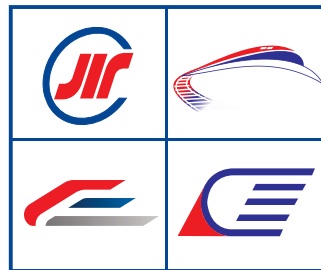


н р ж р а





CIP - Каталогизација у публикацији
Народна библиотека Србије, Београд

658(497.11)(085.3)

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

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

Велики јубилеј српских железница

Овој месеца обележавамо важан дан у нашој историји. Изградњом „Ивозденог пута“ између Београда и Ниша пре тога 140 година, Шадашња Краљевина Србија ујисала се на железничку мапу Европе. Када је 15. септембра 1884. године, прва редовна композиција након осмочасовног путовања из Београда до Ниша упућена у Нишу, „ударен је темељ“ модернизацији земље. Четрнаест деценија касније, српски колосеци поново се граде, а железница постоје моћор развоја читаве нације. Има неке симболе у њој, али неке, можда и не случајно, баш у години великог јубилеја железнички сектор донеће и јуно лејхновина за овдашњи путовање. Сукцесивно укључивање осамнаест нових возова у регионални саобраћај до краја календарске године и завршетак иренујно највеће инфраструктурног пројекта у југоисточној Европи (брза пруга у делу Нови Сад – Суботица) за јар месеци, суштински мењају перцепцију железничких компанија у очима домаће и стране јавности. Да се људи дефинитивно враћају железници јасно је и по томе што сви ми који живимо од овог посла, данас без нарочите еуфорије прихваћамо чињеницу да се на годишњем нивоу у Србији превезе чак седам милиона путника. Модернизација железничке инфраструктуре у оваквим размерама деценијама уназад није виђена на нашим просторима. Није наодмет сејити се да је Србија увек ишла најпре када је улазила у своју железницу. Тако је било када је грађена пруга Београд – Ниш у 19. веку. Тако је било и седамдесет година прошлог века када је завршавана изградња пруге Београд – Бар (у оно време највеће пројекта Југославије). Тако је и данас када завршавамо вишлани двоколосечни коридор у овом делу Европе.

Александар Ранковић
Главни и одговорни уредник

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

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

Електронска пошта
medijacentar@srbrail.rs

Директор Медија центра
Биљана Гордић

Главни и одговорни уредник
Александар Ранковић

Дизајн и техничко уређење
Душанка Милошевић

Тираж
3.000 примерака

Лист је бесплатан и излази двомесечно

Штампа
DONAT GRAF DOO GROCKA

ИНФОРМАТИВНИ ЛИСТ "ЖЕЛЕЗНИЦА СРБИЈЕ" АД

пруга



У овом броју:

4-5



Почела изградња железничке обилазнице
око Ниша

Од Београда до Ниша за сто минута

6-7

Председник Србије Александар Вучић обишао
завршне радове на брзој прузи Нови Сад – Суботица

Од Београда до Суботице за
седамдесет минута



8-9



Завршена реконструкција железничке станице у
Новом Саду

“Аеродром Новог Сада и Војводине”

10

У Бијелом Пољу
Отворена заједничка железничка
станица Србије и Црне Горе



Пуштоване колеје железничари и читаоци „Пруге“,

У години када српске железнице обележавају четрнаест деценија постојања, оствара се сасвим ново појављење у модерној историји железнице на нашим просторима, испуњено километрима нових брзих колосека, бројем најмодернијих возних средстава, превезених путника, велелејних станичних објеката.

Честитавам вам 15. септембар – Дан железничара, са жељом да одговорно, знањем и поштованошћу наставише да дајете максималан допринос свеукупној модернизацији овог саобраћајног система који је током своје историје увек био, а и сада јесте симбол развоја и најрејка државе и друштва.

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





Почела изградња железничке обилазнице око Ниша

Од Београда до Ниша за сто минута

Председник Републике Србије Александар Вучић обишао је, 6. јула, припремне радове и присуствовао церемонији почетка изградње железничке обилазнице око Ниша, која је део пројекта модернизације и реконструкције пруге Ниш–Димитровград.

према Грчкој и Турској. Путоваће се железницом од Београда до Ниша за сат и 40 минута, а од Будимпеште до Ниша за само четири и по сата”, изјавио је председник.

Председник је нагласио да ће са Европском унијом бити вођени разговори како

Подсећајући на то да ће ЕКСПО бити одржан 2027. године, Вучић је рекао да би било добро да пруга буде готова до тада. „Тада неће бити могуће да се стигне без два и по сата аутомобилом. Све је већи број возила, тако да ће сви користити пругу”, рекао је председник.

„Мењамо лице Србије, правимо другачију, модернију Србију. Посебно богатији југ Србије који је увек много заостајао, а данас ту разлику и те како смањујемо”, поручио је председник.

Амбасадор Европске уније у Србији Његова екселенција Емануел Жиофре изјавио је да је „Европска унија поносна што може да подржи пројекат који ће повезати Ниш, Димитровград и Солун” и додао да Европска унија обезбеђује 35 милиона евра за обилазницу, а за деоницу од Ниша до Димитровграда 80 милиона евра, што је укупно 115 милиона евра.

„Обилазница око Ниша подстицаће развој Ниша, који је значајно железничко чвориште које цео регион повезује са четири морске луке – Истанбулом, Солуном, Варном и Драчом”, казао је Жиофре.

Горан Весић, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре изјавио је да ће радови трајати нешто краће од три године и да ће решити дугогодишњи проблем становника Ниша. Министар је подсетио да је у току реконструкција 23 километра пруге Ниш–Брестовац, а да се у наредном периоду очекује почетак радова на изградњи пруге Београд–Ниш за возове брзина до 200 километара на сат.



Вучић је овом приликом изјавио да ће развој железничког саобраћаја бити важан не само за Ниш већ за целу Србију и захвалио се Европској унији на новчаној помоћи за овај пројекат у који држава Србија улаже велика средства.

„Када будемо имали брзу пругу од Београда до Ниша, много брже ће се путовати

би се урадила и деоница пруге од Ниша до Прешева.

„Нама онда остаје само са Северном Македонијом да разговарамо. После тога ћемо до Солуна и Атине стизати невероватним брзинама”, рекао је председник и нагласио да је за њега и Владу Србије пруга Београд–Ниш један од најважнијих пројеката.

Церемонији почетка изградње железничке обилазнице око Ниша присуствовали су и представници Министарства грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, вршиоци дужности генералних директора железничких друштава, директор Дирекције за железнице, представници градске власти у Нишу, извођачи радова.

После четири деценије, колико Нишлије чекају на изградњу железничке обилазнице, „Инфраструктура железнице Србије” потписала је 27. јуна уговор са извођачима радова, фирмом „Extra Auto Transport”, као водећим чланом конзорцијума, који чини и кинеска компанија China Road and Bridge Corporation, на изградњи нишке железничке обилазнице.

Пројекат изградње обилазнице обухвата грађевинске радове на изградњи једноколосечне електрифициране обилазне пруге северно од града Ниша, на деоници Црвени крст – веза са обилазницом (Панте-



путних прелаза неће бити у функцији, што ће утицати на повећање безбедности.

Интересантно је поменути да се пре него што је Србија добила „гвоздени пут”, од Београда до Ниша путовало 4 до 8 дана и то коњском запрегом, што је било веома напорно, али и опасно. Пуштањем прве пруге у Србији, путовање возом трајало је 8 до 9 часова и било је неупоредиво удобније и безбедније. Први путнички возови почели су да саобраћају 15. септембра 1884. године и овај дан српске железнице обележавају сваке године као Дан железничара. Прве возове на новоизграђеној прузи вукле су парне локомотиве, а дозвољена брзина била је 55 километара на сат. Теретни саобраћај успостављен је 27. септембра и тада је почела потпуна експлоатација српских железница.

Б. Гордић
 Фото: www.predsednik.rs;
 "Инфраструктура железнице Србије"

леј). Железничка обилазница биће дуга 22 километра и планирана је од станице Ниш ранжирна до станице Сићево, у коридору са ауто-путем Ниш–Димитровград.

Вредност уговора је 153,6 милиона евра, а рок за извођење радова је 1.035 дана, тј. очекивани рок за завршетак радова је у трећем кварталу 2027. године.

Данас пругом Ниш–Црвени крст кроз град пролази укупно 14 путничких и 25 теретних возова у току 24 сата. Просечна брзина ових возова због лошег стања пруге је између 30 и 60 километара на час. На територији града Ниша има око 30 километара пруга, а у ужој територији града налази се укупно 29 путних прелаза, што утиче на безбедност и редовитост саобраћаја, али и ограничава просторни развој града. Када обилазница буде готова и када се железнички саобраћај измести из градског језгра, највећи број ових



Председник Србије Александар Вучић обишао завршне радове на изградњи железничке станице Врбас Нова, на брзој прузи Нови Сад – Суботица

Од Београда до Суботице за седамдесет минута

Председник Србије Александар Вучић обишао је, 7. августа 2024. године, завршне радове на изградњи железничке станице Врбас Нова, у оквиру пројекта брзе пруге за 200 km/h, Нови Сад – Суботица. У обиласку завршних радова на изградњи железничке станице Врбас Нова на брзој прузи учествовали су и председница Покрајинске владе Војводине, Маја Гојковић, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић, амбасадор Кине у Србији Ли Минг, представници железничких компанија, локалне самоуправе и извођачи радова.



Председник Вучић је истакао да је брза пруга Нови Сад – Суботица заправо већ готова и напоменуо да су остали да се заврше само одређени детаљи, као што су пробне вожње и надзор.

„Очекујемо да пруга буде отворена до Дана уједињења, до 25. новембра, што је велика ствар за нашу земљу и за Врбас. Врбас ће бити централна станица између Новог Сада и Суботице. Дакле, за три месеца имамо отворену пругу Београд – Суботица и Нови Сад – Суботица. Колико то значи нашим људима може се видети и по линији Београд – Нови Сад, а од Београда до Суботице моћи ћемо да стигнемо за сат и десет минута, рекао је Вучић.

Током обиласка радова председник је истакао да ће возови пругом од Новог Сада до Суботице возити готово све време 200 километара на час, брже него у Мађарској,

где ће возити 160 километара на час. Он је додао да верује да ће Мађари своју деоницу брзе пруге до Будимпеште завршити у наредне две године.

Кинески извођачи

Говорећи о кинеској железничкој компанији, која гради брзу пругу Нови Сад – Суботица, председник Вучић је истакао да је то најбоља компанија.

„Њима је рок идућа година, а ми у новембру већ можемо да се возимо до Суботице. Незамисливо је било. То су резултати које нико не може да промени. Има и наших компанија које уче, али је суштина да немамо њу врхунско знања и за то су нам ишребни кинески пријатељи,“ рекао је Вучић.

„На прузи која повезује Београд и Суботицу моћи ћете све време да уживате у погледу на нашу прелепу равницу. Срећан сам како изгледају колосеци, цела ова електрифицирана мрежа. Дивно изгледа, поносан сам на нашу земљу. За три месеца седнете у Београду и правац Суботица“, казао је Вучић.

Председник је, овом приликом, најавио радове и на прузи ка Банату за саобраћај возова до 120 километара на час.

„Од Панчева до Зрењанина, затим до Кикинде, у ствари Новог Милошева, па бисмо само направили крак до Кикинде и до Суботице, и посебно Сомбор – Врбас, чиме бисмо спојили Сомбор са пругом Нови Сад



- Суботица, односно Београд – Суботица. Ако успемо тај договор да направимо, онда бисмо инфраструктурно и железницом, чини ми се, спојили целу Војводину. После тога остаје нам да обновимо пругу Београд – Шид и тиме бисмо готово у потпуности целу Војводину премрежили,“ рекао је председник Вучић.

Говорећи о другим радовима на железничкој инфраструктури у нашој земљи, он је подсетио да се ради на томе да југ Србије, такође, добије брзе пруге.

„Ми ћемо да пробамо да идемо 120 и 160 километара на час од Лесковца и Грделичке клисуре ка Прешеву, што је за нас важно, као и 120 километара на час до Димитровграда. Довољно брзо да стигнете и до Софије и до Истанбула, где ни колима нема брже“, нагласио је Вучић.

Горан Весић, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре упознао је



Возна карџа Београд – Суботица 8 евра

Говорећи о ценама возних карџи за путовање од Београда до Суботице, председник Вучић је саопштио да ће превоз бити веома повољан.

„Од центра Београда до центра Суботице путовање ће коштати 8 евра, што нема ниђе у свету. То је вожња од 190 километара и сигуран сам да ниђе нема јефтиније. Цена карџе у првој класи биће 12 евра, односно 1500 динара. Возови ће ићи 200 километара на час, а од Београда до Суботице стижаће се за сат и десет минута. Србија постаје ишћуно друја земља“, нагласио је председник Вучић.

председника Вучића са тиме шта је све урађено у железничкој станици Врбас Нова, као и са тестирањем брзе пруге, које почиње од 23. септембра 2024. године. Он је, такође, председнику Вучићу изложио планове за модернизацију мреже регионалних пруга у Војводини.

Љ. Богдановић
Фото: МГСИ/Предраг Митић

„Србија Карго“

Наташа Млинар Лежаја именована за в.д. генералног директора

Решењем Владе Републике Србије од 11. јула 2024. године, за вршиоца дужности генералног директора Акционарског друштва за железнички превоз робе „Србија Карго“ именована је Наташа Млинар Лежаја, дипломирани инжењер саобраћаја.

До именовања, Наташа Млинар Лежаја обављала је послове извршног директора за саобраћај у Акционарском друштву за железнички превоз робе „Србија Карго“.



Железнички интегрални транспорт (ЖИТ)

Горан Поповић, нови директор ЖИТ-а



Скупштина „Железнички интегрални транспорт Београд“ ДОО, на седници одржаној 23. августа, именовала је, уз претходну сагласност Скупштине „Железнице Србије“ ад, Горана Поповића, мастер инжењера саобраћаја, за директора предузећа „Железнички интегрални транспорт Београд“ (ЖИТ) на период од пет година.

До именовања, Горан Поповић обављао је послове саветника директора у Дирекцији за железнице.



Завршена реконструкција железничке станице у Новом Саду

“Аеродром Новог Сада и Војводине”

Почетком јула завршени су радови на реконструкцији зграде железничке станице у Новом Саду у склопу изградње пруге за возове великих брзина од Новог Сада до Суботице.

У другој фази реконструкције станице урађен је нов станични вестибил, галерија, завршени су шалтери за продају карата и чекаонице.

Свечаном пуштању у рад станице присуствовали су, 5. јула, министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић са сарадницима, председница Покрајинске владе Маја Гојковић, в.д. генерални директори „Инфраструктуре железнице Србије,“ и „Србијавоза“, Јелена Танасковић и Иван Булајић, градоначелник Новог Сада Милан Ђурић и други гости.

По речима министра Весића, у реновирање железничке станице уложено је 65 милиона евра.

„Само у зграду уложено је 16 милиона евра, урађени су и нови перони, а број ко-

лосека повећан је са 9 на 12“, рекао је Весић и додао “ До краја августа или почетка



Пруге у Војводини

Говорећи о војвођанским пројектима, министар Горан Весић је рекао да ће бити реконструисано неколико регионалних пројеката и напасао да је за државу важна модернизација и других пројеката, не само изградња пројеката за возове великих брзина.

“Инфраструктура железнице Србије” завршава пројекат реконструкције пројеката од Панчева до Суботице, са одвојком од Новог Милошева према Кикинди и румунској граници”, рекао је министар и додао:

“Надам се да ћемо до краја ове, почетком следеће године кренути у реконструкцију пројеката која је дужине око 200 километара и она ће бити пројектована за брзину од 120 километара на сат. Такође, крећемо у реконструкцију 53 километара пројеката између Врбаса и Сомбора и пројеката између Сомбора и Суботице”, рекао је Весић.

“Тренутно са Шведском банком бирамо пројекат за пројекат Београд – Вршац – румунска граница, а радићемо и део пројеката од Сомбора преко Сајлова и Новог Сада, што је последњи део пројеката који треба да се уради и тиме ћемо скоро све пројекте у Војводини коначно реконструисати”, рекао је Весић.

Министар је навео и то да је за пројекат Београд–Шид већ завршен пројекат и да се са ЕУ преговара око средстава.

