

н р ж р а





У овом броју:

4-5

Јединствени диспечерски центар у Макишу
Дигитално срце српске железнице



6-7

Завршне припреме за успостављање
међународног путничког саобраћаја
Београд-Будимпешта све ближе



8-9

„Србијавоз“ представио могућности за
каријеру у железничком сектору
Велико интересовање ученика за
занимања будућности



11

Терминал ЖИТ-а у Макишу
Развој интермодалног транспорта
– кључ ефикасније и одрживије
ЛОГИСТИКЕ



Изложба о веку паре која је
мењала Србију
„Челични коњи“
у Железничком музеју
(стр. 12)



Лист издају
"Железнице Србије" ад
Београд, Немањина бр.6
Телефони Медија центра:
011/361-8344, 011/361-8308

Електронска пошта
medijacentar@srbrail.rs
Директор Медија центра
Биљана Гордић

Главни и одговорни уредник
Александар Ранковић

Дизајн и техничко уређење:
Марина Миловановић Кушић

Фото корице:
Јосип Вебер

Тираж
3.000 примерака

Лист је бесплатан, излази двомесечно

Штампа
Birograf Comp d.o.o., Београд

Јединствени диспечерски центар у Макишу

Дигитално срце српске железнице



Железнички саобраћај данас све мање се ослања искључиво на инфраструктуру на терену, а све више на савремене дигиталне системе који омогућавају безбедно, ефикасно и поуздано управљање читавом мрежом. Управо такав искорак направљен је изградњом Јединственог диспечерског центра (ЈДЦ) у Макишу, који је један од најсавременијих центара ове врсте у региону и који ће знатно унапредити безбедност, поузданост и ефикасност железничког саобраћаја у Србији.

Поводом обиласка новоизграђеног центра, 21. јуна, председник Републике Србије Александар Вучић поручио је да

је реч о једном од најважнијих пројеката у модернизацији српске железнице, истичући да су безбедност, поузданост и аутоматизација кључни циљеви даљег развоја железничког система.

„Верујем да ће, како Центар буде преузимао управљање над све већим бројем деоница, сигурност и безбедност на нашим пругама бити још веће. Наш крајњи циљ јесте да целокупна железничка мрежа буде уређена, одржавана и вођена на најбољи могући начин, уз највише стандарде безбедности, поузданости и ефикасности“, поручио је председник Вучић.



Председник Србије Александар Вучић у Јединственом диспечерском центру

Један центар – комплетна мрежа

Из савремено опремљене диспечерске сале у Макишу прати се и управља саобраћајем на око 540 километара железничке мреже. У наредних неколико месеци у систему ће бити укључена и пруга за возове великих брзина од Београда до Суботице, а коначни циљ јесте да Јединствени диспечерски центар обухвати укупно 3.357 километара пруга у Србији. Тиме ће постати највиши ниво управљања железничким саобраћајем, повезујући све постојеће и будуће субдиспечерске центре у јединствен систем.

Управо зато сви будући пројекти модернизације железничке инфраструктуре мораће технички да буду усклађени са системом ЈДЦ-а, како би се обезбедила потпуна компатибилност и несметано функционисање читаве мреже.

Технологија у служби безбедности

Јединствени диспечерски центар заснован је на најсавременијим дигиталним решењима и представља значајан корак ка потпуној дигитализацији железничког саобраћаја. У његовом раду биће примењена и вештачка интелигенција, која ће, заједно са високим степеном аутоматизације, омогућити брже доношење оперативних одлука и свести могућност људске грешке на минимум.

„До минимума доводимо могућност људске грешке“, истакао је председник приликом обиласка Центра и нагласио да ће он поред управљања железничким саобраћајем имати важну улогу и у заштити железничке инфраструктуре. Комплетна мрежа биће покривена системом видео-надзора, што ће омогућити брже откривање крађа и других инцидената који могу угрозити безбедност саобраћаја.

Инвестиција за деценије које долазе

Изградња Јединственог диспечерског центра вредна је 127 милиона евра и представља једну од најзначајнијих инвестиција у области управљања железничким саобраћајем у Србији.

Према подацима „Инфраструктуре железнице Србије“, пројекат је у тренутку



обиласка био реализован око 83 одсто.

„Поносан сам на резултате које смо остварили. За нас је од пресудног значаја да редовно одржавамо пруге како бисмо обезбедили сигурност путника, безбедан превоз робе и несметано функционисање железничког саобраћаја. Комплетна модернизација железничког система је нешто што нам је неопходно и што остаје један од наших најважнијих задатака у годинама које долазе“, поручио је председник.

Наставак модернизације железнице

Током обиласка разговарано је и о наредним корацима у модернизацији железничке инфраструктуре. Посебна пажња посвећена је реконструкцији деонице Ваљево–Врбница на барској прузи, дужине 210 километара, која је, како је истакнуто, у веома лошем стању јер деценијама није озбиљније обнављана.

Према речима председника, за комплетну модернизацију ове пруге неопходно је око две милијарде евра, а радови би могли трајати и пет-шест година.

Истовремено, наставља се модернизација железничког Коридора 10. Најављен је почетак радова на деоници Сталаћ–Ђулис у марту 2027. године, као и скоро пуштање у саобраћај деонице Ниш–Бре-



Састањак са амбасадором Руске федерације Александром Боцан-Харченком и делегацијом компаније РЖД „Интернешнл“

стовац, чиме ће се наставити процес обнове железничке мреже на југу Србије.

Обиласку Јединственог диспечерског центра присуствовали су амбасадор Руске Федерације у Србији Његова екселенција Александар Боцан-Харченко, ми-

нистарка грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Александра Софронијевић, помоћник министра за железнице и интермодални транспорт Милан Петровић, в.д. генерални директор „Инфраструктуре железнице Србије“ Зоран Јевтић, в.д. генерални директори „Србијавоза“ и „Србија Карга“ Љубиша Пејчић и Душан Ђукић, директор Дирекције за железнице Александар Адамовић, као и делегација руске компаније РЖД „Интернешнл“ са директором огранка за Србију Мансурбеком Султановом.

Изградњом Јединственог диспечерског центра Србија је добила много више од новог објекта. Добила је основу за јединствен, дигитално повезан и технолошки напредан систем управљања железничким саобраћајем.

Са сваким новим километром модернизоване пруге значај овог центра ће расти, а његова улога биће кључна у даљем развоју безбедне, поуздане и конкурентне железнице у Србији.

Б. Гордић

Фото: Председништво Србије / Димитрије Голл

Завршне припреме за успостављање међународног путничког саобраћаја

Београд–Будимпешта све ближе

„Улагање у савремену железничку инфраструктуру један је од приоритета Владе Србије, а развој железнице усмерен је, поред унапређења домаћег путничког и теретног саобраћаја, и на боље повезивање Србије са европском железничком мрежом“, изјавио је председник Владе Републике Србије проф. др Ђуро Мацут током презентационе вожње новим возом „Соко“ од Београда до Суботице, 3. августа. Заједно са министром грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Александром Софронијевић, премијер је одржао радни састанак са вршиоцем дужности генералног директора „Србијавоза“ Љубишом Пејичићем и његовим сарадницима, будући да су у току завршне припреме за успостављање путничког саобраћаја између Београда и Будимпеште.

Пруга Београд–Суботица омогућила је знатно скраћење времена путовања, па се између ова два града сада стиже за свега 79 минута. Наредни корак јесте успостављање брзог путничког саобраћаја до Будимпеште, а према најавама, путовање између две престонице трајаће око три сата.



Премијер Ђуро Мацут са в.д. генералним директором „Србијавоза“ Љубишом Пејичићем у новом возу ка Суботици

„Улагања у железничку инфраструктуру доприносе већој безбедности, бржем и ефикаснијем саобраћају, бољем повезивању грађана и привреде, али и равнотернијем регионалном развоју. Овим улагањима постићи ћемо бољу повезаност унутар Србије и послати значајан сигнал

да ћемо много тога унапредити и у међународном саобраћају“, поручио је премијер. Мацут је подсетио да је у последњих десет година у железничку инфраструктуру и возна средства у Србији уложено више милијарди евра, али и најавио наставак инвестиција у циљу унапређења услова за



Председника Владе Републике Србије дочекало пословодство „Србијавоза“



Радни састанак током вожње ка Суботици (Фото: Танјуг / Раде Прелић)

путнички и теретни саобраћај.

Премијер је указао и на значај развоја железничких праваца који Србију повезују са регионом и Европом, истичући да су планови усмерени и ка јужном правцу, према Нишу, Северној Македонији и Грчкој, али и ка западној и централној Европи.

Вршилац дужности генералног директора „Србијавоза“ Љубиша Пејичић нагласио је да Србија данас има оперативну пругу за брзине до 200 километара на сат и да „Србијавоз“ располаже једним од најмлађих возних паркова у овом делу Европе.

Радови на станици у Суботици

Током посете Суботици, премијер Мацут је са градоначелником Стеваном Бакићем обишао и радове на санацији станичне зграде и разговарао о динамици реализације пројекта и преосталим активностима неопходним за завршетак модернизације станице.

Министарка Софронијевић изјавила је да се завршетак свих радова на реконструкцији зграде Железничке станице у Суботици очекује до краја године.

„Станична зграда је објекат под заштитом и радови на санацији су веома обимни, али очекујемо да буду готови и да зграда буде у пуном капацитету у употреби до краја године, као и сви објекти чија је реконструкција тренутно у току – Железничка станица Бачка Топола, крила А и Д на Железничкој станици у Новом Саду“, рекла је Софронијевић.

У току завршне припреме

Да се припреме за успостављање путничког саобраћаја између Београда и Будимпеште приводе крају потврђено је и на састанку министарке Александре Софронијевић са новоименованим мини-

стром саобраћаја и инвестиција Мађарске Давидом Витезијем, одржаном 6. августа у Суботици.

Како је том приликом изјавила Софронијевић, железнички оператери Србије и Мађарске раде на усаглашавању реда вожње,

што је једна од активности неопходних за успостављање међународног саобраћаја.

„Очекујемо да ће, након што буду испуњени сви безбедносни, регулаторни и технички услови, брза пруга бити пуштена у саобраћај током јесени, на задовољство грађана Србије и Мађарске“, рекла је Софронијевић.

Договорено је да се, након завршетка неопходних тестирања, после 24. августа обави симулациона вожња на релацији Београд–Будимпешта, односно Будимпешта–Београд, која ће обухватити и све граничне и царинске процедуре.

Према речима министарке, циљ симулационе вожње јесте да се у реалним условима провере све процедуре и потврди да је пруга спремна за употребу, уз испуњавање свих безбедносних стандарда.

„То ће бити завршна провера пред пуштање пруге у редован путнички саобраћај“, истакла је Софронијевић.

Б. Гордић



Министарка Софронијевић са министром саобраћаја и инвестиција Мађарске Давидом Витезијем



Састанак у Суботици (Фото: МГСИ)

„Србијавоз“ представио могућности за каријеру у железничком сектору

Велико интересовање ученика за занимања будућности

Компанија „Србијавоз“ организовала је манифестацију „Дан отворених врата“ са циљем да ученицима и будућим запосленима представи своје пословање, развојне планове и могућности за каријеру у железничком сектору.

Ученици Средње железничке школе и Високе железничке школе струковних студија из Београда имали су прилику да се непосредно упознају са функционисањем савременог железничког система у Србији и пословима који их очекују након школовања.

Присутнима се обратио вршилац дужности генералног директора „Србијавоза“ Љубиша Пејичић, који је истакао да с ерпска железница налази у најинтензивнијем циклусу модернизације у новијој историји. Како је нагласио, инвестиције у брзе пруге и савремене возне гарнитуре захтевају и нову генерацију стручњака.

„Железница више није занимање прошлости, већ један односилац технолошког развоја и еколошки најприхватљивији вид транспорта. Наша врата широм су отворена за младе, вредне и амбициозне људе који желе сигуран посао, могућност сталног усавршавања и професионалну каријеру у компанији која повезује Србију“, поручио је Пејичић.

