ИНФОРМАТИВНИ ЛИСТ "ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ" АД

ISSN 2737-9779

пруга

Број: 1139

Октобар 2026. • Година LXI

60 година



www.zeleznicesrbije.com



ИСКЉУЧИВО ПРАВО ВИЛХЕЛМА ГЕРКЕ, БЕОГРАД.

Поздрав из Београда.

Железничка станица Београд, око 1901.

17922



Изложба „Југословенске железнице 1918-1941.“ у Железничком музеју

(стр. 10-11.)





ИНФОРМАТИВНИ ЛИСТ "ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ" АД

пруга



У овом броју:

4

Завршена реконструкција деонице Ниш–Брестовац

Поново редовни путнички возови између Ниша и Лесковца



5

„Железнице Србије“ ад

Нови в. д. генералног директора - доцент др Марија Вујовић



6-7

Рафинерија нафте у Панчеву

Модернизована железничка инфраструктура панчевачке Рафинерије



8

Састанак радних и експертских група Међународне железничке уније (УИЦ-а) у Београду

Унапређење дигитализације и информатичког повезивања железничких компанија



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

Корице:
Уметничка слика: Зора Поповић, "Гасара"

Задња корица:
Јосип Вебер

Тираж
3.000 примерака

Лист је бесплатан, излази двомесечно

Штампа
Birograf Comp d.o.o., Београд

Завршена реконструкција деонице Ниш–Брестовац

Поново редовни путнички возови између Ниша и Лесковца

Редован путнички железнички саобраћај између Ниша и Лесковца успостављен је 9. октобра након завршетка реконструкције и модернизације деонице Ниш – Брестовац, дуге 22,8 километара. Како саопштавају у „Инфраструктури железнице Србије“, на овој релацији свакодневно ће саобраћати шест пари регио возова, а путовање ће трајати око 59 минута.

Завршетком реконструкције створени су услови за бржи и поузданији железнички саобраћај. На обновљеној деоници возови могу да саобраћају брзином до 120 километара на час, док је пре радова максимална дозвољена брзина на појединим деловима пруге износила 70 километара на час. Због стања инфраструктуре и безбедности саобраћаја на појединим местима биле су уведене и лагане вожње од 10 и 20 километара на час.



Реконструкцијом су обновљени доњи и горњи строј пруге са пратећим објектима, постављене су нове шине и прагови и изграђена нова електротехничка инфраструктура. Радови су обухватили и изградњу контактне мреже, уградњу савремених сигнално-сигурносних уређаја и система расвете. На траси је изграђено осам нових мостова, међу којима је и мост преко Јужне Мораве, дуг 180 метара.

Пројекат модернизације пруге Ниш–Брестовац финансиран је средствима фондова Европске уније у оквиру ИПА програма, у износу већем од 44 милиона евра. Радове су извеле бугарске компаније „Trace Group Hold PLC“ и „Балкантел“, изабране на међународном тендеру у складу са правилима Европске уније.



Стајалиште Чапљинац (Фото: Trace Group Hold PLC)

Стручни надзор спровео је конзорцијум на челу са италијанском компанијом „Италфер“, који је пратио извођење радова у складу са пројектном документацијом фирме „Louis Berger“. Пре увођења путничког саобраћаја обављена су испитивања и мерења у складу са стандардом за геометрију колосека на пругама у експлоатацији.

Поновно успостављање путничког саобраћаја од великог је значаја за становнике овог дела Србије, јер им омогућава бољу повезаност са Нишом и Лесковцем. Како наводе у „Србијавозу“, цена карте у једном правцу од Ниша до Лесковца износи 300 динара за други, односно 428 динара за први разред, док повратна карта кошта 480, односно 684 динара.

*Захваљујемо се компанији „Trace Group Hold PLC“ за уступљене фотографије.

Б. Гордић

„Железнице Србије“ ад

Нови в. д. генералног директора - доцент др Марија Вујовић

Надзорни одбор „Железнице Србије“ акционарско друштво, Београд, на седници одржаној 23.10.2026. године именовао је доц. др Марију Вујовић за вршиоца дужности генералног директора „Железнице Србије“ ад на период до годину дана.

Марија Вујовић рођена је 1983. године у Пљевљима, Република Црна Гора. Дипломирала је 2008. на Правном факултету Универзитета „Унион“ у Београду, а 2013. завршила специјалистичке академске студије на смеру: Извршно управљање у систему државне управе на Криминалистичко-полицијској академији и стекла звање "специјалиста криминалиста".

Докторску дисертацију „Уставноправне претпоставке забране дечјег рада“ одбранила је 16.10.2023. године на Правном факултету Универзитета у Крагујевцу. Аутор је више објављених радова у домаћим и међународним зборницима из поменуте области, као и учесник међународних научних скупова.

Пре именовања за вршиоца дужности генералног директора доц. др Марија Вујовић радила је у ЈП „Железнице Србије“ као шеф Одељења за правне, кадровске и опште послове (2008–2012), а потом као главни организатор у Сектору за некретнине „Железнице Србије“ ад (2012–2016). Од 2016. до 2017. била је секретар Скупштине Друштва и Одбора директора у „Инфраструктура железнице Србије“ а.д. Од септембра 2017. до јула 2019. године обављала је послове заменика директора Сектора за правне послове, повереника за етику и секретара органа управљања у железничком предузећу „Србија Карго“ а.д. Од 2019. до именовања за вршиоца дужности генералног директора обављала



је послове директора Сектора за правне, персоналне и опште послове у „Железнице Србије“ ад и директора Друштва за комбиновани транспорт "Србијакомби" д.о.о. Београд (од 2020).

Говори немачки и енглески језик. Удата је и има двоје деце.

Ново железничко стајалиште у Новом Саду

Лакши приступ возовима на брзој прузи

Ново железничко стајалиште ТПС Нови Сад, на Руменачком путу, почело је да прима путнике 7. октобра 2026. године, чиме је становницима западних и северозападних делова града омогућен једноставнији приступ возовима на брзој прузи Београд – Нови Сад – Суботица. Отварањем овог стајалишта, као и новом организацијом саобраћаја од 12. октобра, створени су услови да се растерети железничка станица у Петроварадину, која је у претходном периоду била полазна и долазна станица за возове на брзој прузи.



Ради повезивања са другим видовима саобраћаја, уређени су приступни путеви и паркинг простори, а путницима је омогућен долазак пешке, бициклом, аутобусом, таксијем или аутомобилом.

Бољи услови за путнике

У оквиру уређења стајалишта изграђене су три интерне саобраћајнице и паркинг са 103 места на туцаничкој подлози. Поред тога, уређен је и асфалтирани паркинг са 43 места, од којих су два намењена особама са инвалидитетом, а четири такси возилима. Постављено је и 46 држача за бицикле. Приступ стајалишту побољшан је изградњом пешачко-бициклистичке стазе дуж Руменачког пута, укупне дужине 730 метара и површине 550 квадратних метара. Изграђен је и саобраћајни прикључак на Руменачки пут, чиме су створени додатни услови за приступ железничком комплексу. Стајалиште је повезано и са мрежом градског превоза, а на располагању су и два аутобуска стајалишта.

Путницима је обезбеђен и приступ подземним пешачким пролазом испод пруге, у коме су постављене и клупе, а простор за чекање је наткривен, што доприноси удобнијем боравку путника, нарочито током кише и неповољних временских услова.

Радови на уређењу ТПС-а Нови Сад почели су 25. маја 2026. године. Вредност изведених радова је око 20,4 милиона динара. Извођач је била компанија „Extra Auto Transport“ из Врбаса, док је пројектну документацију израдио Саобраћајни институт ЦИП из Београда.

Б. Гордић



Рафинерија нафте у Панчеву

Модернизована железничка инфраструктура панчевачке Рафинерије

Средином јула 2026. године у Рафинерији нафте у Панчеву пуштени су у рад реконструисани индустријски колосеци. У модернизацију железничке инфраструктуре уложено је близу четири милијарде динара, чиме су унапређени услови за безбеднији и ефикаснији железнички саобраћај у оквиру Рафинерије.

Пројекат је обухватио комплетну реконструкцију постојећих колосека, замену доњег и горњег строја, као и изградњу пет нових колосека. Реконструисано је и изграђено укупно 9.120 метара колосека, уграђено 47 нових скретница и додатних



двоструких укрштаја, односно енглеских скретница. На овај начин створени су услови за пуни капацитет железничке ранжирне станице за пријем и отпрему возова, као и ефикаснију манипулацију вагонима унутар Рафинерије.