септембра биће завршене све друге станице на прузи између Новог Сада и Суботице.”

Министар Весић навео је да као што је и најављено, у августу почињу статичке пробе, након чега ће, 23. септембра, започети динамичке пробе.

„Очекујемо да од средине октобра кренемо са пробним возовима на релацији између Новог Сада и Суботице, што ће трајати око два месеца. Наша процена јесте да ћемо до краја новембра, најкасније децембра имати редован железнички саобраћај између Београда и Суботице“, рекао је министар.

Весић је нагласио да ће када буде пуштена пруга до Суботице у саобраћај кроз ову железничку станицу дневно пролазити више



од 150 возова и то од 5 ујутру до 22 часа. Од Београда до Суботице путовање се брзим возом 70 минута, а између Новог Сада и Суботице – 40 минута.

председница Покрајинске владе Маја Гојковић.

Тренутно дневно око 11.000 путника путује између Новог Сада и Београда, а

тражити станове у Београду већ ће после наставе моћи да се врате кући у Нови Сад, што у данашње време јако значи”, истакла је Гојковић и најавила да ће на деоници брзе пруге Нови Сад – Суботица бити дванаест станичних објеката, од којих је чак пет проглашено за културно добро, те да ће Врбас, Руменка и Ловћенац добити новоизграђене модерне станичне објекте.

Градоначелник Новог Сада Милан Ђурић рекао је да је при реновирању сачувана аутентичност Железничке станице Нови Сад.

„Ово је веома важан пројекат за Нови Сад и један у низу пројеката које држава финансира у нашем граду“ – изјавио је градоначелник Новог Сада Милан Ђурић и захвалио ресорном министарству и Покрајинској влади на подршци пројектима који се реализују на територији Новог Сада.

Б. Гордић

Фото: “Инфраструктура железнице Србије”



“У Новом Саду ће бити командна соба којом ће се контролисати комплетан саобраћај између Новог Сада и Суботице. Када будемо почели да возимо од Београда до Будимпеште имаћемо мађарску царину на станицама Београд, Нови Сад и Суботица, а српску у Будимпешти, те неће бити стајања на граници”, додао је Весић.

“То значи да ће онај ко уђе овде и жели да иде за Будимпешту, овде пролазити контролу мађарске царине и полиције и возом путовати у центар Будимпеште, док ће неко ко путује из Будимпеште за Београд, српску царину пролазити у Будимпешти и неће бити стајања на граници, што и јесте суштина брзог воза”, рекао је Весић.

“Ова инвестиција је важна за нас и један од симбола града Новог Сада. Путници који долазе из Европе кажу да ово изгледа боље него њихове железничке станице. Ово постаје аеродром Новог Сада и Војводине, нама је ово нешто најважније”, рекла је

отварањем пруге до Суботице, очекује се да број буде и већи.

„Почетком јесени, када студенти крену, биће већи број студената који неће



У Бијелом Пољу

Отворена заједничка железничка станица Србије и Црне Горе

Министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Србије Горан Весић и министар саобраћаја и поморства Црне Горе Филип Радуловић отворили су, 8. јула, заједничку железничку станицу у Бијелом Пољу.

На железничкој станици у Бијелом Пољу биће само једна заједничка полицијска контрола, уз један царински поступак, што значи двоструко бржи прелазак границе.

"Веома сам срећан што сам са колегом Радуловићем отворио заједничку станицу у Бијелом Пољу, али и што смо могли да причамо о заједничким саобраћајним пројектима између две државе", рекао је Весић. Министар је указао на чињеницу да ће путници имати један царински поступак, као и обе полиције на једном месту, значи двоструко краће задржавање на граници.

"Надам се да ћемо ићи у даљу реализацију, јер има много ствари које можемо да радимо, попут фитосанитарне инспекције. Боље да радимо заједнички ствари које су добре за људе, да путују бољом, модерном пругом или путевима, да омогућимо да две земље могу да сарађују", истакао је.

Весић је указао да је највећи саобраћајни инфраструктурни пројекат две земље пруга Београд–Бар, која је грађена 1976. године.

"Нажалост, није се много улагало у њу последњих година. Ми смо у Србији реконструисали део од Ресника до Ваљева и сада у оквиру Плана раста за Западни Балкан тражили смо финансирање пројекта реконструкције пруге, дужине скоро 210 километара, од Ваљева до Врбнице. У оквиру наших пројеката које ћемо радити ова пруга је приоритет заједно са пругом између Ниша и Скопља која је брза пруга за брзине од 200 километара на час. Када будемо реконструисали тих наших 210 километара

кроз Србију и Црну Гору буде урадила свој део имаћемо потпуно реконструисану пругу Београд–Бар, што ће бити значајно за превоз робе и људи. Имаћемо брже возове и више путника. Видели смо то на брзој прузи Београд – Нови Сад, где имамо 12.000 људи који се дневно возе том пругом.



Фото: МГСИ

Када направимо добру пругу и људима дамо добре возове, онда се возе возовима", објаснио је министар.

Са црногорским колегом константовао је да ЕУ приоритет даје пругама и договорено је да у наредном периоду две земље покушају да добију што више новца за изградњу пруга, јер је то еколошки начин превоза, који има већи капацитет од друмског превоза.

Министар саобраћаја и поморства Црне Горе Филип Радуловић истакао је да је заједнички циљ што ефикаснији гранични прелаз, како би се што мање времена трошило на граници.

"Желимо да се што боље повежемо са суседним државама, у овом случају са Србијом. Ово је само још један доказ да ова

влада стоји иза железничког сектора", рекао је Радуловић и додао да ће следеће године почети реконструкција пруге од Бара до Голубоваца.

"Има простора за унапређење и инвестиције, наравно и када је реч о прузи од Београда до Бара. Имаћемо више састанака

у блиској будућности, а све у циљу да се унапреди инфраструктура између две пријатељске државе", навео је Радуловић.

Директор Сталног секретаријата Транспортне заједнице Матеј Закоњшек рекао је да Транспортна заједница са владама Црне Горе и Србије ради на унапређењу железничке инфраструктуре и смањењу времена чекања на границама у региону.

"Честитам владама Србије и Црне Горе, двојици министара, Европској комисији и Транспортној комисији на заједничкој реализацији важног пројекта. Сведоци смо да неадекватне транспортне мреже и недостатак координације озбиљно ограничавају повезаност региона. Зато решење ових питања захтева улагања у инфраструктуру и бољу сарадњу суседа", рекао је Закоњшек.

"Под једним кровом надлежне службе ће сарађивати и воз неће морати да стаје два пута. Омогућиће да теретни возови путују бар сат времена краће од луке Бар, али ће привући и више путника. Модернизација пруге од Јадранског мора до Србије и до Београда доведиће до боље повезаности луке Бар са регионом, повећати безбедност и квалитет услуга у путничком и теретном саобраћају, промовисаће железнички саобраћај као модеран вид саобраћаја", рекао је Закоњшек.

Б. Горпућ

Пет година транспортне сарадње на Западном Балкану

Повезаност, безбедност и одрживост у транспортном сектору региона

Међународна организација у области мобилности и транспорта – Транспортна заједница – 10. јула обележила је пет година од оснивања, као и формални почетак председавања Србије у Савету министара и Регионалном управном одбору Транспортне заједнице.

"Србија је лидер у региону када је реч о усвајању правних тековина Европске уније у области транспорта", изјавио је министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре Горан Весић и додао: „До краја ове године очекује се усвајање чак девет нових закона са европске агенде: Закон о безбедности железничког саобраћаја, измене и допуне више закона у области ваздушног саобраћаја, истраживања несрећа у ваздушном, водном и железничком саобраћају, али и измене и допуне Закона о путевима, као и Закон о увођењу инфраструктуре за алтернативна горива.“

Весић је рекао да нас у години пред нама очекује доста заједничког посла на повезивању региона са Европском унијом, како у заједничким пројектима у области саобраћаја, друмске, железничке и водне инфраструктуре, тако и у заједничким напорима да се реформе у процесу приступања Европској унији спроведу што брже и ефикасније.

Министар је навео да се усклађивање са европским стандардима огледа и у спровођењу инфраструктурних пројеката који, додао је, имају изражен регионални карактер и представљају физичку везу земаља региона.

"Посебно сам поносан на споразум који је Влада Србије потписала са Владом Северне Македоније о изградњи брзе пруге која ће повезати Србију и Северну Македонију, која ће повезати Београд, Ниш и Скопље и која ће омогућити да овај железнички коридор, а овом пројекту се касније прикључила и Влада Грчке, повеже Будимпешту, Нови Сад, Београд, Ниш, Скопље, Солун и Атину. Тих око 1.500 километара брзе пруге биће једна од најдужих брзих пруга у Европи, а сигурно ће значити живот за све земље региона", рекао је Весић.

"Србија је поносна што је чланица Транспортне заједнице која је добар регионални оквир за координацију и планирање саобраћајних пројеката", рекао је министар и наставио:

"Даћемо посебан допринос да покренемо нове додатне процесе и пројекте у Транспортној заједници како бисмо остварили оно што желимо, а то је да не славио десетогодишњицу као чланови Транспортне заједнице, већ да све земље региона буду чланице Европске уније", рекао је Весић.

Шеф делегације Европске уније у Србији Његова екселенција Емануел Жиофре навео је да је пре пет година потписан Уговор о оснивању Транспортне заједнице са визијом да се створи интегрисана и ефикасна транспортна мрежа.

"Данас са поносом можемо да се осврнемо на напредак који смо остварили и чврсте темеље које смо поставили за будућност", рекао је Жиофре и додао да је Транспортна заједница камен темељац подршке усаглашавању Западног Балкана са стандардима Европске уније.

"Кроз подршку усклађивања прописа и промовисање најбоље праксе направили смо значајне кораке у стварању усклађених транспортних мрежа", навео је Жиофре.

"Транспортна заједница посебно се истакла на пољу осигурања регионалне сарадње, не само између партнера на Западном Балкану

већ и између Западног Балкана и ЕУ. То је посебно очигледно имајући у виду проширење трансевропске транспортне мреже на Западни Балкан", рекао је Жиофре.



Фото: Транспортна заједница

"У последњих пет година, Западни Балкан и Транспортна заједница доживели су значајан напредак када су у питању транспорт и повезаност. Расли смо као организација, одиграли кључну улогу у помагању уговорним странама Уговора о транспортној заједници у постизању својих циљева интеграције транспорта у Европску унију кроз транспоноване релевантних стандарда ЕУ у складу са уговором, али и кроз напредак на великом инфраструктурном пројекту. Дочекали смо и три нова члана Транспортне заједнице као посматраче, Републику Молдавију, Украјину и Грузију", рекао

Сви пројекти се реализују

У иренику када је ступио на дужности министра грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, Горан Весић је заједно, како каже, „неколико европских пројеката у нашој земљи који су били на чекању, неки ири, а неки чак и иеи година“. Приликом ирвезваничне иосеије Бриселукоју је имао као министар грађевинарства, саобраћаја и инфраструктуре, у разговору са комесарима рекао је да неће у име Србије иражиити новац ни за један нови пројекат док се не иокрену иосијеијеи и иочну да се користи средстава из иосијеијеи пројеката.

"Тада смо иосијеин Жиофре и ја наиравили заједничку комисију и резултат рада ие комисије и велико иируда јесије да данас немамо ниједан пројекат Србије са Европском унијом у области ирансиориа који је на чекању. Сви пројекти се реализују, неки брже, за неке бисмо желели да буду бржи, али су сви у иоку и све ћемо завршити", иодвукао је Весић.

је директор Сталног секретаријата Транспортне заједнице Матеј Закоњшек.

"Током ових пет година Транспортна заједница постала је добро позната професионалцима у области транспорта. Постала је симбол за најбоље знање, најбоље базе података и најбоље извештаје о стању транспорта у региону, што је резултат нашег заједничког рада", закључио је Закоњшек.

Б. Горпућ

Марина Бошковић, извршна директорка Жељезничке инфраструктуре Црне Горе

Предстоје значајна улагања у железничку инфраструктуру



Жељезничку инфраструктуру Црне Горе у наредном периоду очекује реализација неколико значајних инвестиција. За неке од њих су већ урађени пројекти, док су за неке недавно одобрени кредити. О томе и о актуелностима у овој железничкој компанији разговарали смо са извршном директорком Марином Бошковић.



Пруга: Сјаница Бијело Поље њосјала је недавно заједничка њоранична сјаница са Републиком Србијом. Како је њекако њроцес уређења сјанице и њријеме за рад у новом режиму у којем ће се њоред жељезничара на сјом задашку и на сјом месћу наћи њолицјски и царински службеници Србије и Црне Горе?

Обнова станице Бијело Поље, за чију имплементацију је била задужена Управа за капиталне пројекте, а који је финансиран из грант средстава Инструмента за претприступну помоћ (ИПА), подразумевала је обнову и адаптацију станичне зграде, станичних перона, изградњу паркинга и приступне саобраћајнице. Сви предвиђени радови, чија је вредност износила око два милиона еура, одвијали су се у фазама, како би се што мање утицало на функционисање станице и ток путничког превоза. Реконструкција станице била је потребна, прије свега ради уређења и повећања функционалности самог објекта, који је, с обзиром на то да је изграђен седамдесетих година прошлог века, захтевао неодложну санацију. Онима који возом стижу у Бијело Поље први сусрет с градом управо је станична зграда, због чега је веома важно да она изгледа и функционише како грађани, али и корисници наших услуга очекују. Нова реконструисана погранична станица Бијело Поље ће значајно побољшати услове путовања за све кориснике железничког саобраћаја на плану квалитета услуга и безбедности. Скратиће се време задржавања и потребне процедуре на граничном прелазу између Црне Горе и Србије и омогућити несметан проток људи и робе. Такође, станица ће бити пример и добрих односа Црне Горе и Србије, јер ће под једним кровом сарађивати надлежне службе две земље. Ово је само један у низу пројеката који нас, уз подршку ЕУ очекују у будућем периоду. Треба истаћи и то да су запослени у Жељезничкој инфраструктури Црне Горе, радећи посвећено, доказали да имају капацитет да одговоре свим сложеним задацима и у сарадњи са међународним финансијским институцијама – ЕИБ, ЕБРД, ВБИФ, Светска банка обезбеде значајна средства за довођење железничке инфраструктуре на онај ниво који грађани и сви они који користе жељезницу заслужују.

Пруга: Недавно је ЖИЦГ одобрено неколико кредити међу којима је и онај који се односи на ремонт њрује од Бара до Голубоваца. Како најредује израда њројекта, на којим ће се још геоницама њруја извођиши рагови?

Трогодишњи предани рад менаџмента и запослених у ЖИЦГ, у сарадњи са представницима међународних финансијских институција ЕИБ, ВБИФ и ЕБРД у Црној Гори, резултирао је највећим икад додељеним грантом нашој држави у вредности од 112,6 милиона еура и истим толиким износом кредита. Добијена средства биће употребљена за реконструкцију пружног правца Голубовци–Бар (39,6 km отворене пруге), 17 km станичног колосека и 6 km ранжирних колосека. Пројектом је предвиђена реконструкција горњег строја пруге, али и замена сигнално-сигурносних уређаја, свих електровучних постројења и елемената контактне мреже. Исто тако, планирана је и санација тунела Созина и клизишта Ратац на прузи између Вирпазара и Бара.

Још један изузетно важан уговор са ЕИБ-ом потписан је недавно у износу од 80 милиона еура. Од тога је чак 40 милиона бесповратних средстава. Он ће бити употребљен за рехабилитацију 13 челичних мостова, осам тунела и 20 километара пруге на деоници Лутово–Братоножићи–Биоче. Дакле, када сагледамо све постигнуто у протеклом периоду могу рећи да смо изузетно задовољни и да су међународне финансијске институције препознале нашу визију, као и посвећеност и способност реализације и стога се налазимо у фази имплементације, модернизације и реконструкције свих комплексних система железничке инфраструктуре.

Оно што бих свакако волела да нагласим јесте и то да су током недавне посете компанији експерти Светске банке исказали пуно поверење у наш рад, истакавши да је у конкуренцији железничких друштава у региону, ЖИЦГ на високом другом мјесту по ефикасности запослених. На ту чињеницу смо много поносни, јер то довољно говори о преданости менаџмента и запослених у овом предузећу и мотивише нас да радимо још посвећеније, како би жељезница у Црној Гори добила место које заслужује.