Извршни директор за саобраћајне и



комерцијалне послове Зоран Пузовић позвао је ученике да своју професионалну будућност вежу за „Србијавоз“ и да својим знањем допринесу даљем развоју железничког система.

О значају младих кадрова говорио је и извршни директор за развој и заједничке послове Ђорђе Прокић, који је подсетио да је „Србијавоз“ за десет година израстао

у препознатљиву и успешну компанију.

„Настављамо са унапређењем пословања и дигитализацијом процеса. Зато су нам потребни млади људи који ће развијати нове системе, пружати подршку колегама и путницима и својим знањем допринети даљем развоју компаније. Управо сте ви генерација која најбоље разуме савремене технологије“, истакао је Прокић.



У наставку програма, руководиоци Сектора за одржавање возних средстава, Сектора за вучу возова и Сектора за саобраћајно-комерцијалне послове представили су организацију рада својих служби, услове рада, безбедносне процедуре и могућности за стручно усавршавање и напредовање у оквиру компаније.

Посебно интересовање ученика привукли су промотивни филмови о одржавању возних средстава и предностима путовања железницом. Представници образовних установа оценили су да су овакви сусрети изузетно значајни, јер непосредан контакт ученика са будућим послодавцем доприноси бољем упознавању професије и лакшем преласку из школских клупа у радно окружење.

Манифестација је завршена разговором руководства компаније, гостију и ученика, уз размену искустава и одговоре на бројна питања, чиме је „Србијавоз“ још једном потврдио опредељење да улаже у младе кадрове и будућност српских железница.

А. Стојковић

Историјска обнова возног јарка и прелазак на „иаметне“ возове

Директор Сектора за вучу возова Борислав Обрадовић истакао је да се „Србијавоз“ налази у досад највећем инвестиционом циклусу обнове возног јарка.

„Недавно су у редован саобраћај на релацији Београд–Суботица уведени нови брзи возови кинеског произвођача CRRC („Тигар“, серија 411/419), пројектовани за брзине до 200 km/h. Они учесницима пружају висок ниво комфора и опремљени су најсавременијим дигиталним системима.

До почетка ЕКСПА 2027 очекује се набавка још девет нових возова, од којих би прва јарништура требало да стигне у новембру, а преостале током пролећа наредне године“, рекао је Обрадовић.

Он је истакао да је компанија уговорила и набавку 30 нових електропогонских јарништура, које ће знатно унапредити градско-приградски железнички саобраћај и обезбедити довољне капацитете за употребу међународне изложбе ЕКСПО 2027.

Модернизација возног јарка наставља се и кроз сарадњу са међународним финансијским институцијама, која, поред нових јарништура, обухвата и набавку вишесистемских електричних локомотива, намењених ефикаснијем повезивању Србије са европским железничким коридорима.



Представници Одсека Високе железничке школе - др Снежана Бешић и Филип Марковић са в.д. генералним директором Пејичићем



Узор младима - запослени у „Србијавозу“ са в.д. генералним директором Пејичићем



Нови директор Сталног секретаријата Транспортне заједнице

Талис Линкайтс преузео дужност директора



Бивши министар саобраћаја Летуније Талис Линкайтс преузео је 3. августа дужност директора Сталног секретаријата Транспортне заједнице. На ту функцију долази са више од три деценије искуства у области саобраћајне политике, институционалних реформи и међународне сарадње.

„Велика ми је част да преузем ову улогу. Захвалан сам на указаном поверењу и учинићу све што је у мојој моћи да га оправдам преданим радом, професионализмом и резултатима“, рекао је Линкайтс.

Током мандата Линкайтс ће посебну пажњу посветити развоју безбедних, ефикасних, одрживих и интероперабилних саобраћајних система, даљој интеграцији Западног Балкана у саобраћајно тржиште и мрежу Европске уније, као и наставку сарадње са Молдавијом и Украјином.

Линкайтс је рекао да Западни Балкан има значајан економски потенцијал, чије остваривање у великој мери зависи од снажније регионалне сарадње и све већег приближавања Европској унији. „Ефикасне, безбедне, одрживе, отпорне и интероперабилне саобраћајне мреже представљају један од темеља тог процеса. Оне повезују тржишта, олакшавају трговину, отварају нове могућности за привреду, повезују људе и доприносе стабилности и просперитету региона“, изјавио је Линкайтс и додао да ће међу његовим приоритетима бити убрзавање реализације саобраћајних пројеката, отклањање уских грла на граничним прелазима, унапређење безбедности саобраћаја, развој одрживе и паметне мобилности, као и подршка спровођењу саобраћајних стандарда Европске уније.

„Моја амбиција је да наставим да градим на изванредном раду мог претходника, Матеја Законџека, и обезбедим да се



Талис Линкайтс (Фото: Транспортна заједница)

договорене обавезе претворе у брже и видљивије резултате за грађане, пословну заједницу и транспортне оператере“, поручио је нови директор и додао: „За остваривање ових циљева неопходна је блиска сарадња са владама и јавним институцијама, које имају кључну одговорност за спровођење реформи. Важну улогу имају и парламенти, кроз усвајање потребног законодавства и јачање демократског надзора и одговорности. Само заједничким радом можемо обезбедити да реформе не остану само на папиру, већ да буду доследно спроведене и дају дугорочне резултате.“

„Верујем да ће ми претходно професионално искуство омогућити да раду Транспортне заједнице допринесем не-пристрасним приступом, отвореним дијалогом и усмереношћу ка практичним решењима. Стални секретаријат треба да остане поуздан, професионалан и ефикасан партнер свим регионалним партнерима и посматрачима.

Радујем се сарадњи са колегама у Сталном секретаријату и широм региона, као и са стручњацима у области саобраћаја,

јавним институцијама, цивилним друштвом, међународним финансијским институцијама, приватним сектором и свим другим партнерима који деле наш циљ – да Западни Балкан, Молдавију и Украјину приближимо Европској унији и њеном саобраћајном систему“, казао је нови директор Сталног секретаријата Транспортне заједнице у свом првом обраћању.

Пре доласка у Транспортну заједницу, Линкайтс је од 2019. до 2022. године био министар саобраћаја Летуније, где је био задужен за политике у областима железничког, друмског, поморског и ваздушног саобраћаја. Претходно је био посланик у Парламенту Летуније и саветник летонског министра саобраћаја, а обављао је и више високих функција повезаних са Међународним аеродромом Рига, компанијом Air Baltic Corporation и регионалном сарадњом у области Балтичког мора.

Господин Линкайтс има мастер диплому из економије Универзитета Летуније.

Б. Гордић

Терминал ЖИТ-а у Макишу

Развој интермодалног транспорта – кључ ефикасније и одрживије логистике



Директор ЖИТ-а Горан Поповић са Дејаном Ласицом и Кире Димановским из Транспортне заједнице

Представници Транспортне заједнице посетили су недавно интермодални терминал ЖИТ-а у Макишу и још једном указали на то да развој интермодалног транспорта представља један од најважнијих предуслова за унапређење ефикасности, конкурентности и одрживости логистичких ланаца не само у Србији него и у ширем региону. У условима све већих захтева за бржим, економичнијим и еколошки прихватљивијим транспортом, интермодални системи имају свезначајнију улогу у повезивању различитих видова превоза и оптимизацији транспортних токова.

„Интермодални транспорт постао је већ одавно стандард у већини европских земаља, али Србија и даље располаже ограниченим бројем оперативних интермодалних терминала, што умањује конкурентност домаћег логистичког сектора

у односу на европско тржиште“, каже Дејан Ласица из Транспортне заједнице и додаје:

„Даљи развој и модернизација интермодалне инфраструктуре, уз снажнију интеграцију железничког, друмског и лучког саобраћаја, представљају кључне предуслове за успешније укључивање Србије у европске транспортне токове.“

Према речима директора ЖИТ-а Горана Поповића, интермодални терминал у Макишутренутно опслужује око 80 контејнерских возова месечно и реализује приближно 6.500 манипулација контејнерима.

„Терминал успешно одговара потребама тржишта, али да би могао да одговори на растуће потребе тржишта и подржи очекивани развој интермодалног транспорта у наредном периоду, потребно је размотрити његово даље проширење.

Додатни складишни капацитети и мо-

дернизација манипулативне опреме омогућили би још ефикасније пословање, прихват већег обима саобраћаја и даље јачање улоге терминала у интермодалном транспортном систему“, истакао је Поповић.

Развој терминала као што је ЖИТ у Макишу представља важан корак ка изградњи савременог, ефикасног и одрживог транспортног система, који ће Србији омогућити боље позиционирање на европској логистичкој мапи и већу конкурентност у међународним транспортним токовима. И не само то, оваква интеграција различитих видова саобраћаја доприноси не само ефикаснијем функционисању транспортног система већ омогућава и смањење емисије штетних гасова, растерећење друмског саобраћаја и рационалније коришћење расположивих ресурса.

Б. Гордић

„Челични коњи“ стигли у Железнички музеј

Изложба о веку паре која је мењала Србију

Нова изложба кроз архивску грађу и ириче о људима ошкрива како су парне локомотиве обликовале привреду, друштво и свакодневни живот

Љубитељи железнице, историје и индустријског наслеђа овог лета имају прилику да у Железничком музеју посете изложбу „Челични коњи: Век паре на српским пругама“, посвећену епохи парних локомотива које су деценијама покретале развој Србије.

Изложба доноси свеобухватан приказ развоја парне вуче на српским пругама, али и њеног утицаја на привреду, саобраћај и свакодневни живот грађана. Кроз архивске фотографије, документа и друге музејске материјале посетиоци могу да прате причу о технолошком напретку који је знатно

Из рецензије проф. др Зорана Бундала

„Изложба „Челични коњи: Век паре на српским пругама“ приказује и освештава део историје српских железница у којима су доминирале парне локомотиве. Први писак парне локомотиве на територији данашње Републике Србије био је давне 1856. године између Беле Цркве и Јасенова, но свакако је најзначајни део историје парне вуче у Србији био када је пуштена у саобраћај пруга Београд – Ниш, 1884. године. Наше парне локомотиве су имале огроман допринос у првим годинама I светској рату (тада су СДЖ назвали „Четвртој армијом“), као и у првим годинама после II светској рату, у периоду обнове порушене земље и изградње бројних индустријских постројења. Крајем 50-их и интензивном набавком у следећим деценијама савременијих дизел и електричних возова, почела је суштинска парна вуча у Србији, да би крајем 80-тих била потпуно повучена из експлоатације.

Изложба „Челични коњи: Век паре на српским пругама“ враћа нас у време коме припада слава романтичних путовања са парним локомотивама.

Поред бројних фотографија које верно одсликавају „златно доба“ парних локомотива, изложбу ошкривају и десетак репродукцијских уметничких дела из ликовног фонда Железничког музеја.“



допринео модернизацији земље. Аутори изложбе, историчарка уметности Јована Колунџија и директор Железничког музеја Страхиња Вуковић, настојали су да покажу да парна локомотива није била само превозно средство, већ симбол једног времена и снажан покретач друштвених промена.

Поставка осветљава и културну димензију железнице. Долазак првих возова у многим местима представљао је прави празник, уз свечане дочеке и окупљање мештана. Такви тренуци постали су део колективног памћења и инспирација бројним уметницима.

Посебан сегмент изложбе посвећен је људима који су управљали парним ло-

комотивама. Рад машиновођа и ложаца био је изузетно захтеван, подразумевао је велику одговорност и стручност, али и заједнички, тимски рад.

„Парне локомотиве нису покретале само возове. Оне су убрзавале живот, повезивале људе и мењале начин на који доживљавамо простор и време. Ова изложба је прича о епохи која је оставила дубок траг у развоју модерне Србије“, поручују аутори изложбе.

Иако је парна вуча у Србији званично укинута 1973. године, њено наслеђе и данас живи кроз железничку традицију, музејске збирке и сећања генерација које су одрасле уз писак локомотива.