Железнички возни парк НИС-а

Возни парк НИС-а чини 398 вагона за превоз нафтних деривата и 32 вагона за превоз течног нафтног гаса. Вагони се редовно одржавају и подлежу строгим мерама заштите и контроле. Након истека рока за ревизију шаљу се у колске радионице у Зрењанину и Ћуприји, где се обављају потребни ремонти.

Посебна пажња посвећена је безбедности. Изграђена је нова платформа за преглед и одржавање вагон-цистерни, дужине 200 метара, као и 24 мобилне пасареле које омогућавају безбеднији приступ вагон-цистернама и сигурнији рад железничког и другог техничког особља.

Пројектом је обухваћена и уградња припадајућих електроинсталација, као и комплетна имплементација система за детекцију гасова, дојаву и гашење пожара дуж целог железничког утоварно-истоварног постројења. У потпуности је реконструисан и систем дренаже и одвођења атмосферских вода са колосека, са припадајућим ретензијама и новим сепараторима за пречишћавање.



Композиција пред полазак за станицу Панчево варош

„Пројекат је био веома захтеван и комплексан, посебно због чињенице да су се радови изводили без обуставе саобраћаја и без заустављања процеса пријема и отпреме деривата“, изјавио је **Владимир Гагић, директор Блока Прераде компаније НИС**, поводом пуштања у рад модернизованих колосека.

Главни радови на реконструкцији индустријских колосека започети су у фебруару 2024. године. Техничко стање инфраструктуре усклађено је са важећом законском регулативом, чиме је осигуран виши ниво безбедности и створени су услови за повећање дозвољеног осовинског оптерећења на 22,5 тона по осовини.

Редовна обука железничког особља

У Рафинерији у Панчеву посебна пажња посвећује се обуци и провери знања железничког особља. Редовно се организују предавања и обуке из области познавања железничких прописа.

Специфичност рада у Рафинерији, међутим, захтева и додатна знања из области заштите на раду, пружања прве помоћи и поступања у случају акцидента. Део обуке чине и практичне вежбе које се организују заједно са припадницима ватрогасне службе.

Железница – важна карика у снабдевању

Железнички транспорт има значајну улогу у систему отпреме производа панчевачке Рафинерије. Према речима **Влајка Калкана, руководиоца Групе за одржавање железничких возила и инфраструктуре у Рафинерији нафте Панчево,** НИС за потребе железничког саобраћаја располаже са 12 вучних возила и 430 вагон-цистерни.

Из Рафинерије композиције са нафтним

дериватима и течним нафтним гасом одлазе преко станице Панчево варош, која је пријемна станица за све возове који долазе из Рафинерије. У њој се обавља пријем и преглед композиција, а након сређивања возне документације, возови настављају пут ка упутним станицама. Пре поласка из ранжирне станице у Рафинерији добија се потврда саобраћајног особља станице Панчево варош, као пријемне станице „Инфраструктуре железнице Србије". Иста процедура спроводи се и приликом повратка композиције у Рафинерију.

Возопратно особље током транспорта надгледа композицију и води рачуна о безбедном проласку преко пружних прелаза.

„Сарадња са „Србија Каргом" као главним превозником деривата на мрежи пруга у Србији веома је добра", каже Калкан и додаје да свакодневно, њихове локомотиве, уз возопратно особље, превезу два до три пара возова, а по потреби и више. „Када се догоди да, услед објективних разлога, „Србија Карго" није у могућности да превезе композицију, онда се она НИС-овом локомотивом превози до станице Панчево варош или неке друге упутне станице", објашњава Калкан.

Железницом се из панчевачке Рафинерије годишње отпреми близу 14.000 вагона, са укупним обимом од око 750.000 тона различитих врста нафтних деривата и течног нафтног гаса. Нафтни деривати и течни нафтни гас железницом се превозе до Београда, Ниша, Пожеге, Новог Сада, Чачка и Зрењанина.

Ј. Вебер



Влајко Калкан, Јосип Вебер и Мирко Видеканић



Локомотива „Рустон" 02 у депоу



Новоизграђени терминал за пуњење цистерни



Унутрашњост локомотивског депоа

Енглеска дизелка у возном стању и после девет деценија

Приликом отварања панчевачке Рафинерије 1968. године, када су и изграђени главни индустријски колосек и ранжирни колосеци, за потребе железничког саобраћаја набављене су четири дизел локомотиве фирме „Рустон", означене бројевима 01, 02, 03 и 04. Произведене у Енглеској 1937. године, од почетка рада Рафинерије успешно су обављале маневарске послове на индустријским колосецима. У употреби су биле до пре двадесетак година, када су престале са редовним радом. Од четири старе „Рустонове" дизелке сачувана је само локомотива број 02, која је и данас у возном стању. Малих је габарита, једноставна за управљање, али снажна за своју величину. Смештена је у рафинеријском депоу где се чува као резерва и користи по потреби за маневру на ранжирним колосецима унутар Рафинерије.

Састанак експертских група Међународне железничке уније (UIC) у Београду

Информатичко повезивање железничких компанија

Међународни састанак експертских група путничког саобраћаја у оквиру Међународне железничке уније (UIC), одржан је од 13. до 15. октобра 2026. године у Београду. Скуп је окупио представнике европских железничких компанија и стручњаке из области информационих технологија, дигитализације, електронске продаје и контроле возних карата. Домаћин овогодишњег састанка било је Акционарско друштво за железнички превоз путника „Србијавоз“.

Техничке групе Service Solutions (PSS), Ticketing Layout Group (TLG), Ticketing Security Group (TSG) i Multimodal Working Group (MWG), баве се ИТ решењима, разменом података, дигитализацијом продаје и применом заједничких европских стандарда, како би информациони системи различитих железничких компанија могли међусобно да комуницирају и размењују податке.

Током тродневног скупа одржани су састанци ове четири стручне групе, а учесници су размењивали искуства о примени међународних стандарда, електронском издавању и контроли возних карата, као и унапређењу размене података. Међу значајним темама била су и европска решења која доприносе бољој повезаности система за продају карата (OSDM и eTCD).



Рад овогодишњег састанка у Београду координирао **др Clemens Gantert из немачке компаније DB Systel GmbH**, који је и стални председавајући PSS групе.

Радна група Passenger Service Solutions (Решења за услуге путницима) бави се развојем и унапређењем информационих система за продају возних карата, резервацију места и размену података између железничких компанија. На овогодишњем састанку посебну пажњу учесници су посветили развоју заједничког европског стандарда OSDM, који омогућава једноставнију међународну продају возних карата и повезивање различитих продајних система.

У оквиру радне групе Ticketing Layout Group (Стандардизација возних карата) којом је руководио **David Sarfatti, виши саветник у одељењу за путнике UIC-а**, једна од важних тема била је унапређење система eTCD, који омогућава електронску размену података о картама и њихову проверу између различитих железничких превозника. Ова група се бави међународним стандардима који дефинишу изглед, структуру и електронски садржај возних карата.

Група **Ticketing Security Group** (Безбедност возних карата), којом председава **Kurt De Vriendt** бави се техничким и безбедносним стандардима за заштиту електронских возних карата, дигиталним потписима и механизмима за проверу њихове аутентичности. Активности ове групе су спречавање фалсификовања и омогућавање сигурне контроле међународних возних карата.

У оквиру радне групе Multimodal Working Group (Повезивање различитих видова превоза), чији је руководилац **David Sarfatti, виши саветник у одељењу за путнике UIC-а**, разговарало се о могућностима за једноставније планирање путовања и куповину карата за више повезаних превозних средстава. Наиме, ова група у оквиру UIC-а, бави се развојем дигиталних решења која омогућавају повезивање железничког, авио и других видова превоза.

Организацијом овог скупа у Београду „Србијавоз“ је додатно потврдио своју активну улогу у процесима дигитализације и технолошког повезивања европских железница.

Љ. Богдановић
В. Гојић Вучићевић

Активно учешће представника „Србијавоза“

Као домаћин овогодишњег састанка међународних експертских група UIC-а Акционарско друштво за железнички превоз путника „Србијавоз“ активно је учествовало у раду скупа и кроз стручни ангажман својих представника, Зорана Стевановића, менаџера Пројекта за ИС и ЕРП, и Јелене Ђурчић, заменика директора за ИКТ.

Зоран Стевановић и Јелена Ђурчић су стални и активни чланови међународних техничких радних група UIC-а, у чијем раду континуирано учествују, доприносећи размени стручних знања, развоју и примени европских ИТ стандарда у железничком саобраћају.

Њихово активно учешће у раду ових група доприноси даљем унапређењу система електронске продаје и контроле возних карата „Србијавоза“, повезивању са информационим системима других европских железница и развоју међународног путничког саобраћаја.