Пруга: Са каквим се ѡренућно ѡроблемима суочаваће на ѡрену и да ли се очекује ѡријем у радни однос нових сјручњака, нарочићо у грађевинском и елекћроенерјешком секћору?

„Менаџмент ЖИЦГ је свестан да снага компаније не лежи у финансијским резултатима, нити у вредности акцијског капитала, већ у посвећености, стручности и ангажовању њених запослених.

Другачијим односом према запосленима, обезбеђивањем свих неопходних средстава, материјала и алата, као и улагањем у механизацију, омогућили смо им да много лакше обављају своје радне задатке. Оно што могу рећи је да значајан број младих људи долази и интересује се за рад у нашој компанији, где могу да се упознају са врло комплексним системима и радећи са искусним колегама стекну знања и на међународним пројектима која могу применити било где у свету. Такође, успели смо да оспособимо квалитетне и вредне кадрове у секторима за грађевинске, електротехничке и саобраћајне послове.

Стручна лица која одржавају изузетно сложене системе жељезничке инфраструктуре заслужују зараду у складу са одговорношћу коју носе, што је препознато и од стране ресорног министарства, па се надамо да ће се њихова примања побољшати, уз разумевање и подршку Владе Црне Горе.

Пруга: На мноћим елекћронским ѡорћалима све више се ѡовори о моћућој изградњи ѡрује Никшић–Чајљина која би већим делом корисћила ѡрасу некадашње ускоколосечне ѡрује на сјом ѡјо релацији. Која су Ваша сазнања о ѡоме и да ли би ѡа ѡруја била од значаја за Црну Гору?

Наша идеја је да покренемо што више пројеката и у сарадњи са међународним партнерима обезбедимо средства за ширење железничке мреже у Црној Гори. Поред наведених пројеката, један од праваца који је на високом месту у нашој агенди је правац Никшић–Чапљина, који би омогућило даљи развој саобраћаја, привреде и туризма. Жељезница, као најеколошкији вид транспорта (у циљу смањења емисије CO₂ и одрживог развоја), требало би у блиској будућности да замени друмски превоз путника и терета у озбиљној мери. Тиме ће се, свакако, смањити гужве на путевима, а скратиће се и време путовања, што ће уједно и чувати друмску инфраструктуру. Из свих тих разлога, радићемо на реализацији поменутог пружног правца.

Пруга: Каква је сарадња са "Инфрасјрукћуром жељезнице Србије" и како се она оћлега?

Сарадња је значајно унапређена у сваком сегменту, а оно што је сигурно то је да делимо исту визију. Дакле, константан рад на побољшању и модернизацији железничке инфраструктуре, уз приоритет – веће безбедности и сигурности свих учесника у саобраћају. Радује ме наставак сарадње у наредном периоду,



Марина Бошковић са сарадницима

јер је доста заједничких питања. Ту пре свега мислим на размену искустава у решавању проблема који су истоветни.

Пруга: Грађевинска механизација је од великој значаја за одржавање ѡрује и свих ѡраћешћих инфрасјрукћурних објекта и ѡсјројења. Да ли је у ѡлану набавка нових машина?

Жељезничка инфраструктура Црне Горе је крајем 2022. потписала уговор о кредиту са ЕБРД-ом на износ од 11 милиона еура, за потребе реализације пројекта набавке механизације за одржавање пруга (грађевинско и електротехничко одржавање). Потписивањем овог уговора створили су се услови за добијање савремених машина за одржавање пруга чиме ће се квалитет одржавања инфраструктуре, а истовремено и целокупан рад компаније подићи на виши ниво.

Ј. Вебер



Новe цене превоза путника у унутрашњем железничком саобраћају

Од 1. септембра скупљи превоз железницом

- Попуст на онлајн куповину карата 10 одсто
- Нови картомати на преко 20 железничких станица у Србији

Нови ценовник превоза путника у унутрашњем железничком саобраћају примењује се од 1. септембра, а уведене су и новине у начину наплаћивања, саопштено је у железничкој компанији "Србијавоз". Како наводе у овом акционарском друштву, компанија "Србијавоз" послује већ три године према важећем ценовнику превоза путника. У овом периоду дошло до значајних промена тржишних услова,

Карта куйена у возу скуља за 500 динара

За путнике који у воз уђу без карте, уз редовну цену карте биће најлађена и накнада за издавање карте у возу, у износу од 500 динара. Ова накнада неће се примењивати за путнике који путовање зајочињу на станици у којој не постоје путничке блајне и/или картомати.

пре свега су повећане цене енергената и резервних делова, па је стога и донета одлука о корекцији цена.

Иако су од 1. септембра увећане цене карата за превоз у Регио и Експрес возовима, као и у возу "Соко", "Србијавоз" је као новину увела већи попуст на онлајн куповину карата – путем мобилне апликације и вебсајта srbijavoz.rs, у висини од 10 одсто. Како наглашавају у овој компанији, већи



попуст на овакву куповину уведен је са циљем да се путници мотивишу да купују

карте унапред и користе апликације за онлајн куповину.

Примера ради, цена карте другог разреда за Регио воз на релацији Београд–Нови Сад, купљене преко мобилне апликације,



кошта 445 динара, уместо досадашњих 373 динара. Уколико се путује од Београда до Новог Сада возом "Соко", који ову релацију вози за пола сата, карта у једном смеру кошта 734 динара, док иста карта купљена преко апликације износи 661 динар. Повратна карта на истој релацији кошта 1.222 динара, а уз попуст - 1.100 динара.

Путници који Регио возом путују од Београда до Ужица карту у другом разреду

купљену преко мобилне апликације платиће 864 динара, док ће регуларна цена карте на благајнама и картоматима износити 960 динара. За повратно путовање на овој релацији, уз попуст од 20 одсто, и уз додатни попуст од 10 одсто преко мобилне апликације, треба издвојити 1.382 динара, у односу на 1.536 динара колико треба платити карту за повратно путовање, када се купује на благајнама.

Како до њоустиа од 30 одсто

Путници који желе јефтинији превоз возом за чак 30 одсто, могу остварити куйовином њвратице карте, уз њоуст од 20 одсто и онлајн куйовину са њоустом од 10 одсто.

За путовање од престонице до Ниша у једном смеру потребно је издвојити 1.080 динара, односно 1.728 динара за повратну карту купљену преко мобилне апликације. Уколико се карта купује на благајнама износи 1.200 динара, односно 1.920 динара за повратно путовање.

Од Београда до Ваљева путовање у једном смеру кошта 569 динара, повратно 910 динара преко мобилне апликације, док карата на благајни кошта 632 динара у једном смеру, односно 1.011 динара за повратно путовање.

Због повећања броја путника, а да би се избегле гужве у возовима, компанија "Србијавоз" апелује на путнике да карте купе онлајн, или на благајнама и картоматима. Од првог септембра путницима су на располагању 23 нова картомата на станицама у Србији. На тај начин путницима је олакшана куповина карата, а то ће, како се надају, смањити и све учесталију појаву да путници улазе у возове без карте.

У компанији "Србијавоз" очекују да ће се увођењем бројних новина подићи квалитет услуга у путничком саобраћају, а све у циљу побољшања комфора путника.

Љ. Богдановић

Станица Вршац

Превоз за потребе ЕПС-а најважнији

Једна од прометнијих пограничних станица у којој су смештене канцеларије "Србија Карга" налази се у Вршцу. Она припада Секцији за СТ Панчево и покрива читаво подручје Баната. Овдашњи железничари запослени у водећем националном оператеру за теретни саобраћај представљају мали, али уиграни тим који годинама постиже одличне резултате. Посматрајући податке из маја ове године, када је у питању превоз, кроз станицу Вршац пролазило је три до четири композиције "Србија Карга" на дневном нивоу.

"Мада је у првих неколико месеци текуће године остварен нешто слабији обим превоза, он је већ до краја априла драстично повећан, чиме је надокнађен заостатак у односу на исти период прошле године. Од укупног броја возова највише је оних који превозе угаљ за потребе "Електропривреде Србије", тачније српских термоелектрана. Композиције се товаре у луци Констанца у Румунији, а истовар се обавља у Вреоцима. За потребе ЕПС-а у зимском периоду превози се и мазут који долази из Румуније, а допрема се у станицу Нови Сад Ранжирна. За потребе "Железаре Смедерево", "Србија Карго" превози и топло ваљани лим за румунско тржиште. Из ове државе, за НИС Рафинерију превози се и сирова нафта, као и бензин, који се превози посебним возовима из Румуније за железничку станицу Нови Сад ранжирна. Станица Вршац отворена је за пријем и отпрему возова из Румуније

и назад свакодневно од 7 до 19 часова. Изузетак су возови са угљем за потребе "Електропривреде Србије". Они саобраћају

са шпедицијама: "Милшпед", "Унион Шпед" и "ГС Шпед". Оно што донекле оптерећује пословање јесте недостатак извршног осо-



"Србија Карго" – запослени у станици Вршац

преко нашег граничног прелаза током читавог дана и ноћи, пошто имају приоритет. Да би возови саобраћали континуирано, поред дневних служби, оформљена је и служба која обавља техничке, односно, административне послове у току ноћи", каже Жељко Митровић, шеф станице Вршац "Србија Карго".

Запослени у вршачкој испостави "Србија Карга" истичу и добру сарадњу са шпедитерима. Тренутно се промет одвија

бља. Тренутно у станици недостаје један маневриста, па када су ургентне ситуације, на замену повремено долази маневриста из Панчева. Осим тога, већ дуже време се очекује да 11. колосек у вршачкој станици буде ремотован. Он је веома важан јер се са њега може претоварати различита роба из вагона у камионе, и обратно, о чему се разговара са надлежним службама "Инфраструктуре железнице Србије".

Ј. Вебер

Деоница за контактну мрежу Нови Сад

У току изградња новог објекта

После више од четири деценије, запослени у новосадској деоници за контактну мрежу добијају нови објекат. Стара зграда деонице, саграђена почетком осамдесетих година прошлог века, налазила се у непосредној близини нове железничке станице Нови Сад. Простирала се одмах поред велике радионице ЗОП-а, коју су железничари популарно називали „Хјустон“. Радови на уклањању старог и изградњи новог објекта почели су крајем прошле године и донекле су били успорени током зимских месеци. Почетком маја и током јуна градилиште је поново живнуло, а од старог објекта сачувани су само темељи и метални стубови за колосек. На њима је већ направљена нова надградња. Након завршетка радова биће монтиран и нови колосек који ће служити за гарирање интервентних возила, односно, тешке моторне дрезине. У току су радови на зидању објекта, изradi кровне конструкције и увођењу електро, водоводних и канализационих инсталација, као и изградњи приступних пешачких и друмских саобраћајница. Радове изводи кинеска компанија „СІС" са подизвођачима.

Ј. Вебер



На прузи за велике брзине Нови Сад – Суботица

Завршни радови на електроенергетским постројењима



Запослени у Сектору за електротехничке послове били су током јула и августа ангажовани на градилишту нове пруге

"Инфраструктуре железнице Србије". На постројењима контактне мреже обављени су визуелни прегледи уз контролна

вности шеме укључивања. Изведене су и напонске пробе уз проверу реаговања заштите извода КМ, па је новоизграђена контактна мрежа стављена под напон од 25 киловолти и 50 Hz. У току су прегледи интерних техничких комисија на новоизграђеним постројењима: ЕВП "Нови Сад", ПС "Кисач", ПСН "Змајево", ЕВП "Врбас", ПС "Ловћенац", ПСН "Бачка Топола", ПС "Жедник", ЕВП "Суботица", ПС "Суботица" и ПСН "Државна граница". Након контролних прегледа контактне мреже, мерење статичких параметара комплетне пруге од станице Нови Сад до Државне границе са Републиком Мађарском, динамичких мерења контактне мреже на целој деоници од Новог Сада до Суботице, као и на деоници од Државне границе са Републиком Мађарском, стећи ће се сви услови за саобраћај електровуче на новоизграђеној брзој прузи Нови Сад – Суботица и то у пуном капацитету.

Ј. Вебер



за велике брзине Нови Сад – Суботица. У току су завршни радови на изградњи електроенергетских постројења СПЕВ (Стабилна постројења електровуче: ЕВП-електровучне подстанции, ПС-постројења за секционисање, ПСН-постројења за секционисање са неутралном секцијом и контактна мрежа). Визуелни преглед новоизграђене контактне мреже по левом и десном колосеку од Новог Сада до станице Наумовићево, као и преглед свих станичних колосека у станицама: Кисач, Степановићево, Змајево, Врбас Нова, Ловћенац, Бачка Топола и Жедник, урађен је током јула. Посао су реализовали оперативци „Инфраструктуре ЖС“ уз асистенцију извођача радова, опходњом ТМД (тешке моторне дрзине)

мерања новоизграђених возних водова, континуитета струјних кругова и испра-

При крају мерења новоиствављене контакћине мреже на целој деоници од Новог Сада до Суботице и Државне границе са Мађарском

Средином августа почела су геодетска мерења контакћине мреже на целој деоници нове пруге за велике брзине од Новог Сада преко Врбаса и Бачке Тополе до Суботице и Државне границе са Републиком Мађарском. Треће викенда у августу измерена је комплетна контакћина мрежа на пролазним колосецима од Новог Сада до Државне границе са Мађарском, а затим су обављена мерења и појединих колосека на свим станицама од Новог Сада до станице Наумовићево. У току су завршни радови на иствављању контакћине мреже на појединим колосецима у станици Суботица, након чега ће се истрити мерења тих колосека. Мерења на новој прузи реализована су мерним колима Сектора за ЕТП Инфраструктуре железнице Србије, уз праћу и стручни надзор запослених из Сектора за електроенергетске послове, извођача радова и инвеститора. Паралелно са овим мерењима ишћена је у рад електровучна подстананица у Врбасу. Након ових мерења и давања ишћивног мишљења, ишћиваће се ишћирањима дуж целе пруге.

Мокра Гора

Отворен први еко-камп

У непосредној близини музејске ускоколосечне пруге „Шарганска осмица“ отворен је први еко-камп на територији града Ужица. Ново мокрогорско излетиште под називом „Локомотива“ направљено је у оквиру пројекта прекограничне сарадње Србије и Босне и Херцеговине (‘‘Open Air Everywhere’’), а финансира га је Европска унија. Пројекат спроводи Туристичка орга-

безбедно, ушукано и удаљено од буке, што га чини идеалним за одмор. Готово измишљено за људе у транзиту, јер гости овде могу преноћити без кампинг опреме, каже за ‘‘Пругу’’ Небојша Младеновић саветник за туризам и угоститељство у ‘‘Инфраструктури железнице Србије’’. Локација одговара и бројним бициклистима, који у ‘‘најлепшем селу света’’ могу изнајми-



Небојша Младеновић, саветник за туризам и угоститељство у ‘‘Инфраструктури железнице Србије’’

ће у жеку сезоне постављати и до двадесет шатора.

‘‘Није ово само неки терен са пратећим играчкама. Наша је намера да госте што дуже задржимо, да још више посетилаца и излетника дође на ову локацију, јер поред смештајних капацитета, код нас убудуће могу и камповати’’, поручује Александра Милутиновић.

Осим поменуте атракције, до краја године у плану је и реализација пројекта - Јачање пешачког коридора у прекограничној области Србије и Федерације БиХ. Овде су већ

низација региона Западна Србија у партнерству са Развојном агенцијом Нерда из Тузле.

‘‘Мокра гора је прва локација на чијој је територији отворен еко-камп за промоцију недовољно промовисаних и мање атрактивних делова Западне Србије. Објекат се налази на локацији ‘‘Девети километар’’, поред воде, шуме и пруге у изузетном природном амбијенту. Реч је о истинској



Александра Милутиновић, управница железничког комплекса ‘‘Шарганска осмица’’

оази за љубитеље камповања и активног одмора тик до најчувеније туристичко-музејске железнице у Европи. Место је



ти опрему за камповање. ‘‘Локомотива’’ у понуди има пет шатора, одмориште, деље игралиште, роштиљ и још понешто за свакога, а објектом управља МТК Шарганска осмица.