Б. Гордић



Аутори изложбе са рецензентом каталога проф. др Зораном Бундалом

Шид

У току радови на реновирању станичне зграде

Железничка станица Шид, једна од најзначајнијих пограничних станица на мрежи српских пруга, налази се у процесу свеобухватног реновирања. Смештена на трансевропском Коридору X, она има важну улогу у међународном железничком саобраћају и представља прелазну станицу ка Шенгенској зони. Управо због њеног стратешког значаја, „Инфраструктура железнице Србије“ покренула је комплетну обнову станичне зграде.

О току радова и функционисању станице за лист „Пруга“ говорио је Горан Радић, дугогодишњи шеф станице за саобраћајне послове.

„Драго ми је што је наша станица, после вишегодишњег чекања, коначно дошла на ред за обнову. Радови трају већ годину дана и до сада су обновљени фасада и путничка чекаоница, а предстоји реконструкција путничке благане, канцеларије отправника возова и осталих службених просторија“, каже Радић.

Он истиче да је теретни саобраћај константан и да кроз станицу у просеку саобраћа од шест до десет пари теретних возова дневно, у зависности од расположивости колосека и стања на мрежи.

„Свакодневно сам у контакту са колегама из пограничне станице Товарник, као и са представницима наше полиције и царине. У станици своје канцеларије имају и представници „Хрватских железница“, а сарадња свих служби је веома добра. Захваљујући доброј координацији, саобраћај се одвија безбедно и у складу са редом возње“, наглашава Радић.

У шидској станици налази се десет



Горан Радић, шеф станице Шид



теретних колосека, од којих су први и десети манипулативни. Први царински колосек намењен је истовару денчане робе, док се на десетом гарирају локомотиве приватних железничких оператера, као и вагони којима су потребне мање оправке или чекају упућивање у радионицу. Теретни део станице готово је непрекидно попуњен композицијама.

Према његовим речима, велики значај за будући развој има и пројекат изградње двоколосечне пруге за брзине до 200 km/h на деоници Стара Пазова – Шид – државна граница са Хрватском.

„Пројектом је предвиђена реконструкција и продужење свих теретних колосека за око 200 метара, што ће знатно повећати пропусну моћ станице и омогућити ефикаснији пријем и отпрему возова“, истиче Радић.

Када је у питању путнички саобраћај, Радић истиче да свакодневно кроз станицу саобраћа седам пари путничких возова – шест до Београд центра и један пар до Петроварадина. Радним данима станицу користи око 300 путника, док је петком тај број и до три пута већи, када највише путују ученици, студенти и запослени који викенд проводе у својим домовима.

Због радова на обнови, путничка благана тренутно није у функцији, а карте се могу купити на картомату. Једном недељно кроз Шид пролази и агенцијски воз „Оптимекспрес“, који превози турске држављане

запослене у Аустрији и Немачкој, на релацији Турска – Бугарска – Србија – Хрватска – Словенија – Филах.

Железнички превоз у овом делу Срема има важну улогу и у привреди. Велике компаније редовно користе железницу за транспорт житарица и уљарица, па су утовари и истовари готово свакодневни. У Кукујевцима је пре петнаестак година изграђен индустријски колосек за потребе силоса, док је пруга од Шида према Сремској Рачи, односно обали Саве, ван функције.

У саобраћајној служби станице тренутно је запослено 16 радника – шеф станице, његов заменик, 11 отправника возова и три скретничара. У станичној згради смештене су и канцеларије „Србија Карга“, прегледача кола, као и представника „Хрватских железница“.

Ј. Вебер



Саобраћајно особље станице Шид

Деоница контактне мреже Нови Сад

Завршени радови на новом објекту



Запослени у Деоници за КМ Нови Сад испред новог објекта

Запослени у Деоници за контактну мрежу у Новом Саду добили су нове радне просторије. Реч је о недавно завршеном мултифункционалном објекту у делу железничке станице Нови Сад, међу железничарима популарно названом „Хјустон“, чије реновирање је започето средином фебруара 2023. године. Радови су се одвијали упоредо са онима који су се изводили на новој прузи од Новог Сада до Суботице.

Према процени грађевинских стручњака, стари објекат из техничких разлога није задовољавао новонастале потребе, па је донета одлука да се сагради нови објекат, на новим темељима, са каналом и два колосека. Данас нови објекат има велику гаражу, два новосаграђена колосека и канал за сервисирање тешких моторних дрезина. У унутрашњем делу зграде налази се канцеларија за шефа деонице, просторија за раднике, магацински простор, санитарни чвор и радионица за поправку опреме на контактној мрежи.

Према речима Милана Дубајића, шефа Деонице за контактну мрежу Нови Сад, изградњом новог објекта створили су

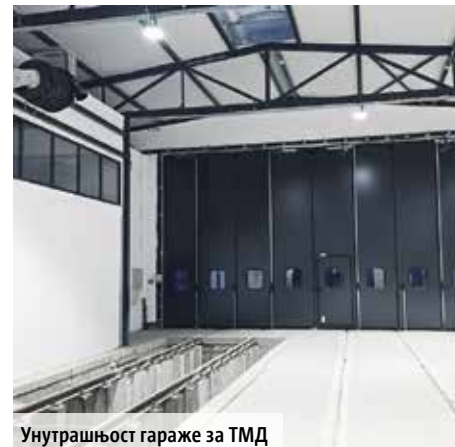
се бољи услови за рад запослених у овој деоници. Сарадња са осталим колегама из Сектора за електротехничке послове и Сектора за саобраћајне послове „Инфраструктуре железница Србије“ изузетно је добра. То се уосталом осликава и на терену. Сваке недеље се проверава контактна мрежа, једном месечно се обавља мерење КМ-а, а два пута годишње мери се комплетна контактна мрежа специјализованим мерним колима.

„Деоница КМ-а Нови Сад покрива територију од железничке станице Стара Пазова па све до станице Ловћенац на правцу ка Суботици. У деоници има 15 запослених (шеф деонице, четворица пословођа, тројица возача тешке моторне дрезине, као и седморица руковалаца контактне мреже). Док се не заврши диспечерски центар у Новом Саду, радне задатке добијамо из командног места које се налази у згради ЦДУ-а на Топчидеру. Наша екипа је спремна да у сваком тренутку изађе на терен и у веома кратком року реши сваки задатак. Недавним доласком нове тешке моторне дрезине (ТМД) у знатној мери су се побољшали услови за рад на

терену", istakao je Dubajić.

Поред задовољства што су добили нове радне просторије, запослени истичу да би набавka радних униформи, одеће и обуће морала бити редовнија. Рад на терену где запослени интервенишу у најразличитијим временским условима, ванредним ситуацијама и струјама високог напона изискује максималне мере заштите. Стога је и неопходно водити рачуна о квалитету ХТЗ опреме, поручују за наш лист у новосадској Деоници за КМ.

J. Вебер



Унутрашњост гараже за ТМД

CREATING BRIDGES OF TRUST

TRACE GROUP HOLD PLC

- ▶ Изградња путева и аутопутева
- ▶ Изградња железничке инфраструктуре
- ▶ Изградња подземних метроа
- ▶ Изградња аеродрома
- ▶ Изградња мостова и тунела
- ▶ Изградња индустријских, пословних и стамбених зграда

33
years
TRACE









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/У, 11000 Београд

✉ tracegroupsrb@trace.ba

🌐 www.traceba.com

Слободан Симић, машиновођа у пензији

Кроз пару, дизел и струју

Са легендарним ветераном парне вуче Слободаном Симићем срели смо се претпоследњег мајског викенда у Ужицу. Једва ако је прошло и десет дана како је, уз трубаче, прославио 86. рођендан, а ево већ нас нестрпљиво чека у башти ресторана. Повремено баца поглед на свој железнички часовник, тек да провери да ли каснимо ми или (не дај боже) он маши читав дан. Али, код старе гарде нема шале, па и када озбиљно начну девету деценију. На састанке долазе бар пет минута пре заказаног термина јер тако су их, каже Слобо, учили одмалена. Све до раног тинејџерског доба није, вели, ни помишљао да ће му „пруга одшколовати децу“, а њему успут даривати динамичну каријеру, којом се данас ретко који машиновођа у Србији може похвалити. Одрастао је у подрињском селу Драксин изнад Бајине Баште, где се о писку парњаче могло само маштати или о њему слушати од мокрогорских железничара који би свраћали у његово село. Након осмољетке у Костојевићима одлази на металостругарски занат у ужичку ложоницу, где убрзо добија интернатски смештај. Са завршеним занатом при тадашњој школи ученика у привреди и одслуженим војним роком, раних шездесетих година, бива најпре ангажован на изградњи реверзибилне електране у Перућцу, а потом и у Ариљу где за прибојски ФАП израђује најразличитије делове за теретна возила.

„Све док није отворен конкурс за машиновође, радио сам на стругу. Тих година већ су се пронеле гласине да ће укинути радионицу, пошто су парњаче у оно време саобраћале искључиво на потезу Ужице–Вишеград. Годину дана сам радио као ложач на парној локомотиви, што је био услов да одем у Земун како бих се одшколовао за управљачки посао. Чим сам стекао диплому и одрадио шестомесечну обуку у матичној секцији, распоредили су ме на теретну вучу. У почетку сам углавном теглио вагоне са угљем. Руда би се товарила у Босни, а затим би композиције ишле према Чачку или ка Лајковцу“, сећа се витални Ужичанин који је, у међувремену, накупио више година као пензионисани машиновођа него већина овдашњих колега активног стажа.

Иако је у мировини преко тридесет година, пред очима су му и данас кристално јасне слике саобраћајних ситуација којима је непосредно сведочио или у њима уче-



Слободан Симић, машиновођа у пензији

ствовао. За читаоце „Пруге“ популарни Слобо евоцирао је три најстреснија догађаја из своје богате професионалне каријере, вешто их распоређујући у различите временске периоде. Док је на приповедачко маестралан начин колорисао своје трауме са узаног колосека и у маниру врхунског филмског драматурга, лагано претрчавао из једне у другу епоху (од парне до електровуче), једва да смо успевали похватати све те расуте драгуље из његовог колосалног радног опуса. Од овога што смо прибележили склопили смо причу, трудећи се, колико је било могуће, да потпуно испоштујемо хронологију догађаја.

Девојчица на отвореној прузи

„Возио сам, сећам се, теретни воз за Чачак. Чини ми се да је то нека 1968. година. Било је то на почетку каријере, када су узаним колосецима шпартале искључиво парњаче. Потерао сам осамдесеттројку из Ужица и баш на оном правцу пред улазак у Чачак, видим у даљини, напред пруге, девојчицу од неких осам, девет година. Стоји непомично, леђима окренута према возу, као да је у школском дворишту, а не на отвореној прузи. Починем да свирам, дете не реагује. Заводим кочење и лежем на сирену. Ништа. Стоји и даље укопана, зуре замишљено некуд у даљину, ама ни главу да помери. Композиција – натоварена угљем до врха. Сигурно бар двадесетак накачених кола. Знао да са толиким брутом нећу успети

да зауставим воз. Нема ничег страшнијег од тога када на правцу видиш дете које из неког разлога стоји и не помера се, а теби су „руке везане“. Растојање кратко, а кочиони систем недовољан да реши ситуацију. Само да се молиш богу и затвориш очи пре гажења. Да не гледаш ужас. Ипак, са ондашњих 30 km/h, некако сам успео да брзину сведем на прихватљиву, скоро па минималну. Наравно, то је и даље челична маса од неколико стотина тона која се креће напред. У последњем тренутку, као да и сада видим ту сцену, мој ложач извирује главу из кабине и почиње да се дере из петних жила. Не вреди. Повлачим „контру“ као последње решење, верујући да ће ме тај механизам (инсталиран само код парњача), волшебено поштедети сигурне трагедије. Принцип је пустити пару како би локомотива сама почела да кочи. Не смеш то нагло радити, већ са пуно осећаја. Уколико нагло повучеш „контру“, воз може искочити из шина. Зажмурио сам, очекујући туп ударац, али га није било. Воз је стао и ја, ево ни сада не знам, како сам уопште успео тада да изађем из локомотиве. Ложач се држи за главу, почиње већ да хуче и рида. Силазим на туцаник, а из околних кућа уз пругу, људи почињу да извирују главе. Наслутили ваљда да се нешто догађа. Притрчава и возовођа. Стајемо један поред другог тик испред локомотиве и не верујемо очима какав је приказ пред нама. Девојчица лежи између шина, пружена свом дужином преко дрвених прагова, као да ју је другарица одгурнула па изгубила равнотежу и пала. Ниједне једине повреде, ни трага крви, чак ни огреботине. Тек када сам стао изнад ње, окренула је главу према мени, још онако лежећи. Као да сам је нежно продрмао да је пробудим, а она се ваљда успавала, па на једвите јаде, отворила очи. Гледа ме збуњено неколико тренутака, затим ми пружа руку и придиже се на ноге. Не схвата, видим, откуд ја ту стојим и вичем. Покушава да ми се обрати, неразговорно, и тек тог момента схватам да је дете потпуно глуво. Није прошло више од пет минута, кад из тих неколико кућа уз пругу истрчаше преплашени људи. Сећам се једне жене са марамом на глави, која је задихано трчала преко оног орања и јаукала на сав глас. Вововођа јој је пошао у сусрет, вероватно и руком показао да се све добро завршило. Десио се чудо! Локомотива се, буквално,



зауставила на метар од тела и раоницом тек благо одгурнула девојчицу која се, очигледно, спретно дочекала на руке. Све што је требало да уради јесте да устане, отресе прашину са одеће и продужи даље према школи“, прича о својој управљачкој трауми из ране младости пензионисани ужички машиновођа, којем су сећања на догађаје од пре шест деценија толико експресивна и свежа, да их успева дочарати као да су се догодила јуче.