Следећи скуп у Бриселу

Међународни састанак експертских група у Београду окупио је око 40 учесника из 18 железничких управа, док су остали чланови пратили скуп онлајн.

Састанци ових стручних група UIC-а одржавају се три пута годишње, а наредни састанак биће одржан у Бриселу.

33 years TRACE

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



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

Дани европске баштине у Железничком музеју

Југословенске железнице између два рата



У оквиру манифестације "Дани европске баштине", која се одржава сваког октобра широм Европе, у Железничком музеју отворена је изложба „Југословенске железнице 1918–1941.", ауторке Иване Радојевић Бошковић, кустоса Железничког музеја.

Изложба кроз фотографије, архивска документа, карте, графиконе, цртеже и изложене предмете пружа увид у развој железница у Краљевини СХС/Југославији током међуратног периода – времена у којем се железнички систем интензивно развијао, организовао и мењао, као и прилику да се улога железнице сагледа у привредном, инфраструктурном и друштвеном развоју тадашње државе.

Посетиоци су током октобра могли да се упознају са развојем железничке инфраструктуре, организацијом железничког система и законодавством, возним средствима, железничком архитектуром и школством. Посебан део изложбе посвећен је железничарима и њиховом свакодневном животу, чиме се пажња са железничког система усмерава и на људе који су својим радом допринели његовом опстанку и функционисању.

Изложена грађа потиче из Фонда Железничког музеја и Фонда Архива Југославије, а део музејске грађе овом приликом први пут био је представљен јавности.

Од ратних рушевина до јединственог система

Када је 1918. године створена Краљевина Срба, Хрвата и Словенаца, железничка мрежа коју је нова држава наследила није представљала јединствен систем. Пруге су грађене у оквиру различитих држава и





према различитим стандардима, а рат је за собом оставио оштећену инфраструктуру и прекинуте саобраћајне везе.

Обнова је била један од приоритета новоформиране Владе, те су већ крајем 1918. године започели радови на обнови инфраструктуре, најпре у Србији, а потом и у осталим деловима нове државе, као и на успостављању железничког саобраћаја. Било је потребно повезати постојеће железнице у функционалнији систем и створити боље саобраћајне везе између различитих делова државе. Двадесете и тридесете године обележиле су реконструкција и модернизација постојећих пруга, изградња нових деоница и набавка савремених возних средстава.

Железница је повезивала привредне центре, луке и рударска подручја, омогућавала поуздан превоз путника и бржи проток робе, представљајући тако један од важних ослонаца привредног развоја. Истовремено, унапређивали су се организација саобраћаја, железничко законодавство и систем школовања, док су се мењали и изглед станица, станичних зграда и других железничких објеката. Иако су друмски и ваздушни саобраћај у овом периоду све брже напредовали, железница је и даље имала водећу улогу у превозу путника и робе. Њена модернизација зато није била само техничко питање већ део ширег процеса економског и друштвеног развоја државе.

Изложба „Југословенске железнице 1918–1941.“ кроз сачувану грађу показује управо како се тај процес одвијао – од обнове ратом нарушеног система, до железнице која је уочи Другог светског рата већ имала другачију организацију, инфраструктуру и возни парк.

„Железнице Србије“ ад – део манифестације од 2013. године

„Железнице Србије“ ад учествују у манифестацији „Дани европске баштине“ од 2013. године, представљајући јавности различите аспекте железничког наслеђа и указујући на његов значај за историју и културу Србије. За досадашње учешће и допринос промоцији и популаризацији железничког културног наслеђа привредном друштву „Железнице Србије“ ад додељене су посебне захвалнице 2021. године. Овогодишња изложба наставља ову традицију и још једном отвара простор да се део богатог железничког наслеђа представи широј јавности.

Б. Гордић



Организациона целина за саобраћајне послове Зрењанин

Банатска магистрала на новом колосеку



Железничка станица Зрењанин

Зрењанински железнички чвор некада је био значајан железнички центар који је опслуживао велики број путника, али и бројне привредне субјекте. Распадом Југославије рапидно је смањен обим и путничког и теретног саобраћаја. На рад железнице током протеклих деценија утицале су и економске санкције, смањен број железничких комитената, недостатак путничких гарнитура, али и стање пруга које су захтевале ремонт и модернизацију.

Последњих година, међутим, ствари се постепено мењају. Недавни ремонт деонице од Панчева до станице Зрењанин фабрика донео је боље услове за одвијање саобраћаја, а очекује се и ремонт дела пруге од станице Зрењанин фабрика до станице Зрењанин. Радови ће допринети већој безбедности, већој пропусној моћи и брзини кретања возова, што је посебно значајно за путнички саобраћај. Још већи искорак очекује се реализацијом пројекта модернизације и електрификације пруге од Београда, преко Панчева, Зрењанина, Банатског Милошева и Сенте до Суботице. Модернизована и електрифицирана пруга представљала би значајан алтернативни правац за теретне возове који саобраћају ка северозападној Европи, али и нову развојну шансу за железнички саобраћај у Банату.



Милан Пантош, шеф ОЦ Зрењанин

Од Уздина до румунске границе

Запослени у Организационој целини за саобраћајне послове Зрењанин оперативно организују и контролишу железнички саобраћај на подручју средњег и северног Баната. Територија коју покрива ова организациона целина простире се од станице Уздин, на прузи Панчево–Зрењанин, до Сенте, на прузи Банатско Милошево – Суботица, и државне границе са Румунијом код Банатског Великог Села, на прузи Кикинда–Жомбољ.

Шеф Организационе целине Милан Пантош истиче да, као и у другим саобраћајним службама широм Србије, и на овом подручју недостаје оперативно особље, пре свега отправници возова и скретничари. Поједине станице због тога већ дуже време нису поседнуте, што у извесној мери утиче и на пропусну моћ пруга у Банату. Целодневно дежурство саобраћајног особља имају станице Зрењанин, Зрењанин фабрика, Орловат стајалиште, Томашевац, Елемир, Банатско



Милошево и Кикинда, док осмочасовно станице Лукићево, Меленци, Нови Бечеј, Банатско Велико Село и Чока.

„Веома је важно да у наредном периоду буде примљено више нових колега који ће радити на терену, нарочито као отправници возова. Било би веома значајно да новозапослени неко време раде са искуснијим колегама, како би од њих преузели драгоцено знање и искуство неопходно за теренски рад. Старосна структура запослених није повољна и сматрам да по овом питању треба што пре реаговати“, каже Пантош.

Више путника, нове могућности

Возови ка Београду однедавно поново редовно саобраћају, а нови железнички мост код Томашевца додатно је допринео безбеднијем и бржем саобраћају. Приметан је и благи пораст броја путника.

Према речима Пантоша, интересовање би могло да буде још веће када би се у ред вожње увео и трећи пар возова у вечерњим сатима, када се путници враћају са посла. Нова прилика за унапређење путничког саобраћаја види се и у иницијативи за поновно успостављање међународне путничке везе између Кикинде и румунског Жомбоља. Интересовање за ову линију постоји са обе стране границе, па би њено поновно увођење могло да допринесе развоју привреде, а посебно туризма.

„Тај воз је до пре десетак година био у редовном саобраћају и био је солидно попуњен, али је због недостатка путничких гарнитура саобраћај обустављен“, истиче Пантош и додаје да кроз зрењанинску станицу у току 24 часа прође седам парова путничких возова – два пара за Суботицу, два пара за Овчу, односно Београд, и три пара за Кикинду. Теретних композиција у просеку има два до три пара дневно, мада је тај број појединих дана и већи, нарочито када се возови из Панчева преко Сенте и Суботице упућују ка Мађарској.

Простор за раст теретног саобраћаја

Од некадашњих привредних гиганата у Зрењанину данас железницом робу превози свега неколико предузећа. Ипак, постоји простор за нове послове и веће учешће железнице у транспорту робе. Како сазнајемо, у најави је изградња новог железничког индустријског колосека који би био у функцији компаније „Линг Лонг“. Према идејном решењу, колосек ће бити дуг око пет километара, а са железничком мрежом повезивао би се у станици Лукићево. Његовом изградњом, уз планирану модернизацију и електрификацију банатске пруге, отворио би се додатни простор за развој теретног железничког саобраћаја и боље повезивање привреде овог дела Србије са домаћим и међународним транспортним правцима.

Ј. Вебер



Реновира се зграда железнице у Зрењанину

После више од пола века, на ред за реновирање дошла је и зграда железнице у Зрењанину, смештена у центру града, у којој се налазе седишта ОЦ за саобраћајне послове и ЗОП-а. До сада је замењена столарија, а планирани су и радови на крову и фасади. Нова столарија допринеће бољој топлотној изолацији канцеларија и заједничких просторија, а самим тим и рационалнијој потрошњи енергената током зимских месеци. Очекује се да радови буду завршени током наредне године, када ће ова лепа зграда, препознатљива по занимљивим архитектонским решењима, поново заблистати.