Управница железничког комплекса, Александра Милутиновић, каже за наш лист да је новим садржајима ‘‘Шарганска осмица’’ на одређени начин употпунила своју понуду. Феноменална локација излетишта пружа одличну могућност да камп ускоро прерасте у један прави велики камп где

обележена 23 километра пешачког пута Е7, па ће у Парку природе бити постављена и четири одморишта у сарадњи са носиоцима туризма у Музејско-туристичком комплексу ‘‘Шарганска осмица’’, Парку природе Мокра Гора, и Међавнику. Еко-кампинг излетишта биће постављена у Растишту у Бајиној Башти, Борјаку у Пожеги, Алпским врелима у Косјерићу, у близини Рзава у Ариљу, у Сјеници на Пештеру, Златару и у Гостиљу на територији општине Чајетина.

Д. Милошевић

У посети службеном месту Врбница

Лагани режим вожње на станичним колосецима уз манастир Куманица

Непуних хиљаду метара од административне границе Црне Горе налази се скривени драгуљ Српске православне цркве. Иако територијално припада општини Сјеница, манастир Куманица у непосредној је близини Пријепоља и Бијелог Поља, а сама светиња смештена је у атару села Врбница. Позиција манастира својевремено се налазила на пројектованој траси пруге Београд–Бар, али је због ондашње побуне верника железнички коридор измештен неколико стотина метара према обали реке Лим. Тако је манастир остао на свом првобитном месту. Ипак, приликом изградње барског колосека, 1971. године, северна страна грађевине прилично је оштећена, што ће касније знатно отежати посао историчарима да прецизно утврде када је ова светиња заиста настала.



На путу за Врбницу

Са замеником шефа ужичке секције за саобраћајне послове, Ђорђе Миличићем (55) кренули смо последњег јулског петка ка Врбници, најудаљенијем службеном месту српских железница на међународном железничком коридору за јужни Јадран.



Будући да је манастир Куманица посвећен Светом архистратигу Гаврилу који се сваког 25. јула најалује празничним бденијем, а на дан славе (26. јула) обележава и Божанском литургијом свештенослужитеља Милешевске епархије у присуству великог броја верника на скућеном простору, увек је овде присутан и неко од руководиоца надлежне Секције за СП. Режим лагане вожње од улазне до излазне скретнице у граничној станици Врбница, на снази је већ од поподневних часова 25. јула, па све до сутрадан у 18 сати, када се и манастирски сабор званично завршава. Отуда је појачани надзор овог службеног места током готово двадесетчетворочасовне светковине, про-

цедуром утврђена обавеза за наше колеге из Ужице. Док се лагано пењемо на златиборску висораван и службеним возилом „Инфраструктуре ЖС“ настављамо даље ка Новој Вароши и Пријепољу, колега Миличић нам детаљно појашњава ситуацију која нас ускоро очекује на терену. Он усталом најбоље зна како изгледа када се

преко хиљаду људи нађе у кругу од две стотине метара, па још „стешњених“ између манастирске порте, станичних колосека и потпорног зида. Последњих двадесет и више година, редовно (каже) обилази ову железничку испостава, удаљену неких осам стотина метара од црногорске границе. За тамошњи народ, сабор у Врбници је много више од храмовне славе. Након бдења у порти манастира увек следи и културно-уметнички програм, а затим се весеље наставља под бројним шатрама које су постављене, буквално, једна до друге уз барски колосек. Управо то и јесте кључни разлог појачаног надзора станице, јер осим режима лагане вожње за све возове

у поменутом „календарском прозору“, обавезно је и присуство шефа службеног места Врбница. Он, такође, мора помно пратити рад својих дежурних отправника, покаткада и лично, пиштаљком упозоравати људе да се склоне са перона.

„Имао сам баш прошлог лета ситуацију да сам морао подизати жену са станичног колосека. Вероватно је у оном метежу који прати манастирску славу изгубила равнотежу, па је пала свом дужином преко туцаника, једва минут пре него што ће наићи ноћни „Барац“. Мали је простор између станичне зграде, манастира и клисуре Лима, па народ често не зна куд ће после празничног бдења. Шатре са живом музиком се испуне „очас посла“, а остали онда поседају на оне перонске панеле, често и на сам колосек. Мораш „са четворо очију“ да пратиш шта се у свакој секунди догађа испред станице све док се та гунгула коначно не разиђе. Мотају се људи поред колосека и када прође литургија. Дан Светог Гаврила за житеље сјеничких села уз барски коридор, најважнији је догађај у години“, каже за „Пругу“ заменик шефа Секције за СП Ужице.

И новинар „Пруге“ у појачаном надзору

Након два сата пријатне вожње кроз прелепе златиборске и златарске пејзаже, стижемо до граничног прелаза Гостун. Мада колона аутомобила испред нас није претерано дугачка, колега Миличић изводи рутински маневар. Лагано обилазимо десетак возила у реду и на тек отвореној царинској контроли, по скраћеној процедури, улазимо накратко у Црну Гору као службена лица српских железница. Настављамо пар километара



Ђорђе Миличић, заменик шефа секције за СП Ужице

према граничном прелазу Добраково и на отприлике пола пута скрећемо лево преко уског бетонског моста изнад реке Лим. Поново смо на територији Републике Србије. Асфалтним путем крећемо се благом узбрдицом, пролазимо испод надвожњака и само минут касније већ смо испред станице Врбница. Дочекује нас дежурни отправник возова Борис Сикирић (28) и „с ногу“ рапортира о тренутној локацији која нас својом невероватном природом осваја моментално. Удаљени смо тачно 15 километара од Бијелог Поља и неких 13 километара од Бродарева. До Сјенице нема више од 40 километара и тај путни правац је, кажу, најстрмији. Путем према манастиру Куманица са пештерске висоравни овде долазе само мештани из околних ретко насељених села. Предели изузетне лепоте остали су, из неког разлога, потпуно непознати људима са стране. Осим локалаца ретко ко може чак и наслутити божанство овдашње природе, а камоли знати за најлепши видиковоца са величанственим погледом на кањон Лима, Јадранску магистралу и пругу Београд–Бар. Док испијамо јутарњу кафу са колегама из ужичке секције у граничној станици на крајњем југозападу

ном не већом од 30 km/h, уз обавезу дежурних лица „Инфраструктуре ЖС“ да сигналним знаком „пази“ и употребом пиштаљке правовремено упозоравају људе на опасност.

Како се некада радило и путовало...

Најистуренија испостава српских железница на барској прузи одувек је имала статус поседнуте станице. Тако је и данас, с тим да је од јула месеца ове године Врбница добила додатно на значају, пошто је Бијело Поље у међувремену постало заједничка гранична станица.

„Било је периода када су у Врбници радила само тројица отправника, па смо овде слали људе из станице Пријепоље теретна у замену. Сада их имамо четворицу, укљу-

Сјеница Врбница

Пруга Београд – Бар је, уз њо време ивршених шесћорова, ирви је ирвом у службеном „Плавом возу“ иуиовао Јосип Броз Тито. Редован саобраћај кроз сјеницу у Врбници оићочео је 30. маја 1976. године. На самом изласку из сјенице која се сасиоји из шри сјенична колосека, ирвија у ирвицу Бродарева ирролази једним од 254 шунела, колико их је на чииавај железничкој шраси од српске иресионице до Луке Бар.

чујући шефа станице. Врло брзо ће у Врбници стићи још један извршилац приправник, па ћемо коначно имати заокружени турнус. За шефа станице тада ће важити само осмочасовно радно време“, реферише за „Пругу“ други саобраћајца ужичке секције, Ђорђе Миличић.



ка народног сабора, који су током читаве ноћи газили по туцанику, праговима и станичним шинама. Од улазне до излазне скретнице сви возови кретали су се брзи-

Иако регио возови из престонице већ неко време саобраћају само до Пријепоља, ствари би се и на том плану ускоро могле променити, сматра колега из града на

Ђетињи. Путujući свет из Бијелог Поља и околине одувек је био упућен на Београд и друге српске градове дуж барске пруге. Јавна је тајна да су бјелопољски таксисти својевремено највише посла имали управо на путном правцу између црногорског регионалног центра и села Врбнице. Ра-здаљина од 15 километара никада није

Манасџирске зграде

Током прошлих векова манасџир Куманица је рушен и обновљан. Пројекат за једну од обнова цркве урадио је 1926. године академик Александар Дероко. Према његовим подацима из 1934. године, а на основу његове која је пронађена у његовом делу манасџира, црква је израђена крајем 16. и почетком 17. века. Дуго времена је био разрушен и најуништен, а последњу озбиљну реконструкцију имао је 1980. године. Обновљен је и коначно освештан 12. новембра 2000. године.

представљала озбиљнији проблем за житељске црногорских села која гравитирају ка прузи. Људи би се најчешће таксијем пребацивали до Врбнице, а потом би настављали пут ка Ужицу, Ваљево или би у Пожеги преседали за возове према Чачку, Краљеви и Крагујевцу. „Уколико би „Србијавоз“ евентуално успоставио редовну регио линију до Врбнице, читав овај гранични појас поново би оживео. Било би то сигурно посла и за нашег (путничког) оператера и за локалне таксисте“, убеђен је Миличић.

Место у којем се возови не заустављају

Мада је станица непрекидно поседнута 24 сата, возови се у њој годинама не заустављају.

„Све до 2015. године, док смо пословали као јединствена фирма, око реда возње смо се на заједничким састанцима питали и ми из Саобраћаја и колеге из Вуче, ТКС-а. Касније је то преузела компанија „Србијавоз“ која се, претпостављам, руководила финансијским параметрима (бројем продатих карата, итд.)“, образлаже актуелни проблем из саобраћајне визуре саговорник „Пруге“.

Линије према Врбници постепено су укидане, па се данас у овој станици не зауставља чак ни популарни „Барац“ (међународни воз на линији Београд–Бар). Путници из околних села морају се, фактички, властитим возилима пребацивати до Бијелог Поља или Пријепоља како би даље путовање наставили железницом. Пружни саобраћај између ова два града дуго времена се одвијао без иједног међустаничног укрштања. Уколико би, примера ради, воз из Бијелог Поља кренуо према Пријепољу,

овај други би чекао у пријепољској станици све док композиција из Црне Горе не би ушла на слободан колосек у Пријепољу. Идентичан концепт железничког трансфера важио је и у супротном правцу, што је знатно успоравало превоз путника и промет робе на важном међународном коридору. Ипак, успостављањем службеног места Бијело Поље за заједничку граничну станицу (8. јула 2024. године), укрштања се поново изводе у станицама Лучице, Бродарево, али и у самој Врбници. Изузетак се, у случају Врбнице, прави једино на Дан Светог архидјера Гаврила (25/26. јул).



„Ја сам, ето, јутрос стигао у смену око 8 часова, па ће ми овај црквени празник, после дужег времена вероватно протећи без озбиљнијег стреса. Народ ће се одмах након литургије полако разилазити кућама, али ћемо ми без обзира на ситуацију, режим лагане возње држати све до касних поподневних сати. Највећи проблем нам је вече и рана зора који претходе манастирској

Општински сасијав у њеном капацитету

Скоро сви извршиоци (5) у овој железничкој станици морају до радног месеца иушовајши сати и више времена. Наравно, под условом да нема дужег задржавања на граничном прелазу Госпун. Осим шефа станице Јовице Дучића и шека његовог младог приправника Стефана Рековића (обојица долазе из Пријепоља), два општинска ушунис сџижу директно из Прибоја, док најсџијарији колега Тодор Леловић има најлакши задатак њошњо до њосла долази из суседној (бијелойољској) села.

слави. Тада се овде сјати толико света да је станичне колосеке, у неким моментима, немогуће детектовати. Док траје та ноћна теревенка под шатрама, немаш времена, буквално, ни за тоалет. Нон-стоп пратишта се дешава на прузи, без обзира на то што саобраћај овде ни изблиза није густ као пре неких двадесет и кусур година“, каже за наш часопис дежурни отправник Борис Сикирић.

„Некада је овде, причају стари отправници, пролазило и по тридесет возова за ноћ. Једва су од силних укрштаја успевали да пунте локалну линију према Београду по важећем реду возње. Данас је друго

време. Да нема теретних композиција које повремено пролазе кроз станицу, све би се фактички свело на та два „Барац“ која између 4 и 5 сати ујутру протутње кроз Врбницу. Један у правцу Земуна и Новог Сада, други ка Бару“, рече пред управо најављени долазак воза из правца Пријепоља колега Сикирић и са шапком на глави одкорача до првог станичног колосека да отпоздрави машиновођи дугачког теретњака. Неколико тренутака касније, колега из ужичке вуче пристиже на станични колосек (брзином од 30 km/h) и маше нам руком из управљачнице.

Природа за памћење

Напуштамо станицу усред врелог јулског дана, покушавајући да ухватимо бар трачак небеске светлости којим одише овај крајолик са бајковито ушуканим манастиром изнад окомите литице Лима. Док моћни врбнички висови ишчезавају пред нашим очима у безазленом „летњем моду“, мента-

лно се припремамо за нову посету овом чаробном селу. Пут је зими, кажу мештани, често завејан и непроходан за моторна возила на правцу Сјеница–Тријебине–Врбница, па ћемо по свој прилици, морати поново истим друмом. Штета, јер кажу да никољданско путовање од Сјенице до манастира Куманица путнику намернику остаје вечно у памћењу. Посматрати залазак зимског сунца на Пештеру велика је привилегија, кажу они који су искусили магичну енергију ове висоравни. Сасвим довољан разлог да се са колегама из Врбнице сретнемо бар још једном до краја године.

А. Ранковић

ПРИЧЕ ИЗ УПРАВЉАЧНИЦЕ

Петар Милановић, машиновођа у Секцији за вучу Ужице

Најмлађи техничар вуче јужно од Ресника



Професионални ангажман Петра Милановића (21), најмлађег машиновође на барској прузи, тешко је схватљив за већину његових другара са којима је растао на ужичкој калдрми. Писку локомотиве радио се, каже, више него звуку очеве тамбуре. Железничка станица била му је, такође, испред зграде, па не чуди што је због своје опсесије возовима као клинац више времена проводио на станичним перонима него на спортским игралиштима уз Ђетињу. Када из основне школе бежиш возом у Пожегу сматрајући да су најважнија дешавања баш у тамошњем железничком чвору, јасно је да ћеш пре или касније завршити у плавој униформи.

„Виђали су ме људи, док сам још био дете, како стојим поред станичних скретница и сатима пиљим у теретне локомотиве. Мајка ме је у неколико наврата одвлачила са пруге чудећи се мојој необичној страсти. Никако јој, као инжењеру пољопривреде, није било јасно откуда ми „жица“ за браншу са којом нико у фамилији није имао додира. Отац ми је музичар, сестра се бави истим послом. Не знам, заиста. Биће да сам повукао на даљег стрица (у трећем колену). Тај, иначе, ради на одржавању телекомуникација у деоници ТТ Пожега“, прича за наш лист машиновођа Петар Милановић док седимо у кафеу тик до станичне зграде.

По завршеној основној школи уписује смер „Техничар вуче“ у београдском ЖТШ-у. За матурски испит изабрао је тему „Информациона технологија рада“. На бриљантној одбрани матуре честитали су му не само професори већ и школски другови који су уживали у Периним бритким одговорима и завидној ораторској вештини. Компанија „Србијавоз“ примила га је у своје редове на јесен 2022. године, а годину дана касније већ је био у управљачници једнопоседа на локомотивама серије 413, 441, 461. Било како било, од колеге Петра Милановића млађег машиновође на потезу од Ресника до Бијелог Поља (у овом тренутку) нема. Колеге га хвале, кажу да је прилично рутинан за некога ко је у кабини „Швеђанке“ једва неколико месеци. С обзиром на то да „Штадлеровим“ гарнитурата управа најчешће у правцу Београда, или оде на другу страну до Прије-

поља, па се локомотивом (касно ноћу) враћа у Ужице, рекло би се да барску пругу јако добро познаје.