Бело усијање

Седамдесетих година прошлог века возио је Слободан дизелке, најчешће барском пругом. Биле су то путничке линије на релацији Београд–Ужице, мада се покаткада дешавало и да потера локомотиву из града на Ћетињи, а смену преда тек у луци Бар. У то време Црногорци су још били танки са извршним особљем у Сектору за вучу. Возио је у неколико наврата и „Плави воз“ од Топчидера до јужног Јадрана. Те специјалне гарнитуре увек су ишле у статусу „двопоседа“, мада је електровуча (генерално) подразумевала само једног машиновођу у кабини.

„Када се отворила барска пруга, црногорске железнице нису имале обучене људе за сервисирање брзих возова. Тако смо ми из ужичке и београдске секције, хтели или не хтели морали држати читаву линију од престонице до Бара и успут

давати комплетан персонал за саобраћајно-комерцијалне послове у дизел и електровозовима. Трајало је то све док Подгорица „није стала на ноге“, говори за „Пругу“ Слобо Симић и из огромне галерије сећања на златну декаду југословенских железница, специјално за овај број нашег листа, прича о једној ситуацији са златиборске пруге.

„Мислим да је то било крајем 70-их година. Већ сам довезао једну теретну композицију са угљем из Пријепоља до Златибора, па сам се поново вратио на Лим по још једну. Био је то неки сабирни воз са оним дизелкама које су тада морале ићи по станицама ради маневрисања, јер нису сва службена места тада имала струју. Скупим оне вагоне после друге вожње и са око 1.200 тона брута креном низбрдо према Ужицу. У Стапарима сам, по реду вожње, имао укрштање са брзим возом. Ма чуј, чим сам изашао из златиборског тунела и кренуо да се спуштам у котлину, осетио сам да кочица не хвата како треба. Са три-десет натоварених вагона, покушавам да успорим пред Сушицом, али осећам да се нећу моћи зауставити чак ни у Стапарима. Починем да свирам са знаком за узбуну (пет кратких сигнала). Више је то била порука мом кочничару и возовођи који су седели у службеним колима иза локомотиве. Фактички, ја у том тренутку, никога на кочици и нисам имао. Сирену, видим, јасно чује отправник

возова у Сушици, па ми још и показује руком да се стишам. Уопште не схвата на каквим сам мукама. Чим сам пролетео кроз станицу, укључујем „пескар“ на отвореном колосеку и директно из локомотиве на шине почињем да испуштам песак, строго по протоколу како смо учили. Рачунам, тако ћу додатно појачати трење у папучама и бар донекле оборити брзину. Улазим у Стапаре, видим оборени сигнал, али немам излас. Иза мене, облак прашине, а ја легао на сирену. Већ се наглас богу молим да отправник некако „уклавири“ шта се дешава. Да некако окрене ону скретницу, па макар и у последњем тренутку. Да је не пресечем и направим тотални лом. Срећом, схвата. Како је окренуо скретницу, доле је аутоматски затворио сигнал. „Барац“ из супротног правца само што није наишао. Пролазим станицу, долазим до улазног сигнала са друге стране, успоравам и коначно стајем. Истрчавам из кабине, прилазим телефону и зовем отправника. Кажем му да ћу вратити воз у рикверц две стотине метара колико сам пролетео напред, а он ми довикује: „Човече, воз иде на тебе“. Ускачем у кабину и видим „барца“ како ми лагано иде у сусрет. Срећа па је и он скоро зауставио локомотиву. Точкови на мом теретњаку већ добили оно бело усијање, беле чак и папуче, а „чука“ ми толико снажно лупа да је вероватно чују и у станичној згради“, описује Слобо саобраћајну епизоду из периода када су

теретне и путничке возове по Србији претезно вукле дизел локомотиве.

Траума за читав живот

Због трагедије у Лајковцу с краја осамдесетих година био је спреман да прекине професионалну каријеру. Толико га је све то потресло да чак и сада, у дубокој старости, на ову несрећу свако јутро помисли. Судбина је, ето хтела, да једино гажење као машиновођа доживи баш у електровучи са готово три деценије искуства на точку.

„Зимски период. Сметови су били толико високи да станичне колосеке ниси могао детектовати ни у важнијим службеним местима дуж барског коридора. Управљао сам оном плавом „Горбачовком“ (412), које данас саобраћају углавном као БГ возови. Ноћ се увелико спустила, видљивост никаква. Тај део пруге на улазу у Лајковац из правца Београда, и иначе, ретко је осветљен, а кажем ти, около где год да погледаш те ноћи, било је бело. Само је у даљини, изнад отправникове канцеларије чкиљила нека жаруља.

Видим са супротне стране на сигналу, чека воз са упаљеним рефлекторима. Ја ту већ максимално успоравам, гасим своја светла јер улазим у станицу. Милим, брзином не већом од 15 km/h и лагано прилазим првом колосеку. Пролазим онај магацин са десне стране после станичне зграде и тада чујем под точковима чудан звук. Као да нешто мељем. Стајем, промаљам главу кроз прозор, а надзорник ми се обраћа: „Слобо, какве то ствари гураш испред“. Какве ствари човече, рекох му, а неки паралишући страх ме истог тренутка пресече преко груди. Такву тескобу никада у животу нисам осетио. Мислио сам да ће ми срце пући. Знао сам да сам некога згазио. Интересантно, ама баш нико тај тренутак „није ухватио“. Ни



надзорник, ни дежурни отправник, ни колега у управљачници путничког воза на другом колосеку. Силазим из локомотиве, сагињем се, а крви на све стране. Торбе са гардеробом расуте поред шина. Четворо људи сам згазио. Троје је било мртво на лицу места, једно је остало да лежи са стране. Читава породица. Испоставиће се касније, били су то гастарбајтери који су радили у Швајцарској. Дошли са децом да посете фамилију у Лајковцу. Намеравали су возом, то вече, прво до Београда, па даље ка Швајцарској. Нису стигли ни да уђу у вагон. Кренули пртином кроз снег, посред колосека, не схватајући уопште да корачају пругом. Када је велики снег, не чује се оно препознатљиво клапањање точкова по шинама. Нису мученици ни приметили да им се воз пришуњао иза леђа. Ја их, опет, нисам спазио јер сам претходно угасио светла да не бих заслепо колегу у локомотиви преко пута. Страшно и претрашно“, рече и са болном гримасом уздахну наш саговорник, као да му се читав кошмар управо одвија пред

очима.

Управљао је Слободан теретним и путничким композицијама широм некадашње Југославије. Ишао је брзим возовима често и све до Добаве на хрватско-словеначкој граници где су се у оно време „сударале једносмерна и наизменична струја“. Возио је на југ до Скопља, покатакада преко Сарајева и до Сплита.

У мировини је од августа 1992, па у шали често воли да каже како му је пензионерски стаж дужи него онај радни у српским железницама. Здравље га, за сада, добро служи па му, вели, није тешко да повремено скокне и на неколико месеци код ћерке у Канаду. Чисто да предахне од повтарских занимација у Драксину. Право је чудо како смо га усред свих тих баштенских радова уопште затекли у Ужицу. Леђа га, каже, „зе-зају последњих недеља“, па је решио да мирује. Није било смисла да нас одбије за разговор кад већ чека на испоруку новог примера за ранч.

А. Ранковић



Сто година службеног информисања на српским железницама

Од службених новина до Службеног гласника

У години када „Пруга“ обележава шест деценија постојања, вреди се подсетити и на подједнако значајан део историје железничког издаваштва. Прошле године навршило се 45 година од изласка првог броја Службеног гласника „Железница Србије“ и читав век од појаве првог службеног железничког гласила. То је добар повод да се осврнемо на развој службеног информисања које већ сто година прати рад српских железница.

Прва службена гласила на железници појављују се у периоду између два светска рата. „Службене новине саобраћајних установа Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца“ излазиле су од 1925. до 1929. године, затим „Службене новине Државних саобраћајних установа Краљевине Југославије“, које је издавала Генерална дирекција државних железница у Београду, сваког првог и петанестог дана у месецу почев од 1934. године. Поменута гласила садржала су искључиво обавештења о различитим наредбама и правилницима на железници, као и разне наредбе Владе.

Избијањем Другог светског рата гасе се сви железнички часописи, као и рад већине железничких удружења. Сва штампа се строго контролише. На железници излазе искључиво службена саопштења, објављивана у гласилу „Саобраћајни весник“ – „Verkehrsanzeiger“. Лист је објављивао званична саопштења царинске и транспортне службе, а власник и издавач била је Генерална дирекција Српских државних железница. Као уредник помиње се Јожа Жајц. Лист је излазио два пута месечно и по потреби, штампан је ћирилицом на српском језику и латиницом на немачком језику. Излазио је од 1941. до 1943. године.

По завршетку Другог светског рата ситуација се битно мења. Министарство саобраћаја ФНРЈ врло озбиљно схвата значај информисања радника, али и значај развоја издаваштва и штампарства на железници. Већ почетком 1949. године министар железница Тодор Вујасиновић посебним прописима уређује рад Одељења за штампу Министарства железница ФНРЈ. Одељење су чинили: Уредништво, информативно референтство, референтство за пропаганду и референтство за штампариије.

Од 1951. године на железници почиње примена Закона о управљању привредним предузећима, који чини основу за увођење социјалистичког самоуправљања. Већ 1954,



уместо дирекција укинутих неколико година раније, формирају се Железничко-транспортна предузећа у Београду, Загребу, Љубљани, Сарајеву, Новом Саду и Скопљу. Та новооснована предузећа формирају своје дирекције. До 1961. године настаје двадесет девет различитих железничко-транспортних предузећа и шест заједница железничких предузећа. Свака од тих организација ствара своја гласила.

Генерална дирекција Југословенских железница као привремено решење, 1959. године, оснива Редакцију за штампу и пропаганду у чијем саставу се налазе уредништва „Сигнала“, „Железница“, „Тарифско-транспортног весника“, „Службеног гласника Заједнице Југословенских железница“, „Транспортне службе“... Наредне године, 1960, формира се Одељење за штампу и пропаганду, да би, 20. јуна 1961. године Заједница Југословенских железница основала Завод за новинско-издавачку и пропагандну делатност са задатком да обавља све новинско-издавачке и њима сродне послове.