Јована Јаковљевић, отправница возова

Таванкут

Традиционално дружење железничара



У Таванкуту, питомом месту на северу Бачке, почетком септембра одржан је традиционални скуп железничких радника. Повод је као и претходних година био Дан железничара, који се у овом месту прославља већ дванаесту годину заредом.

Овогодишњем скупу присуствовало је више од осамдесет железничара. Према речима Луке Анишића, иницијатора и главног организатора, и ове године владало је велико интересовање железничара из овог дела Бачке за присуство скупу.

„Поред железничара, традиционални гости су и нама драги железнички пензионери, као и представници локалне самоуправе. Нашем позиву одазвали су се железничари из Хоргоша, Сенте, Палића, Богојева, Сомбора, Бајмока, Суботице, Бачке Тополе и Таванкута. Посебно ми је драго да је и ове године са нама био Борисав Обрадовић, директор Сектора за вучу возова у привредном друштву „Србијавоз“, који се редовно одазива нашем позиву и долази на наше скупове. Дан железничара је свима нама посебно драг јер је то посебна прилика да се ми железничари окупимо и дружимо. Размена искустава са посла и остале животне приче теме су наших разговора, тако да је нама организаторима увек драго када нам се позвани одазову и својим присуством увеличају наш скуп. Задовољство које гости имају и похвале које добијамо дају нам подстрек да сваке године будемо још бољи у организацији, истакао је Анишић.

Скуп је као и сваке године имао хуманитарни карактер. Сви гости учествовали су у томболи, а сав приход уплаћен је за лечење петогодишњег малишана оболелог од церебралне парализе.

„Овакви скупови показују да су железничари људи великог срца и да су посебне „феле“. Поред одговорног посла који обављају на нашим пругама, железничари увек проналазе време да се друже и када је најтеже да људима пруже помоћ и подршку. То је био случај свих ових година и са том традицијом ћемо наставити и убудуће,“ каже Лука.

„Бачки железничари планирају да поред окупљања за новогодишње празнике следеће године својим колегиницама и пензионеркама приреде ново дружење, које ће бити у марту поводом Дана жена“, најавио је Анишић.

Ј. Вебер



Лука Анишић

Радован Миловановић, заменик шефа ОЈ ЗОП Ваљево

Истрајан када је најтеже

Тешко је међу ваљевским железничарима замислити неког истрајнијег у свом позиву од актуелног оперативца ваљевског ЗОП-а, Радована Миловановића. Још у раном детињству, популарни Раћа заволео је возове, а како и не би када га је пут до основне школе у Ражани најчешће водио преко туцаника уз челичне шине барског колосека. Његова решеност да до хлеба дође управо у железници сасвим је логична, будући да му је отац током већег дела каријере градио пружни коридор према јужном Јадрану. Професионалну каријеру започео је у ваљевској испостави грађевинског сектора, на позицији инжењера за железнички саобраћај. Фанатичност у раду и вансеријски нерв за организацију посла, брзо су приметили људи у пословодству. Са позиције сарадника у деоници, референта за ОНО и ДСЗ у ваљевској секцији, те напослетку и СС сарадника за доњи строј пруга, Миловановић експресно стиже на чело техничке службе. Од посла никада није бежао, па је и те суботе, 26. марта 2011. године потрчао, право са терена у породичну шуму. Намерачио је да остане „у дрвима" све док не извуче и последњу чекију. Није му, каже, било важно да ли ће у букваку омркнути, евентуално и осванути. Умео је, уосталом, много пута да се „рве са трупцима" до касно у ноћ.

Ипак, тренутак непажње погурао је живот нашег колеге до саме ивице амбиса. Пред крај дана нашао се на незгодном месту. Преживео је пуком срећом, али са здробљеном десном потколеницом. Сви породични и професионални планови нестали су у једном трену.

„Било је неопходно прегурати што више дана са хендикепом и тадашњом врстом ограничења. Доказати најпре себи да се може тако живети, па и допринети заједници", сећа се најтежих животних искушења колега из „Инфраструктуре железнице Србије", који је након само две године од трауме, на сопствени предлог, премештен у „централу". Подразумевало је то и свакодневно путовање возом на релацији Ваљево – Београд.

„Деца су ми тада студирала, па сам био курир торбоноша у оба смера. Путовања возом до главног града трајала су, у то време, по два и по сата у једном правцу, што ми је одговарало. Дани су пролазили, а ја све мање мислио на свој хендикеп", каже за наш лист Миловановић.

Није било лако вратити се у нормалу, али за овог великог борца није било дилеме да ли ће стићи до новог тријумфа. Подршка породице (супруге и двоје деце), родитеља, брата, колега и људи у окружењу – све га је то, казује за „Пругу", гурало напред, без самосажаљења и патетисања. За двадест и пет година радног стажа, до тог кобног дана, Радован није имао минут боловања. Високом професионалношћу изборио је себи место помоћника генералног директора и то баш пред највеће инвестиционе пројекте у шинском саобраћају на овим просторима.

„Обишао сам доста чворова, од београдског, нишког, зајечарског, краљевачког. Три пута сам био на територији Косова где сам учествовао на оспособљавању дела пруге од Звечана до северног дела Косовске Митровице. Да у претходној деценији није било екстремних елементарних непогода (велике мајске поплаве 2014), много више би се урадило на редовном одржавању пружних деоница и постројења", сматра наш колега.

У санирању барског колосека код Ћелија, као и у клисури реке Градац, Миловановић је често добијао задатке који су у највећој мери зависили искључиво од њега. Доста пута је и сам заборављао да нема део ноге. Они који за Раћин хендикеп нису знали – ћутали су. Ови други су га стално опомињали, да се чува и не форсира док су заједно на терену.

„Превелико ангажовање ме је исцедило. Прихватио сам тезу да спољашњи изглед и делимична ограничења не чине човека, већ његово знање и дела која је направио. Мислим да сам успео у потпуној рехабилитацији ума, јер да нисам, не бих дочекао ове године, а камоли петнаестогодишњицу од повреде. Захвалан сам богу што је у мом досадашњем раду било много више респекта колега него некаквог подозрења или омаловажавања. Кроз шалу, често умем да кажем људима око себе – „Када вам је тешко, сетите се мене".



Радован Миловановић, заменик шефа ОЈ ЗОП Ваљево

Од 1. августа 2018. године поново је распоређен на старо радно место. Данас је други човек ваљевске Секције за одржавање пруге. Деца су му у међувремену завршила факултете, а он се у граду на Колубари дефинитивно стабилизовао и вратио послу који воли. Почетком марта ове године „фактурисао" је фирми пуних 40 година радног стажа. Остало је, вели, још само да уз божју помоћ мирно дочека 2028. годину и оде у старосну пензију. Истина, са великим жалом, јер неће бити у прилици да неким новим млађим колегама пренесе макар део свог богатог радног искуства.

А. Ранковић

Поплаве из 2014. највећи професионални изазов

Све до повратка у Ваљево, Миловановић је уз свој редован ангажман на одржавању пруге имао и бројна задужења на конкретним пројектима. Са поносом истиче да су му координација на отклањању последица великих мајских поплава из 2014. године, а потом и руковођење комплетном реконструкцијом колосека од Ресника до Ваљева 2016. били далеко најизазовнији подухвати у читавој радној каријери.

Мајданпек

Више путника уз редовнији железнички саобраћај



Железничка станица Мајданпек

На периферији Дебелог Луга, петнаестак километара од центра Мајданпека, налази се железничка станица. За железничаре који у њој раде она је много више од места где возови долазе и одлазе.

„Железничка станица Мајданпек једна је од најлепших станица на прузи Мала Крсна – Пожаревац – Зајечар“, каже Југослава Степановић, отправница возова и шефица станице Мајданпек.

Железница је у ове крајеве стигла 1958. године, из правца Београда, односно Мале Крсне. Станична зграда саграђена је 1969. године, када је отворена деоница пруге од Мајданпека до Бора.

Изграђена је по типском пројекту, са два спрата на којима се налазе станови за железничке раднике и њихове породице, док су у приземљу канцеларије отправника возова, путничка благајна са чекаоницом и станични локали.

У станици је запослено пет отправника возова, а поред редовног дежурства, Југослава Степановић обавља и послове шефа станице. И када нема возова, о станици се брине.

„Током дана, у време када нема саобраћаја, дежурни отправници прегледају и чисте скретнице, уређују зеленило и околину станице како би боравак на станици, како запосленима, тако и путницима који чекају возове, био пријатан“, истиче Степановић.