„Људи генерално, то је неки мој утисак, све мање пазе на путним прелазима у равничарском делу колосека. Од Ресника до Ваљева, таквих друмско/пружних прелаза има укупно двадесет и осам. Највеће главобоље задају нам несавесни возачи путничких возила на дивљим прелазима између Беле Реке и Вреоца. Кренуо сам пре непуних месеца дана регио возом из Београда ка Ваљево. На дивљем прелазу, негде код Степојева, као да сада гледам ту ситуацију, излази „Ренов сенік“ право на пругу. Буквално, као да прелази преко моста. Када сам спазио ауто, био је једва 50 метара удаљен од мене. Кретао сам се према њему брзином од 90 km/h. Починем да свирам, заводим кочење моментално и својим очима не верујем шта гледам. А гледам у ужас! У колима седе три мушкарца без панике на лицу, као да су насред макадамског пута. У последњем тренутку, сва тројица ме тупо погледаше и тог секунда, возач нагло даје гас. Измичу ми скоро испред носа, а затим „мртви хладни“ настављају даље и на идентичан начин прелазе преко индустријског (ТЕНТ-овог) колосека. Налет је само пуким чудом избегнут, али њих то (видим) уопште не дотиче. Да су бар климнули главом или ми се обратили неким извињавајућим гестом. Вулгарном мимиком још ми дадоше до знања да их саобраћајни прописи уопште не дотичу,

сликовито портретише актере немилог догађаја Пера Милановић, признајући да се због доживљеног стреса није сабрао у глави све до Вреоца.

Ситуације са дивљим животињама које се „право ниоткуда“ створе на прузи, одавно је престао да броји. Већа је вероватноћа, каже, налетети на срну или лане дуж златиборског пружног коридора, него на случајног љубитеља природе док одсутно корача по туцанику. Деоницу од станице Ужице теретна до Раче препешачио је у тинејџерском периоду са друговима у једном цугу. Кроз златиборски тунел искорачао је бар два пута из чисте знатижеље и то пре него што је уопште сео у управљачницу.

„Кренули смо пролетос ка Бијелом Пољу из Ужица. После сат и по времена, у близини Прибојске бање примећујем да нешто дими из точка возне локомотиве. Запалио ми се лежај, па одмах свирам пет пута кратко (сигнални знак „опасно – кочи“). Точак је био толико усијан да сам помислио, мора да у њему има бар 500 Целзијусових степени. Стајали смо читаву ноћ на отвореној прузи, док коначно нису дошли из Секције по нас и санитари хаварију“, евоцира свеже успомене са барског коридора млади колега из „Србијавоза“, а већ следећег тренутка жустро креће ка станичном перону да преузме „Румунку“ (461). Јавили му управо из „Вуче“ да машину одмах потера према Севојну.

А. Ранковић



Младен Павловић, ТК диспечер у Телекоманди Пожега

Ветеран железничког саобраћаја

Легендарног креманског диспечера Младена Млађу Павловића (59) затичемо испред командног пулта ТК центра у Пожеги. Ауторитативним тоном саопштава дежурном отправнику возова у станици Лајковац важне сервисне информације, док ми посматрамо зелене и беле лампиче на огромном светлећем панелу и слушамо телефонски разговор мало разумљив људима ван струке. Комплетан железнички саобраћај дуж 287 километара барског колосека од Ресника до Врбнице, визуелно прате четворица ТК диспечера током дванаесточасовне радне смене. Двојица истовремено регулишу саобраћај на пружној деоници од Ресника до Врбнице, док друга двојица исти посао раде на потезу од Пожеге до Врбнице. Поред њих увек је присутан и СС диспечер коме се пријављују детектоване сметње, након чега СС механичари излазе на терен и отклањају хаварију у најкраћем року. Популарни Млађа, овога јутра прати „Линију 1 (север)“. Искакања из редовног саобраћаја, каже, није било од како је преузео смену. Када је „густо“ све ово функционише на потпуно другачијем принципу. Један диспечер се јавља на телефон и „црта графикон“, док други командује отправницима у поседнутим станицама или у директној комуникацији са машиновођама изналази права решења.

„Зелене лампиче које светле на великом панелу заправо су непосредне станице којима ми овде у телекоманди управљамо. То што нпр. ова лампича која означава станицу Словац, тренутно „не светли“, мада је реч о непосредном службеном месту – не зна-

чником Павловић, доајен пружног саобраћаја у овом делу Србије.

Без обзира на то што у овако сложеном оперативном систему свако зна свој задатак по строго систематизованој шеми послова, железничари пожешког ТК центра рећи ће вам, готово, у глас да је управо Младен Млађа Павловић централна фигура њиховог двадесетпеточланог тима. Како се овај шармантни Креманац без фамилијарне традиције унутар компаније, изборио за тако ласкав статус међу колегама, јасно вам је чим видите лакоћу којом организује саобраћај у лежерној канцеларијској атмосфери.

„Нико у Павловићима са железницом није имао додира пре мене, а како ствари стоје, тако ће остати и после мене. Рано сам остао без оца. Трагично је настрадао на Тари радећи као грађевински пословођа. Велико је питање чиме бих се данас уопште бавио да ме мајка у неком тренутку није почела убеђивати да наставим школовање у ЖОЦ-у. Таман сам завршио други разред заједничких основа у Ужичкој гимназији, када сам коначно преломио да са најбољим другом улишем смер „Саобраћајно-транспортни техничар“, сећа се своје прве престоничке јесени ТК диспечер Павловић и накратко прекида разговор како би машиновођи у Ластри саопштио разлог због којег чека на излазну скретници дужине од три минута.

У српским железницама је од 9. јула 1984. године. Након шестомесечног приправничког стажа у станици Ужице теретна и положене ауторизације, добија распоред



ритму. Враћати се сваког дана из Беле Реке у Кремну након смене, еееј?? Можете ли ви то да разумете?! Са осамнаест, деветнаест година, човеку ваљда ништа није тешко. Некако ти још буде и нормално да по изласку из дванаесточасовног турнуса седнеш у воз и кренеш назад у Ужице. Одатле, најчешће „стопом“ или аутобусом, ако ти се посрећи да ухватиш неку линију за Вишеград. И ето те кући око поноћи. Кад' ујутру устанеш, знаш да те поново чека ноћна смена. Ма да је та ноћна смена бар у станици Севојно, па још и некако. Чим ручаш, ваља одмах поћи, јер док се прво догегаш до Ужица, па возом даље до Барајева, оде ти цео дан“, каже за „Пругу“ колега Млађа Павловић који и данас, у шездесетој години живота, до радног места користи два превоза.

Прекомандом на отправничко место у Пожеги, 1988. године, окончане су и транспортне муке нашег саговорника. Са лепим радним искуством, стигао је право у саобраћајну кошницу. Тешко је тада било пронаћи бољу средину за једног железничара од ранжирне станице на реци Скрапеж, уколико си заиста био решен да упознаш овај занат до танчина.

„Кроз Пожегу је крајем 80-их година пролазило и по шездесет возова за једну ноћ. У станици је била кружна маневарка која је опслуживала околне станице Косјерић, Драгачево, Ужице, па чак и Ваљево. Да не говорим тек о брзим возовима. Сва три воза (новосадски, београдски и ауто-воз), ишла су у пару са још једним иза. Основни воз, па још један, колоквијално смо их називали

„подељени“. Било је пуно и деоничких возова са најразличитијим теретом. Стигне нпр. композиција из Макиша са 17, 18 товарних вагона, у којима је спакована сва могућа роба за распоредни одсек Пожега (Чачак, Ужице, Краљево, Пријепоље, итд). Онда ми правимо 17, 18 „одбачаја“ (један по један) и тако све до јутра“, приповеда са сетом у гласу најiskusнији ТК диспечер јужно од престонице.

Искусио је Млађа апсолутно све што се могло искусити на позицији отправника возова. Био је у пуној животној снази када се крагујевачки „Југо“, под крај 80-их година прошлог века, у ранжирној станици Пожега отпрамао ка Луци Бар, а одатле бродовима извозио у САД. Дугачке теретне композиције са свеже произведеним „Заставиним“ аутомобилима биле су тада у рангу брзих возова и оне су морале пролазити кроз Пожегу без задржавања. Колико су ондашњи железничари били утренирани за најразличитије интервенције, тема је о којој често и радо полемишу хроничари „златне ере“ југословенских пруга. Један од људи чија реч дефинитивно има тежину у еснафу, свакако је Младен Павловић.

Бесјекорна каријера

За шридесет година рада у телекоманди, колега Павловић није имао ванредних догађаја којима су директно или индиректно „кумовали“ његови диспечери. На ову чињеницу је, каже, најоноснији. Чишаву каријеру провео је на једној од најзахтевнијих њуја у овом делу Европe, што довољно говори о експертској професионалности у Пожеги.

„Стизала би теретна гарнитура с адизелком из Краљева, а одмах до ње и службена кола за пратиоца. Без обзира на статус воза, ми смо у Пожеги имали ту једну обавезну манипулацију. Дизелком би „протурали“ службена кола и качили је на електричну локомотиву, како би воз могао даље пругом према Луци Бар. Ову операцију изводили смо рутински, за свега петнаест минута“, сећа се колега из „Инфраструктуре“.

Отварањем ТК центра у Пожеги, Младен прелази на ново радно место, удаљено једва тридесет метара од улаза у станичну зграду. Претходно је, вели, одрадио оних петнаест обавезних смена на телекоманди у Макишу. То је и данас услов који важи за отправнике возова заинтересоване за диспечерски посао. Испит за ТК диспечера положио је одмах по повратку у тек отворени ТК центар великог саобраћајног чворишта западне Србије.

„Знање које сам у овом послу стекао пре тридесет година у Макишу, несеквично преносим млађим колегама до данашњег

дана. Од некадашње прве петорке ТК диспечера у Пожеги, која је овде стартовала у септембру 1994. године, активни смо само колега Влада и ја. Један ТК диспечер је преминуо, а двојица су отишла у пензију. На почетку смо сви седели у једној просторији и „цртали графикон“. Касније смо, како су људи пристизали, најпре инсталирали „Линију 1 (север)“ да би телекомандом могли регулисати саобраћај на потезу од Ресника до Пожеге. Након неког времена поставили смо и „Линију 2 (југ)“ од Пожеге до Врбнице и тиме, практично, покрили читаву дужину барског коридора на територији Србије“, прича за „Пругу“ харизматични Креманац док телефони у ТК центру непрестано звоне.

Са осавремењивањем телекоманде гашена су и службена места јужно од Београда. Упоредо је, нажалост, текао и природни одлив кадрова. Стари отправници су одлазили у пензију, а нови нису примани у радни однос читаву деценију.

„Много је овде непреспаваних ноћи. У време НАТО агресије, комплетан саобраћај на барској прузи организован је из ове једне просторије. Морали смо, сећам се, под бомбама да кријемо цистерне са горивом у златиборском тунелу. Било их је покаткада и две стотине испод земље. У Сушици били држали локомотиве, а у тунелу према Брањешком пољу расклопљене авионе са аеродрома Поникве“, прича за наш лист живи сведок кошмарних дешавања од пре четврт века и напомиње да су током 78 дана непрекидних ваздушних напада, пожешки ТК диспечери били на радним местима, свесно ризикујући животе за компанију.

Иако није најстарији у телекоманди, када следећег лета оде у заслужену пензију имаће далеко највише радног стажа (45 година) међу активним ТК диспечерима. Материју

држи у малом прсту, па најсложеније саобраћајне ситуације решава за тили час. У то смо се и лично уверили пред крај разговора када је, без најаве, прекинуто нападање електричном енергијом читавог објекта. Са нестварном визуелизацијом саобраћаја



у реалном времену, стигао је још и да се насмеје свеже испричаном вицу. Чврсто нас уверава да све возове који се тренутно налазе на прузи „држи у глави“ и да му струја (за сада) није потребна. У Белој Реци, тренутно му је један БГ воз који се ионако мора јавити пре него што настави кретање. У Слоvcу је, који минут раније, укрстио возове. Један је отишао ка Лајковцу, а други кренуо према Дивцима. Ту је, додуше, и брзи воз који само што није стигао у Пожегу. „Ма ништа нарочито, а понајмање ванредно“, рече спокојно на вратима ТК центра и стисну нам руку за срећан пут.

А. Ранковић



Телекомандни центар "Пожега"



ВОЗОМ ПО СРБИЈИ

Банатски Карловац

Банатски бисер Делиблатске пешчаре

Путујући возом од Београда до Вршца, кроз питому банатску равницу, негде на половини пута стижемо до Банатског Карловца. Ова лепа варош налази се у централном делу јужног Баната, „ушушкана“ више од два века на ободу Делиблатске пешчаре. Место је неколико пута мењало име да би данашњи назив добило 1926. године. Изградњом пруге Вршац–Ковин у

касније продужен све до Панчева, чиме је тадашњи Карлсдорф био повезан са скоро свим крајевима моћне Аустроугарске монархије. Након Првог светског рата, Банатски Карловац улази у састав Краљевине Срба, Хрвата и Словенаца, а потом и Краљевине Југославије. Иако је историја ове вароши дуга тек нешто више од две стотине година, многе радионице и ма-



Храм светих апостола Петра и Павла

децембру 1894. године, железница је стигла у овај део Баната. Колосек је две године

нуфактуре углавном су биле основане у другој половини 19. века. Карловац је



Споменика војводи Петру Бојовићу

имао једну од најбољих циглана не само у јужном Банату већ и шире. Жито, поврће, воће и грожђе су због близине Делиблатске пешчаре и начина узгајања имали висок квалитет и били су веома тражени на тржишту. Место је у другој половини 19. века добило средњи суд, нову градску кућу, апотеку, штедионицу, здравствену станицу. Од свега наведеног, остала је данас само пољопривреда и једно мање постројење за снабдевање земним гасом.

Култура

У склопу Центра за културу сваке године се организују манифестације „Дани Милоша Црњанског“, „Дани Зоре Петровић“, „Јесењи песнички маратон“ у предивном природном амбијенту стогодишње шуме. Познато излетиште „Девојачки бунар“ у Делиблатској пешчари налази се на свега осам километара од Банатског Карловца. На овом излетишту је до пре извесног времена радио и Горански



Центар Банатског Карловца

дом, у чијој се непосредној близини налази отворени олимпијски базен са минералном топлим водом. Од јуна месеца ове године у близини поменутог локалитета отворен је један од највећих аква паркова у Србији.



Дечје игралиште у градском парку

Гастрономија

Банатски Карловац има неколико ресторана домаће кухиње у којима се нуде домаћи специјалитети, а свакако треба пробати домаће печење са ражња и ловачки гулаш који се спрема од дивљачи из Делиблатске пешчаре. На излетишту Девојачки бунар такође има неколико

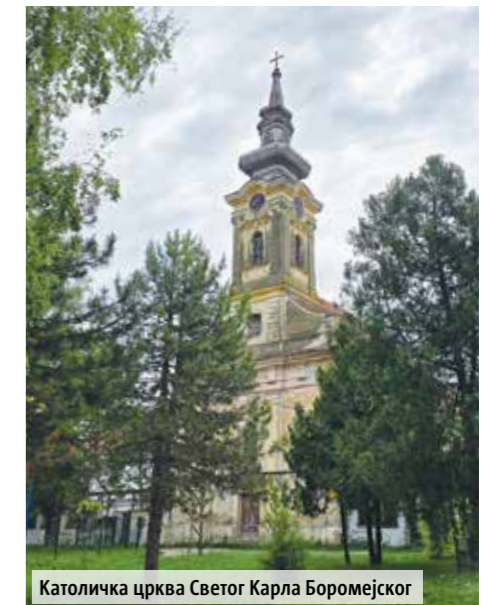
ресторана који су познати по својим специјалитетима, али и по домаћој ракији и вину које се праве у самој пешчари. Занимљиво је истаћи да је после Другог светског рата у Девојачки бунар доведено



Споменик српским јунацима погинулим у револуцији 1848. године

тридесетак породица из руралних крајева Златибора. Неколико њих су шездесетих година прошлог века дошли на идеју да се

баве угоститељством и са пуним правом се може рећи да се они сматрају пионирима туризма и угоститељства на овом излетишту. Неки од њихових потомака и данас се успешно баве овим послом.



Католичка црква Светог Карла Боромејског

Руски дизел-моторни возови

Средином 2012. године јужнобанатски железничари су захваљујући свом преданом раду и добром одржавању вршачке пруге имали прилику да добију прве две нове руске дизел-моторне гарнитуре у Србији. Ти возови су донели праву ренесансу у овај део Баната. Између Вршца, Панчева, Београда и Земунa у току дана по важећем Реду возње саобраћа чак шест пари путничких возова. Занимљиво је да осим Вршца, Панчева и Београда управо Банатски Карловац има највећи број путника. Многи од њих су запослени у Вршцу, Панчеву, Београду и имају месечне карте. Такође, велики је број ђака и студената, нарочито у дане викенда, када се у вечерњим поласцима практично стоји на „једној нози“.

