила Сѿаишу и Повељу, а оркестар даривао „Тарабук“ (мини бубањ). Присујни су уживали у двочасовној њредсѿави фолклористѿа који су, чика Браци у часѿи, маестѿрално извели ѿјре „Ибарски Колашин“, „Скопска Црна Гора“, „Мачва“, „Ленђо“.



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 : Birograf Comp). - 30 cm

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