Иза мирније свакодневице мајданпечке станице стоји богата железничка прошлост, али и потреба да железница и данас остане поуздана веза овог краја са Зајечаром и Нишом. Према важећем реду вожње, ка Зајечару саобраћају два пара возова, а у сваком је у просеку између 20 и 30 путника. Број путника је већи у данима уочи и на крају викенда. Редовнији саобраћај и мањи број отказивања могли би да привуку још више путника.

Станица памти више возова

„Мајданпечка станица некада је била знатно фреквентнија. Током последњих деценија прошлог века кроз њу је дневно пролазило 16 путничких и око десет теретних возова. До краја осамдесетих година саобраћала су и два пара брзих возова на релацији Београд–Зајечар–Неготин–Прахово пристаниште“, објашњава саговорница „Пруге“.

За многе путнике железница је тада била најбржи и најудобнији начин путовања. До 1994. године на овој релацији саобраћао је и дизел-моторни воз „Ганц“, са одељцима,

седиштима првог и другог разреда и бифеом.

Донедавно су из Мајданпека саобраћала и два пара путничких возова према Пожаревцу. Саобраћај је обустављен због стања пруге, недостатка путничких гарнитура, али и мањег интересовања путника. Након санације пруге и стварања услова за веће брзине биће размотрена могућност поновног успостављања путничког саобраћаја и на овом правцу.

„Станица има шест колосека. Трећи и четврти су у функцији, пети и шести затворени, док другим колосеком могу да саобраћају само путнички возови. Некада се у станици налазила и велика железничка окретница за локомотиве, која је пре двадесетак година измештена у депо станице Зајечар, где се и данас користи“, каже Југослава Степановић.

Железничка веза важна и за привреду

Мајданпечка станица има значај и за теретни саобраћај. За превоз робе важан је индустријски колосек дуг око два километра, у власништву Рудника бакра Мајданпек. Води до локације „Филтража“, где се налазе два утоварна колосека.

Рудник је некада имао сопствену маневарску локомотиву типа „ДХЛ“, која је радила у три смене, а након смањења обима посла колосек су опслуживале српске железнице. Превоз руде требало би да буде настављен након поновног успостављања саобраћаја ка Зајечару.

„Иако је путнички саобраћај тренутно обустављен због оштећења колосека на деоници између Мајданпека и Бора, дежурства отправника су редовна. Покушаји крађа су, нажалост, све чешћи, те је присуство отправника неопходно због заштите железничке имовине“, истиче отправник возова Ивица Николић.

До поновног успостављања саобраћаја, теретни возови који превозе руду и друге врсте товара из Бора према Београду и Луци Бар саобраћају алтернативним правцем, преко Зајечара и Ниша.

Станица на периферији Дебелог Луга

Иако станица носи име Мајданпек, од центра града удаљена је око 15 километара. До пре двадесетак година до ње су долазили аутобуси који су повезивали околна места и путницима омогућавали наставак путовања. Данас од станице до најближег аутобуског стајалишта у Дебелом Лугу путници морају пешице око два километра.

Путничка благајна није у функцији, алије путницима на располагању чекаоница. Станови тренутно нису усељени, а уз мање поправке крова могли би поново да добију станаре.

„У наредном периоду очекујемо почетак радова на санацији колосека и успостављање редовног саобраћаја, чиме би Мајданпек добио поузданију железничку везу са Зајечаром и Нишом, а створили би се услови и за наставак теретног саобраћаја на овом правцу“, закључује Југослава Степановић.



Југослава Степановић, шефица станице Мајданпек

J. Вебер



Ивица Николић, отправник возова у станици Мајданпек

Железничка техничка школа и ЈКП „Београдски метро и воз“

Од школске клупе до кабине метроа

Иако ће београдски метро тек добити своје прве путнике, припрема људи који ће управљати овим сложеним системом већ је почела. Јавно комунално предузеће „Београдски метро и воз“ и Железничка техничка школа потписали су Споразум о пословно-техничкој сарадњи, с јасним циљем да се постојећи образовни систем на време прилагоди новим технологијама и занимањима које доноси модеран шински саобраћај.

„Циљ споразума који смо потписали јесте да се ученицима приближи пројекат београдског метроа, његово функционисање и значај, али и могућност да се упознају са различитим занимањима која ће бити потребна за развој савременог метро система. Овај вид сарадње ће бити усмерен и на заједничко сагледавање потреба тржишта рада, као и могућности за увођење нових, развој и унапређење постојећих образовних профила који су од значаја за овај вид градског саобраћаја“, истакао је директор Железничке техничке школе Златко Радосављевић.

Према његовим речима, ЈКП „Београдски метро и воз" ће, у оквиру својих могућности, школи пружати стручне информације о пословима, занимањима и компетенцијама које могу да буду од значаја за будући метро систем, док ће школа разматрати могућности развоја одговарајућих образовних профила. Ученицима ће кроз сарадњу бити омогућено да знања стечена у учионици допуне практичним искуствима кроз стручна предавања, презентације, радионице, трибине и стручне посете.

„Како стоји у Споразуму, предвиђене су и посете ђака просторијама предузећа, метро станицама, градилиштима и другим локацијама, када за то буду испуњени безбедносни и други услови. Ученици ће имати прилику да се упознају са различитим занимањима и пословима који ће бити потребни за функционисање метро система, као и са могућностима даљег образовања и будућег професионалног развоја“, објашњава директор Радосављевић и наглашава да је посебан циљ подстицање интересовања ученика за образовне профиле из области саобраћаја, електротехнике и других повезаних области, као и развој њихових стручних, техничких и дигиталних компетенција. Овај вид сарадње за Железничку техничку школу представља важну прилику да своје образовне програме додатно повеже са потребама савременог железничког система. Како истиче директор школе, жеља је да се ученицима омогући да упознају пројекат београдског метроа, да стекну нова знања и буду активни учесници у његовом развоју.



Златко Радосављевић,
директор Железничке техничке школе

Искуство са „Србијавозом“

Поред уговореног споразума о пословно-техничкој сарадњи са Јавним предузећем „Београдски метро и воз”, Железничка техничка школа има дугогодишњу сарадњу са предузећем „Србијавоз“, у оквиру које је успостављен систем стипендирања ученика ове образовне установе.

Ова сарадња ће отворити нове могућности и допринети стварању стручних кадрова који ће у будућности бити потребни за функционисање метро система.

„Споразум представља важан корак ка снажнијем повезивању образовања и развоја београдског метроа, са идејом да се будуће генерације ученика правовремено упознају са технологијама, занимањима и могућностима које доноси развој савременог система шинског саобраћаја“, закључује директор Железничке техничке школе Златко Радосављевић.

Споразум је закључен на неодређено време и представља оквир за дугорочну сарадњу у области образовања, стручног оспособљавања, професионалне оријентације, промоције метро система и развоја кадрова потребних за савремени систем јавног превоза.

А. Стојковић



В.д. директор ЈКП „Београдски метро и воз" Андреја Младеновић и
директор Железничке техничке школе Златко Радосављевић на потписивању споразума

Образовање будућих железничких стручњака

Ново доба на шинама

Док српске пруге пролазе кроз процес модернизације и увођења брзих возова, Железничка техничка школа у Београду,остаје кључни центар за образовање ка-дрова који ће управљати саобраћајем бу-дућности. Ове школске године уписано је око 200 ученика који су распоређени у осам одељења.

Железничка техничка школа са традицијом дужом од једног века трен-утно образује више од 600 ученика распоређених на атрактивним смеровима четвртог и трећег степена.

„Интересовање за школу расте, пре свега због све веће популарности дуалног образовања и загарантоване стручне прак-се у сарадњи са предузећима „Инфра-структура железнице Србије“, „Србијавоз“ и „Србија Карго“. Недавно смо потписали Споразум о пословно-техничкој сарадњи са Јавним комуналним предузећем “Бео-градски метро и воз”, па смо више него задовољни уписом 200 полазника, који су распоређени у осам одељења“, објашњава Вишња Минчев, професорка енглеског језика и координаторка школе и додаје да структура ученика по смеровима јасно показује да је фокус школе на висо-котехнолошким и безбедносним аспектима модерног саобраћаја.

У Железничкој техничкој школи ове го-дине смер Техничар телекомуникационих технологија похађаће 55 ученика, који ће се школовати у области електротехнике. На смеру Техничар вуче места је било за 56 ученика, од којих ће се петоро школовати по моделу дуалног образовања. Техничар безбедности железничког саобраћаја попу-њен је са 28 ученика, међу којима је петоро у дуалном образовању. По 28 ученика имају и смерови Техничар за логистику и шпедицију, Техничар управљања желе-зничким саобраћајем и Транспортни техничар у железничком саобраћају. На



Железничка техничка школа
(Фотографија преузета са сајта школе)

сваком од ових смерова по један ученик школовање ће похађати по моделу дуалног образовања.