J. Вебер



Железничка станица Банатски Карловац

Завод за здравствену заштиту радника "Железнице Србије"

Савременим апаратима до прецизне дијагнозе

У савременој медицини, чак 70% клиничких одлука заснива се на резултатима лабораторијских тестирања. Тако је и у Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“, где за већину пацијената пут ка дијагнози и лечењу почиње доласком у Биохемијско-хематолошку лабораторију.

„Наша лабораторија ради велики број различитих анализа крви и урина које, ако су правилно индиковане, могу бити од изузетне користи ординирајућем лекару у пружању најбољег могућег медицинског третмана пацијентима. На лабораторијско тестирање пацијент може бити упућен из више разлога: у циљу



Рад на савременом апарату

дијагностике и праћења болести, ради провере здравственог стања и процене фактора ризика код здравих људи, или ради сагледавања здравственог статуса приликом запошљавања на поједина радна места, односно за обављање одређених делатности“, објашњава др сц. мед. Вера Лукић, специјалиста клиничке биохемије и начелник Одељења за лабораторијска испитивања у Заводу.

Како истиче наша саговорница, менаџмент Завода увек је настојао да Биохемијско-хематолошка лабораторија буде адекватно опремљена савременим анализаторима водних светских произвођача.

„Ове године смо у лабораторији остварили два значајна технолошка унапређења. Инсталиран је урински анализатор Cobas 6500. Овај уређај омогућио је прелазак са ручних метода на попуто аутоматизовану

анализу урина, како физичко-хемијског, тако и микроскопског дела прегледа. Аутоматизација аналитичког процеса представља крупан искорак у унапређењу квалитета рада, јер гарантује брзину, тачност и репродукцибилност које се мануелним методама не могу постићи. Такође, заменили смо биохемијски и имунохемијски анализатор. Новоинсталирани Alinity ci, пре-

Заказивање шермина

Након што пацијент добије упућ за лабораторију (било електронски или њавирни), неопходно је да закаже вађење крви. Заказивање се може обавити сваким радним даном, од понедељка до петка, у интервалу од 10.00 до 13.00 часова. Издавање резултата у електронској форми је исто дана када је крв извађена, док се штампани резултати могу доћи било кој наредној радној дана од 12.00 до 13.30 сати.

дставља модеран интегрисани систем велике проточне моћи, на коме је из једне епрувете могуће урадити велики број како биохемијских тако и имунохемијских тестова за пацијента“, објашњава др Лукић.

Оно чему је особље Биохемијско-хематолошке лабораторије Завода одувек било посвећено јесте стриктна контрола квалитета рада, што је уједно гарант поузданости и тачност издатих резултата. Сви сегменти лабораторијске аналитике су под сталном контролом квалитета, како унутрашњом, тако и спољашњом. Треба имати у виду да је лабораторија у Заводу истовремено и наставна база за

Припрема пацијента

Како би добијени резултати били што веродостојнији неопходно је да се пацијент адекватно припреми за долазак у лабораторију. Крв се вади ујутро између 7 и 9 часова, на празан стомак, тј. након ноћног спавања. То значи да пацијент 12 сати пре вађења крви не треба да једе ништа, док је од ње дозвољена само чиста вода. Такође је пожељно да се 24 сати пре вађења крви пацијент не излаже интензивној физичкој активности. Упућ за лабораторију често садржи и захтев за рутинску анализу урина. У ту сврху потребно је да пацијент у лабораторију донесе први јутарњи урин у једнократној пластичној чашици куљеној у амблаци. Уколико је пацијент упућен на тест на окултну крварење у столицу, у лабораторију доноси узорак столице у пластичној посуду за коирокултуру која се, иакође, куљује у амблаци. У једном дану може се предати само један узорак столице.

специјалистичку наставу из биохемије Медицинског и Фармацеутског факултета Универзитета у Београду.

„У Биохемијско-хематолошкој лабораторији Завода могуће је урадити све стандардне анализе крви и урина које су



Др Вера Лукић

признате од стране РФЗО-а на примарном нивоу здравствене заштите (комплетну крвну слику, преглед урина, анализе које се односе на метаболизам шећера, показатеље бубрежне функције, липидни статус, ензиме јетре, електролите, маркере запаљења) и бројне друге анализе. Када су у питању анализе које се односе на коагулацију крви, треба рећи да пацијенти о трошку РФЗО-а могу у нашој лабораторији урадити и анализу Д-димера, уколико им то лекар индикује“, каже др Лукић.

Оно што разликује лабораторију Завода у односу на друге установе примарног нивоа здравствене заштите то је да се пацијентима



Урински анализатор COBAS 6500

овде пружају и неке ванстандардне услуге. Како објашњава саговорница Пруге, наведене услуге пацијент плаћа према комерцијалном ценовнику Завода, али тиме добија комфор да без одласка у другу установу и без потребе за новим вађењем крви, добије додатне анализе.

„Код нас пацијенти могу урадити хормоне и антитела штитасте жлезде, феритин који је поуздан показатељ резерви гвожђа у организму, као и витамин Д који је недостатак данас широко распрострањен у општој популацији. Радимо

и туморске маркере, међу њима и ПСА чије се одређивање препоручује свим мушкарцима старијим од 50 година у циљу раног откривања тумора простате. Ванстандардна услуга коју посебно желим да истакнем јесте одређивање микроалбумина у урину. У питању је анализа коју водичи добре клиничке праксе препоручују свим пацијентима оболелим од дијабетеса једном годишње, у циљу раног откривања бубрежних оштећења. Ради се из истог узорка као и рутинска анализа урина, дакле

без потребе за сакупљањем 24-часовног урина“, истиче др Лукић.

С обзиром на значај резултата лабораторијских испитивања, циљ медицинског тима, који чине два лекара клиничке биохемије и 11 техничара јесте да резултати буду што је могуће поузданији.

„Веома нам је важна сарадња са ординирајућим лекарима у смислу правилног усмеравања лабораторијске дијагностике, али је једнако значајна и добра информисаност пацијената који нам на-



Abbot Alinity Ci анализатор



Брза и ефикасна биохемијска анализа

веденим мерама припреме могу обезбедити добијање што адекватнијег узорка биолошког материјала за лабораторијске анализе. Само таквом сарадњом између ординаријуса, лабораторије и пацијента можемо остварити суштински циљ лабораторијске дијагностике: правовремено издавање тачног и поузданог резултата који ће представљати драгоцен део у формирању мозаика укупне дијагностичке слике“, закључује начелник Одељења за лабораторијска испитивања, др сц. мед. Вера Лукић, специјалиста клиничке биохемије.

А. Стојковић

Стоматолошка служба у Заводу

До лепшег осмеха може и на рате

У Заводу за здравствену заштиту радника „Железнице Србије“ ради и стоматолошко одељење, које је отворено за све грађане. У пријатном амбијенту пацијенти могу добити све услуге, од прегледа и лечења, па до протетике. Део овог одељења постоји и при Железничком образовном центру - амбуланта дечије и превентивне стоматологије, где је ученицима омогућена поправка зуба током трајања школовања и боравка у интернату. Реч је о вероватно најопремљенијем одељењу Завода, где се приликом стоматолошких интервенција користи најквалитетнији материјал и најсавременији инструменти. Оно што издваја рад стоматолошке службе у Заводу (са десет специјалиста стоматологије) од других домова здравља јесте то што корисници услуга, овде имају могућност плаћања услуге на 12 месечних рата. Стоматолошке услуге омогућене су незапосленим лицима, трудницама и породиљама (до годину дана старости детета), деци до 18 година, студентима до 26-те године, као и лицима преко 65 година



старости (израда парцијалних и тоталних акрилатних протеза). Стоматолошко одељење својим пацијентима нуди услугу конзервативне стоматологије, пародонтологије, стоматолошке протетике и услуге

оралног хирурга. Поред ових стоматолошких радова, поменуто одељење ради и ортопедију вилице, односно, протезе за децу.

А. Стојковић

Хрватска

Потписан уговор о купопродаји

Из Хрватске стиже вест да је потписан уговор о купопродаји шест електродизел моторних возова за повезивање Сплита и Загреба. Вредност пројекта, који се финансира из зајма Европске инвестиционе банке, износи 57,3 милиона евра. Зајам ЕИБ-а за пројекат ревитализације железничког сектора склопљен је у фебруару 2024. а у оквиру њега финансираће се набавка возова, изградња техничко-логистичког центра Загреб, као и обнова и изградња локалних и регионалних пруга, станица и стајалишта.

Уговор су потписали председник Управе ХЖ Путничког превоза Жељко Укић и председник Управе КОНЧАР – Електричних возила, Јосип Нинић. Возови ће омогућити бољу повезаност Сплита и Загреба, више дневних поласака, чиме ће бити осигурана квалитетнија локална и регионална повезаност и мобилност грађана.

Нови возови замениће композиције који возе између Сплита и Загреба од 2004. године. За две године на прузи ће бити први воз, потом ће у саобраћај бити пуштена по једна композиција месечно, тако да ће до краја 2026. бити потпуно обновљен возни парк између ова два града.

Загреб и Сплит повезује пруга од 429 km која је електрифицирана од Загреба до Оштарија, а од Оштарија до Сплита неелектрифицирана. Током војње користиће се електрични и дизел погон, уз велику снагу вучних мотора како би се удовољило



условима захтевне брдске пруге. Возови ће постизати максималну брзину од 160 km/h, а биће омогућено и функционално спајање више композиција, чиме ће бити осигуран већи капацитет.

Испоруком нових возила, КОНЧАР наставља тренд развоја производа и решења

којима се смањује штетан утицај на климу, нуди дугогодишња одрживост производа и дигитализација окренута будућности. Непрекидним унапређењем технологија у подручју мобилности доприноси се једном од најважнијих циљева Европске уније – успостављању зеленог и одрживог саобраћаја. С обзиром на то да је Сплит други највећи град у РХ и важно туристичко чвориште преко којег су повезана многа места на обали и острвима, квалитетно

железничко повезивање Сплита и Загреба представља велики потенцијал у циљу повећања броја превезених путника. Набавком ових гарнитура подиже се ниво енергетске ефикасности и доприноси смањењу буке и емисије штетних гасова.

Извор: www.hzpp.hr

Стабилизација пословања

Железнице Федерације БиХ смањиле дуг

Железнице Федерације БиХ у првој половини 2024. године уплатиле су према јавним фондовима 19.330.225 KM по основу пореза и доприноса. Од наведеног износа 14,25 милиона KM односи се на текуће обавезе, а износ од 5,07 милиона KM на обавезе из ранијих година (2001-2016), чиме је настављен тренд смањења главног дуга према Пореској управи ФБиХ.

У периоду од 2016. до 30.06.2024. године уплаћене су обавезе према Пореској управи ФБиХ у износу од 279,4 милиона KM.

„Од наведеног износа 217,6 милиона KM односи се на текуће обавезе, а износ од 61,8 милиона KM на обавезе из ранијих година (2001–2016). То је још један од доказа да су Железнице ФБиХ успеле стабилизovati своје пословање. На дан 31.12.2023. године у Железницама ФБиХ било је упслено 2611 радника. У првој половини 2024. године 112 радника напустило је предузеће по разним основама, а примљена су 133 нова радника, искључиво на пословима организовања железничког саобраћаја, пословима одржавања инфраструктуре и посло-

вима одржавања вагона и локомотива у радионицама Железнице ФБиХ. До краја 2024. године још 63 радника стећи ће услове за пензионисање.

„У циљу побољшања материјалног статуса радника и смањења негативних последица инфлаторних кретања, у првој половини 2024. године свим радницима, осим члановима Управе, повећали смо примања за 520 KM у складу са Законом о раду и Уредбом Владе ФБиХ о исплати помоћи радницима. Тај износ укључивао је и повећање плате од августа 2023. године свим радницима у износу од 100 KM и помоћ у износу од 420

KM. Такође, у другој половини 2024. године, у складу са новом Уредбом о исплати Владе ФБиХ, сви запослени, осим чланова Управе, примиће помоћ у укупном износу од 2.768 KM у шест транши, од по 461 KM месечно и 100 KM повећања плате. Ово је још један доказ да Управа ЖФБиХ активно доприноси имплементацији позитивних законских решења, доследно спроводи Одлуке Владе ФБиХ, а у циљу очувања интереса запослених и успешне перспективе предузећа“, рекао је директор Џафић.

Извор: www.zfbh.ba
Приредио: С. Јочић



Ускоро нови возни парк

Обезбеђена средства за модернизацију

Европска банка за обнову и развој (ЕБРД) обезбедиће кредит до 30 милиона евра Железничком превозу (ЖПЦГ) за куповину новог возног парка. Кредит, за који ће гарантовати црногорска Влада, биће употребљен за куповину три електрична воза са више јединица (ЕМУ), који ће саобраћати широм железничке мреже у земљи. Пројекат укључује техничку помоћ за подршку имплементацији пројекта и набавкама са 325 хиљада евра из Специјалног фонда ЕБРД акционара.

„Нови возни парк ће заменити старе, енергетски неефикасне возове са локомотивом који се тренутно користе и на тај начин побољшати комфор, квалитет и поузданост транспортних услуга“, саопштили су из ЕБРД.

Влада је идентификовала унапређење железничких путничких услуга као приоритет за развој железничког сектора у земљи и промоцију модалног преласка са путничких аутомобила на железнички саобраћај. Компанија ће добити и техничку подршку и финансирање од ЕУ фонда за реформе како би побољшала своје праксе у корпоративном управљању. Потписивању су присуствовали

црногорски министар финансија Новица Вуковић, извршна директорка ЖПЦГ, Илинка Павићевић, шеф канцеларије ЕБРД у Црној Гори Ремон Закарија и ЕБРД директорка за

реализује уз подршку ЕБРД банке у износу од 30 милиона евра, а који ће бити намењен за куповину нових електромоторних возова за потребе унутрашњег железничког пу-



инфраструктуру за Европу, Блиски исток и Африку, Сју Барет.

Павићевић је најавила почетак реализације једног од највећих инвестиционих пројеката који се односи на модернизацију возног парка црногорских железница.

„У питању је кредитни аранжман који се

тничког саобраћаја. Након готово 13 година имамо прилику да најавимо набавку нових возова који ће значајно унапредити квалитет железничке услуге у Црној Гори“, рекла је Павићевић.

Извор: www.zpcg.me/
Приредио: С. Јочић

Железнички превоз Црне Горе

Нова понуда за туристичке агенције

Железнички превоз Црне Горе овог пролећа и лета, у сарадњи са приморским туристичким агенцијама, организује аранжмане који обухватају путовања возом по барској прузи. Најтраженији аранжман је линија од Бара до Колашина са повратном војњом (дневним путничким возом), уз обилазак различитих дестинација на северу Црне Горе. Након импресивне војње барском пругом, путници често препричавају нестварне пејзаже уз руту коју преваљују за релативно кратко време са мора до жељене дестинације на хиљаду метара надморске висине. Након приспећа воза у станицу Колашин, они одлазе даље мини бусевима према Дурмитору, Жабљаку, Биоградском језеру, Манастиру Морача. Занимљиво је да међу појединим туристичким групама постоји захтев и да се за војњу припреми вагон (типа ипсилон) који није климатизован, али са могућношћу отварања прозора. Таква кола би им, тврде, војњу учинила посебном јер би било сијасет прилика за фотографисање. Наравно, у складу са расположивим капацитетима, „Железнички превоз“ се максимално труди да и овим путницима приушти доживљај за памћење. Наведена путовања организују се у периоду од априла до октобра. Поред ових аранжмана, постоје и мање групе туриста који користе редовне железничке линије ка Подгорици и Никшићу. На релацији Бар – Подгорица, током летње сезоне приметан је велики број страних туриста који из Бара и Сутомора путују до Вирпазара, након чега одлазе до центра места где их на обали Скадарског језера чекају бродови за панорамски

обилазак црногорског дела језера. Такође, на овој линији путују и туристи који иду до предграђа Подгорице, односно до железничког стајалишта Аеродром, које се налази у непосредној близини подгоричке ваздушне луке, одакле путовање настављају авионима. Током читаве године приметан је и немали број туриста који путују



према Никшићу, тачније, до станице Острог. Одатле неки војњу настављају таксијем, а они храбрији иду пешке планинском стазом до познатог острошког манастира.