Први број службено-информативног гласила ЖТП „Београд“ под називом „Пруга“ појављује се 23. фебруара 1966. године. Лист је основан са задатком да прати и објављује одлуке органа управљања. Први главни и одговорни уредник био је Никодије Милутиновић, док је уредник био Момчило Гајић. На свом почетку, „Пруга“ објављује искључиво одлуке органа управљања, а први информативни текстови се спорадично појављују наредних година.

У складу са Организационом шемом из 1970. године по којој су Редакцију листа „Пруга“ чинили: информативни лист, служ-



бени лист, остала издања и издања на мађарском и албанском језику, године 1973. издваја се Службени лист ЖТП „Београд“ као службено гласило које излази као додаток уз „Пругу“, али са посебном нумерацијом. Године 1980. Службени гласник ЖТП „Београд“ се у потпуности издваја, а „Пруга“ остаје искључиво информативни лист.

До 2006. године паралелно излази са Службеним гласником Заједнице Југословенских железница, а после тога остаје једино железничко службено гласило у Србији.

У периоду док је железница била јединствена годишње је просечно излазило од шест до десет бројева Службеног гласника. У време поделе железнице на четири засебна привредна друштва, 2015. године, објављено је 36 бројева. Од тада, Службени гласник објављује Одлуке Одбора директора, Одлуке Скупштина, различите Правилнике и Упутства, Колективне уговоре, Статуте и Одлуке генералних директора привредних друштава: „Железнице Србије“ ад, „Инфраструктуре железнице Србије“ ад, „Србија Карго“ ад и „Србијавоз“ ад. У Службеном гласнику се објављују Правилници и Упутства, за разлику од претходних времена када их је Завод за новинско-издавачку и пропагандну делатност објављивао као посебна издања. Због обима материјала број издатих примерака је знатно порастао, тако да се, просечно, годишње изда између 44 и 72 броја. Највише издатих бројева било је 2017. године.

**В. Гојић Вучићевић
И. Јовичић Ђурчић**

Ученици Железничке техничке школе усавршавали се у Немачкој кроз Еразмус+ програм

Од учионице до немачке железнице



За дванаест ученика Железничке техничке школе две недеље проведене у Немачкој биле су прилика да знања стечена у школским клупама провере и прошире у стварном радном окружењу. Кроз Еразмус+ програм ученици су имали прилику да се упознају са начином рада немачких компанија, усаврше стручна знања и истовремено стекну искуство у свакодневној комуникацији на страном језику.

Током програма мобилности, ученици су били подељени у две групе, у складу са својим образовним профилима. Једна група обавила је стручну праксу у железничкој компанији „Лендербан“ у Баварској, док је друга похађала програм Дигитални маркетинг у компанији „Виталис“ у Саксонији, стичући савремена знања из области дигиталног пословања.

Шест ученика образовног профила



Техничар вуче, у пратњи наставника саобраћајне групе предмета Александра Тошића, свакодневно је радило у радионици компаније „Лендербан“ у Швандорфу.

Кроз практичну наставу упознали су се са поступцима квачења и расквачивања кола, пробом кочница, припремом и покретањем локомотива и моторних гарнитура, као и са техничким карактеристикама савремених вучних возила.

Посебан део обуке чиниле су вожње у управљачницама где су ученици, уз подршку инструктора, могли да стекну непосредан увид у организацију железничког саобраћаја у Немачкој.

На симулаторима су увежбавали управљање моторним гарнитурама, поступање у ванредним ситуацијама и комуникацију машиновође са диспечером, а упознали су се и са немачким системом железничке сигнализације и његовим специфичностима у односу на систем који се примењује у Србији.

Истовремено, шест ученика образовног профила Техничар управљања железничким саобраћајем и Транспортни техничар у железничком саобраћају, у пратњи наставнице енглеског језика и координатора пројекта Вишње Минчев, похађало је програм Дигитални маркетинг у компанији „Виталис“ у Шкојдици.

Током двонедељне обуке ученици су радили у савременим софтверским окружењима, стицали знања из области дигиталног пословања, организације пословних процеса, израде пословне документације и креирања база података. Практичан рад омогућио им је да развију дигиталне компетенције које су данас

неопходне у пословању компанија из различитих привредних области.

„Један од најважнијих циљева овог пројекта био је да ученици унапреде своје стручне компетенције у реалном радном окружењу, али и да развијају језичке компетенције, посебно употребу енглеског језика струке.

Свакодневна комуникација са менторима и рад у међународном окружењу дали су им прилику да стечена знања одмах примене у пракси, што је непроцењиво искуство“, истиче координаторка пројекта Вишња Минчев.

Она додаје да је једна од највећих вредности Еразмус+ програма управо то што ученицима омогућава да упознају другачије системе рада и стекну самопоуздање. „Овакве мобилности не доносе само нова знања и вештине. Ученици развијају самосталност, одговорност, интеркултуралне компетенције и сигурност у комуникацији на страном језику. То су искуства која остају за цео живот и представљају значајну предност у њиховом даљем школовању и професионалном развоју“, наглашава Минчев.

Успешном реализацијом ових мобилности Железничка техничка школа наставља да својим ученицима пружа прилику да се образују у европском окружењу, стичу практична искуства, усавршавају стручне и језичке компетенције и припремају се за изазове савременог тржишта рада.

А. Стојковић



Стручњаци из Србије, Хрватске, Босне и Херцеговине и Немачке разменили искуства у Железничкој техничкој школи

Дуално образовање у фокусу

Како ученицима омогућити што квалитетније образовање и бољу припрему за тржиште рада била је централна тема панела о дуалном образовању који је недавно одржан у Железничкој техничкој школи у Београду.

Окупивши представнике образовних установа и привреде из Србије, Хрватске, Босне и Херцеговине и Немачке, скуп је потврдио да је сарадња школа и компанија један од кључних предуслова за успешно стручно образовање.

Панел је организовао Тим за међународну сарадњу и пројектно планирање Железничке техничке школе, а учесници су били представници дугогодишњих партнерских институција школе – Дамир Динар из Жељезничког школског центра Сарајево, Боровој Докмановић из Жељезничке техничке школе Моравице, Никола Сацаковић из немачке железничке компаније „Лендербан“, наставници Филип Сајић и Александар Тошић, као и координатор Тима за међународну сарадњу и пројектно планирање Вишња Минчев.

Панелу су присуствовали наставници



све три школе, представници компаније „Лендербан“ и ученици првог разреда образовног профила Техничар вуче, којима је ово био први сусрет са концептом учења кроз рад и могућностима које пружа дуални модел образовања.

Током разговора учесници су представили искуства својих институција у примени дуалног образовања, говорећи о његовим предностима, али и изазовима са којима се школе и компаније сусрећу у његовој реализацији. Посебну пажњу привукло је излагање Николе Сацаковића, који је представио начин на који се дуално образовање реализује у тренинг центру

компаније „Лендербан“. Говорећи из угла инструктора, осврнуо се и на сарадњу са ученицима Железничке техничке школе током програма Еразмус+ мобилности, истичући значај практичног рада у развоју стручних компетенција младих.

У завршном делу панела координатор Тима за међународну сарадњу и пројектно планирање Вишња Минчев представила је резултате међународних пројеката школе и указала на њихову улогу у развоју и унапређивању дуалног модела образовања.

„Међународни пројекти омогућили су нам да упознамо различите моделе организације практичне наставе и да најбоља искуства применимо у раду наше школе. Сарадња са партнерима из иностранства значајно је допринела унапређивању квалитета наставе и развоју дуалног образовања, увек са циљем да ученицима обезбедимо што боље услове за стицање знања и практичних вештина“, истакла је Минчев.

Према њеним речима, размена искустава са школама и компанијама из региона и Европе представља важан корак ка стварању модерног образовног окружења у којем ученици стичу компетенције које одговарају потребама савременог тржишта рада.

Одржани панел био је прилика да се учврсте постојећа партнерства и отворе нове могућности за сарадњу у области стручног образовања. За ученике првог разреда, који су се на крају школске године опредељивали за модел школовања, овај сусрет представљао је драгоцену прилику да из прве руке сазнају шта дуално образовање подразумева и какве могућности пружа за професионални развој.

А. Стојковић



Презентација Николе Сацаковића, компанија „Лендербан“

Пруга Београд–Бар

Сто година снова и двадесет пет година градње

Идеје да се Јадранско море и Србија повежу сежу у давну 1855. годину када је Турска, на самом почетку градње својих пруга, планирала да повеже вазалну Влашку преко Београда са Котором. Одбор за побољшање трговине у Србији је већ 1856. године изнео предлог да се изгради „гвоздени пут“ који би, преко Босне, повезивао Скадар и Београд.

Жеља да се изгради железничка веза са јадранским лукама постоји и по изградњи прве српске железнице, а за такав пројекат била је расположена и Румунија, па и Русија. Но, планирана траса Кладово–Неготин–Зајечар–Ниш–Косово делом је прелазила преко турске територије. Ова планирана и никада изграђена пруга названа је „Трансбалканска железница“. Као увод у градњу ове пруге сматра се Закон о грађењу и експлоатацији Тимочке железнице Ниш–Кладово из 1896. године. Са своје стране, Турска је планирала градњу железничке везе са Јадранским морем. Но, није Турска била реметилачки фактор за градњу пруге која би Србији омогућила везу са лукама на Јадрану, већ Аустроугарска која је инсистирала на својој железничкој вези са Солуном преко српске територије, као и на изградњи пруге преко Босне кроз Санџак, па даље ка Атини.

- Дужина пруге: 462 km
- Отворена: 28. маја 1976.
- Број тунела: 254
- Најдужи тунел: Созина
- Највиши мост: Мала Ријека (око 200 m изнад кориша реке)

Србији су 1908. године призната права за градњу пруге до Јадранског мора, те она тражи дозволу од Порте да преко турске територије гради железницу. Турска је одговлачила са одговором, а Аустроугарска, не желећи да се одрекне пута за Солун, односно за директну везу са Средоземним морем, својом железничком политиком дубоко је зашла у територије балканских земаља. Са своје стране, Србија одбија да веже своју железницу са босанским код Ужица, док Црна Гора одбија аустроугарски предлог за градњу пруге у приморју коју не би никако контролисала



Плави воз у станици Прибој приликом отварања пруге Београд–Бар, 28.5.1976, фотографија из Фонда Железничког музеја

нити имала било какву зараду од ње.

Но, после 1912. године ситуација се битно променила будући да је Санџак постао српски и црногорски. Веза са Јадраном постала је актуелнија, али крајња станица ове пруге сад се искристалисала – лука на црногорском приморју.

После 1918. године Србија је имала везу са више јадранских лука, па је градња најкраће везе кроз Санџак и Црну Гору одложена. Већ 1922. године закључен је Блеров зајам од сто милиона долара у злату на рачун српске пруге до Јадрана, за чију изградњу је било намењено седамдесет милиона. Као полазна тачка ове пруге узет је Београд, а предвиђена је траса преко Лапова, Крагујевца, Краљева, Рашке, Косовске Митровице, Пећи, Колашина до Котора. Но, ова пруга никада није изграђена.

Године 1930. поново се разматра питање трасе Јадранске пруге и израђене две варијанте, али и поред израђених ситуационих планова, градња није започета.

Највећи проблем за градњу ове пруге био је брдовит терен у Црној Гори. Уочи Другог светског рата, 1939. године, настало је још једно решење: Београд – Ваљево – Пожега – Колашин – Бока Которска. Ово решење постало је основа за дефинитивну трасу усвојену 1950. године.