„Наша школа омогућава директан пролаз ка запослењу и могућност нас-тавка школовања на Саобраћајном или Електротехничком факултету, те пози-ционирају Железничку техничку школу као стабилан избор за младе који желе сигуран професионални пут. Са модернизацијом пруге ка Будимпешти и Нишу потреба за овим кадровима биће само већа, што гарантује да ће учионице у улици Здравка Челара и у наредним годинама остати пуне“, закључује професорка Минчев.

А. Стојковић

Отворен 43. ликовни конкурс „Железница очима деце 2026“

Боје уместо речи

Више од четири деценије Железнички музеј подстиче најмлађе да кроз ли-ковно стваралаштво представе како до-живљавају железницу – возове, пруге, станице и људе железничких професија. Ове године расписан је 43. ликовни конкурс „Железница очима деце 2026“, намењен предшколцима и ученицима основних школа у Републици Србији, који имају прилику да најбоља ликовна остварења доставе Железничком музеју најкасније до 20. новембра.

Дечји цртежи често говоре више од речи. У њима се стварност преплиће са маштом, боје добијају посебна значења, а познати призори постају светови у којима је све могуће. Ликовно изражавање деци пружа прилику да истражују, слободно и искрено исказују своје мисли и осећања и представе свет онако како га виде и доживљавају. Управо у тој слободи настаје богатство различитости – јер сваки цртеж носи лични печат свог аутора, чак и када је инспирација иста.

Током свих ових деценија железница се мењала, а са њом и призори који инспиришу мале уметнике. Од парних локомотива и старих вагона, до савремених возова, модернизованих пруга и нових железничких станица, железнички свет пролазио је кроз велике промене. Непосредно или кроз дечју машту, те промене остављале су траг и на радовима пристиглим на Конкурс. Ипак, оно нај-важније остало је исто – радозналост, слобода стварања и способност деце да у свакодневним призорима открију нешто посебно. Зато овај конкурс није само при-лика за представљање дечјих ликовних радова већ и својеврсно сведочанство о времену, железници и генерацијама које су је посматрале својим очима. Сваки рад доноси другачији поглед, а њихова разноврсност показује колико једна тема може да подстакне машту и колико различитих прича може да стане у један железнички свет.

Да интересовање за ову манифестацију не јењава потврђује и прошлогодишњи одзив. На конкурс „Железница очима деце 2025“ пристигло је укупно 3.356 радова – 2.174 из основних школа и ликовних



радионица и 1.182 из предшколских уста-нова, вртића и забавишта. Као и сваке године, учествовали су и ученици три спе-цијалне основне школе.

Жири овогодишњег конкурса у саставу: Марина Миловановић Кушић, академски уметник, Јована Колунџија, МА историчар уметности, Александар Пфићер, фотограф документариста, одабраће најбоље ра-дове за излагање и доделити награде. Најбоља дечја ликовна остварења биће изложена у Галерији Железничког музеја од 15. децембра 2026. до 15. јануара 2027. године.

Пропозиције конкурса и додатне инфо-рмације доступне су на интернет страници организатора: http://www.zeleznicesrbije.com/zeleznica-ocima-dece/.

Б. Гордић

Из ризнице Железничког музеја

Зора Поповић: Боје које покрећу машине и чувају тишину рушевина



„Сењак после бомбардовања“, уље на платну, Уметничка збирка

Уметничка збирка Железничког музеја у Београду чува драгуље који често изненаде чак и врсне познаваоце историје уметности. Међу техничким нацртима, макетама и старим фотографијама посебно место заузимају платна једне хероине српског сликарства, Зоре Поповић. Кроз две слике из Фонда, „Сењак после бомбардовања“ и „Гасара“, откривамо како је ова сликарка успела да индустријски мотив и ратну трагедију преточи у чисту енергију колористичког експресионизма. Ове две слике представљају и два пола железничке судбине: трагедију разарања и тријумф обнове.

Пут Зоре Поповић

Зора Поповић (1918–1986) била је значајна стваралачка фигура која је својим преданим радом допринела уметничкој сцени друге половине 20. века, успевајући да кроз свој ликовни израз забележи дух времена у којем је живела. Њен стваралачки пут започео је на Академији ликовних уметности у Београду, где је, под менторством истакнутих професора тадашњег времена, стекла солидно академско образовање које је чинило сигуран темељ њеног будућег уметничког деловања. Ово формално образовање није представљало коначни оквир њеног рада, већ је било почетна тачка из које је Зора Поповић почела да гради сопствени, аутентични стил, непрестано проширујући своја знања истраживањем нових техника и радом на сопственом ликовном рукопису.

Током своје богате каријере, Зора Поповић је прошла кроз неколико фаза у којима се јасно огледала њена потреба за ликовним истраживањем. Њен рад био је обележен континуираном потрагом за формом која би на прави начин одговорила на изазове савременог тренутка, при чему је свако ново платно представљало корак даље у разумевању односа боје, светлости и структуре. Иако је била темељно упућена

у све савремене токове сликарства свог доба, она је изградила препознатљив израз који се снажно ослањао на сигурну, промишљену композицију и суптилну, али врло ефектну употребу боја. Уместо хладне академске анализе која је често доминирала у тадашњим уметничким круговима, она је бирала приступ који је увек наглашавао атмосферу и унутрашњу логику приказаног мотива.

Њен сликарски поступак карактерисао је прецизан и дубоко промишљен рад на платну, при чему је боја коришћена не само да обликује волумен већ и да пренесе специфичну атмосферу тренутка. Бескомпромисност у раду, која је била њена основна карактеристика, огледала се и у дугогодишњој професионалној каријери током које је активно учествовала у културном животу земље. Као уметница која је својим деловањем давала знатан допринос тадашњем културном простору,

Зора Поповић је у својим радовима – укључујући и ова два дела која се чувају у Фонду Железничког музеја – успевала да у техничким мотивима и призорима из свакодневнице пронађе и сачува трајну животну енергију, остављајући нам у наслеђе визуелне записе који представљају драгоцено сведочанство једне епохе.

Сењак (1944): Гробље вагона под сивим небом

Слика „Сењак после бомбардовања“ (1944) је потресно сведочанство о разарању Београда током Другог светског рата. Сењак, као витално железничко чвориште, поднео је терет бомби, а Зора нас овим делом уводи у пејзаж туге.

На платну видимо скелете вагона – извртнуте, смрскане и набацане једни на друге. Посматрајући слику, уочавамо како Зора користи пригушене, земљане и задимљене тонове који верно преносе осећај пустаре после експлозије. Метал више није хладан и чврст; он изгледа као згрчено тело које трпи бол. Архитектура у позадини, са димњацима који још стоје, делује као тихи споменик разарању. Ово дело показује Зорин сензибилитет да се одмакне од слављења херојства и посвети се болној стварности.

„Гасара“ (1952): Срце индустријског замаха

Осам година касније, Зора слика „Гасару“, дело које пулсира потпуно другачијом енергијом. Иако је насловљено по популарном називу за парну локомотиву, ово је портрет читаве епохе индустријализације. Посматрајући платно, одмах нас „удара“ мотив моћних точкова у првом плану. Они нису само делови машине; они су симболи кретања и снаге. Потези четкицом су овде још сигурнији, палета живахнија, са доминацијом плавих и индустријских тонова. У позадини се уздижу високи фабрички димњаци из којих излази дим – знак да живот и рад поново теку. Зора овде успева да у техничком мотиву препозна животну енергију и дух епохе обнове. Гледалац готово може да осети врелину паре и буку железничких радионица које су преображавале земљу.

Наслеђе за будућност

Зора Поповић оставила је значајан траг у свом стваралаштву, а чињеница да су ова два важна дела део Железничког музеја говори о томе колико је железница била инспирација за уметнике њеног времена. Ове слике су више од уметности, оне су архивске белешке духа. Једна нас подсећа на цену коју смо платили, а друга на снагу којом смо се подигли. Зора Поповић нам је оставила визуелне записе који и данас, деценијама касније, говоре о историји и напретку.

Ј. Колунџија
С. Вуковић



„Гасара“, уље на платну, Уметничка збирка

Међународни теретни саобраћај

Бугарска забринута због затварања две кључне железничке везе ка Србији и Румунији

Планирана дужа затварања две важне железничке везе – пруге Ниш–Димитровград у Србији и прекограничне деонице Ђурђу–Русе између Румуније и Бугарске – изазивају забринутост због могућег утицаја на токове теретног саобраћаја између централне Европе, Балкана и Турске.