Ј. Вебер

Највећа соларна електрана у центру Беча

Западна станица у Бечу постаје центар за производњу зелене електричне енергије, уз изградњу највећег фотонапонског система у срцу града. Ова иницијатива представља важан корак у модернизацији железничке станице и повећању одрживости градске инфраструктуре. Према плановима Аустријских железница (ОВВ), платформа на Западној станици добиће нови кров, који ће покривати површину од око 25.500 m². Реновирање платформи започеће 2028. године, док је завршетак кровне конструкције предвиђен до 2030. године. Након завршетка радова, на кров ће бити инсталиран фотонапонски систем.

Очекује се да ће нови фотонапонски систем производити око 3.400 Mw зелене електричне енергије годишње, што је довољно за снабдевање око 850 домаћинстава. Ова енергија ће бити искоришћена за напајање станице, као и свих продавница и канцеларија у оквиру станице. Поред тога, у плану је и систем за сакупљање кишнице преко слојева за задржавање на шљунковитом крову. Овај систем помоћи ће смањењу испаравања и доприносиће прилагођавању урбаних подручја климатским променама, као и смањењу ефеката топлотних острва у граду. Нови пројекат на Западној станици представља значајан искорак у енергетској транзицији, јер он неће само побољшати енергетску одрживост станице већ ће допринети да Беч постане зеленији и одрживији град.



Извор: Railway.pro

Проширење путничких капацитета

Концесионар брзих линија HS1 Ltd ангажовао је агенцију „Active Thinking“ да спроведе детаљну студију о проширењу путничког



капацитета на међународној Лондонској станици "St Pancras". Циљ студије је да се израде планови за управљање повећаном потражњом за међународним путовањима и потенцијалним доласком конкурената у "Еуростар". Очекује се да ће број путника порастати са 19 на 30 милиона годишње до 2030. године. Поред "Еуростара", велико интересовање за овај подухват изразиле су и друге компаније, посебно оне које пружају услуге кроз тунел Ламанш и линије од тунела до центра Лондона. Студија ће проценити како оптимизовати постојећу инфраструктуру станице како би се повећао проток путника, узимајући у обзир и финансијске аспекте проширења. Слични пројекти већ су реализовани



на другим станицама, укључујући Терминал 5 на лондонском аеродрому "Хитроу". Најзначајније побољшање спроведено је 2012. године за време олимпијских игара у Лондону, на железничкој станици на аеродрому "Гетвик".

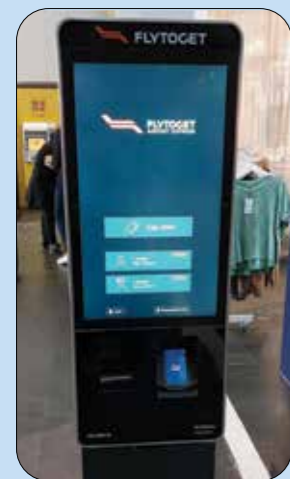
Извор: Railway.pro

Иновативни аутомати за карте

Компанија „Almex“ успешно је снабдела оператера возова на аеродрому „Oslo Gerdermoen Flitoget“ новим самопослужним аутоматима. Ови иновативни аутомати омогућавају путницима да се одреде између штампања папирне карте или примања дигиталне карте путем текстуалне поруке на мобилни телефон. Аутомати су опремљени висококвалитетним екраном високе резолуције од 32 инча који омогућава лако и јасно корисничко искуство. Они су потпуно безготовински и укључују интегрисани терминал за плаћање, чиме се поједностављује процес куповине карата и повећава удобност путника.

Овај систем аутомата представља значајан корак напред у модернизацији услуга на аеродрому, омогућавајући бржу и ефикаснију обраду трансакција, као и већу флексибилност у избору начина куповине карата. Путници сада могу лако и брзо да добију своје карте, било у папирном или дигиталном формату, што побољшава укупно корисничко искуство и доприноси ефикаснијем функционисању транспортних услуга на аеродрому.

Извор: Railway.pro



Нови нагибни возови

Железничка управа Бајерна покренула је процес одабира компаније која ће управљати регионалним путничким услугама у Алгау. Користиће се вишеструки нагибни возови без емисија, који ће радити на електричну енергију, водоник и батерије. Тренутно се користе возови са нагибним дизел моторима који датирају из периода од 1998. до 2003. године.

Нови уговор о радном ангажману доделиће се у другом кварталу 2025. године, а обухватиће период од децембра 2026. до децембра 2041. године. Уговор се састоји од две фазе. Прва фаза се односи на увођење нових возова, док ће у другој фази доћи до измене рута. Планирано је да руте PE71 и PE73 буду уклоњене из уговора и да ту саобраћају возови без нагиба, док ће руте PE79 бити додате у уговор и на њима ће саобраћати нагибни возови ради смањења времена путовања. Поузданост и сигурност је приоритет, и „тек када се ново возило са технологијом нагиба покаже у свакодневним операцијама, флота ће бити потпуно замењена“, изјавио је генерални директор БЕГ-а, Бербел Фукс, 15. јула.

Министар саобраћаја Бајерна, Кристијан Бернрајтер, навео је да је „ово један од најзбудљивијих и најизазовнијих тендера за локални путнички железнички саобраћај“. Према његовим речима, модерни возови на нагибу потребни су да би се омогућило функционисање добро избалансираних реда возње са оптималним трансферним везама на брдовитој терену у области Алгау. Нови нагибни возови ће бити први на свету који ће ући у еру технологије са нагибом од 2.0%.

Извор: Railway.pro



Рекордни број путника

Европско првенство у фудбалу у Немачкој „ЕУРО 2024“ довело је до знатног пораста броја путника железницом. Око 12 милиона људи путовало је ICE и IC возовима током турнира. Ово представља рекорд за међународни фудбалски турнир у погледу броја путника који користе железницу. За навигаче је издато 260.000 карата, а додатно је још било доступно око 10.000 седишта на дневном нивоу. Што се тиче тимских превоза, највећи број путовања забележен је код румунског тима који је имао шест утакмица. Чак је и трофеј „ЕУРО 2024“ за финале транспортован возом до Берлина и то железницом на еколошки прихватљив начин. Током трајања шампионата, путовање возом је било не само удобно већ и безбедно. DB је сарађивао са УЕФА, савезним и државним властима и синдикатима на развоју свеобухватног концепта безбедности. Све је успешно функционисало без значајнијих инцидената у возовима или на станицама.



Чак 5.400 припадника обезбеђења DB дежурало је на станицама и у возовима, а број распоређених безбедносних тимова био је утростручен. Фокус је био на пружању модерних и удобних возова који минимизују утицај на климатске промене. Укупно 410 возова је било у функцији током турнира, са 14 специјалних возова који су били доступни сваког дана.

Сваког дана више од 3,5 милиона путника користило је DB Регио возове за путовања широм земље. Железничке станице у градовима домаћинима као што су Берлин, Дортмунд, Дизелдорф, Франкфурт, Гелзенкирхен, Хамбург, Келн, Лајпциг, Минхен и Штутгарт биле су добро припремљене за велики број посетилаца. Више од 11 милиона путника и посетилаца било је у покрету на овим станицама.

Извор: Railway.pro

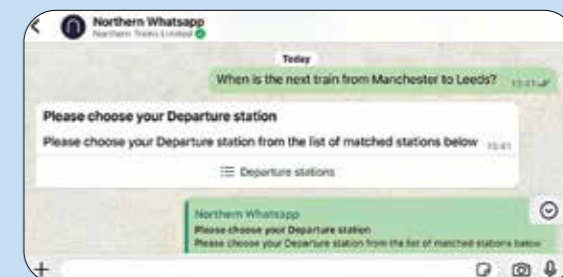
Иновација у железничком саобраћају

Железнички оператер „Northern“ изјавио је да је уз помоћ вештачке интелигенције, преко WhatsApp оператора, примио више од 8.000 порука током годину дана. Захваљујући овом систему, купци су успели да смање 1.277 сати радног времена запослених из сектора за информисање. Корисници могу добити информације о времену поласка и доласка возова, прекидима и изменама у саобраћају, као и информације о додатним везама као што су аутобуси и такси услуге. Такође, могу да затраже помоћ, распитају се о изгубљеним стварима, пријаве проблеме, поднесу захтеве за одлагање плаћања или уложу жалбе.

Концепт и дизајн апликације завршени су унутар компаније, а затим је ангажован технолошки партнер за техничку изградњу. Апликација одговара на хиљаде основних питања у кратком временском периоду, ослобађајући време запослених које се затим може усмерити на сложеније и детаљније упите корисника. Упоредо с тим, рад на даљем унапређењу апликације је у току, како би се постигло још боље корисничко искуство и већа ефикасност у одговарању на упите.

Извор: Railway.pro

Текстове припремила: Д. Милошевић



Исте године и у Аустроугарској долази до погоршања унутрашњих прилика. Гроф Тааф је формирао владу и заменио дотадашњег министра финансија. Велики финансијери нису били благонаклони према новој влади која је остала изолована. Ово је тешко пало великој и моћној Аустроугарској која се Берлинским уговором обавезала да ће изградити 340 km дугу пругу од Будимпеште до Београда. Но, као и све владе раније и ова влада схвата значај повезивања Беча



Ослобођење Ниша, извор: wikipedia

са Цариградом и Солуном и настоји да свим средствима спроведе ову политику.

Договори су направљени, Уговори склопљени, а обе потписнице су се нашле у истом, великом проблему – како обезбедити средства за градњу.

У Србији је и даље јака русофилска струја, а пословично неповерење према Аустроугарској отежавајућа околност да се спроведу све одредбе Уговора. Зато Србија од свог северног суседа добија чврста уверавања да неће искористити сва права која јој је Берлински уговор омогућавао, те да те стране може бити спокојна.

Бењамин фон Калај, међу Србима озлоглашени управник Босне и Херцеговине и аутор „Историје српског народа“ први је, у априлу 1881. године, предложио да се састави тајна изјава о железничком питању којом би се Аустроугарска обавезала да изгради железничку везу преко Србије до Солуна. Тадашњи министар иностраних послова у Пироћанчевој влади (каснији министар финансија у истој влади) Чедомил Мijatовић је тада, у Бечу, добио врло јасан одговор да се Аустроугарска мора заштитити од руског продора било окупацијом Србије, било споразумом. Србија је била принуђена да се одрекне претензија у Босни и Херцеговини, као и да се обавезе на неутралност у случају оружаног сукоба Аустроугарске и Русије. Заузврат, аустроугарска је спремна да Србији призна статус краљевине и да јој дозволи проширење ка југу, али не до Митровице, Солуна и Албаније. Тајну конвенцију је у

Београд, на потпис и озваничење, донео пуномоћник цара, посланик Херберт. Овај документ који је касније омогућио Србији да се прогласи за Краљевину, као и да у тренутку пада Генералне уније, о чему ће бити речи касније, аустријски посланик пружи помоћ Србији да избегне штету.

Године 1880. Србија је већ била „притиснута уза зид“ да испуни оно на шта се обавезала међународним уговором – да изгради железницу. Одлучено је да се же-



лезница изгради о сопственом трошку, путем зајма, а не путем концесије. У јулу 1880. године формирана је велика комисија коју је чинио 21 члан, а која је морала да одговори на техничка и финансијска питања у вези са железницом. Комисијом је председавао председник Државног савета Ђорђе Ценић, а чланови су, између осталих, били индустријалац Ђорђе Вајферт, инжењер и индустријалац, власник косточачког рудника и парног млина на „Прокопу“ Фрањо Вшетачки, начелник у Министарству финансија Сретен Поповић, министар „на расположењу“ Стојан Вељковић.

Србија је, као што је већ речено, одмах по закључењу Конвенције морала да започне градњу пруге, а основни услов за то било је проналажење повољног зајма. Како је било речи о малој, одскора независној земљи са минималним утицајем у свету, добијање зајма је било готово немогуће без учешћа неке велике силе, у овом случају Аустроугарске која је и сама имала интерес да се са градњом српске пруге што пре започне.

Бонту ступа на сцену

Пол Ежен Бонту (1820–1905) био је француски инжењер који је, у периоду од 1860. до 1877. године радио за аустријску железничку компанију „Südbahn-Gesellschaft“, која је откупила аустријске Лужне железнице и, у доба када је Бонту радио за њих, градила пругу Марибор – Клагенфурт – Вилах. Године 1878. основао

је „Union generale“ у Паризу која је, уз свесрдну подршку аустроугарског министра финансија Тафа постала главни ривал групе „Ротшилд-Кредитанштат“. Била је то јака финансијска организација. Бонту је живео у Бечу и понудио је услуге своје компаније аустроугарској влади. Декрет о концесији датој „Union generale“ (Генерална унија) за формирање „Краљевско-царске Аустроугарске Земаљске банке“ или „Лендер банке“ објављен је 17. октобра 1880. године. Истовремено, Бонту је преко српског посланика у Бечу ступио у контакт са српском владом.

Српска влада је објавила услове конвенције или лиценцију заказала за октобар 1880. године, но, будући да је у то доба још увек на власти била проруска Ристићева влада, Бонту се није пријавио за ову лиценцију. Одлучио је да чека и, за то време, у Бечу развио пропаганду против расписивања лиценције. Српском посланику је отворено изјавио да ће Генерална унија на себе преузети зајам, градњу и експлоатацију, али само у случају да српска влада има одрешене руке да сама одлучује о избору без икаквог утицаја са стране.

На октобарској лиценцији појавили су се руски предузимач Баранов, као и једно француско-белгијско друштво.

Ристићева влада је пала 22. октобра, а већ 26. октобра 1880. године Милан Пироћанац формира Владу која је била проаустроугарска. За ову владу је питање железнице било приоритет, а главну улогу у решавању овог питања играо је лично кнез Милан Обреновић и тадашњи министар иностраних дела (до 10/22.10.1881. године када постаје министар финансија).

Влада је послала Мijatовића у Беч да преговара са аустроугарским министром спољних послова. Српски министар иностраних дела је уверавао свог аустроугарског колегу да ће Србија испунити своју обавезу и изградити железницу као што је уговорено. Аустроугарска је била изричито против давања концесије за градњу српске железнице било којем руском друштву, а нарочито не Баранову. Чињеница, Бонту никада нико од аустроугарских званичника који су учествовали у преговорима није поменуо, али је била јавна тајна да Аустроугарска протежира овог банкера.

Већ у децембру 1880. године расписана је нова лиценција. За њу су се пријавила три друштва из Париза, два из Енглеске, једно из Белгије, једно мешовито, руско-белгијско друштво и, наравно, Генерална унија.

Бонту је делегирао грофа Д'Аркура да донесе неопходну документацију за лиценцију у Београд, а у јануару 1881. године се појавио са читавом свитом у којој су били

генерални директор аустријске банке и саветник аустријске владе Хан, као и један интересантан чиновник аустроугарског Министарства иностраних послова, Михаил Розен. Ово је био човек велике интелигенције и врстан познавалац прилика у Србији. Бонтуова понуда је била таква да је предлагао да сва неопходна средства да се, заузврат, у наредних тридесет до педесет година експлоатише пругу. Понуда руског предузимача била је слична, али није се смело заборавити аустроугарско инсистирање да се руска друштва заобиђу. Остале фирме дале су понуду на систему концесије, што је унапред одређено као неприхватљиво.

Но, питање железнице у Србији је стајало у тесној вези са антагонизмом двеју великих сила – Русије и Аустроугарске. Влада је била аустрофилска, док је јавност, а и Пашићев радикали који су тада представљали опозицију, тражили да се радови препусте руским компанијама.

Одмах по доласку у Србију Бонту започиње серију састанака са најугледнијим људима из српског политичког и друштвеног живота, између осталих и са ујаком кнеза Милана, генералом Катарџијом. Катарџија је био кључни фактор у једној од највећих корупционашких афера у историји Србије. Познато је, а много касније и објављено у памфлету „Бомба“ који је саставио Таса Ивковић, да су представник Генералне уније Д'Аркур, али и сам Розен, навелико давали велике своте новца српским званичницима како би прошла Бонтуова понуда. Што је најгоре, ово подмићивање није било тајно. Настао је прави рат између провладиних и опозиционих медија. О подмићивању се пише јавно, а Влада оптужује за корупцију.

Овај скандал је пратио и бележи енглески посланик Гулд, који је о свему известио своју Владу, не изоставивши ни детаљ да је у аферу уплетен и кнез Милан лично. Убрзо је Гулд уклоњен из Београда.