Дирекција за изградњу пруге Београд–

Бар основана је 1951. године, а већ наредне године започети су радови дуж читаве трасе, но, услед економске кризе, убрзо су обустављени. Деоница Бар – Титоград (Подгорица) са тунелом Созине испод Сутормана и насипом преко северо-западног дела Скадарског језера у дужини од 59 km саобраћају је предата 29. новембра 1959. године. Деоница Ресник – Ваљево је грађена од 1958. до новембра 1968. године, а деоница Ваљево – Ужице завршена је у јуну 1972. године. Преостало је да се изгради деоница која је прелазила преко најтежег терена – пруга Ужице – Титоград. На овом делу пруге, тачније на деоници од Бијелог Поља до Ужица, пруга се пење на 1.028 m висине, а ту се налази и 78 мостова и пропуста у укупној дужини



Радови на мосту Газела у тунелу Буковина на деоници Ваљево–Титово Ужице, 1969, фотографија из Фонда Железничког музеја

од 5.910 m, дакле 33% укупног броја таквих објеката на читавој прузи. Ту је и најдужи мост на читавој прузи, највиши у Европи, 200 m изнад воде – мост Мала Ријека, чија градња се сматра једним од најзначајнијих грађевинских подвига.



Титовоужичка ОРБ Лењин на изградњи пруге Београд–Бар у Великој Жупи код Прокупља 1971, фотографија из Фонда Железничког музеја



На градилишту близу села Шљивовица ка Златибору, командант насеља Велизар Поповић у разговору са бригадистима, фотографија из Фонда Железничког музеја

Неопходно је напоменути да на овој деоници не постоји ниједан километар пруге у хоризонтали, да је прокопано 103 тунела у укупној дужини од 43 km и 172 кривине укупне дужине 57,9 km.

Најзад је дошао и тај велики дан – 28. ма-

ја 1976. године свечано је отворена пруга Београд–Бар. Први путник био је Јосип Броз Тито, који је у чувеном Плавом возу путовао овом дуго чеканом пругом. Дуж пруге организоване су свечаности, а централна прослава одржана је на Тргу братства и јединства у тадашњем Титограду.

Свечано отварање ове 462 km дуге пруге осим домаћих, испратили су и светски медији. Пруга је имала општи југословенски значај, а била је од највеће важности за привредни развој Србије и Црне Горе. И данас ова пруга сведочи о подвигу југословенских грађевинара и представља својеврстан споменик остварењу сна дужем од једног века.

И. Јовичић Ђурчић

Чувари светих темеља

Како су градитељи пруге Београд–Бар спасили манастир Куманицу

Вековни браник духовности у клисури реке Лим, манастир Куманица, данас стоји поносно захваљујући невероватном подвигу југословенских железничара. Пре пола века судбина ове средњовековне светиње доведена је у питање због изградње пруге Београд–Бар.

Према првобитном инжењерском плану, челични колосек требало је да прође тачно преко затрпаних рушевина манастира, места на коме су још били видљиви трагови упаљених свећа и где је народ од давнина верно долазио на молитву. Проласком шина уништила би се трајно светиња у долини Лима.

Суочени са чињеницом да би историја могла бити прегажена модернизацијом, железничари, инжењери и пројектанти довели су храбру одлуку – померили су трасу пруге за неколико метара према стрмој страни.

Радници, као и мештани из околних градова и села су са огромном пажњом ручно рашчишћавали терен око темеља манастира. Током опасних минирања клисуре, градитељи су импровизованим заштитама бранили остатке зида од разорних одрона камена. Изграђен је специфичан потпорни зид који је пругу буквално приљубио уз стену, остављајући светилиште нетакнуто. Ипак, цена хитне измене пројекта била је та што је северна страна манастирске порте морала бити де-

линично срушена како би возови уопште могли да прођу овим суженим делом кањона.

Овај несвакидашњи чин грађевинске солидарности и поштовања традиције поставио је темеље за каснији васкрс светиње. Деценијама након што су железничари обезбедили терен, започета је велика реконструкција. Сачувани темељи успешно су подигнути из пепела, а манастир је свечано обновљен и освештан 12. новембра 2000. године. Пруга која спаја Београд и Бар и данас пролази тик уз манастирско двориште.

Док тутњава возова одекује клисуром, она не ремети мир овог „српског Острога“. Напротив, челични колосек стоји као вечни споменик времену када су градитељи, уместо да руше, одлучили да постану чувари српске историје, културе и вере.

А. Стојковић

Место на коме и зигови лече

Куманица је кроз историју била позната као место отвореног срца за све људе, без обзира на веру и нацију. У народу још и данас постоји веровање да је манастир уживао велику исцелитељску моћ, због чега га многи називају и „српским Острогом“.

Према сведочењима верника, али и хроничара овог краја, још сводовима Куманице забележена су бројна чудотворна исцељења слепох, неокрећених и шешко болесних који су овде долазили на молишве. Веровање у исцелитељску моћ светије било је још јаче још пре него што је манастир био у рушевинама, људи масовно долазили и савали на јолу камењу још отвореним небом, ширајући лек за своје муке. Управо је та жива духовна веза народа са светињом до данас моћно живела у њима.



Извор: Манастир Куманица на Лиму, аутори Даница Поповић и Марко Поповић

Из ризнице Железничког музеја

Челични свет под пером Станета Кумара



Љубљана 1849, уље на лесониту

Уметничка збирка Железничког музеја чува суптилну и емотивно топлу документацију железничког живота.

У том драгоценом ликовном фонду посебно место заузима уметнички опус југословенског мајстора Станета Кумара (1910–1997). Он је још у раној младости у Трсту моделовао своје прве возове од глине, да би касније дипломирао на загребачкој Академији у класи Љубе Бабића и Крста Хегедушића. Ту је избрусио свој препознатљив израз окренут социјалним темама. Током Другог светског рата преживео је фашистички логор Гонарс, где је у нехуманим условима кришом стварао потресне цртеже логораша и деце. То тешко животну искуство и дубоко познавање људске муке дали су његовој послератној линији ону препознатљиву, сирову снагу и експресивност.

Хируршка прецизност туша: Хроника железничког рада

Кумаров обиман и фасцинантан циклус радова изведен у техници туша на картону чини Уметничку збирку Железничког музеја истински ексклузивном. Реч је о серији прецизних визуелних записа који дишу атмосфером послератног замајца, обнове и тешког рада у железничким чвориштима. Четком и пером, на интимним форматима картона (углавном 20x30 и 30x35 cm), Кумар се спушта међу раднике и улази у само срце индустријског система.

Његов фокус је потпуно окренут ка машинама у процесу настајања, поправке или репарације. Радови као што су „Монтажа локомотиве у радионици Шишка“, „Локомотива у репарацији“, „Оправка

локомотиве у Шишци“, „Поправка локомотиве“ и „Демонтажа локомотиве у Марибору“ приказују возове као живе организме у фази зацељења или рађања. Кумар је са задивљујућим инжењерским разумевањем бележио техничке специфичности, што се јасно види на радовима „Локомотива серије 29“, „Локомотива серије 07 – Ложионица Горица“ или „Локомотива 145-003 у Ложионици Шишка“.

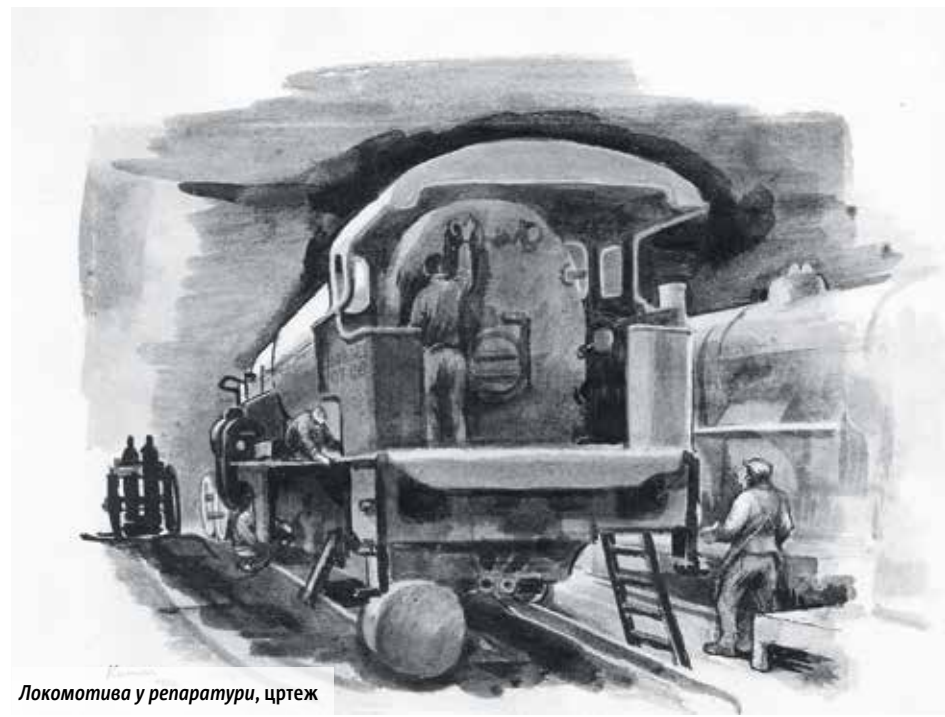
Његово логорско искуство и навика да брзо и тачно ухвати сирову стварност овде долазе до пуног изражаја. Он моћно хвата сирови, монументални амбијент простора у коме те машине живе кроз цртеже „Ложионица и ливница Шишка“, „Стара ливница Шишка“, „Монтажа радионице Шишка“ и „Ложионица и радионица Ријека“. Огољеном снагом црне линије и пажљивим

нијансирањем туша, Кумар преноси мирис угља, звук чекића и тежак дух железничке свакодневице. Он помно прати мотиве попут „Окретнице у Ложионици Шишка“ или објекта као што су „Рудник Илирска Бистрица“, „Железничка станица Илирска Бистрица“ и „Надвожњак код Трста“. На његовим картонима индустријски детаљ постаје чиста уметничка лирика.

Шири поглед: Од минијатура до великих формата

Иако су ови цртежи тушем најинтимнији и технички најзахтевнији део његовог рада који се чува у Железничком музеју, Кумаров допринос Фонду ове установе шири се и на друге технике. Као свестрани аутор, он је исту ову индустријску тему преносио и на велика форматирана платна и лесоните.

У Уметничкој збирци чувају се и његова монументална остварења у уљу и темперама, као што су композиције „Ложионица Јасенице“, „Монтажа у радионици Марибор“, „Железничка станица Дивача“ и „Пристаниште у Ријеци“. Ту су и историјски значајни лесонити великих димензија: „Прва зграда железничке станице Љубљана“ и „Улазак првог воза у Љубљану“. Ови радови заокружују причу о уметнику који је, као један од каснијих иницијатора оснивања