Забринутост због последица ових радова претходно је изразила Међународна унија за комбиновани друмски и железнички транспорт (UIRR), а недавно су се огласиле и бугарске власти. Бугарско Министарство саобраћаја указало је на потребу да се благовремено обезбеде функционалне алтернативне транспортне руте.

Како је навео бугарски министар саобраћаја Георги Пеев, бугарски железнички превозници већ су указали на могуће последице планираних ограничења. Према доступним информацијама бугарске стране, деоница Ниш–Димитровград биће затворена око 200 дана, док се на деоници Ђурђу–Русе очекују ограничења од априла до децембра наредне године.

На обе железничке везе планирани су радови на модернизацији, чији је циљ стварање услова за саобраћај дужих и бржих возова.

Истовремено, широм Европе у току су велики пројекти обнове железничке инфраструктуре, што привремено ограничава капацитете за теретни саобраћај. У Румунији, према стратегији развоја железнице за период 2026–2030, удео пруга којима је потребно одржавање порастао је у последњих 36 година са 10 на 73 одсто, што обухвата више од 9.000 километара пруга.

Обимни радови на железничкој инфраструктури спроводе се и у Немачкој, што додатно утиче на организацију теретног



железничког саобраћаја у Европи.

Док се већина ових пројеката не заврши, сектор железничког теретног саобраћаја суочава се са значајним ограничењима, а Европско удружење теретног железничког саобраћаја (ERFA) недавно је упозорило да се налази у својеврсном „вакууму“ и да се бори за опстанак.

Извор: railfreight.com

Приредио **С. Јочић**

Обнова возног парка

Кинески електромоторни возови могућност за железнице Српске

Директор пословања и продаје кинеске компаније CRRC – подружница Србија, Жоу Је, састао се са генералним директором Жељезница Републике Српске Драганом Зеленковићем и његовим сарадницима, којима је представљена понуда кинеских електромоторних возова за тржиште Балкана.

Током састанка представљено је пословање компаније CRRC у Србији, као и могућности за сарадњу са Жељезницама Републике Српске. Представљени су и електромоторни возови, као и услуге одржавања и обуке машиновођа за управљање возовима нове генерације које компанија пружа.

Генерални директор Жељезница Републике Српске Драган Зеленковић истакао је потребу набавке нових и обнове постојећих вучних и вучених капацитета. Како је навео, обнова возног парка планирана је у наредном периоду, уз сарадњу и подршку ресорног министарства и Владе Републике Српске.

„Наше потребе су заиста велике, имајући у виду старост наших возова. Обнова возног парка захтева значајна финансијска средства, због чега морамо пронаћи најприхватљивији модел финансирања. Поново ћемо се састати са представницима CRRC-а у Србији“, истакао је након састанка Драган Зеленковић.

Извор: zrs-rs.com

Приредио **С. Јочић**



Владимировац

Замењени скретнички прагови



Почетком септембра у станици Владимировац замењено је 50 дрвених скретничких прагова. Послови су обухватили скретнице број 1 и 2 на блоку 1, као и скретнице број 9 и 10 на блоку 2, а извели су их радници панчевачког ЗОП-а.

На пословима је било ангажовано десетак радника из Владимировца, Вршца и Панчева. За овај посао довезен је и шински багер из Вршца, где је претходно коришћен за радове на станичним колосецима.

Замена прагова обављана је током дана, у интервалима између пролаза возова, како би се обезбедило несметано одвијање железничког саобраћаја. Будући да се Владимировац налази на магистралној прузи Београд–Вршац, којом се одвија фреквентан железнички саобраћај, обновљене скретнице допринеће побољшању услова за безбедно одвијање саобраћаја. Истовремено, омогућено је повећање брзине кретања возова преко скретница другог и трећег колосека, који су уједно и пролазни колосеци.

Станица Владимировац тренутно није поседнута саобраћајним особљем, али је у њој организовано стално дежурство запослених ЗОП-а, односно Пружне деонице Владимировац, који обављају надзор над овим делом пруге.

Ј. Вебер



Из наше фотоархиве

Службени вагон у зрењанинском депоу

У бившој Југославији, на територији Социјалистичке аутономне покрајине Војводине у редовном железничком саобраћају постојала је само једна пруга узаног колосека. Била је то пруга Зрењанин–Житиште–Радојево, ширине колосека 0,76 метара, која је од краја 19, па све до краја шездесетих година прошлог века представљала жилу куцавицу за многа места у северном делу Баната. Саобраћај на прузи је због нерентабилности и веома мале брзине којом су саобраћали возови (мање од 20 km/h) био обустављен прво за путнички (25. маја 1968), а годину дана касније и за теретни саобраћај. Стицајем околности, још неко време на њој се повремено одвијао теретни саобраћај, највише због превоза жита. Средином 1970. године пруга је дефинитивно била укинута, а затим и демонтирана.

На фотографији коју је јула 1970. године у зрењанинском депоу за возила узаног колосека снимио Херберт Штемлер, љубитељ железнице из Немачке, приказан је службени двоосовински вагон који је саобраћао и свој радни век завршио на прузи Зрењанин–Радојево. Вагон је служио за превоз службене железничке поште и денчане робе. Према речима старих железничара из Зрењанина, овај вагон, као и осталих десетак путничких и теретних вагона са ове пруге, касирани су током 1970. и 1971. године. Од свих вагона који су саобраћали на поменутој прузи ниједан, нажалост, није сачуван.

Ј. Вебер



Традиција дужа од једног века

О прошлости железничког новинарства

(Наставак из претходног броја)

Од почетка XX века до Првог светског рата

Устав из 1888. године укинут је 1894, чиме је поново враћена контрола штампе. Није познато у коликој мери је то утицало на железничку штампу, али до краја деветнаестог века не налазимо на помен било каквог железничког гласила. Године 1903, Устав из 1888. је поново ступио на снагу и отпочело је доба „слободног новинарства“, премда су постојала извесна ограничења.

Јован Скерлић у свом „Историјском прегледу српске штампе 1791–1911“ („Порталибрис“, Врњачка Бања 2020) помиње да је почетком XX века у Србији излазило чак деведесет различитих листова, од чега 72 у Београду, а 18 у унутрашњости. У таквој атмосфери настаје и развија се више железничких гласила, као и техничких листова који се баве и железничком тематиком.

„Саобраћајни гласник“

У литератури наилазимо на податак да је 1902. године почео да излази „Саобраћајни гласник“, „орган свију саобраћајних установа у Србији“. Власник и одговорни уредник овог листа био је Димитрије Даниловић. Лист је излазио два пута месечно у периоду од 1902. до 1925. године у Београду, а у изворима се помиње да је штампан у „Новој електричној штампарији Петра Јацковића“.

Наредне године појављује се „Прогрес“ – весник за пошту, телеграф, телефон и саобраћај, који је уређивао Коста Дончевић из Београда.

„Железнички гласник“

„Железнички гласник – стручни лист за науку и књижевност железничку“ почео је да излази 1903. године у Београду. Власник овог гласила био је, од 1903. до 1905. године Пера Јовановић, а одговорни уредник у том периоду био је Јоца Поповић. Од 1905. године као власник и одговорни уредник помиње се чувени Таса Ђ. Ивковић, први телеграфиста београдске железничке станице, аутор „Споменице двадесетпетогодишњице Српских државних железница; Од 3. септембра 1884. до 3. септембра 1909.“ и памфлета „Mon ami, Бомбе“.

Сачувани су бројеви 7 и 8 из марта 1905. године из којих сазнајемо да се уредништво налазило у Ресавској улици број 48, у Београду, и да је годишња претплата за Србију износила 12 динара, а за иностранство 24 динара.

Формат овог листа био је мањи од класичног новинског формата. На насловној страни, у заглављу, подебљаним, нарочито обликованим словима пише наслов, а с леве стране, у углу, украс у виду крилате жене са бакљом у руци која стоји на крилатом точку. Иза жене налази се штитни сигнал, а испред је приказан дечак са лопарићем и фењером у рукама. Дизајн одговара уобичајеном дизајну штампе тога доба.

Број 7 на насловној страни доноси текст под насловом „После конференције“ из којег сазнајемо да је на некој конференцији изабрано пет железничара – делегата на састанку са „меродавним факторима“ како би предали жеље и захтеве по којима би се „стање железничара у будућности регулисало законом“. Један од захтева је и осигурање за све раднике како би њихове породице имале право на пензију „као у свим културним земљама“. Даље наводи да је стање железничара, при чему се мисли на материјални положај и радна права, већ двадесет година „мизерно“ и од делегације очекује да поступа са највећом озбиљношћу будући да иза делегације стоји 520 потписа прикупљених по читавој мрежи.