Мijatовић којем је и самом понуђен мито, одговлачио је са доделом концесије Бонтуу и тек је на интервенцију аустроугарског посланика пред Министарски савет којим је председавао кнез, изнео свој реферат. У реферату је навео да је Бонтуова понуда најбоља, али да Унију не треба прихватити због корупције. Но, Бонту се добро осигурао у српским круговима. Осим тога, оно што се знало о том човеку – његов конзервативизам, припадништво католичкој фракцији у Француској, импониовало је тадашњој конзервативној српској јавности.

Влада се одлучила за Бонтуову понуду, али одредбе Уговора о зајму, грађењу и експлоатацији железнице (Општа конвенција) потписана 22. јануара 1881. године

који је изнет пред Скупштину 4. марта 1881. године нису биле представљене јавности. У Скупштини почиње прави рат.

Опозиција Бонтуу сматра аустроугарским човеком, неком врстом кукавичјег јајета које је подметнуто Србији, а Владу оптужује да је „радила испод жита“.

Према Општој конвенцији Бонту је добио право да осигура зајам за изградњу пруге Београд–Врање, сагради пругу и образује друштво за експлоатацију пруге. Износ зајма био је 71.400.000 динара. За покривање евентуалне разлике користила би се средства из резерви камате и вишка, док је на терет Владе ишао трошак градње половине моста, везе моста и станице и трошак надзора, куповине и закупа земљишта и објеката које није смело бити више од 6.000 по километру. Као гаранцију, Влада је пристала да изда 200.000



Споменик Јовану Ристићу у Крагујевцу
Фото: Ванилица, извор: wikipedia

обвезница чија је појединачна вредност износила 25 динара годишње, а које су могле бити исплаћиване шестомесечно. Влада се обавезала да ће плаћати камату на зајам, главницу и вишак одређен за исплату трошкова градње у злату.

Радикали су сматрали да је Влада начинила огромну грешку уступивши градњу пруге Бонтуу без јавног надметања, што би било у складу са законом. Влада се бранила да би, у случају лиценције, посао могла да добије компанија чији се интереси не би поклапали са националним интересима. Као одговор на то, радикали су износили чињеницу да је Влада давањем концесије Генералној унији српску железницу буквално поклонила Аустроугарској јер је Бонту био оснивач „Лендер банке“.

У Скупштини је, у фебруару, формирана петнаесточлана комисија са задатком да испита ваљаност уговора. Технички референти ове комисије били су радикалски посланици Никола Пашић и Пера Велими-

ровић, обојица инжењери.

Комисија је, према мишљењу опозиције, радила под упливом Владе, а није имала довољно времена да детаљно изучи све аспекте Уговора. Већина чланова комисије је пристала на ратификацију уговора, а мањина коју је предводио Пашић је израдила реферат који је предочила Скупштини. Мањина је сматрала да је склопљен уговор шетан по Србију, да је одређена огромна камата, а да полугодишње плаћање рате кредита повећава трошкове. Осим тога, сматрала је да је тромесечна исплата радова бесмислена будући да је предвиђено да се обвезнице вуку за исплату на сваких шест месеци. Примедба мањине је била и да није предвиђена контрола набавке возних средстава. Такође, сматрало се да је сума одређена за градњу београдске станице премала, а да се предузимач осигурао да се средства за разлику у трошковима обезбеде из зајма. Још једна битна примедба се односила на необјављивање информација.

Такође, доводи се у питање и стварни капитал друштва које је добило концесију, тачније, инсинуира се да је нетачно приказан много већи капитал. Лист „Вигело“ објављује да Генерална унија располаже са 200 милиона франака капитала, док „Нови век“ наводи свега педесет милиона.

Влада је сматрала да је 7 % камате прихватљиво, као и чињеница да предузимач на почетку не може да српске обвезнице пушта на берзу. Поред тога, Влада је сматрала да је битно што је уговорено да се приликом пројектовања и градње морају поштовати српски закони и да ће железница функционисати искључиво према српским законима, као и да ће се запошљавати српско становништво.

Истовремено, Влада у својим јавним иступима првенствено преко „Српских новина“ забашурује чињеницу да је у све упетљана „Лендерс банка“, већ истиче да је реч о француском друштву и француском капиталу.

Страна штампа, бриселски „Le Nord“, антиаустријски лист истиче да је Д'Аркур уговором неочекивано у Бечу изругује сетврдњама да је реч о француском друштву и француском капиталу који са Аустроугарском нема везе. И „Deutsche Zeitung“ истиче политички карактер оваквог избора друштва будући да је Бонту у тесној вези са аустријском банком. Закључују да Београд није хтео отворени избор аустроугарског друштва да се не би замерао Енглеској и Русији.

Но, већином гласова у Скупштини озаконена је Општа конвенција. Градња српске железнице могла је да почне.

(наставиће се)
И. Јовичић Ђурчић

Филип Грујичић

Железничко дете на спортском колосеку

Мада је још рано прогнозирати да ли ће и млађани Филип кренути путем својих железничких предака, дванаестогодишњи син нашег колеге Милана Грујичића из



Милан и Филип Грујичић

„Инфраструктуре Железнице Србије“ већ сада корача „утабаном спортском трасом“ легендарног лајковачког машиновође, Боривоја Грујичића. Фудбалску предиспозицију очигледно већ поседује, будући да је и његов деда Бора својевремено „жарио“ у навали лајковачког „Железничара“. Иако му се ни отац (Милан) није школовао за рад

на прузи, па је данас други човек у Сектору за непокретну имовину „Инфраструктуре ЖС“, крајње је незахвално предвиђати у ком ће се спортском правцу развијати овај хиперталентовани клинац чије детињство тече у аутентичној железничкој средини.

Филип Грујичић је пошао у шести разред основне школе „Миле Дубљевић“ у Лајковцу. Фудбал игра од своје пете године у популарном „Жељи“. Чим је почео да „пика лопту“, видело се да ће све то имати неког смисла пошто је његова екипа (дечади генерације 2012) на пар узастопних такмичења стизала до самих завршница „Мини-макси лиге“. Тренутно наступа у категорији „петлића“ у градској лиги Ваљева. Сезону 2023/2024. окончали су на солидном петом месту, имајући у виду чињеницу да ни шампион бодовно није превише одмакао. Упоредо са фудбалом,

друго место. Упућени тврде да поседује озбиљан потенцијал за овај спорт. На престижном „Лајковац опену“, где наступају јуниори, сениори и ветерани, Филип је тада у финалу изгубио од годину и по дана старијег Бране Нешића резултатом 9:7. Али, само пар недеља касније, поново је демонстрирао силу. Освојио је прво место у тениској лиги Лајковац тријумфујући убедљиво над две године старијим суграђанином Виктором Перићем. У финалном мечу одиграном 13. августа, савладао га је резултатом 9:6. Према речима оца Милана, малишан се у међувремену веома заинтересовао и за шах. Будући да се тренутно налази у најосетљивијем животном добу, велико је питање ком ће се спорту коначно приклонити. Деда и отац потајно се надају да ће њихов миљеник свакако наставити фамилијарну традицију рада на железници.

Од лајковачке ложионице до канцеларије

Филипов прадеда Милутићин радио је у посредничкој Југославији као службеник у чувеној лајковачкој Ложионици. Деда Боривоје био је најмлађи машиновођа на електричним локомотивама у СФРЈ, а њо завршетку Више железничке школе његов деда је за шефа Вуче возова Лајковац. На њом радном месту провео је њених 25 година, све до одласка у пензију. Отац Милан није се школовао за железничара, али је указану шансу да се зајосли у нашој компанији одмах искористио. Професионална традиција Грујичића у српским железницама настављена је иако све до данашњих дана.

Филип се рекреативно бави и тенисом, где (такође) има доста успеха. На турниру организованом поводом „Огњене Марије“, славе машиновођа у Лајковцу, освојио је

Уколико би се то догодило, Грујичићи би се, као ретко која лајковачка породица, дичили са чак пет генерација у плавој униформи.

Б. Радојичић

Фудбалски клуб „Железничар“

Солидан почетак такмичарске сезоне

Панчевачка „Дизелка“ солидно је започела овогодишњи фудбалски шампионат у Супер лиги Србије. После четири одиграна кола, налазе се у горњем делу табеле на веома добром шестом месту, са освојених седам бодова. Скором од две победе, једним нерешеним резултатом и једним поразом (од београдског „Партизана“), задовољан је и шеф стручног штаба панчевачког суперлигаша. Према речима првог човека екипе Марка Савића, резултати су могли бити и бољи, нарочито против крушевачког „Напретка“, јер се поред поделе бодова јасно видело да је домаћа „Дизелка“ била доста бољи тим током читавог меча. Главни појачање Панчеваца је дугогодишњи фудбалер „Црвене звезде“, Немања Милуновић. Још раније је било познато да ће искусни дефанзивац ипак

наставити каријеру, уместо да се са 35 година пензиониса. У доброј је форми, а богато искуство које има, свакако ће, допринети добрим резултатима и атмосфери у екипи. Овим трансфером Панчевци су превентивно отклонили опасност од неповољног расплета ситуације какву су имали прошле године, када су се (кроз „плеј-аут“) грчевито борили за опстанак. Милуновић није прво појачање које је из „Црвене звезде“ појачао клуб са Тамиша. Претходно су, као што је познато, светлоплави дрес обукли и брзоноги Секу Саного, односно, искусни голман Зоран Поповић. У петом колу Супер лиге Србије, које се играло 18. августа, панчевачка „Дизелка“ завршила је сусрет са екипом „ИМТ“ резултатом (1:1).

Ј. Вебер



Слађана Миљановић, машиновођа у компанији „Србија Карго“

Одбојкашка страст и посвећеност железници

Страствену љубитељку одбојке, Суботичанку Слађану Миљановић (32), материнство и рад у управљачници локомотиве нису одвојили од спорта. Чињеница да тренутно живи у Новом Жеднику, месту које је од престонице Севернобачког округа удаљено двадесет километара, није спречила нашу колегиницу да остане активна у одбојци, без обзира на значајан друштвени ангажман у локалној средини. Слађана је одбојкашку каријеру започела

жалост, уложени труд није испраћен адекватном подршком локалне самоуправе, што је знатно отежало рад поменутог спортског колектива. Символична цена чланарине није била довољна да покрије трошкове закупа сале, па је Слађанин одбојкашки ентузијазам окончан у тренутку када је клуб бројао само 12 чланова. Упркос свему што јој се догађало у минулом периоду, колегиница Миљановић се и данас рекреативно бави одбојком у Новом Жеднику. Тренинзи



Слађана Миљановић спремна за тренинг

којем би на најлешши начин промовисала своју огромну љубав према одбојци. Када се у једној особи генерише толика љубав пре-

Женска рука у управљачници

На Слађанино љубитељство у локомотивној колеџи у суботичкој вучи одавно су навикле. Истина, људи се обично изненаде када љубитељку жену у управљачници, ја јој најчешће ујутује шоба осмех и махну руком у знак љубави. Нарочито је, каже, срећна због разоружавајуће сионизаности малишана који се увек искрено обрадују када баш њу уоче у кабини дизелке. Из њој разлика поред себе увек има „ћасу“ са бомбонама и чоколадицама. За њено доброће сијасет је љубав, нарочито на ошвореној љубави.



Одбојкашки клуб „Суботица“, фотографија из средњошколских дана (горњи ред, прва до тренера)

у осмој години живота у суботичком „Волебалу“. Након завршене основне школе уписује смер „Техничар вуче“ у новосадској техничкој школи „Пинки“. Њен таленат врло брзо је препознат и у новој средини, што потврђују наступи за ОК „Војводина“ из Новог Сада и ОК „Партизан“ из Сремских Карловаца. У том периоду Слађана учествује на бројним турнирима широм Србије. Ипак, у својој двадесетој години бива силно разочарана због неуласка у репрезентацију, па убрзо уписује Високу тренерску школу у Суботици где стиче диплому тренера одбојке.

Упоредо са студирањем, радила је и као тренер у ОК „Волебал“ са децом у узрасту од 5. до 8. разреда. Њено најзначајније постигнуће у тренерској каријери везано је за старију групу ученика (7. и 8. разреда) који су играли у лиги.

Железничку каријеру започиње у компанији „Србија Карго“, а своју професионалну дужност у управљачници маестрално успева да усклади са тренерским обавезама. Додуше, све док је поменуто напрезање имало некаквог смисла. На њену велику

за играче из Суботице и околине одржавају се понедељком и четвртком. Нада се да ће финансијска подршка клубу ускоро постати конкретнија, што би је, како тврди, мотивисало да настави рад са децом. Док то не профункционише онако како мора и треба, Слађана петком и недељом волонтира у раду добровољног ватрогасног друштва, разматрајући (успут) и могућност поновног тренерског ангажмана у

ма спорту, комбинована са професионалним и породичним обавезама, то се једноставно мора поштовати. Имати таквог човека и професионалца у железничком сектору, велики је бонус како за компанију „Србија Карго“, тако и за бројне сараднике Слађане Миљановић. А њих заиста није мало...

Д. Милошевић



Слађанина старија група девојчица са једног од тренинга

Занимљивости

Чувар Нила

Италијанска угоститељска компанија „Арсенале“ и египатске националне железнице потписале су почетком јуна уговор о покретању луксузног воза под именом „Guardian of the Nile“. Ово је четврти међународни пројекат у оквиру програма „Крстарењем возом“ који покреће италијанска фирма, након најаве полазака у Саудијској Арабији, Уједињеним Арапским Емиратима и Узбекистану. Први поласци воза „Guardian of the Nile“ планирани су за почетак 2027. године. Воз ће имати 15 вагона, укључујући 40 делукс кабина и стандардних апартмана с капацитетом до 80 путника. Са дизајном који ће одражавати локалну културу и у спољашњем изгледу и у ентеријеру, воз ће



испоштовати све међународне стандарде. Овај луксузни модел туризма има за циљ да привуче нове путнике из целог света који желе да истраже богату историју Египта. Путовање овим возом обухватиће и туристичке дестинације у Луксору и Абу

Симбелу. Министар саобраћаја Камел Ал Вазир изјавио је да ће овај луксузни воз имати значајан и позитиван утицај на сектор туризма.

Извор: Railway Gazette
Д. Милошевић

Из наше фотоархиве

Некада пруга данас шеталиште

Железница је у Херцег Нови дошла јула 1901. године, у исто време када је стигла до Требиња и Дубровника. Траса ускоколосечне пруге долином Неретве до Сарајева била је у функцији све до 1967. године. Већ тада је била саграђена нова пруга којом се из Сарајева до Плоча нормалним колосеком путовало много брже. Пруга узаног колосека била је у функцији у Конавлима и Боки Которској све до краја јуна 1968. године када је пруга укинута и демонтирана на комплетној траси до станице Ускопље у

близини Требиња. У Боки Которској пруга се од Зеленике до Мељина пружала уз саму јадранску магистралу, да би код херцеговског насеља Савина, испод истоименог православног манастира, настављала обалом до Херцег Новог и Игала. Одатле се пела уз Суторину и даље преко Дебелог брега и Конавала настављала све до Ускопља и Хума, места из којих су се одвајали кракови за Дубровник и Требиње. Одлуком надлежних органа, пруга у Боки Которској убрзо је укинута. Време ће показати да је то била велика

грешка ондашњих политичара који су поменуто решење донели без озбиљније анализе - „на своју руку“. Био је то велики ударац за железничаре и путујући свет. Насеља дуж читаве трасе почела су да се гасе, а становништво масовно исељава у веће градове, док су преостали мештани остали без јединог превозног средства. Ипак, укидање пруге у Херцег Новом нечему је користило. Део пруге од Савине до Игала, одмах након демонтаже претворен је у шеталиште које сада има епитет једног од најлепших корзоа на јадранској обали. Челници града Херцег Новог и туристички посленици дан-данас истичу значај старе пруге за свеобухватни развој града и целог бококоторског залива. Захваљујући железници, Херцег Нови деценијама има прелепо шеталиште којим се поноси, с разлогом. На фотографији коју је 8. августа 1967. године у близини манастира Савина и болнице у Мељинама снимиио Херберт Штемлер, љубитељ железнице из Немачке, приказана је композиција мешовитог воза која је саобраћала од Зеленике до Хума и Чапљине. Као што се види, траса пруге била је уз саму морску обалу, што је путницима давало заиста прелеп осећај.

Ј. Вебер