Локомотива у репаратури, цртеж

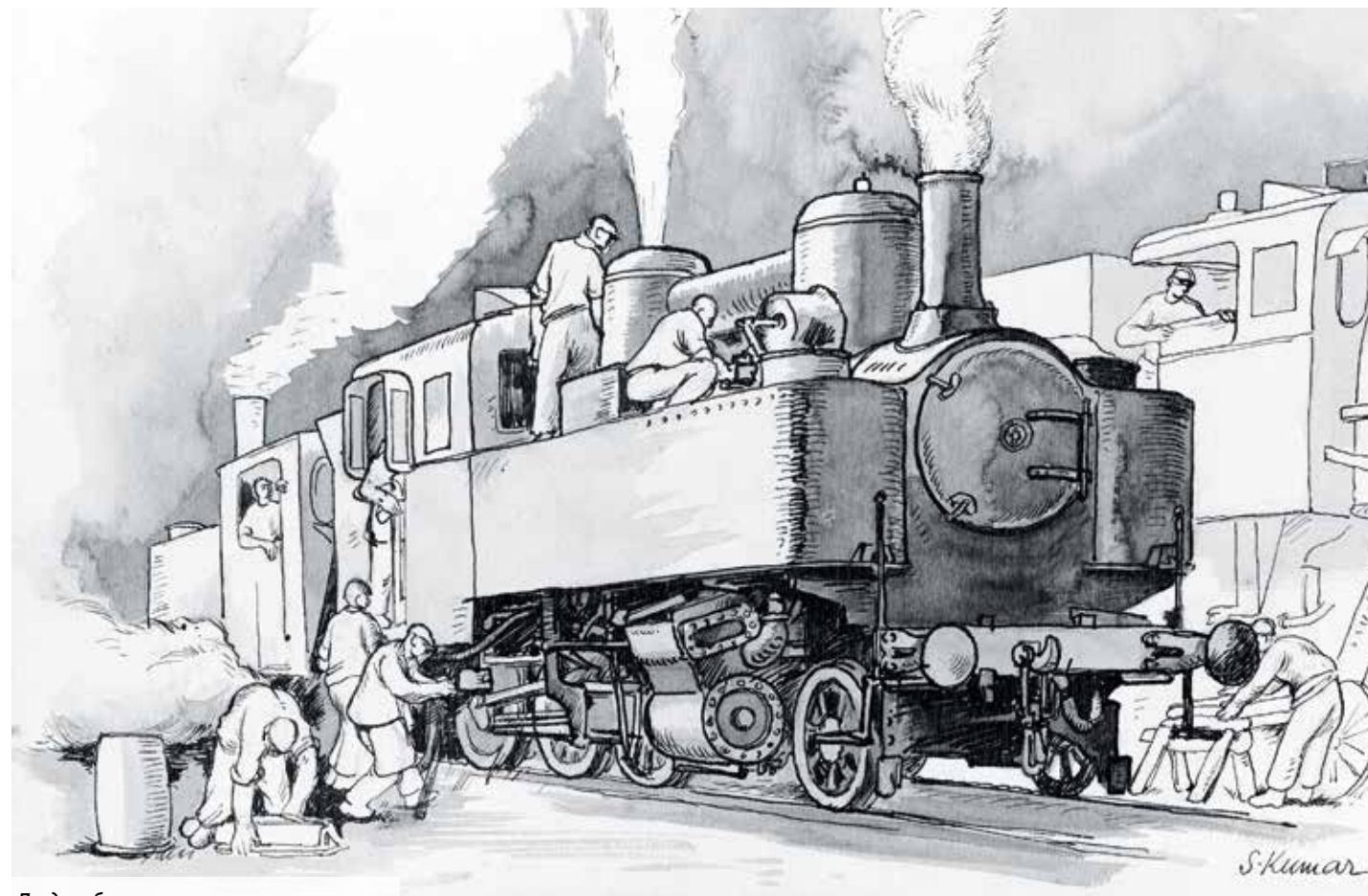
Железничке збирке у Љубљани, цео свој живот посветио очувању ове специфичне баштине.

Бесмртна стваралачка емоција

Ова серија цртежа тушем представља крунски доказ да наша техничка историја и уметност дишу истим ритмом. Кумарова

непогрешива линија подсећа нас да се иза сваког кубног метра суровог, гаравог челика на нашим пругама одувек крила велика, искрена и бесмртна стваралачка емоција уметника који је у возовима видео симбол живота, кретања и људског напретка.

Ј. Колунџија
С. Вуковић



Пред пробном вожњом локомотиве, цртеж

Двеста година железнице у свету

Два века у служби човечанства

Од прве пруге између Стоктона и Дарлингтона, до савремених брзих возова, железница је током два века постала један од најзначајнијих покретача индустријског, привредног и друштвеног развоја. Јубилеј – 200 година железнице – обележен је широм света као подсећање на значај који је трајно променио начин на који људи путују и роба стиже до својих одредишта. Давне 1825. године, 27. септембра, успостављена је прва железничка линија у свету, у Енглеској, на прузи Стоктон–Дарлингтон, када је новоизграђеном пругом кренуо први воз који је превозио путнике. Железница је била епохално откриће које је из корена променило животе многих људи, а државама и градовима широм света омогућило велики замајац развоја и то у свим сферама живота.



Џорџ Стивенсон

Кроз два века постојања она је израсла у значајан саобраћајни систем у коме се возовима дневно превози на стотине милиона путника и то на свим континентима. Безбедност, комфор, брзина и еколошки најчистији вид превоза само су неке од предности које железница има у односу на друге видове саобраћаја. Корени конструкторства парне машине сежу још до првог века пре нове ере када је Херон Александријски почео да прави уређаје који су радили на врућу пару. Након тога није било озбиљнијих истраживања све до друге половине 18. века, када су се многи научници и проналазачи потрудили да направе возила која би се покретала на сопствени погон. Први у томе је успео француски проналазач Никола Кињо, који је 1769. године изумео возило које се самостално кретало на парни погон.

Велики искорак ка проналажењу парне машине направио је Дени Папен, који је направио парну машину налик на оне које ће се користити током 18. и 19. века. Корак напред ка усавршавању парне машине направили су Томас Савери, па Томас Њукомен, након чега је парну машину какву данас познајемо у потпуности усавршио Џејмс Ват, шкотски проналазач и инжењер, који је свој изум патентирао 1769. године. Његова парна машина била је велики и фундаменталан проналазак који је условио почетак велике светске индустријске револуције. Његове парне машине су прву примену имале у рудницима где су успешно замениле коњску снагу, а касније и у транспорту и индустрији.

Развој парних локомотива и прве железничке композиције

Направити парну локомотиву почетком 19. века није било нимало лак задатак и представљао је велики изазов за многе конструкторе и проналазаче. Међу њима се својим проналаском издвојио Ричард Тревитик који је 1803. године конструисао прву парну локомотиву којој је дао име „Њу Кастл“. Двадесетак година касније почела је изградња прве комерцијалне железничке пруге на свету која је повезивала енглеске градове Стоктон и Дарлингтон. Главни заговорник за изградњу те пруге био је Едвард Пис, произвођач вуне из Дарлингтона. Вредно је радио на окупљању људи који су финансирани пројекат градње пруге и поред Џорџа Стивенсона сматра се једним од пионира железничког саобраћаја. Прва возња на прузи Стоктон–Дарлингтон доживела је потпуни успех. Превезено је 12 вагона угља и још 21 вагон са дрвеним клупама у којима је било 500 путника и то брзином од 20 km/h. Композиција је раздаљину од 8,5 миља (приближно 14 km) са паузама прешла за два сата.

Прве пруге

Новосаграђена двоколосечна пруга ширине 1.435 метара између Ливерпула и Манчестера отворена је 15. септембра 1825. године. Ова пруга сматра се првом модерном железничком линијом за редо-



Џејмс Ват, проналазач парне машине

ван превоз путника и робе. Одмах након отварања, на прузи је организовано и такмичење парних локомотива разних конструктора. Победу је однела локомотива „Рокет“ (Ракета) Џорџа Стивенсона, произведена у новој фабрици у Њукастлу, која је постигла брзину од тада невероватних 50 km/h. То је за оно време било невероватно, право технолошко чудо. Након тога мрежа железничких пруга по Енглеској почела је веома брзо да се шири, а потом даље: прво у Америци (1830), онда у Ирској (1834), а затим и по целој Европи и свету. Након Ирске, 1835. године железница стиже и у Белгију, а затим и у Немачку. Канада је железницу добила шест година касније него Америка, 1836. године, а годину дана касније прве пруге изграђене су и у Аустрији и Русији. Прву пругу Италија је изградила 1837. године. Железница је у првој половини 19. века незауствљиво почела да се шири по свету



Модел парне локомотиве „Ракета“ Џорџа Стивенсона, Железнички музеј



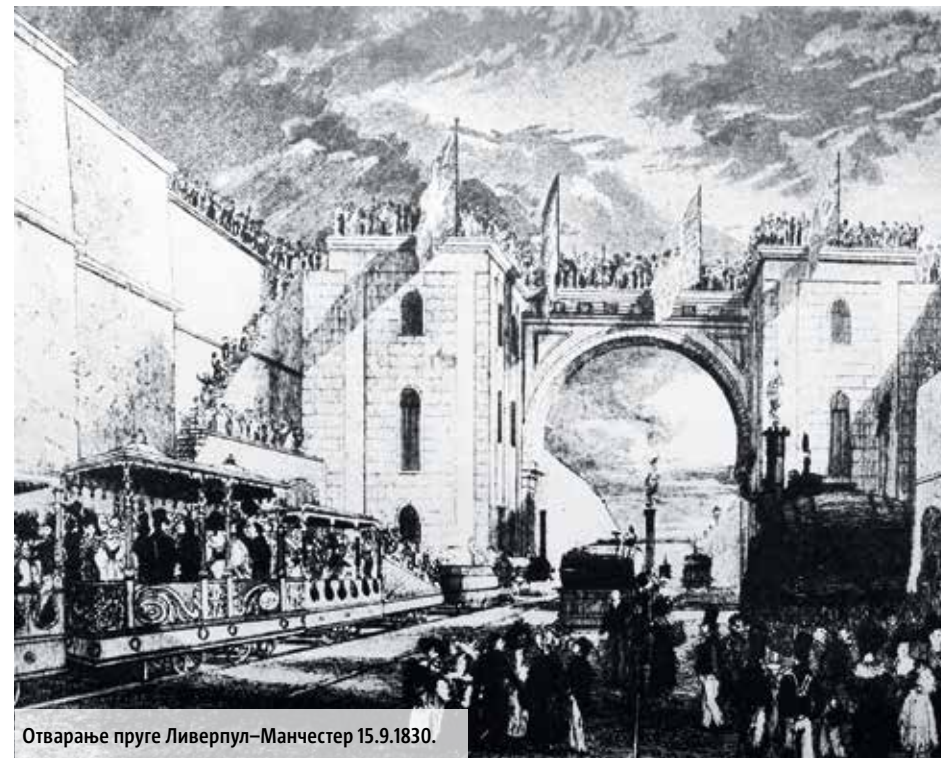
Ричард Тревитик, први конструктор парне локомотиве

тако да је већ 1851. године она стигла и до далеке Индије и Чилеа, а три године касније и до Аустралије. Крајем 19. века започета је изградња Транссибирске железнице, најдуже железничке пруге на свету, која је повезала европски и далекоисточни део Русије.

На данашњу територију Србије железница је дошла свега 29 година од њеног настанка. Била је то пруга Анина – Оравица – Јам – Јасеново – Бела Црква – Базијаш. Прво је био отворен теретни саобраћај (20. августа 1854), а две године касније и путнички саобраћај (1. новембра 1856). По целој територији данашње Војводине почела је да се шири мрежа пруга, које су биле грађене као зраци сунца који су ишли ка Будимпешти.

Прва железничка пруга у Србији отворена је 23. августа 1884. године по старом, односно 4. септембра по новом календару. Редован саобраћај између два тада највећа српска града, Београда и Ниша, успостављен је 15. септембра (по новом календару).

Почетком 20. века настављено је ширење мреже железничких пруга у Србији, нарочито након завршетка Првог светског рата. Смедерево је било повезано са Пожаревцем 1920. године, а седам година касније и са Кучевом. Пруга се касније градила ка Бору и Зајечару, а даље и до Књажевца и Ниша. Један од највећих грађевинских подухвата свакако је била изградња пруге Београд–Бар. Након коначног одабира трасе пруге, педесетих година прошлог века почела је изградња пруге и то по деоницама. Прво је изграђена траса до Ваљева, касније до Пожеге и Ужица, да би 28. маја 1976. године проласком свечаног воза пруга коначно била отворена за саобраћај. У 21. веку Србија је почела да шири мрежу



Отварање пруге Ливерпул–Манчестер 15.9.1825.

нових пруга и пустила је у саобраћај прву пругу за возове великих брзина у марту 2022. године, од Београда до Новог Сада, а три године касније даље до Суботице и државне границе са Мађарском. Двеста година после прве возње на прузи Стоктон–Дарлингтон железница остаје једно од највећих техничких достигнућа модерног доба. Од парне локомотиве до возова великих брзина, она је непрестано пратила технолошки развој и задржала значајну улогу у повезивању људи, привреде и држава.

Литература:

1. Богич Младен, Преглед развоја железни-

шкега омрежја на ширшем гравитацијском обмочју Словеније ин Истре, август 1989.

2. Богич Младен, Преглед развоја железнишкега омрежја в Словенији ин околици; децембер 1998.