Следи Извештај Управног одбора XIV редовног Збора Задруге, а затим долази



Станица Београд, поглед са колосека, 1884-85.

наставак фељтона „Скице за историју наших железница“, чији је аутор Таса Ђ. Ивковић, који не штеди власти у време изградње пруге. Следе стручни текстови који говоре о познавању робе и грађе за полагање испита за машиновође. Потом долазе „вести из науке“, тачније чланак који говори о телеграфском слању фотографије.

У овом броју налазимо и један изузетно занимљив текст који се бави положајем жена запослених на железници, првенствено телеграфисткиња, јер им је, према висини плате која је била мања од плате исплаћиване мушкарцу на истом радном месту, следовала трећа класа превоза. Аутор текста напомиње да свуда у свету жене запослене на железници имају право на превоз другом класом и за овакав поступак према српским железничаркама пише: „Цео се свет одавно труди да еманципира женски свет, а ми треба да останемо до века дивљаци“.

И у овом листу запажају се „препуцавања“ између различитих железничких удружења и листова.



Особље железничке станице Београд са шефом Крстом Балићем и аустроугарским представником Рајнхардом, 1892.

„Саобраћајни преглед“

Јефтимира Д. Поповића, покретача „Саобраћајног весника“ из 1890. године, поново срећемо у улози одговорног уредника листа „Саобраћајни преглед, органа Клуба службеника Српске државне железнице“, чији је власник био Милан Ст. Ристић. Од 1913. године, одговорни уредник је Димитрије П. Јовановић, док се Јефтимир Д. Поповић потписује као власник за Клуб. Лист је излазио од 1911. до 1914. године у Београду, а штампан је у Нишу у штампарији Ђорђа Мунца. Излазио је сваког првог и петнаестог у месецу, годишња претплата је износила шест динара за Србију, а десет за иностранство.

На самом почетку представљен је Клуб службеника Српске Државне железнице (Железничко-бродарски клуб), чији је циљ, што се јасно види из чланка, јединство железничара и саобраћајаца и „подизање опалог угледа“ железничара, образовање, организација путовања по Србији и иностранству, школовање и помоћ железничкој сирочади. Председник је био Јефтимир Д. Поповић, потпредседник



Јефта Поповић, 1892.

Милан Ст. Ристић, а секретар Драгомир Арнаутовић, будући аутор „Историје српских железница 1850 – 1918“.

Већ од првог сачуваног броја, а реч је о броју 2 од 15. јануара 1911. године, видимо да је реч о озбиљном часопису који објављује писмене, рафинисане, али врло оштре критичке текстове и који се, осим по тематици, не разликује од високо котираних информативних гласила тог доба. Текстови су писани јасним стилом, били су писмени,



оштри, али лишени високопарних израза карактеристичних за то доба.

И у наредним бројевима наставља се исти критички и оштар тон. Текстови се баве социјално-економским стањем железничара, лошим појавама на железници, тумачењем закона и других аката који се односе на железницу и указују на високу стручност аутора. Као гласило независно од Дирекције, „Саобраћајни преглед“ износи објективне и оштре критике, како на рад железнице, тако и на навике, негативне појаве и непримерено понашање, како железничара, тако и путника.

У броју 7 од 1. априла 1911. године почиње да излази чувена „Железничка терминологија“ Јефтимира Д. Поповића. Он указује на непостојање српског железничког речника, као и на чињеницу да се на железници користе француски и немачки изрази и најављује прикупљање чисто српских железничких термина.

Лист озбиљно прати ширење државне територије, а самим тим и железничке мреже током балканских ратова, даје кратак историјат новоприкључених пруга и расправља о њиховој даљој судбини. Ту су и озбиљни текстови о техничком квалитету нових пруга и возних средстава на новоосвојеним територијама, као и пресек стања станичних постројења.

У периоду од 1911. до 1913. године „Саобраћајни преглед“ личи на оно што ће, више деценија касније, бити фабричке новине. Године 1914. почињу да преовлађују ускостручни текстови. Овај лист не треба мешати са „Саобраћајним прегледом“ из 1930. године који је издавало Министарство саобраћаја.

Остала железничка гласила

Сви железнички листови овог доба били су у приватном власништву, односно представљали су гласила разлезничких удружења. „Српски железничар“ – Орган Удружења железничара Краљевине Србије, излазио је од 1905. до 1910. године, а власник је био Светозар Ж. Михајловић, како се наводи у литератури, али није јасно да ли постоји веза са гласилом истог назива, органом Удружења националних српских железничара у Београду који наставља да излази после Првог светског рата. Наиме, у појединим послератним бројевима помиње се 1904. или 1905. година као прва година.

У изворима налазимо и на податак о листу „Железничар“, органу Савеза железничких радника чији је власник био Вукашин Јовановић, а одговорни уредник Алекса Ребић. Ово гласило је излазило од 1910. до 1912. године у Београду, а штампано је у Штампарији „Меркур“.

Године 1911. Таса Ђ. Ивковић покренуо је „Одбојник“, лист за железничаре који је излазио два пута месечно.

У броју 2 „Саобраћајног прегледа“ од 15. јануара 1911. године помиње се извесни алманах под називом „Српски кондуктер“, који је аутор текста окарактерисао као неписмен и нестручан, „склепан с брда с дола“ уз коментар да је Дирекција дужна да стане на пут таквим „накарадним“ издањима. Ово је уједно и први познати позив Дирекцији, односно Управи да се на било какав начин умеша у железничко новинарство.

Фотографије из Фонда Железничког музеја

(Наставиће се)

И. Јовичић Ђурчић

Фудбалски клуб „Железничар” Панчево

„Дизелка” прорадила у последњим минутима меча

У 10. колу Супер лиге Србије које је одиграно у Панчеву на стадиону Спортског центра „Младост”, фудбалери панчевачког „Железничара” одиграли су крајње неизвестан и невероватан меч против београдског клуба „Чукарички”. После веома узбудљиве утакмице у којој је фаворизовани клуб са Чукаричке падине водио током већег дела игре, дуел је био одлучен у последњим минутима меча када су нападачи „Дизелке” головима у 89. и 91. минуту успели да направе преокрет и освоје три важна бода.

Навијачи панчевачке “дизелке” присуствовали су једној од најузбудљивијих завршница откако је панчевачки клуб постао члан најелитнијег фудбалског такмичења у Србији. Иако су играчи „Железничара” били преморени након претходног захтевног меча против „Црвене звезде“ када се учинило да ће бодови припасти гостима, на сцену су ступили играчи Кваку Карикари у 89. минуту и Никола Јовановић у првом минуту судијске надокнаде, доневши велико славље „Дизелкиним” навијачима.

Шеф стручног штаба ФК „Железничар” Радомир Коковић био је видно задовољан и поносан на своје играче након меча, упоредивши менталну снагу својих играча са изазовима са којима су били суочени.

„Моји момци су монструми, то сам рекао и после утакмице. Донети ову количину енергије, уједно и мирноће и држати се плана игре после само 72 сата од утакмице са Црвеном звездом, где смо имали огромну емотивну и физичку потрошњу… Немам речи којом бих рекао колико сам поносан на њих“, изјавио је на конференцији за штампу стратег „Дизелке” Коковић. Он се посебно осврнуо на атмосферу на стадиону, упутивши оштру поруку делу публике који није веровао у екипу при вођству гостију.

„Желим да се захвалим свим искреним навијачима који су нам дали подршку и ветар у леђа, а навијачима који су звиждали на полувремену и који су вређали поручујем да више не долазе на стадион, можемо и без њих“, јасан је био Коковић. Како је изјавио, кључ победе лежао је у смирености и вери у сопствени систем рада, чак и када лопта није хтела у гол упркос великом броју шанси.

Након ове утакмице панчевачки фудбалери имали су тронедељну репрезентативну паузу која је дошла у правом тренутку како би се екипа консолидовала и опоравила. Треба имати у виду да је реч о екипи која има просек од свега 22 године (не рачунајући искусног голмана Поповића). О квалитету рада у панчевачком клубу сведочи и податак да су чак тројица фудбалера недавно добила позив да се прикључе младој репрезентацији Србије у рангу У21 (играчи до 21 годину).

Панчевачка „дизелка” после ове победе налази се на шестом месту на табели са 14 освојених бодова. У наставку Супер лиге Србије панчевачки фудбалери гостоваће у Земуну.

Ј. Вебер





Bahnstationsgebäude.



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