3. Мала енциклопедија Просвета, треће издање, Београд 1978.

4. Зборник радова, 100 година железница Југославије, Београд 1951.

5. Тадеј Брате, Дие Дампфлокомотивен Југославиенс, Слезак-Виен 1971.

6. Милорад Чонкић, 100 година железница у Војводини, ЖТО Нови Сад 1958.

Ј. Вебер

Фотографије: Фонд Железничког музеја



Први свечани воз на отварању пруге Стоктон–Дарлингтон, 27.9.1825.

Традиција дужа од једног века

О прошлости железничког новинарства

(Наставак из претходног броја)

Од почетка саобраћаја до првих железничких гласила

Првих година железничког саобраћаја у Србији, штампа се редовно бави свим догађајима везаним за железницу. „Српске новине“ прате ток радова на изградњи кракова ка Ристовцу и Цариброду, као и изградњу пруга Лапово – Крагујевац и Смедерево – Велика Плана. У броју 284 од 20. децембра 1886. године, „Српске новине“, на последњој страни, објављују ред вожње путничких возова за пругу Лапово – Крагујевац, са важномшћу од 1. јануара 1887. године.

Сви листови посебну пажњу поклањају догађајима везаним за железницу. Већ 29. септембра 1884. године „Београдски дневник“ објављује кратку вест о постављању телеграфа на станицама Српских државних железница.

Чак су и закашњења возова вест. Исти лист у броју 216 од 4. октобра 1884. године пише да је до закашњења воза дошло због квара на локомотиви за коју се наглашава да је позајмљена од мађарских железница. У истом броју јавља да је стигло тридесет нових теретних кола грађених у Лувену у Белгији.

Нарочиту занимљивост у првим годинама српске железнице представљају вести о путовањима дворског воза. Тако „Београдски дневник“ у броју 281 од 6. октобра 1884. године објављује текст у којем детаљно описује долазак краља и краљице у Београд. Текст представља драгоцен извор података о дворском возу. Аутор наводи да брзина којом се кретала дворска композиција није премашивала брзину обичног „брзовоза“, а помиње и имена оних који су „на локомотиви управљали“: секционог саветника Нађа и инспектора генералне инспекције Ковача. „Српске новине“, такође, објављују вести о сваком краљевском путовању. „Српска независност“, лист народно-либералне странке у броју 21 од 21. фебруара 1889. године описује дочек краља и краљевића на железничкој станици у Крагујевцу 12. фебруара 1889. године, са посебним нагласком на „тихом и брзом“ краљевом говору. Већ у наредном броју исти лист доноси вест о краљевој абдикацији.

Од краја октобра 1888. године, пругом



Станица 1883, разгледница, Фонд Железничког музеја

Српске државне железнице је почео да саобраћа директан воз који је повезивао Париз и Цариград. Био је то чувени „Оријент експрес“. Овај воз који се састојао искључиво од кола прве класе је, на почетку, саобраћао свега једном седмично, петком, а заустављао се само у станицама: Београд, Паланка, Ћуприја, Ниш, Пирот и Цариброд. По реду вожње објављеном у „Српским новинама“ број 235 од 26. октобра 1888. године, из Београда је полазио у 12.50 после подне, а у Цариброд стизао у 9.05 увече.

Појава железничких гласила

Сматра се да су деведесете године деветнаестог века преломне године српског новинарства јер се тада појављују штампана гласила као приватна предузећа. Таква атмосфера погодује покретању уско специјализованих, чи-



Грађење тунела код Раље, 1882. Фонд Железничког музеја

сто железничких гласила која се баве железницом и положајем железничара.

„Железнички гласник“ и „Саобраћајни весник“

Прва два чисто железничка листа појавила су се 1890. године. Оба су се бавила политичко-економским темама са посебним акцентом на положају железничких радника. Нажалост, није сачуван ниједан број ових листова, толико значајних за историју железничког новинарства.

„Железнички гласник“ излазио је у Београду, два пута седмично, понедељком и четвртком, у периоду од 1890. до 1892. године, а уредник је био К. Петровић.

Нишки „Саобраћајни весник“ излазио је само 1890. године. Уредник овог листа који је излазио два пута месечно био је чувени Јефтимир Д. Поповић који

се сматра и оснивачем железничког новинарства у Србији. Јефтимир Д. Поповић, један од истакнутих „белгијанаца“ који је своју железничку каријеру почео као шеф станице у месту Сикирица 1884. године је, бораваћи у иностранству због школовања, упознао се са идејама о заштити права радника. Постао је ватрени заступник побољшања материјалног положаја железничара и 1890. године покренуо „Саобраћајни весник“ у којем је оштро наступао против тадашњих власти и односа према радницима на железници. Због својих, за оно време револуционарних текстова две године провео је ван железничке службе. И поред свих препрека, Поповић није одустао од новинарства па 1892. године његове чланке потписане са „Јевта“ или „Јеша“, налазимо у листу „Саобраћајне новине“. Свој новинарски рад наставиће и у XX веку, но, о томе ће бити речи у наредним наставцима.

„Железник“

До краја деветнаестог века у Србији налазимо још једно железничко гласило. Реч је о својеврсном алманаху који је излазио једном годишње под називом „Железник – календар за путнички и трговачки свет и железничко особље“. Почео је да излази 1892. године у Београду, али, будући да је сачуван само један број, није познато да ли је излазио и у наредним годинама. Као уредници и издавачи потписани су Костић и Панић, железнички контролори. Штампан је у „Штампарији Петра К. Танасковића до Делијске чесме“.

Реч је о публикацији џепног формата, тврдог повеза. На форзецу приказана је мапа железничке мреже Балкана. На првој страни „Железника“, изнад наслова, приказан је крилати точак. Придну, страна је украшена орнаментом. Дизајн публикације ни по чему не одудара од других сличних публикација тог времена.

Алманах је садржао: календар, ред вожње Српских државних железница, подвозни ценовник, железничке чланке и објашњења железничког саобраћаја. У уводној речи објашњава се значај железнице, наглашава њена новина у Србији и истиче потреба упознавања корисника са железницом.

Следи текст под насловом „Железничарима – 1892“ којим се, бираним железничким речником, честита Нова година: „Нека би Бог дао да она цео свој пут пређе правилним колосеком. Удесимо кочице свога живота...“

После честитке наилазимо, као и у ше-



Железничка станица Ниш, разгледница, Фонд Железничког музеја

матизмима тога доба, списак важнијих догађаја и проналазака, а затим долази календар за 1892. годину.

После календара уредници на својеврстан начин рекламирају „Железник“ као најбољи информатор намењен, како железничарима, тако и корисницима железнице. Наводи се тираж од више хиљада примерака што га чини подесним за огласе и истиче доступност јер се продаје на билетарницама железничких станица, станичним продавницама и бољим књижарама. Огласи су могли да буду штампани на српском, француском и немачком језику, а њихова цена износила је десет динара за целу страну и пет за пола стране.

Следи текст о проналаску и развоју железнице, као и о њеном значају за развој привреде и друштва, а за њим ред вожње са напоменама, курсна листа, па списак пруга са датумима предаје јавном

саобраћају. Одатле сазнајемо да је, 1891/92 на Српским државним железницама било 49 железничких станица. Следи опис свих станица који почиње београдском станицом за коју се наводи да је ван класе и напомиње да је најважнија за читав Балкан.

После описа станица долази упутство за путнике, услови превоза и ценовник железничких услуга, а затим ценовник за фијакере у Београду.

На крају публикације, на више страна објављени су огласи. Из огласа се не може закључити дали су неки трговци, занатлије или угоститељи одобравали попусте и друге бенефиције за железничаре. Све до краја деветнаестог века не налазимо помен било каквог железничког гласила.

(Наставиће се)

И. Јовичић Ђурчић



Изградња пруге у Сићевачкој клисури, Фонд Железничког музеја

изградња пруге у Сићевачкој клисури — 29 километар. На слици су: инж. Голдберг -инијер, Милан Милашиновић, 1. секције, Амиле директор, Август Рихтер, шеф желез. одељења, инж. Либнервалд, инж. Шварц и други.

Пут за југ

Брже до мора

Министарство заштите животне средине Србије објавило је обавештење о пројекту модернизације и изградње двоколосечне брзе пруге на Коридору 10 кроз Северну Македонију.

Пројектом је предвиђена модернизација и изградња око 195 километара електрифициране двоколосечне пруге за брзине до 160 километара на сат у путничком и до 120 километара на сат у теретном саобраћају, све у складу са ESPOO конвенцијом (Конвенција о процени утицаја на животну средину у прекограничном контексту).

Уместо шест постојећих тунела који су до сада знатно успоравали брзину кретања биће изграђено деветнаест нових укупне дужине око двадесет километара, чиме ће се обезбедити несметано обављање

саобраћаја по пројектованим брзинама.

Траса ће изискивати обимне грађевинске радове, односно изградњу укупно 59 нових објеката, укључујући мостове, подвожњаке и надвожњаке.

Пруга ће бити опремљена европским системом за контролу возова ETCS ниво 1, GSM-R комуникационим системом и заштитном оградом дуж читавог коридора.

Поред повезивања Североисточне, Скопске, Вардарске и Југоисточне области државе, пројекат предвиђа и нову железничку везу са аеродромом у Скопљу.

Циљ је и усклађивање са европским стандардима интероперабилности, као и повећање капацитета за теретни саобраћај, стварањем услова за прихват возова дужине до 750 метара.



Модернизација овог дела Коридора 10 има велики стратешки значај за регион и представља важан корак ка ефикаснијем повезивању железничких коридора Централне Европе, самим тим и Србије са Грчком.

Подсетимо, Министар транспорта Северне Македоније Александар Николоски изјавио је да би брза пруга од границе са Србијом до границе са Грчком требало да буде завршена до 2031. године.

С. Јочић

Из наше фотоархиве

Железничка станица Зеленика

Пре 125 година, тачније 16. јула 1901. године, у Требиње, Дубровник и Зеленику у Боки Которској стигла је железница. То је био догађај који је у великој мери подстакao свеобухватни развој не само Херцеговине, јужне Далмације и Боке Которске већ и целокупног њиховог залеђа. Поред поморских веза, овај део јадранске обале од тада је био повезан железницом преко Поповог Поља, Мостара, Сарајева и Славонског Брода са свим крајевима Европе. Пругу узаног колосека ширине 0,76 метара изградила је Аустроугарска монархија, а у првим годинама саобраћаја приоритет у превозу имали су војни транспорти, затим композиције које су превозиле робу и тек на крају путнички возови који у првим годинама саобраћаја нису имали много полазакa. Тако је било све до краја Првог светског рата када је одлуком новонастале Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца железница почела масовније да превози путнике. Железница је допринела и развоју туризма, а у непосредној близини станице у Зеленики 1902. године саграђен је хотел „Плажа“, први хотел високог ранга у јужној Далмацији. По реду вожње Југословенских државних железница из 1927. године може се ви-



дети да се из Београда преко Ужица, Вишеграда, Сарајева, Мостара, Поповог Поља и Конавала до Боке Которске путовало нешто више од 24 сата, што је у односу на вишедневни друмски превоз по лошим макадамским путевима била велика погодност. Места у Боки Которској постала су омиљена летовалишта у која су долазили многи туристи не само из Србије и Босне и Херцеговине кроз чије крајеве је пролазила пруга већ и из целог региона. Железнички саобраћај се одвијао све до јуна 1968. године када је одлуком тадашњег ЖТО „Сарајево“ деоница пруге

од Зеленике до Ускопља укинута. Иако пруге више нема, њена траса је и данас сачувана и на њој се налази предивно шеталиште које спаја Зеленику са Херцег Новим и Игалом. На фотографији коју је снимио августа 1967. године Херберт Штемлер, љубитељ железнице из Немачке, приказан је долазак путничког моторног воза из Чапљине у станицу Зеленика. У позадини се, такође, види некадашњи хотел „Плажа“ са купалиштем на које су често долазили туристи који су користили превоз железницом.

Ј. Вебер



СРП - 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

